



Brasília, 17 de junho de 2022.

Carta nº 189/2022

A

AGÊNCIA NACIONAL DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS

Setor de Grandes Áreas Norte – SGAN 603, Módulo I, Asa Norte.
Ed. Sede, Brasília (DF) CEP: 70830-902

Att. Sr. Jackson da Silva Albuquerque
Coordenador de Regulação da Qualidade de Produtos
Superintendência de Biocombustíveis e de Qualidade de Produto - SBQ

Referência: Processo SEI 48610.221724/2021-76

Assunto: **Consulta Pública nº 11/2022 Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.**

A **ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS – ANTF** é uma entidade civil sem fins lucrativos de âmbito nacional, fundada em 1996, com sede em Brasília-DF e inscrita no CNPJ n.º 01.585.551/0001-27, com sede no Setor de Autarquias Sul, Quadra 01, Bloco J, Ed. CNT, Torre A, Sala 605, CEP 70070-010, Brasília, DF.

A ANTF tem por objetivo promover o desenvolvimento e o aprimoramento do transporte de carga sobre trilhos no país. Atualmente, congrega todas as concessionárias privadas de ferrovias de carga que operam na malha brasileira. São elas: BAMIN – Bahia Mineração; FTC - Ferrovia Tereza Cristina; FTL - Ferrovia Transnordestina Logística S.A./ TLISA - Transnordestina Logística S.A.; MRS Logística; RUMO (Malhas Sul, Norte, Oeste e Paulista); VALE (Estrada de Ferro Vitória Minas e Estrada de Ferro Carajás) e VLI (FCA – Ferrovia Centro-Atlântica e FNS – Ferrovia Norte Sul) e vem respeitosamente, expor o que segue.

Como é do seu conhecimento, no dia 02/05/2022 a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e sua Superintendência de Biocombustíveis e de Qualidade de Produto (SBQ) tornaram pública a Consulta Pública nº 11/2022 que trata de proposta de minuta de resolução que revisa as especificações dos óleos diesel S10 e



S500 de uso rodoviários e as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas pelos agentes econômicos.

Primeiramente, a ANTF parabeniza a ANP por todo o processo participativo que foi estabelecido para o rodoviário, mesmo representando operadores do modo de transporte ferroviário, tomando a iniciativa de destacar algumas preocupações referentes ao proposto para revisão da **Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013**, especificamente sobre o Art. 25 que estabelece a descontinuidade dos óleos diesel S500 para uso rodoviário e S1800 (uso não rodoviário), passando a serem substituídos pelo óleo diesel S10.

“Art. 25. A ANP, em conjunto com produtores de óleo diesel e importadores, definirá o plano e o cronograma de descontinuidade dos óleos diesel S500 para uso rodoviário e S1800 para uso não rodoviário no prazo de até quatro meses a contar da entrada em vigor desta Resolução.”

Dessa forma, a ANTF apresenta suas considerações de forma a, primeiramente, contextualizar o transporte ferroviário e seus benefícios ao meio ambiente quando comparado com outros modos de transporte, assim como as ações já desenvolvidas com o intuito de reduzir ainda mais este impacto e o uso de óleo diesel, a relação e impactos do diesel com o modo de transporte ferroviário de cargas e, por fim, pedidos da ANTF ao processo de revisão da Resolução ANP nº 50/2013.

1. Contextualização Transporte Ferroviário de Cargas e Meio Ambiente

É de conhecimento de todos os inúmeros benefícios que o transporte ferroviário apresenta em relação aos outros modos de transporte quando o assunto é impacto ao meio ambiente. Reconhecido por ser um modo de transporte mais limpo e de menor impacto ao meio ambiente durante sua operação, o transporte ferroviário, segundo o Instituto ILOS, emite cerca de 85% a menos de dióxido de carbono (CO₂) do que o rodoviário quando considerada a mesma produção de transporte (tonelada quilômetro útil – TKU).

O modo de transporte ferroviário de cargas responde por cerca de 20% na Matriz de Transporte Brasileira¹ e em 2020 foi responsável apenas por 2,9% das emissões de CO₂ no transporte brasileiro de carga².

Mesmo com todas as características intrínsecas ao transporte ferroviário de cargas ser menos poluente, faz-se importante destacar também os expressivos investimentos que as concessionárias do transporte ferroviário de cargas aplicaram, ao longo dos últimos

¹ Plano Nacional de Logística de Transporte – PNL 2035.

² Fonte: Sistema de Estimativa de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SEEG). O rodoviário responde por 83,2% das emissões e o hidroviário por aproximadamente 14%.

anos, e continuam aplicando em soluções que reduzam ainda mais o impacto deste tipo de transporte no meio ambiente e no processo de reduzir o consumo de diesel em suas operações.

Dentre as inúmeras iniciativas, destaca-se a utilização de aditivos, o aumento no uso de locomotivas híbridas, a introdução de tecnologias que aumentem a eficiência na condução do trem, o uso de informações operacionais (como as oriundas dos computadores de bordo das locomotivas) e modelagem matemática para obter correlações estatísticas e identificar as variáveis com maior potencial de redução de combustível, além de políticas robustas de ESG (*Environmental, Social e Governance*) com plano de ações estruturantes e indicadores que auxiliam na manutenção dos controles ambientais, atendimento de requisitos legais e mitigação de impactos.

2. Relação e Impactos do Diesel com o Transporte Ferroviário de Cargas

Mais especificamente em relação ao diesel e seu impacto ao transporte ferroviário de cargas, sabe-se que há alguns anos, o transporte ferroviário brasileiro de cargas não usa mais o óleo diesel S1800 e sim o óleo diesel S500 devido a sua qualidade e a todas as suas características positivas ao meio ambiente.

Dessa forma, mesmo sendo possível admitir o entendimento que o Art. 25 da proposta de minuta de resolução para revisão da Resolução ANP nº 50/2013 seria pela descontinuidade do diesel S500 especificamente para uso rodoviário (o modo rodoviário então passaria a usar apenas o S10), mantendo sua produção e comercialização para uso não rodoviário, no caso pelas ferrovias, a ANTF e suas Associadas entendem que esta descontinuidade impactaria o atual fornecimento deste às ferrovias e que poderiam passar a concorrer, pelo diesel S10, com todo o segmento rodoviário.

Com isso, preocupa ao setor o risco de desabastecimento nas distribuidoras, uma vez que a importação do S10 terá de ser intensificada visando atender todo o mercado consumidor para a nova demanda.

Nesse quesito de logística para aquisição do óleo S10, já é de conhecimento de algumas concessionárias ferroviárias o apontado pelos distribuidores em relação a impossibilidade de utilização e carregamento do S10 para as locomotivas em alguns estados (Ex. Minas Gerais), uma vez que as bases de carregamento não possuem estrutura e disponibilidade de produto.

Outro ponto importante a ser considerado, sobre o uso do diesel S10 nas locomotivas, é que mesmo reconhecendo a redução da quantidade de enxofre do óleo diesel e todos os efeitos positivos em relação ao meio ambiente com a substituição do S500 e S1800 pelo S10, existem lacunas de tecnologias entre os motores das locomotivas

em uso e características físico-químicas do óleo Diesel S10. Das quais podemos listar algumas:

- Capacidade de lubrificação reduzida frente ao S500, devido à redução de enxofre.
- Definição de métodos de aumento de lubrificação interna através de aditivos ou mudança na relação da mistura do óleo lubrificante com óleo combustível.
- Resposta do óleo S10 aos filtros presentes no sistema de combustível das locomotivas – atualmente, o mercado está enfrentando desafios para compra desses componentes e podendo fortemente ser impactado pela descontinuidade desse combustível.
- Definição do percentual de biodiesel e impactos sobre a manutenção do motor diesel – por conta da higroscopia, a partir de histórico de análise de falhas em filtros, bombas e bicos injetores.

Não menos importante que os aspectos já destacados, há a preocupação também com o aumento do preço do S500 caso, mantido o entendimento apresentado anteriormente, ele passe a ser produzido e comercializado apenas para o uso não rodoviário, sendo as ferrovias um dos clientes. Caso contrário, haveria o próprio fato do preço (R\$/L) do S10 ser superior ao S500 caso essa substituição seja plena.

Vale destacar que o consumo anual de combustível do setor de transporte ferroviário de cargas é acima de 1 bilhão de litros (1,12 bilhões em 2021). Dessa forma, por mais que a variação do custo do diesel S10 em relação ao S500 possa ser pequeno, é possível imaginar o impacto nos custos de aquisição do S10 para as ferrovias.

Soma-se a isso a realidade atual em que passa o país com os sucessivos aumentos no preço do diesel, impactando de forma significativa a prestação do serviço de transporte ferroviário de cargas. De janeiro/2021 a abril/2022, as concessionárias ferroviárias verificaram um aumento médio de cerca de 70% no preço do diesel (sendo de 17% de janeiro a abril de 2022).

Esse impacto no custo de aquisição do diesel é significativo ainda mais quando se sabe que o peso do diesel no custo operacional de uma transportadora ferroviária é algo entre 30 e 35% dos custos totais. Além disso, os contratos de concessão ferroviária estabelecem que a concessionária tem o direito de cobrar pelo serviço de transporte ferroviário os valores de seu interesse, contudo devem ser observadas as tarifas máximas estabelecidas pela ANTT. Ou seja, qualquer variação no custo do diesel precisa ser avaliada com cautela já que impactaria diretamente na tarifa ferroviária (frete ferroviário), aumentando o custo da cadeia logística. Esse impacto pode até inviabilizar o transporte



ferroviário existente e, conseqüentemente, o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

Os impactos de aumento do custo poderão ser verificados também visto que nem todas as refinarias produzem o S10, além da dispersão geográfica e fator logístico como operações no norte do Brasil ou em áreas distantes dos centros distribuidores.

3. Pedidos da ANTF e suas Associadas

Diante de todos os aspectos apresentados e os impactos que podem acontecer a partir da descontinuidade dos óleos diesel S500 e S1800, conforme previsto no Art. 25 da proposta de minuta de resolução para revisão da Resolução ANP nº 50/2013, a ANTF solicita o seguinte:

- Avaliação separada dos impactos desta ação, por parte da ANP, visto que o modo de transporte ferroviário apresenta peculiaridades específicas e diferentes do modo rodoviário em relação ao uso dos óleos diesel S500 e, porventura, S10.
- Caso se decida pela descontinuidade, diante de tudo já apresentado, que esta seja realizada de maneira gradual, evitando impactos ainda mais relevantes para o setor ferroviário brasileiro.
- Realização de estudos específicos sobre os impactos ao setor ferroviário de qualquer alteração na produção e no fornecimento de diesel no Brasil. A ANTF e suas associadas se colocam à disposição para apoiar tais estudos.

Desse modo, renovamos nossos votos de estima e apreço.

Atenciosamente.

FERNANDO SIMÕES PAES
Diretor-Executivo da ANTF