



Plural Energias que se conectam

Este documento expressa a posição da Plural – Associação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Lubrificantes, Logística e Conveniência sobre a Proposta de Metas Compulsórias Anuais de Redução de Emissões na Comercialização de Combustíveis desenvolvida pelo Comitê Renovabio.

CONSIDERAÇÕES SOBRE A PROPOSTA DE METAS COMPULSÓRIAS ANUAIS DE REDUÇÃO DE EMISSÕES NA COMERCIALIZAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS

A Plural apresenta neste documento contribuições e pontos de atenção em relação à Proposta de Metas Compulsórias Anuais de Redução de Emissões na Comercialização de Combustíveis desenvolvida pelo Comitê Renovabio. É importante destacar que todas as análises e conclusões aqui apresentadas foram embasadas por estudos técnicos desenvolvidos por consultorias especializadas.

USO DE BIOCOMBUSTÍVEIS NA MATRIZ ENERGÉTICA E METAS DE REDUÇÃO DE INTENSIDADE DE CARBONO (IC)

A infraestrutura logística existente para distribuição de combustíveis foi originalmente desenvolvida para permitir a otimização do fluxo de derivados. Desta forma, as bases primárias foram construídas em locais estratégicos – próximas a refinarias, nos principais portos ou ao longo dos mais importantes oleodutos do País –, garantindo um menor deslocamento do produto. Esta organização logística permite a otimização do transporte de combustíveis, garante uma melhor gestão de estoque, racionalização de investimentos e ainda diminui a exposição e o risco de acidentes, pois restringe grande parte da circulação dos produtos aos dutos e navios.

Entretanto, os investimentos em infraestrutura no País não acompanharam o crescimento na demanda. É possível identificar *gaps* em todos os elos da cadeia – da produção de derivados e biocombustíveis aos segmentos de transportes e armazenagem. Apesar de não existirem dúvidas quanto à necessidade de migração para uma matriz energética que proporcione maior redução de emissões de GEE (Gases de Efeito Estufa), intensificam-se também os desafios em infraestrutura no País. Isto acontece porque grande

parte da movimentação de biocombustíveis é efetuada via modal rodoviário. Aumenta, portanto, o número de transferências rodoviárias entre usinas e centros de distribuição, incrementando custos com fretes e gerando uma possível fonte adicional de emissões.

Investimentos em tancagem serão necessários, haja vista que o estoque se torna mais descentralizado e volumes de segurança são importantes para garantir o abastecimento durante sazonalidade e/ou problemas de safra. A infraestrutura de carga e descarga de biocombustíveis nas bases primárias e secundárias também são gargalos operacionais críticos que precisam de planejamento estruturado de médio prazo. Não obstante, todo este processo de implementação de novas construções esbarra em demorados ritos de licenciamento por diversos órgãos ambientais e regulatórios.

CENÁRIOS, METAS DE REDUÇÃO DE IC E IMPACTOS RELACIONADOS

Com base no Estudo de Oferta e Demanda desenvolvido por consultoria especializada, foi gerado o Cenário A, representado na Tabela 1, que pode ser visualizada ao final deste documento. Para este Cenário A foram dimensionados os potenciais impactos em infraestrutura e em capacidade de produção de combustíveis e biocombustíveis no horizonte de 2030. Também foram usados os dados e premissas do referido estudo para o respectivo cálculo e simulação da redução de Índice de Carbono (IC) (2018 a 2028).

É importante destacar que os dados representados no Cenário C correspondem às premissas divulgadas em Consulta Pública e que os dados representados no Cenário B são referentes à primeira publicação sobre as Metas de Redução de Emissões de GEE efetuada pelo Comitê Renovabio. Os cálculos das metas de redução de IC para os cenários considerados, a partir do modelo sugerido no material em Consulta Pública, resultam em: Cenário A = 5,0%, Cenário B = 7,0% e

Cenário C = 10,1%.

Como referência, a partir de estudo elaborado pela COPPE/UFRJ, merece reflexão a meta de redução estabelecida no Programa de 0,336 GtCO₂eq. Considerando a meta de mitigação absoluta para o conjunto da economia estabelecida pela Contribuição Nacional Determinada (NDC) no período de 20 anos (2005 a 2025), de 0,8 GtCO₂eq, a meta de 0,336 GtCO₂eq proposta pelo Comitê Renovabio representa, individualmente, 42% (0,336/0,8) da meta total de redução das emissões. Esta participação parece pouco aderente à contribuição do setor de distribuição, de 13,8% nas emissões totais para o conjunto da economia, de acordo com a Terceira Comunicação Nacional do Brasil à Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (MCTI, 2016). O efeito desta medida é o desequilíbrio entre as contribuições e o engajamento com o compromisso de redução de emissões de diversos setores econômicos nacionais.

POTENCIAIS IMPACTOS COM BASE EM ESTUDOS EFETUADOS A PARTIR DE DADOS DO CENÁRIO A

Estudos recentes das empresas de consultoria Leggio e Strategy& (PricewaterhouseCoopers) indicam que para um cenário de demanda correspondente ao Cenário A já existe uma necessidade de investimentos em produção que resulte em expansão da capacidade de refino em 450 mil barris/dia e aumento da produção de biocombustíveis em 11,2 bi litros/ano. De forma a garantir o abastecimento em 2028, no que tange à infraestrutura, já seriam necessários investimentos na ordem de R\$ 14,3 bi. São investimentos adicionais na infraestrutura de distribuição (bases, terminais, plataformas e sistemas de vazão, por exemplo) e na expansão e desenvolvimento de outros modais de transportes (ferroviário, dutoviário e marítimo-fluvial), visto que a estrutura atual não está dimensionada para um significativo aumento na demanda de biocombustíveis.

Dentre as necessidades já mapeadas estão a construção de infraestrutura portuária; expansão de tancagem portuária em aproximadamente 760 mil m³; aumento na capacidade dos dutos OSBRA, ORBEL e OPASC; construção de novos trechos de dutos para transporte de combustíveis derivados e expansão da malha dutoviária de etanol, possibilitando que o produto seja deslocado das usinas até os centros consumidores com o menor custo e menos

emissões; construção de 800 mil m³ em capacidade adicional de armazenamento em bases e terminais terrestres e construção de tancagem adicional em bases secundárias para a formação de estoques de biocombustíveis; adequação de bases e terminais de distribuição com a construção de novas plataformas de carga e descarga rodoviária; revisão dos sistemas hidráulicos e de bombeamento destas instalações para que suportem maiores vazões operacionais e eventuais aumentos nos percentuais de mistura do biodiesel; construção de novas plataformas para carregamento e descarga ferroviária e investimentos na malha ferroviária para transferência de maiores volumes de biocombustíveis dos centros produtores para os principais mercados, além de introdução de novas composições de equipamentos.

Em relação ao BioQAv, na falta de produção local do produto, qualquer meta considerada para o querosene de aviação trará aumento de custos e pouco estímulo à produção. Sob a ótica de infraestrutura, é necessário realizar um estudo de impacto, devendo ser convergente com o programa Combustível Brasil. Nota-se que além dos investimentos em infraestrutura de distribuição, será imprescindível que se adeque a infraestrutura produtiva. Quanto maior a participação dos biocombustíveis na matriz energética, maior será a necessidade de construção de novas usinas e de expansão de área plantada.

O Cenário A considera os impactos de infraestrutura descritos anteriormente neste documento e apresenta uma visão compatível com um planejamento mais estruturado e projeções de demanda mais realistas ao longo do período. Partindo desta referência, ao considerarmos os Cenários B e C (expansão da demanda de biocombustíveis de 21,9 bi litros/ano e de 26,4 bi litros/ano, respectivamente), teríamos impactos ainda mais intensos, de forma mais moderada no Cenário B (redução de IC de 7%) e de forma mais contundente no Cenário C (redução de IC de 10,1%).

CONCLUSÃO

É fundamental o desenvolvimento de um sistema integrado de infraestrutura que suporte o crescimento da demanda por combustíveis e biocombustíveis na próxima década em nosso País – a falta deste planejamento pode colocar em risco a implementação do Renovabio. Neste sentido, o Programa Combustível Brasil, capitaneado pelo Ministério de Minas e Energia, é instrumento que pode contribuir decisivamente para esta transição da matriz energética brasileira. A convergência

dos programas é essencial para que a infraestrutura necessária seja planejada e construída, de forma que as expectativas do Programa Renovabio também sejam atendidas.

A Plural sugere, desta forma, a criação formal de um núcleo específico referente ao Renovabio na estrutura do Programa Combustível Brasil. Este núcleo teria o papel e a responsabilidade de integrar as iniciativas e o planejamento de ações dos dois programas. Dentre algumas iniciativas críticas já relacionadas no Programa Combustível Brasil e que possuem total correlação com os desafios listados para o Renovabio estão a revisão do Marco Regulatório da Distribuição e da Importação; regionalização do uso de

combustíveis; implementação das licitações portuárias; *fast track* para obtenção de licenças em infraestrutura crítica no País; incentivo à monofasia e análise de impactos tributários no equilíbrio concorrencial.

Destacamos ainda alguns pontos de atenção em relação ao modelo: análise de impacto regulatório; curva de apropriação de CBIOS e indicadores de medição; oferta de CBIOS no mercado; controle e fiscalização das metas e de todos os mecanismos do processo; possibilidade de redução de metas por iniciativas de diminuição de emissões na cadeia logística e isonomia nas responsabilidades dos agentes para o sucesso do programa.

TABELA 1 – CENÁRIOS DE DEMANDA X METAS DE REDUÇÃO DE IC

Produto (bi litros)	Demanda 2018	Cenário A - 2028		Cenário B - 2028		Cenário C - 2028	
		Demanda	Incremento	Demanda	Incremento	Demanda	Incremento
Ciclo Otto (Gas. Eq.)	56,0	62,9	12%	69,5	24%	69,5	24%
Gasolina A	31,1	33,6	8%	30,2	-3%	30,0	-4%
Anidro	11,5	12,4	8%	11,2	-3%	11,1	-3%
Hidratado	15,2	24,8	63%	35,7	135%	36,0	137%
Etanol Total	26,7	37,2	39%	46,9	76%	47,1	76%
Ciclo Diesel	56,9	68,1	20%	73,9	30%	73,9	30%
Diesel A	51,2	61,4	20%	66,5	30%	62,8	23%
Biodiesel	5,7	6,7	18%	7,4	30%	11,1	95%
Outros Produtos							
GNV	2,5	2,5	0%	2,5	0%	2,5	0%
Biometano	-	0,0	-	0,0	-	0,25	-
QAv	7,2	9,5	32%	9,5	32%	9,5	32%
BioQAv	-	0,0	-	0,0	-	0,36	-
Redução IC (%)	-	5,0		7,0		10,1	