

RELATÓRIO DO **ABASTECIMENTO**



anp
Agência Nacional
do Petróleo,
Gás Natural e Biocombustíveis

Superintendência de Distribuição e Logística
Novembro de 2023



RELATÓRIO DO ABASTECIMENTO

Superintendência de
Distribuição e Logística



anp
Agência Nacional
do Petróleo,
Gás Natural e Biocombustíveis



Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

Diretor-Geral

Rodolfo Henrique de Saboia

Diretores

Symone Araújo

Daniel Maia Vieira

Fernando Moura

Claudio Jorge Martins de Souza

Superintendente de Distribuição e Logística: Diogo Valerio

Superintendente-adjunto de Distribuição e Logística: Jardel Farias Duque

Coordenador Geral de Movimentação de Produtos: Rafael Andrade

Coordenadora de Movimentação de Derivados: Janaína Ferreira

Coordenador de Monitoramento do Abastecimento: Romulo Prejioni Hansen

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	5
Episódios de restrição e procedimentos adotados	5
1 – Acidente no Rio Amazonas	6
1.1. QAV – REAM... ..	8
Conclusão	10

INTRODUÇÃO

Trata-se do relatório mensal que informa sobre as ações da Coordenação de Movimentação de Derivados (CMDV) e da Coordenação de Monitoramento do Abastecimento e Estoques (CMAB), no acompanhamento do mercado de combustíveis líquidos, liquefeitos e demais derivados, quanto à disponibilidade de produto, em cumprimento ao disposto no artigo 8º da Lei do Petróleo.

A Coordenação de Movimentação de Derivados (CMDV) é a unidade organizacional responsável pelas atividades de acompanhamento do abastecimento nacional de derivados dentro da Superintendência de Distribuição e Logística (SDL-ANP).

A Coordenação de Monitoramento do Abastecimento e Estoques (CMAB) é responsável pelo acompanhamento das informações sobre estoques e dos informes de possíveis episódios de desabastecimento por meio do e-mail sobreaviso_sdl@anp.gov.br.

No decorrer do mês de outubro de 2023, a SDL acompanhou diversas situações relacionadas à baixa dos rios da Região Norte e às dificuldades logísticas associadas. Essas questões permaneceram no mês de novembro, ainda que em menor intensidade, o que motivou a abordagem desses temas nesta edição do Relatório. Adicionalmente, em novembro, o episódio de restrição ao fornecimento de QAV teve seu desfecho.

Por fim, neste documento também se faz menção ao relatório extraordinário que abordou o episódio no Rio Amazonas em que um navio de bandeira grega, afretando produtos da Refinaria de Manaus ao Porto de Aratu-BA, foi danificado no leito pedroso do Rio, ficando impossibilitado de seguir viagem.

Em que pese que o episódio não afetou de forma significativa o abastecimento regional, ele é reflexo das condições climáticas encontrada na Região Norte este ano e foi acompanhado pela SDL por ocorrer durante uma visita da Superintendência a infraestruturas importantes na oferta e disponibilidade em termos regionais: a Refinaria de Manaus, o pool de combustível de aviação do aeroporto da capital do Amazonas, além de 2 bases de distribuidores com participação significativa na comercialização de combustíveis líquidos e GLP (Vibra e Fogás) no estado.

Episódios de restrição e procedimentos adotados

Usualmente, a SDL recebe, seja através da CMAB ou da CMDV, por meio eletrônico (e-mails, ofícios, mensagens de aplicativo) informações a respeito de episódios de dificuldades de suprimento de produtos ou de possíveis restrições de logísticas que afetam os setores de distribuição, TRRs - Transportadores Revendedores Retalhistas e revenda.

A primeira etapa, em geral, é confirmar com os agentes regulados, por e-mail ou outro meio eletrônico, os fatos relatados a respeito do problema. Ao mesmo tempo, são contatados os fornecedores de produto cuja oferta estaria, supostamente, reduzida, de forma a avaliar o grau de restrição, a possível extensão temporal do evento, as providências que foram tomadas ou serão adotadas - como a oferta de produto em polo alternativo.

Os agentes regulados também são questionados sobre informações adicionais que possam ser úteis para a ANP encontrar soluções para o problema. A seleção dos agentes regulados a serem contatados é feita com base na participação no mercado relevante e na relação das empresas com o problema.

Após receber os esclarecimentos, a ANP divulga as informações aos agentes regulados afetados. A ANP informa às empresas que podem ser afetadas pela restrição de abastecimento para que elas tomem medidas para mitigar o problema, como buscar alternativas logísticas de fornecimento e de acesso a mercados.

1. Dificuldades de suprimento devido à estiagem na Região Norte e consequente redução do nível do Rio Madeira

No Relatório do Abastecimento do mês de outubro, foram abordadas dificuldades relacionadas à logística de produtos regulados pela ANP na Região Norte do País, em função da escassez de chuva que ocasionou a baixa dos rios, situação que impactou e impacta fortemente as operações do abastecimento que dependem do meio fluvial.

Em novembro, a SDL acompanhou um rol menor de situações logisticamente complexas derivadas da estiagem: especificamente duas: as dificuldades de oferta de QAV e um acidente ocorrido no Rio Amazonas.

No caso do QAV, como se relata à frente, a situação foi normalizada. No caso do acidente com o navio, em que pese que não foi um evento que restringiu o Abastecimento Regional, foi derivado de uma situação que se abateu sobre a região no ano e que ocorreu devido à baixa dos rios que permitem o fluxo de produtos no Amazonas e o abastecimento de demais estados.

Neste sentido, opta-se por manter a estrutura de documento que foi utilizada no Relatório do Abastecimento de outubro: uma seção geral única e duas subseções relacionadas à logística do tempo de seca.

1.1. O acidente no Rio Amazonas.

No dia 4 de dezembro, por volta de 09:30 da manhã, o navio Minerva Rita, carregando cerca de 18 mil m³ de nafta e 8,5 mil m³ de gasolina, teve seu casco rompido ao navegar numa região conhecida como Tabocal, trecho do Rio Amazonas, distante aproximadamente 50 km da Refinaria de Manaus, onde havia sido carregado, quando se dirigia ao Porto de Aratu-BA. O leito de pedras provocou uma abertura no casco da embarcação que levou à entrada de água e à inclinação do navio.

Por medida de segurança, após a comunicação do problema, foram encaminhados à região recursos de segurança – estruturas de contenção de produto para o caso de vazamento, que não ocorreu, dado o casco do duplo do navio – e pessoal especializado para avaliação das condições de navegação, bem como das avarias causadas.

Ainda no dia 4 de dezembro, seis mergulhadores vistoriaram o Minerva Rita e constataram que, no acidente, ocorreu um rasgo de 6m x 2,5m no casco externo da embarcação. Com o rompimento, houve entrada de água o que levou o navio a inclinar. Como contramedida à entrada da água, as bombas do navio foram acionadas e permaneceram ininterruptamente trabalhando de forma a evitar um agravamento do quadro.

No dia 5, a Superintendência de Distribuição e Logística da ANP, em visita à Refinaria como parte de uma viagem de avaliação das estruturas logísticas do Abastecimento em Manaus, foi ao local do acidente e pôde acompanhar parte dos procedimentos que estavam sendo realizados.

No dia 6, o navio receberia a visita de um engenheiro naval para melhor determinar as opções disponíveis. Já se discutia a possibilidade de uma descarga dos produtos embarcados no navio em balsa para alívio da embarcação e retirada dos produtos do local. Ainda seria necessária a solicitação de autorização excepcional para a operação *ship-to-barge* na localidade, caso esta fosse a opção escolhida após a visita do especialista.

O acidente ocorreu a despeito das providências iniciais da Refinaria necessárias ao tráfego de navios na região. Como informado em outubro, devido à baixa do nível dos rios, as empresas que operam a logística de produtos por via fluvial na região optaram pelo uso de balsas em função da menor necessidade de calado mais profundo à navegação.

Neste sentido, houve, como informado no relatório de outubro, pedidos para a operação *ship-to-barge* no Terminal de Itacoatiara.

No caso do acidente em Manaus, de acordo com as informações prestadas pela Refinaria, houve providências de cunho precaucional – operações de batimetria – além do fato de que outro navio já havia feito a mesma rota no trecho onde o Minerva Rita se acidentou.

Até o fechamento deste relatório a previsão era de permanência do navio na região por 2 semanas até que se pudesse devidamente encaminhá-lo a reparo, posteriormente ao alívio de carga. Neste período, a embarcação foi reaprumada – através de um balanceio de lastro e cargas.

Na questão do alívio da carga, há duas opções: a volta do navio à refinaria, onde o produto seria transferido a uma balsa para futura transferência a um segundo navio ou o transbordo em outro trecho do Rio, pois no lugar onde a embarcação encontra-se parada há forte correnteza, o que dificulta a operação.

De acordo com as informações mais recentes, a profundidade do curso do rio entre o ponto onde está parado o navio e o Terminal de Itacoatiara é menor que do trecho entre esse mesmo ponto e a Refinaria.

Assim, é mais provável o retorno do navio à refinaria para a descarga dos produtos embarcados. A operação deve ocorrer em duas etapas: na primeira, haverá a descarga do produto do navio em uma balsa e na segunda a carga desta a um novo navio que transportará a carga até Aratu-BA, destino inicial do Minerva Rita.

A data provável para retorno do navio à Refinaria de Manaus é o dia 18 de dezembro, embora essa movimentação dependa de autorização.

Este caso foi tratado com detalhes no Relatório do Abastecimento extraordinário encaminhado na primeira semana de dezembro.

Abaixo, incluem-se algumas fotos do acidente. Na primeira e na segunda foto fica nítida a inclinação derivada da entrada de água no casco.





1.2. QAV - REAM

Como relatado em outubro, a Região Amazônica, ao longo de 2023, sofreu os efeitos de uma estiagem prolongada e que levou à redução do nível dos rios da região que são fundamentais à logística de produtos regulados – combustíveis, GLP – mas também à dieta da única instalação de produção de derivados do Norte do País: a Refinaria de Manaus.

A seca e consequente baixa dos rios levaram a dificuldades na manutenção da dieta habitual da Refinaria do Amazonas, obrigando a produtora a optar por cargas de petróleo mais facilmente disponíveis, considerando a logística de navegabilidade.

A seguir reproduzem-se informações do Relatório do Abastecimento de Outubro:

“No dia 19 de outubro, a Refinaria do Amazonas mais uma vez comunicou pelo e-mail sobreaviso_sdl@anp.gov.br que enfrentaria restrições no fornecimento de QAV devido à descoberta de problemas de especificação no teor de enxofre mercaptídico.

(...)

No comunicado, a Refinaria informava que volumes de QAV equivalentes à demanda esperada restante para o mês de outubro encontravam-se fora da especificação o que impossibilitaria sua comercialização.

Naquele momento, a Refinaria já estava refazendo os testes relativos à especificação de produto nos tanques de sua instalação e buscando alternativas de fornecimento.

O problema de especificação no contexto da dificuldade de navegabilidade dos rios da Região Norte implicava numa possibilidade de restrição severa de um combustível fundamental ao abastecimento nacional.

Neste sentido, a ANP, através da SDL, junto às distribuidoras de querosene de aviação que operam no estado do Amazonas, além do IBP, começaram a fazer uma série de reuniões com a refinaria para avaliar cenários alternativos e possibilidades de medidas que ao menos amenizassem a diferença entre oferta e demanda de produtos esperado.

Nas reuniões, que se iniciaram nos dias seguintes e se estenderiam até o início de novembro foram aventadas possibilidades que restringissem o recurso aos estoques por meio de medidas no consumo – como o *tankering*. Neste caso, os aviões que se dirigissem a Manaus operariam com volumes excedentes de forma a evitar reabastecimento no aeroporto da capital do Amazonas reduzindo o impacto sobre os estoques dos distribuidores.

Em reunião posterior, com representantes da Agência Nacional de Aviação Civil, foi explicado por esta que a alternativa era de difícil implementação devido às distâncias envolvidas nos voos até Manaus e até demais cidades da Região Norte e aos custos incorridos.

Enquanto o ciclo de reuniões ocorria, a REAM continuava testando e buscando reespecificar a carga de QAV que poderia resolver o provável problema de abastecimento cuja estimativa era de que ocorresse nos primeiros dias do mês de novembro.

De acordo com as informações da Resolução ANP nº 868/2022, os estoques da Vibra e da Raízen detidos na base aérea e em base de distribuição de QAV em Manaus permitiriam a comercialização até os primeiros dias do mês de novembro.

A Refinaria de Manaus, então, esperava uma nova carga de petróleo, desta vez mais habitual na dieta da refinaria, e uma nova carga de QAV adquirido junto à Mataripe.

No dia 29, foi possível o enquadramento de um primeiro tanque do QAV na refinaria em um volume de cerca de 1.600 m³ que implicaria numa extensão do prazo de estoques por 3 dias aproximadamente, considerando a demanda habitual.

Em reunião do qual participou a SDL, a REAM, o IBP e as distribuidoras, foi decidido tentar usar o produto especificado para acertar por diluição um volume de QAV não especificado em outro tanque. Com isso, aumentariam os estoques em mais 3 dias.

Após simulações e estudos por parte da refinaria, ficou decidido no dia 30 a re-especificação do produto não especificado por diluição o que resultaria num total de 1.600 mil m³, suficientes para evitar a falta de produto enquanto a carga de petróleo aguardada pela REAM e o QAV adquirido junto à Refinaria de Mataripe chegavam.

No dia 30, a operação de mistura foi realizada e o produto foi especificado. Com isso, após 24 horas de armazenamento e nova testagem da especificação o produto poderia ser bombeado às distribuidoras, o que ocorreria no dia 3 de novembro, o que de fato ocorreu.

No dia 1 de novembro havia a perspectiva de descarga de petróleo (alagoano e urucu, a dieta usual da refinaria) na tancagem da instalação.

Assim, haveria produto a bombeio até o dia 5 e no dia 7 de novembro o produto estaria livre para venda pelos distribuidores a partir da tancagem no aeroporto de Manaus.

A partir daí, com a dieta usual de petróleos e com algum fôlego nos estoques dos distribuidores, o QAV produzido foi corretamente enquadrado e o fornecimento usual restabelecido.”

No entanto, os volumes especificados até então, juntamente com os estoques disponíveis junto aos distribuidores de combustíveis de aviação em Manaus permitiriam a manutenção do fornecimento enquanto uma nova batelada de QAV seria produzido com o lote de petróleo que só seria descarregado no dia 1 (urucu e alagoano, a dieta usual da Refinaria).

No dia 1, houve a primeira descarga de petróleo (urucu) e no dia 2 ele entrou em produção. No dia 3, os testes indicaram que a especificação do produto para o enxofre mercaptídico havia se situado em 0,0021%, bem abaixo do nível observado nas cargas que tiveram problema em outubro.

O primeiro lote para bombeio estaria então pronto para comercialização por distribuidores no dia 7 de novembro. Após a acumulação o produto foi novamente testado para especificação do enxofre e seguiu para distribuição na tarde do mesmo dia.

Com a descarga no dia 12 de um navio na REAM contendo QAV adquirido junto à Refinaria de Mataripe (BA), o fornecimento do produto se normalizou a partir do dia 15.

CONCLUSÃO

Dos casos acompanhados em novembro e tratados neste Relatório do Abastecimento, o tema que ainda merece atenção não é de estrita competência da ANP, mas afeta diretamente o abastecimento nacional: a baixa dos rios resultante da seca.

Efeito direto dessa baixa é a restrição da navegabilidade dos rios, o que por sua vez impacta a logística de abastecimento na região fortemente dependente do modal fluvial. O que por sua vez pode ter sido uma das causas diretas do acidente no Rio Amazonas.

Neste sentido, a SDL tem participado de fóruns de acompanhamento da situação como o criado pela Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), a Sala de Crise da Região Norte que tem se reunido regularmente para atualizar entes do governo e demais participantes sobre as perspectivas climáticas e relativas ao nível dos rios na região.

A ANP segue monitorando o abastecimento e acompanhando as operações dos agentes regulados no desenvolvimento da situação na Região Norte.