



Súmula da Audiência Pública referente à Resolução que revisa a Resolução ANP nº 38, de 9/12/2009, que estabelece a especificação das gasolinas que serão comercializadas no país a partir de 1º de janeiro de 2014.

a) **Data, hora e local da realização.**

A Audiência Pública nº 22/2013 foi realizada em 29 de agosto de 2013, com início dos trabalhos às 14 h 30 min, no auditório da ANP, situado à Avenida Rio Branco nº 65 / 13º andar – Centro – Rio de Janeiro – RJ.

b) **Composição da mesa.**

Presidente da Audiência: Rosângela Moreira de Araujo

Procurador Federal: Daniel Almeida de Oliveira

Secretário da Audiência: Felipe de Araujo Lima

c) **Lista de expositores inscritos.**

Dentro do prazo previsto para tal, houve a inscrição de Frederico Kremer, da Petrobras; Déborah Anjos, da Fecombustíveis; Luciano Libório, do Sindicom; e Sérgio Massillon, do Brasilcom. No entanto, representante da Fecombustíveis resolveu não realizar apresentação durante a audiência e deixar apenas as sugestões encaminhadas pela Federação durante o período de consulta pública.

d) **Consolidação do número total de participantes, identificados por tipo.**

Incluindo os componentes da mesa aos que registraram presença, resultou em 60 (sessenta) participantes. Desses, 17 são servidores da casa, 40 são agentes econômicos ou seus representantes, 1 representante da imprensa e 2 da Empresa de Pesquisa Energética.

e) **Consolidação das sugestões apresentadas nas exposições.**

1. A Presidente abriu a Audiência Pública, discorreu sobre as questões iniciais, a grande redução do enxofre na gasolina desde 1998, além da melhoria da qualidade de outras características que também refletem em redução de emissões e ganhos para o meio ambiente,

e solicitou ao Secretário proceder à apresentação da motivação da minuta de Resolução proposta e das sugestões encaminhadas durante o período de Consulta Pública.

2. Em seguida, o Secretário expôs os motivos para a revisão da Resolução ANP nº 38/2009 e as sugestões encaminhadas pelos agentes e pela ANP e informou que, como eram muitas sugestões, não apresentaria as justificativas, de modo a deixar um período maior para as discussões. No entanto, informou que as justificativas, assim como cada sugestão, estavam na apresentação e foram disponibilizadas no sítio eletrônico da ANP no início da semana. Ademais, informou que, caso fosse necessário, poderiam ser apresentados os *slides* novamente durante a discussão de itens específicos.

3. A Presidente agradeceu a apresentação do Secretário e comentou que avaliações preliminares de gasolinas produzidas com caráter experimental (bateladas para avaliação da capacidade de algumas refinarias produzirem o combustível adequado em 2014) têm apresentado baixa formação de depósitos. No entanto, apesar de ser uma evolução importante, não substitui a adição de detergentes dispersantes à gasolina, devido a outros benefícios advindos desses produtos, que não são atingidos apenas com alterações no processo de produção. Assim, passou a palavra aos expositores inscritos.

4. Frederico Kremer, da Petrobras, mostrou dados de produção da nova gasolina e comparou a formação de depósitos com o etanol hidratado combustível (algumas gasolinas se mostraram superiores, enquanto outras tiveram resultado pouco pior que o EHC nos ensaios realizados no Cenpes). Além disso, apresentou as dificuldades da empresa para realizar a mistura da gasolina com os detergentes dispersantes, inclusive quanto a prazo, instalações (dificuldades físicas nos casos de cabotagem), integridade de dutos e paradas emergenciais de unidades. Outro ponto comentado foi em relação à sugestão da Petrobras, de que essa adição fosse realizada no ato do carregamento dos caminhões-tanque (a Petrobras ainda assim teria uma participação nos terminais da Transpetro).

5. Em seguida, Luciano Libório, representante do Sindicom expôs alguns detalhes das sugestões encaminhadas pelo Sindicato, como:

- a. A inclusão do Operador Logístico como agente reconhecido pela regulação para a atividade de mistura de etanol anidro combustível (EAC) e gasolina A;
- b. A responsabilidade pelo teor de EAC na gasolina C, sugerindo a responsabilidade até a transferência de custódia do produto;

- c. A justificativa para a retirada da adição de detergentes dispersantes pelos distribuidores nos casos de cabotagem, elencando as principais dificuldades para a realização dessa mistura pelas empresas, inclusive quanto à grande matriz de testes para analisar a sinergia de diferentes aditivos em várias bases;
- d. A preocupação se o transporte por rodovia ou ferrovia não seria afetado da mesma forma que o produto transportado por cabotagem;
- e. A inclusão de tolerância para algumas características da especificação.

6. O último expositor foi Sérgio Massillon, representando o Brasilcom, que apresentou a preocupação da aditivação pelas distribuidoras nos casos de combustível transportado por cabotagem. Caso essa aditivação seja feita no carregamento dos caminhões-tanque (CT), provavelmente seriam utilizadas garrafas (com o volume necessário para cada compartimento do CT), gerando um problema de descarte. Desta forma, o Brasilcom sugere que a aditivação seja realizada na linha de descarga do navio, diminuindo possíveis problemas ambientais futuros, reduzindo os custos para a cadeia como um todo e homogeneidade da aditivação na cadeia, caso alguma distribuidora não coloque a quantidade mínima em todos os carregamentos. Outros pontos abordados foram a sugestão de deixar mais claro o “rastreamento da amostra-testemunha” contido no §5º do artigo 4º e a questão da responsabilidade pela qualidade do produto, acompanhando o que foi sugerido pelo Sindicom quanto à transferência de custódia do produto.

7. A Presidente agradeceu os expositores e abriu a audiência para quem desejasse fazer outros comentários.

8. Wagner Sá, da Afton Chemical, comentou sobre as apresentações elogiou o fato de a gasolina apresentar uma baixa formação de depósitos, mas disse que isso não significaria que não há necessidade do uso de aditivos. O teste desenvolvido pelo Cenpes será utilizado para a aprovação de aditivos, mas não garante que qualquer motor apresentará o mesmo nível de depósitos (até mesmo o motor utilizado no ensaio, ao rodar na rua, poderá apresentar resultados diferentes). A função do aditivo é tentar manter o funcionamento dos motores com suas características originais de fábrica. Outra questão abordada foi em relação à proibição do manganês: Wagner Sá lembrou que o assunto já havia sido discutido na Audiência Pública que resultou na publicação da Resolução ANP nº 38 e, após exposição de diversos estudos, foi decidido pela retirada do item da especificação (e inclusive está na súmula dessa audiência), mantendo a redação da especificação vigente à época (estabelecida pela Portaria ANP nº

309/2001). Por isso, solicitou que, que haja uma nova discussão com todos os envolvidos antes de proibir o manganês na gasolina.

9. A Presidente aproveitou a manifestação par solicitar um posicionamento quanto à sugestão colocada pela ANP em relação à alteração nos prazos.

10. Wagner Sá informou que realmente a expectativa era de um início da aditivação da gasolina em 2014, mesmo que não em sua totalidade (devido às dificuldades dos diversos agentes envolvidos), até mesmo por causa dos investimentos realizados. No entanto, informou que entende a proposta e trabalhará para que a aditivação ocorra no prazo sugerido.

11. Sérgio Fontes, da Petrobras, colocou que um parâmetro de avaliação do combustível é importante quando pode causar problema funcional e deu exemplos de octanagem (um tanque de combustível com baixo valor de octanagem seria suficiente para apresentar problemas de detonação e desempenho do veículo) e curva de destilação (dependendo do item, pode causar problemas de partida a frio ou *vapor lock*). Em relação ao colocado pelo Sindicom e Brasilcom sobre o incentivo à fraude, disse que o número de distribuidoras que atuam nesses polos é reduzido, o que facilitaria a fiscalização, e que informações de fabricantes de sistemas de injeção apontam várias bases que operam com até três aditivos diferentes. Além disso, a Lei dos Portos impede que sejam feitos investimentos em píer, impossibilitando a aditivação nesses locais. Com o posicionamento apresentado anteriormente, sobre a preocupação da contaminação de produtos quando carregados em CTs que utilizaram gasolina com detergentes dispersantes, reforçou o posicionamento da Petrobras, de que os detergentes dispersantes devem ser adicionados à gasolina no carregamento dos CTs, quando forem entregar o combustível nos postos revendedores. Outra observação feita foi sobre a precisão exigida nos casos dos aditivos, diferente do corante, caso que só há a necessidade de “sujar” o combustível.

12. Gilson Bortolon, também da Petrobras, colocou que a gasolina nos EUA começou a ser aditivada quando possuía cerca de 1000 ppm de enxofre e que a formação de depósitos nas válvulas possui um limite, pois, a partir de certo ponto, o depósito se forma e cai, não ultrapassando um valor muito alto. Em relação ao ponto de aditivação, comparou o proposto para o Brasil com o México, uma vez que a maioria dos outros países nos quais a adição de detergentes dispersantes à gasolina é obrigatória.

13. Luciano Libório destacou que, apesar de terem poucos distribuidores atuando em polos de cabotagem, o ambiente favorece a fraude (regularidade do ambiente e abertura

que traga vantagens). Comentou também que a dificuldade em relação ao uso de diversos aditivos estaria relacionada à combinação de diferentes aditivos na mesma gasolina, pois o aditivo do produto base poderia alterar, de acordo com a base, exigindo testes para avaliar a sinergia com o aditivo que fosse colocado em conjunto, para cada uma dessas bases. Concordou com a colocação de Sérgio Fontes quanto à Lei dos Portos, mas que isso afetaria todos os agentes. Ademais, colocou que, de forma similar ao México, que possui apenas um refinador de petróleo, no, Brasil, quase toda a gasolina é produzida pela Petrobras.

14. Laerte Graner, representante da Anfavea, apresentou-se decepcionado pelo adiamento do prazo e levantou o fato de que o Grupo de Trabalho que elaborou a norma ABNT NBR 16038 baseou-se em um procedimento desenvolvido pela Petrobras (que, por sua vez, se baseou em uma norma ASTM) e que a empresa utiliza para aprovação de seus aditivos. Também informou que as montadoras de veículos não recomendam o uso de aditivos do tipo *aftermarket* no óleo lubrificante ou no combustível. Para finalizar, Laerte Graner, em nome da Anfavea, solicitou que a data (de 1º de julho de 2015) fosse reavaliada e adiantada o máximo possível.

15. Em seguida, Cristiano Lins, da Total Combustíveis, disse que a justificativa da Nota Técnica 102 da ANP para não utilizar gasolina com detergentes dispersantes em polidutos ou cabotagem era a possibilidade de deixar resíduos. Com isso, levantou a dúvida se haveria a necessidade de segregar também os CTs que utilizassem. De outra forma, caso não houvesse risco de deixar resíduos, perguntou o porquê de não aditivar antes da cabotagem ou dos polidutos.

16. Frederico Kremer informou que o problema não seria segregar, mas limpar os tanques e dutos. Outro ponto importante é a contaminação de querosene de aviação e não gasolina ou diesel. Além disso, a dúvida seria do impacto dos detergentes dispersantes aos aditivos apassivadores de corrosão.

17. Encerrando as manifestações, a Presidente fez registro de que os prazos colocados pelos agentes responsáveis pela aditivação eram ainda maiores, pois apresentaram diversas dificuldades operacionais. No que tange ao ganho para o meio ambiente, lembrou que está sendo mantido o que exige o Proconve, além de que há três refinarias (Replan, Revap e Reduc) que deverão atender ao limite de depósitos em válvula proposto (apesar de não ter sido colocado em detalhes pela ANP na apresentação), o que reflete em torno de um terço do mercado de gasolina. A proposta de adiamento da data prevista tem por objetivo tornar a

avaliação mais precisa e sólida para esse novo passo, permitindo também que os testes sejam realizados pelos produtores de aditivos. Apesar disso, expôs que há uma grande mudança no combustível e haverá um ganho expressivo para a saúde e meio ambiente.

18. Não havendo entre os demais presentes interesse em se manifestar, a Presidente perguntou se o Procurador desejava adicionar algo.

19. Daniel Almeida informou que, em relação à questão jurídica colocada, a ANP tem possibilidade de entrar em contato com o Ministério e solicitar alteração na legislação, caso seja necessário.

20. A Presidente agradeceu a participação de todos e finalizou a Audiência.

Rio de Janeiro, 29 de agosto de 2013.

Rosângela Moreira de Araujo
Presidente da Audiência Pública

Felipe de Araujo Lima
Secretário da Audiência Pública