

DADOS DA REUNIÃO			
Assunto:	16ª Reunião do Subcomitê Combustíveis Marítimos	Data:	12/05/2022
<p>1. PARTICIPANTES</p> <p>Marinha do Brasil (MB/CCAIMO) Flavio Haruo Mathuiy</p> <p>Ministério de Minas e Energia (MME) Danielle Lanhares Ornelas Mariana Ferreira Carriconde de Azevedo Ronny Jose Peixoto</p> <p>Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Bicombustíveis (ANP) Alexandre Cardoso Costa Caldeira</p> <p>Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) Pedro Celso Rodrigues Fonseca</p> <p>Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MTCI) Gustavo Ramos</p> <p>Ministério da Infraestrutura (MINFRA) Karênina Martins Teixeira Dian</p> <p>Empresa de Pesquisa Energética (EPE) Carlos Eduardo R. de Mendonça Lima</p> <p>PETROBRAS (CENPES) Antonio Fernandez Prada Junior</p> <p>Doutoranda junto a Universidade do Rio de Janeiro (COPPE) e Pesquisadora Associada ao ICCT Francielle Carvalho</p> <p>Professora na Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) e Coordenadora da Rede Brasileira de Bioquerosene e Hidrocarbonetos Renováveis (RBQAV) Amanda Gondim</p> <p>2. PAUTA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fechamento do Relatório do Subcomitê; • Definição de entregas do Subcomitê. <p>3. PRINCIPAIS PONTOS DISCUTIDOS E DEFINIÇÕES</p> <p>A reunião foi gravada.</p> <p>Verificado o quórum Flavio Mathuiy (MB) deu as boas-vindas a todos, informou que o <i>link</i> do relatório foi disponibilizado no grupo do <i>whatsapp</i> para que os participantes possam incluir suas contribuições e agradeceu as atualizações realizadas desde a última reunião.</p> <p>Antes de dar início à discussão do relatório, Danielle Ornellas (MME) pediu a palavra para fazer alguns comentários. Explicou que o DCDP/MME fez uma revisão geral do documento, incluiu alguns comentários e inserções no texto e que chamou atenção a parte do trabalho da COPPE que está bastante extensa e falta fazer referência bibliográfica para não deixar dúvidas de que o trabalho foi realizado pela COPPE. Inseriu no texto uma parte falando do trabalho realizado no âmbito do subcomitê e nas conclusões fez uma proposta</p>			

de encaminhamentos. Sugeriu que se tente resumir um pouco mais o texto para que não fique muito cansativo. No item que trata sobre certificação, sentiu falta de um *link* com o objeto do subcomitê. Sugeriu a retirada dos fatos pertinentes e incluir as conclusões parciais no item conclusão. Mathuiy esclareceu que a ideia dos itens de fatos pertinentes e conclusões parciais era colocar essas informações na conclusão do relatório e comentou brevemente sobre as contribuições do DCDP.

Mathuiy projetou a minuta do relatório e discorreu sobre as questões a serem discutidas no âmbito do relatório, em especial sobre qual seria a entrega do subcomitê e ficou definido que faríamos uma proposta de diretrizes para um Programa Nacional mais amplo para Combustíveis Marítimos. Como forma de fazer uma correspondência entre os combustíveis marítimos e a certificação dos biocombustíveis, sugeriu incluir um capítulo explicando como a certificação é feita no país, detalhando bem a questão da avaliação do ciclo de vida para que essa informação possa ser apresentada nas discussões da IMO. Levantou a questão de quais são as medidas necessárias para fomentar a produção dos combustíveis marítimos selecionados como promissores e se essas seriam medidas genéricas ou se focaríamos em determinadas rotas.

Karênina (MINFRA) perguntou se foram realizadas pesquisas junto às empresas de navegação para saber se estariam fazendo testes com outros tipos de combustíveis. Comte Mathuiy explicou que as empresas de navegação buscam sempre reduzir seus custos operacionais, assim sempre priorizariam combustíveis de menor custo, e enquanto os combustíveis fósseis forem mais baratos que as outras opções sustentáveis, dificilmente pensarão em mudar. Atualmente, na IMO, tem sido discutida a possibilidade de taxação dos combustíveis no intuito de se "incentivar" a procura por outras alternativas de combustíveis pelas empresas. Sobre a definição dos biocombustíveis promissores, Francielle apontou 3 caminhos:

- Incentivar a realização de testes com os biocombustíveis que já são produzidos no país;
- Propor P&D para desenvolver outras rotas;
- Fazer testes com diesel verde.

Antonio ponderou que não seria interessante limitar rotas neste momento, considerando que algumas dessas rotas ainda estão em processo de avanço tecnológico ou avanço comercial muito inicial, pois pode-se correr o risco de excluir oportunidades boas que possam vir pela frente. Por outro lado, alguns produtos estão prontos para serem testados. Sugere apenas que se indique a preferência por combustíveis *drop-in*. Neste sentido, Comte Mathuiy trouxe informações do que foi discutido em uma reunião informal da intersessional, onde se vê uma grande pressão para que a IMO defina seus rumos a partir de 2025. A comunidade internacional espera que nos próximos 2 anos se tenha uma proposta delineada, a fim de que se tenha previsibilidade para direcionar os investimentos, ou seja, uma orientação do que será exigido a partir de 2025. Alexandre Caldeira sugeriu adotar para o transporte marítimo o mesmo modelo utilizado para o rodoviário, onde o Governo estabeleceu os percentuais de mistura. Antonio complementou que para o rodoviário, iniciou com valores menores e o percentual foi crescendo ao longo do tempo, e esse crescimento escalonado permitiu identificar as ocorrências de campo. Comte Mathuiy chamou a atenção para o fato de que a cabotagem compete com o transporte rodoviário que possui diversos subsídios em relação ao diesel. Acredita que se houver um aumento do percentual da mistura de biodiesel no óleo diesel marítimo de forma obrigatória, sem a adoção de medidas adicionais, irá provocar o aumento significativo dos combustíveis marítimos, podendo até inviabilizar a cabotagem. Então todas essas questões têm que ser avaliadas antes de se determinar algum mandato obrigatório para os combustíveis marítimos. Sobre a competição entre a cabotagem e o transporte rodoviário, Antonio pontuou que se for considerada a especificação do diesel marítimo em relação a do diesel rodoviário, o óleo diesel marítimo já entraria com uma vantagem em relação a custo. Citou a questão da disponibilidade para se suprir a demanda do transporte marítimo também.

Em relação à questão das possibilidades de entrega do subcomitê, Pedro Fonseca (ANTAQ) sugeriu que além de se pensar em possibilidades novas, que se pensasse também na utilização dos instrumentos institucionais existentes atualmente. Informou que nas contribuições enviadas pela ANTAQ, foram feitas 2

recomendações:

- Relacionada aos processos de concessão de portos – onde já conste no contrato a infraestrutura necessária para o combustível marítimo do futuro, considerando que existem instrumentos que podem dar incentivos para estimular o futuro concessionário a adotar ações que viabilizem o desenvolvimento da infraestrutura para o combustível do futuro.
- Relacionada à Lei da BR do Mar – citou o Art 3º que traz os requisitos para habilitação no BR do Mar.

Comte Mathuiy agradeceu essas recomendações e concluiu que para entrega seria interessante focarmos nas diretrizes. Solicitou ajuda da ANP devido à necessidade de que haja uma resolução que possibilite a realização de testes e fez um breve resumo de algumas iniciativas em andamento. Neste sentido, Alexandre sugeriu que se cancele a revogação da Resolução ANP Nº 58 DE 10/11/2011, que regulamento o uso experimental de biodiesel em mistura com óleos diesel marítimos, que foi revogada por falta de demanda. Comte Mathuiy ressaltou que podemos colocar como encaminhamento do subcomitê e aproveitou para falar que seria interessante buscar os procedimentos que estão sendo realizados internacionalmente para ajudar a ANP nesta reativação do regulamento.

Ainda sobre o relatório, solicitou ajuda para fazer um levantamento das barreiras identificadas para realização de teste de longa duração a bordo de navios com biocombustíveis. Sobre esse levantamento, Antonio recomendou conversar com os armadores nacionais para verificar como que seria o *modus operandi* que eles identificam uma vez que cada um terá suas particularidades até em função do tamanho da embarcação. Karênina se colocou a disposição para intermediar esse contato com os armadores.

Para finalizar a discussão do relatório Comte Mathuiy fez comentários sobre as recomendações enviadas por Danielle item a item. Karênina acha interessante a inclusão de alguma diretriz para o MINFRA que trate sobre a descarbonização no porto. Comte Mathuiy finalizou a reunião agradecendo a colaboração e a presença de todos. Deu como encerrada a reunião.