



ASSUNTO: Análise da Situação dos Portos de Suape, São Luís, Santos e Paranaguá para Licitação

## 1. INTRODUÇÃO

1.1. A presente Nota Técnica visa a analisar do ponto de vista do abastecimento de combustíveis a importância relativa dos Portos Brasileiros, com ênfase nos Portos de Suape, São Luís, Santos e Paranaguá, com o objetivo de subsidiar o processo de licitação pública desses portos.

1.2. A análise envolve:

- a) A contextualização da estrutura logística dos portos no contexto do abastecimento nacional de combustíveis.
- b) Evolução do mercado de combustíveis sob a área de influência dos portos selecionados.
- c) Detalhamento das características gerais dos portos, em termos de capacidade de armazenagem, volume de movimentação, escoamento dos produtos e desafios logísticos.
- d) Considerações sobre o processo de licitação em cada porto.

1.3. A Nota Técnica é dividida nas seguintes seções:

- a) A importância dos portos no contexto do abastecimento e a análise do mercado de combustíveis: (a) comércio exterior de combustíveis; (b) balanço volumétrico regional; (c) entrega de combustíveis por porto.
- b) Análise geral do mercado de combustíveis sob a área de influência dos portos de Itaquí (São Luís), Suape (Ipojuca), Santos e Paranaguá.
- c) Detalhamento de cada porto: (a) estrutura logística de abastecimento; (b) capacidade de armazenagem e movimentação de produtos; (c) considerações sobre o processo licitatório no porto.
- d) Conclusões

## 2. INFORMAÇÕES RELEVANTES

### 2.1. A IMPORTÂNCIA DOS PORTOS NO CONTEXTO DO ABASTECIMENTO

A licitação de instalações portuárias em áreas públicas é fator crítico de sucesso para a garantia do abastecimento nacional de combustíveis de que trata a Lei nº 9.478/1997, considerado como atividade de utilidade pública pela Lei nº 9.847/1999.



Entende-se que a licitação de instalações portuárias em áreas públicas tem o objetivo maior de conferir eficiência operacional aos portos públicos, dando competitividade ao comércio exterior do país e beneficiando a sociedade com redução de preços de produtos no mercado interno.

Os investimentos requeridos pelo processo licitatório devem estar alinhados à busca da eficiência operacional e da redução de preços dos produtos.

A infraestrutura portuária voltada para a distribuição de combustíveis foi organizada em um período em que as condições de mercado eram bastante distintas das atuais. A Petrobras possuía o monopólio de direito para a exploração e a importação de petróleo, e também, para a produção e importação de derivados no Brasil.

Naquele cenário, a Petrobras e poucos distribuidores investiram em instalações na área portuária. Nessas áreas, novos entrantes enfrentam restrições no acesso ao suprimento de combustíveis, o que limita a competição. No campo operacional, ainda há portos em que, obrigatoriamente, o combustível é descarregado para terminais da Transpetro, subsidiária da Petrobras, e de lá enviado para bases de poucos distribuidores, o que agrega custos à distribuição de combustíveis.

Desde o final dos anos noventa, esse mercado vem passando por transformações que levaram ao aumento na quantidade de empresas que participam nos segmentos de exploração e produção de petróleo e, também, de distribuição e importação de derivados.

Mais recentemente, a Petrobras tem anunciado e adotado medidas que buscam reduzir sua participação na garantia abastecimento nacional, espaço que deverá ser ocupado por outros agentes. As importações por terceiros se desenvolveram em portos nos quais existiam instalações de terminais privados ou naqueles onde a Petrobras não operava. Também foram realizadas importações por meio de operações de transbordo. Por exemplo, após a Petrobras reduzir sua participação nas importações de óleo diesel e gasolina, houve um aumento na importância relativa dos portos de Paranaguá e de Santos.

Sendo assim, os novos processos licitatórios, principalmente quando envolverem os portos mais importantes para o abastecimento nacional, devem se adequar a esse novo ambiente de negócios, buscando favorecer a instalação de operadores logísticos que possam prestar serviços de movimentação para qualquer agente regulado pela ANP, afastando a organização atual, na qual o controle de uma instalação portuária por determinado agente lhe garante vantagens, restringindo a competição.

No mesmo sentido, pode ser permitido aos operadores logísticos o acesso a mais de uma das áreas licitadas, de forma que um razoável grau de concentração das atividades possibilite otimizações operacionais.

No caso específico do GLP, em que a Petrobras se mantém como única fornecedora do combustível, o país enfrenta um gargalo na infraestrutura para recebimento das importações que, em 2016, representaram 30% do consumo nacional. Nas operações de importação desse combustível, a Petrobras opera majoritariamente nos Portos de Suape e Santos. No primeiro semestre de 2017, Suape movimentou cerca de 70 % do volume total importado. A movimentação é feita por meio de um navio cisterna.

Em Santos, o terminal da Transpetro destinado ao recebimento de GLP importado enfrenta restrições nos sistemas destinados à realização de entregas para os distribuidores e transferências para outras unidades do produtor. No Sul, nos meses de inverno, ocorre uma forte elevação da demanda. Nessa Região, a Petrobras e os distribuidores reúnem pouca capacidade de armazenagem e não há portos com boa infraestrutura para o recebimento do combustível. Nesse contexto, nos últimos dois anos, foram verificadas dificuldades para a internalização de volume de GLP adequado ao abastecimento do mercado.

## 2.2. ANÁLISE GERAL DO MERCADO DE COMBUSTÍVEIS E A DEFINIÇÃO DOS PORTOS PRIORITÁRIOS PARA O PROCESSO LICITATÓRIO

Nessa seção são analisados fatores que sinalizam a logística portuária no âmbito do abastecimento de combustíveis, com foco na identificação dos principais portos em termos de relevância para importação e cabotagem e em termos de necessidades de investimentos em capacidade de armazenagem.

### 2.2.1. Comércio Exterior de Combustíveis

O ano de 2016 presenciou a conjunção de dois fatores que influenciaram o desempenho da balança comercial de combustíveis: a retração da economia; a revisão contratual entre Petrobras e os distribuidores no sentido da não garantia integral de suprimento de combustíveis pela Petrobras; e a abertura de janelas de oportunidades na relação entre os preços nacionais e os internacionais dos derivados de petróleo e dos biocombustíveis. A tabela a seguir apresenta os valores das importações líquidas – importação descontada a exportação – de seis combustíveis: óleo diesel, gasolina, nafta, etanol, GLP e QAV.

Tabela. Balança comercial de combustíveis no Brasil.

<b>Importação Líquida</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>Evolução do saldo de comércio exterior</b>
Óleo Diesel (mil m <sup>3</sup> )	-10.885	-6.858	-7.442	<b>Aumento déficit</b> → 8,5%
Gasolina (mil m <sup>3</sup> )	-1.829	-1.860	-2.204	<b>Aumento déficit</b> → 18,5%
Nafta (mil m <sup>3</sup> )	-6.872	-7.003	-8.667	<b>Aumento déficit</b> → 23,8%
Etanol (mil m <sup>3</sup> )	946	1.354	957	<b>Redução superávit</b> → 29,3%
GLP (mil tons)	-2.122	-1.749	-2.290	<b>Aumento déficit</b> → 30,9%
QAV (mil m <sup>3</sup> )	-1.486	-1.360	-1.245	<b>Redução déficit</b> → 8,5%

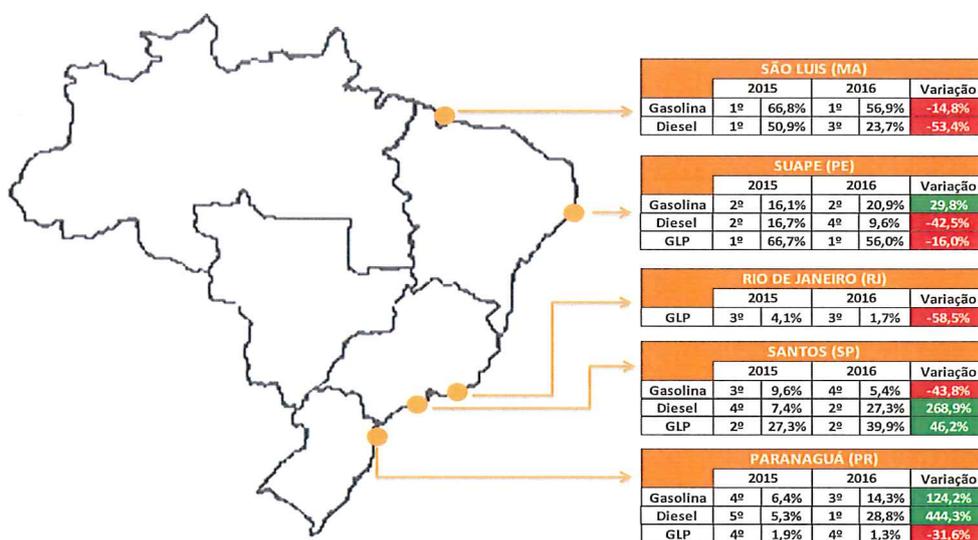
Fonte: Simp/ANP e Aliceweb/MDIC (2017).

A Tabela 1 evidencia que o Brasil é, nos últimos anos, um importador líquido de combustíveis fósseis e um exportador líquido de etanol. Entre 2015 e 2016, dos seis combustíveis apresentados, cinco tiveram piora no desempenho comercial: as exportações líquidas do etanol reduziram-se 29,3% e as

importações líquidas de óleo diesel, gasolina, nafta e GLP elevaram-se, respectivamente, em 8,5%, 18,5%, 23,8% e 30,9%. O QAV, por sua vez, teve comportamento de melhora comercial com redução do déficit em 8,5%. Além disso, os dados demonstram que os maiores responsáveis pelo déficit na conta de combustíveis da balança comercial são a nafta e o óleo diesel.

Como o Brasil é dependente da importação de combustíveis fósseis, é relevante compreender os principais portos de entrada dos três derivados de petróleo mais relevantes para a balança comercial: óleo diesel, gasolina e GLP. A Figura 1 resume esses dados.

Figura 1. Principais portos de importação de óleo diesel, de gasolina e de GLP.



Fonte: Aliceweb/MDIC (2017).

A Figura 1 evidencia que a Região Nordeste desempenha importante papel no comércio exterior de combustíveis, visto que as maiores quantidades de gasolina e de GLP são importadas pelos portos de São Luis, no Maranhão, e de Suape, em Pernambuco.

O porto de São Luis, por exemplo, lidera as importações de gasolina, seguido pelo porto de Suape. Este, adicionalmente, é por onde se importa a maior parte do GLP. Juntos, esses dois portos representam 77,8% da importação de gasolina e 56,0% de GLP. Os outros três portos nacionais de relevância em 2016 foram o de Santos, do Rio de Janeiro e de Paranaguá – este último, atualmente, principal entrada de óleo diesel, com participação de 28,8% nas importações.

Os dados apresentados na Figura 1 permitem verificar, ademais, uma mudança do perfil importador entre 2015 e 2016: em primeiro lugar, houve relativa perda de importância do Nordeste face ao Centro-Sul; em segundo lugar, verificou-se um deslocamento das importações de diesel em direção aos portos de Santos e de Paranaguá. Essa mudança reflete a dinâmica do mercado nacional, em que a maior atuação de trading companies no mercado de diesel e de gasolina propiciaram uma diversificação do

suprimento desses combustíveis e uma maior concentração das operações nos portos do Centro-sul, onde há mais disponibilidade de terminais privados.

### 2.2.2. Balanço Volumétrico Regional

O balanço volumétrico regional representa o saldo entre entradas e saídas dos combustíveis, sendo as entradas representadas pela produção e pela importação, e as saídas pela venda e pela exportação. O saldo resultante da diferença entre entradas e saídas pode significar indicativo de estocagem ou de fluxos de cabotagem ou transferência de produtos entre as regiões, com vistas ao atendimento da demanda.

Importante ressaltar que as estruturas portuárias são demandadas tanto para operações de importação quanto para operações de cabotagem, de modo que as prioridades para investimentos devem ser relacionadas a esses portos de maior demanda para evitar o aprofundamento das discrepâncias na estrutura logística. Portanto, a análise do balanço volumétrico deve permitir estabelecer quais regiões e portos são potencialmente mais propensos a serem utilizados para o atendimento da demanda.

O balanço volumétrico da gasolina é apresentado na figura a seguir (2).

Figura 2. Balanço Volumétrico Regional para Gasolina.



Fonte: ANP e SISCOMEX

A figura 2 mostra que a única região superavitária no balanço da gasolina é o Sudeste. Demais regiões de grande peso nas vendas, como o Sul e o Nordeste, aparecem como deficitárias. Isso significa que, para o atendimento da demanda dessas regiões, fluxo de combustíveis deverá ser estabelecido entre a região superavitária e as deficitárias por meio de cabotagem ou de transferências internas. Ademais, observa-se que a maior parte da gasolina importada é realizada na região Nordeste – cerca de 77% da

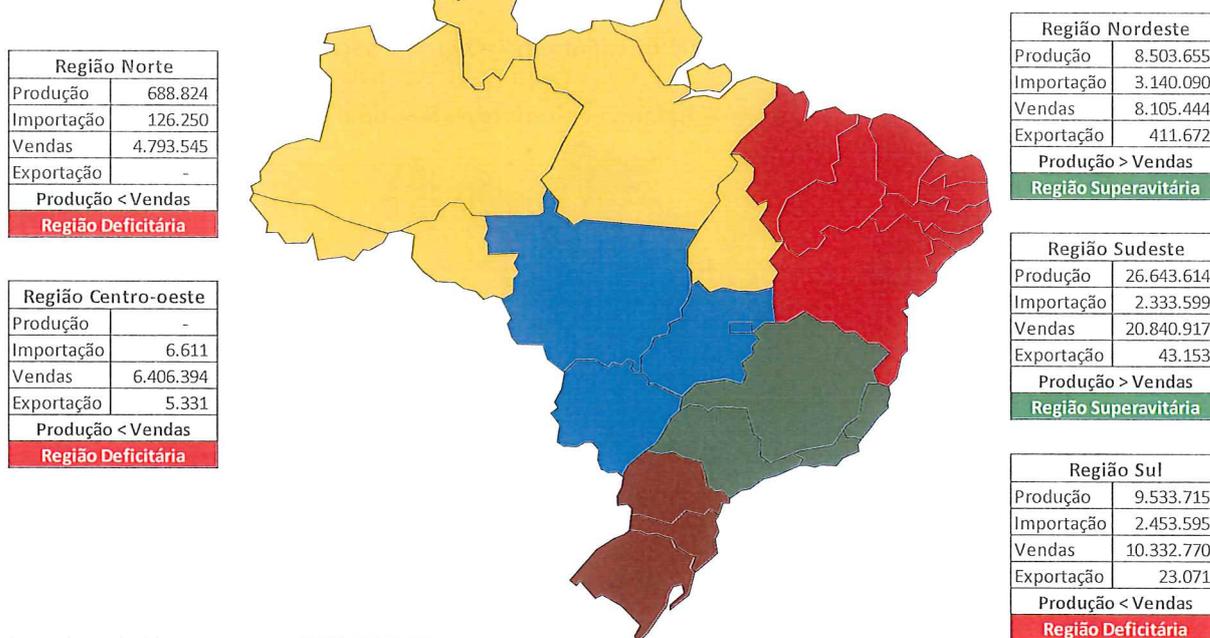
importação no Brasil ocorre pelos Portos de Suape e de São Luís, sendo parte escoada para o Centro-oeste e o próprio Nordeste. A região Sudeste, por sua vez, complementa o balanço nacional por meio de cabotagem e transferências para as demais regiões.

Assim, basicamente, o balanço revela que:

- a) Os portos do Nordeste – São Luís e Suape – são relevantes para a importação de gasolina.
- b) Os portos do Sudeste – Santos e São Sebastião – são relevantes para a cabotagem de envio de gasolina.
- c) Os portos do Sul – Paranaguá – e do Nordeste – Suape – são relevantes para a cabotagem de recebimento.

Em relação ao óleo diesel, o balanço volumétrico é apresentado na figura a seguir (3).

Figura 3. Balanço Volumétrico Regional para Óleo Diesel.



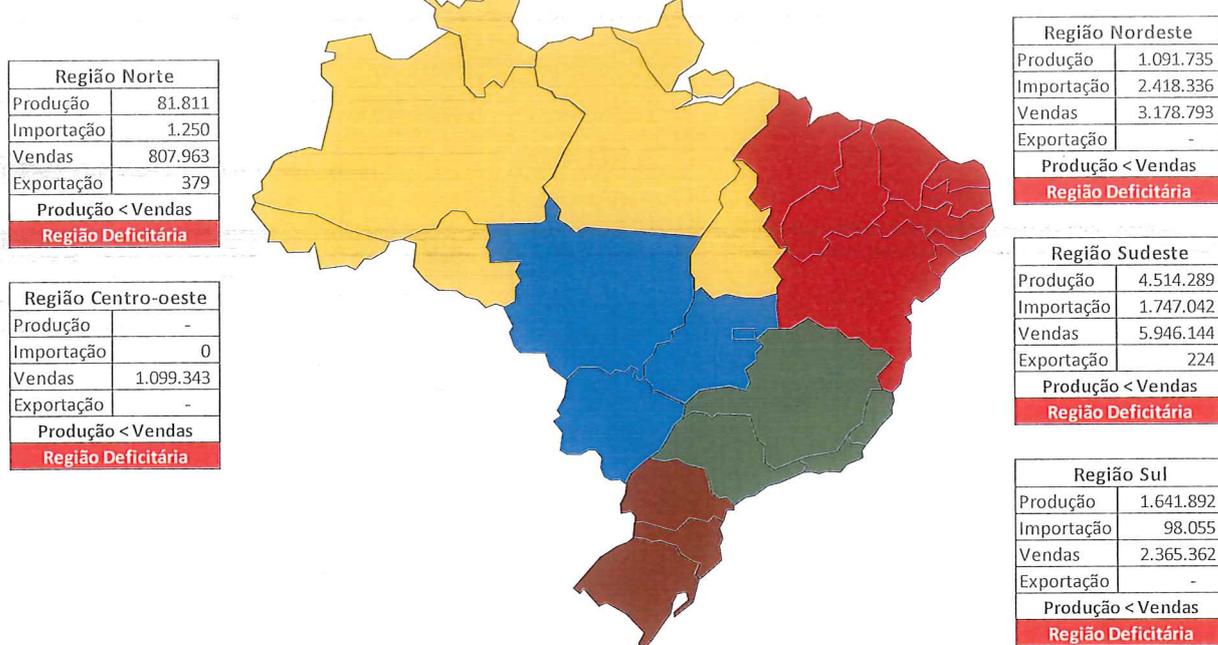
Fonte: ANP e SISCOMEX

A figura 3 apresenta as regiões Nordeste e Sudeste como superavitárias no balanço volumétrico do óleo diesel. De fato, os portos de São Luís e de Suape, no Nordeste, de Paranaguá, no Sul, e de Santos, em São Paulo, respondem pela quase totalidade da importação de óleo diesel, o que faz com que esses portos tenham prioridade para investimentos. Além disso, as regiões Nordeste e Sudeste, como superavitárias, abastecem as demais regiões por meio dos seguintes fluxos principais:

- a) Região Nordeste para Norte, por meio de cabotagem pelo porto de São Luís, principalmente.
- b) Região Nordeste para Centro-oeste e Sudeste, por meio de transferência interna.
- c) Região Sudeste para Centro-oeste, por meio de transferência interna, e para Sul, por meio de transferência e cabotagem.

Em relação ao GLP, o balanço volumétrico é especificado conforme figura a 4.

Figura 4. Balanço Volumétrico Regional para GLP.



Fonte: ANP e SISCOMEX

A figura 4 deixa claro que o Brasil é deficitário no balanço de oferta e demanda de GLP em todas as regiões. Desse modo, a viabilização do suprimento de GLP é altamente dependente de fluxos de importação, os quais ocorrem essencialmente pelos portos de Suape, onde há um navio cisterna ancorado para o fim de recebimento do produto, e de Santos, próximo ao maior mercado consumidor. Todas as demais regiões têm seu abastecimento complementado por operações de cabotagem. Essa elevada dependência dos fluxos de trânsito de GLP faz com que seja ainda mais relevante a existência de capacidade de armazenagem do produto nas áreas portuárias.

Desse modo, conclui-se que, no que tange à dinâmica de importação e de cabotagem, os portos de Suape e São Luís, no Nordeste, de Santos, no Sudeste, e de Paranaguá, no Sul, são prioritários para os fins de processos licitatórios, visando à melhoria de suas estruturas para o atendimento das necessidades logísticas.

### 2.2.3. Entrega de Combustíveis por Porto

Os portos podem movimentar combustíveis, basicamente, de dois modos: pela importação ou exportação, e pela cabotagem ou entrega de combustíveis pelos produtores.

A tabela 2 resume a entrada de óleo diesel e de gasolina, em cada porto do país, no primeiro semestre de 2017. Para a consolidação da tabela foram considerados os dados de entrega dos produtores e a



importação realizada pelos distribuidores, por meio de dados declarados pelos agentes regulados da ANP.

Tabela 2. Recebimento total de Óleo Diesel e de Gasolina nos Portos Brasileiros em Diesel, em 2017.

Porto de Entrada	Importador	Produtor	Total geral	% Total
Porto de Itaquí	1.051.490	1.290.461	2.341.951	21%
Paranaguá	2.163.462		2.163.462	19%
Santos	1.682.911		1.682.911	15%
suape	920.767	486.386	1.407.153	12%
MANAUS	333.153	618.920	952.073	8%
Porto de Miramar	180.442	580.481	760.923	7%
ITACOATIARA	28.246	554.696	582.942	5%
aratú	415.850		415.850	4%
Porto de Tubarão	805	282.785	283.590	2%
CABEDELO		243.575	243.575	2%
VITORIA	8.300	234.066	242.366	2%
Rio Grande	163.622		163.622	1%
Rio de Janeiro	103.243		103.243	1%
Porto de Itaquí		34.216	34.216	0%
SANTANA	15.203		15.203	0%
Porto de Santos	14.565		14.565	0%
PORTO VELHO	3.297		3.297	0%
<b>Total geral</b>	<b>7.085.356</b>	<b>4.325.586</b>	<b>11.410.942</b>	<b>100%</b>

Fonte: ANP – Sistemas Simp e PCotas.

Essa ordem de relevância dos portos no volume de combustíveis movimentados é visualizada graficamente por meio da figura 5.



Tabela 3. Recebimento total de combustíveis nos Portos Brasileiros, em 2017.

Porto de Entrada	Entrega Importador							Entrega Produtor						
	GAS A	OD S10	OD S1800	OD S500	ODM	QAV	GLP	GAS A	OC	OD S10	OD S500	ODM	QAV	GLP
Suape	473.889	338.324		108.554			1.221.549	313.904					172.482	
Porto de Itaquí	325.426	341.469		384.595				432.642	27.733	184.055	639.786	6.245	34.216	132.601
Santos	321.779	1.198.949		176.748			577.988							216.654
Paranaguá	504.752	866.926		791.784										183.127
Manaus	124.492	75.446	12.954	114.627	5.634			75.949		72.215	302.700	75.768	92.288	53.194
Porto de Miramar	35.748	124.203		20.491				218.761		140.424	119.248	39.695	62.353	217.217
Itacoatiara	7.057	12.455		8.724				210.592		65.470	278.634			
Aratú	82.893	191.114		141.128		715								
Porto de Tubarão	586			219				121.921		61.675	97.211	1.978		
Cabedelo								187.796			55.779			
Vitória		8.300						90.517		43.994	87.569	11.986		
Rio Grande	97.944	30.546		35.132										
Rio de Janeiro		103.243												32.507
Santana	6.899			8.304										
Porto Velho		2.079		1.218										
<b>Total</b>	<b>1.981.475</b>	<b>3.293.054</b>	<b>12.954</b>	<b>1.791.524</b>	<b>5.634</b>	<b>715</b>	<b>1.799.537</b>	<b>1.652.082</b>	<b>27.733</b>	<b>567.833</b>	<b>1.580.927</b>	<b>135.672</b>	<b>361.339</b>	<b>835.301</b>

Fonte: ANP – Sistemas Simp e PCotas.

Para interpretação da tabela, considera-se:

- GAS A: gasolina A.
- OC: óleo combustível.
- OD S10, ODS500 e OD S1800: óleo diesel com seus respectivos teores de enxofre.
- ODM: óleo diesel marítimo.
- QAV: querosene de aviação.
- GLP: gás liquefeito de petróleo.

Como o que se observa nas tabelas anteriores e na figura com o mapa de distribuição dos portos, é possível afirmar que, dentre os combustíveis apresentados, os portos de Suape, de Itaquí, de Santos e de Paranaguá são os que, individualmente, movimentam mais produtos. Ademais, quando considerados em conjunto, esses quatro portos têm elevada representatividade no total de movimentação nacional, justificando a recomendação, por parte desta Agência, para a priorização desses portos para o processo licitatório. A tabela 4 apresenta a representatividade dos portos de Itaquí, Suape, Paranaguá e Santos na movimentação total de combustíveis nos portos brasileiros, no primeiro semestre de 2017.

Tabela 4. Representatividade dos portos de Itaquí, Suape, Paranaguá e Santos.

GAS A	DIESEL	QAV	GLP	OC
65%	69%	57%	89%	100%

Fonte: ANP – Sistemas Simp e PCotas.

Partindo, então, da priorização desses portos, e antes de realizar análise detalhada de cada um deles, torna-se relevante apresentar, para fins de observar o impacto de suas operações no abastecimento de combustíveis, as capacidades de armazenagem desses quatro portos, em metros cúbicos e em dias de tancagem. Os dados foram baseados na movimentação dos combustíveis no primeiro semestre de 2017 e na capacidade de armazenagem instalada autorizada pela ANP, contabilizando a estrutura



disponibilizada por terminais da Transpetro, por terminais privados e por distribuidores de combustíveis.

Tabela 5. Capacidade de Tancagem dos Portos de Suape (Ipojuca), São Luís, Santos e Paranaguá.

Porto	Empresa	Tipo	Capacidade Nominal (m <sup>3</sup> )
IPOJUCA	PETROBRAS DISTRIBUIDORA S.A.	Distribuidora	99.694
	TEMAPE - TERMINAIS MARÍTIMOS DE PERNAMBUCO LTDA.	Distribuidora	1.750
	TRANSPETRO SUAPE (IPOJUCA)	Terminal	92.746
	TEQUIMAR IPOJUCA	Terminal	125.687
	TEMAPE	Terminal	56.271
	PANDENOR	Terminal	60.477
	DECAL TERMINAL DE SUAPE	Terminal	105.141
PARANAGUA	TRANSPETRO PARANAGUÁ	Terminal	188.759
	CPA TERMINAL PARANAGUÁ S/A	Terminal	53.172
	CATTALINI TERMINAIS MARÍTIMOS LTDA.	Terminal	257.599
	CATTALINI - CTII	Terminal	35.114
	ÁLCOOL DO PARANÁ TERMINAL PORTUÁRIO	Terminal	38.052
SANTOS	MITSUBISHI CORPORATION DO BRASIL S.A.	Distribuidora	620
	VOPAK ALEMOA	Terminal	118.466
	TRANSPETRO ALEMOA (SANTOS)	Terminal	263.134
	TEQUIMAR SANTOS	Terminal	130.929
	STOLTHAVEN SANTOS	Terminal	92.946
	GRANEL QUÍMICA ILHA BARNABÉ *EM REGULARIZAÇÃO	Terminal	600
	AGEO TERMINAIS E ARMAZENS GERAIS S.A.	Terminal	198.999
	AGEO NORTE SANTOS	Terminal	89.136
ADONAI SANTOS	Terminal	54.381	
SAO LUIS	IPIRANGA PRODUTOS DE PETRÓLEO S.A	Distribuidora	20.030
	PETROBRAS DISTRIBUIDORA S.A.	Distribuidora	77.274
	PETRÓLEO SABBÁ S.A.	Distribuidora	34.416
	TRANSPETRO SÃO LUIS	Terminal	71.290
	TEQUIMAR ITAQUI	Terminal	54.761
	GRANEL QUÍMICA ITAQUI 2	Terminal	52.750
	GRANEL QUÍMICA ITAQUI	Terminal	75.905

Tabela 6. Dias de Tancagem dos Portos de Suape (Ipojuca), São Luís, Santos e Paranaguá.

Local	Dias de tancagem							
	Líquidos				GLP			
	Terminais Transpetro	Terminais Privados	Distribuidor	Total	Terminais Transpetro	Terminais Privados	Distribuidor	Total
IPOJUCA	11,93	44,71	13,05	69,69	2,13	0,67	0,94	3,74
SAO LUIS	5,43	13,97	10,03	29,44	9,86	-	6,52	16,38
SANTOS	28,06	73,09	0,07	101,21	17,12	-	1,25	18,38
PARANAGUA	15,79	32,12	-	47,91	8,53	-	-	8,53

Fonte: ANP – Sistema Simp.

As tabelas 5 e 6 demonstram que, em geral, os portos selecionados apresentam boa capacidade de armazenagem de combustíveis, dada a movimentação atual de produtos nas instalações. Contudo,



observa-se que, em termos sistêmicos, as capacidades de armazenagem de GLP são relativamente baixas, principalmente no porto de Suape (Ipojuca) e nas instalações dos distribuidores de GLP. Do mesmo modo, são baixos os dias de tancagem de combustíveis líquidos nos terminais da Transpetro em São Luís e nas bases dos distribuidores em Santos.

Em termos específicos, fazem-se os seguintes comentários:

- a) Em relação aos terminais privados, a capacidade informada é total para granéis líquidos, podendo os terminais movimentar outros produtos que não apenas combustíveis, como produtos químicos, por exemplo. Assim, o valor de capacidade em dias de tancagem representa o máximo possível, caso seja armazenado apenas combustível.
- b) Por outro lado, os terminais da Transpetro e as bases dos distribuidores, em relação aos dados apresentados, movimentam apenas combustíveis em suas instalações, de modo que o número de dias de tancagem reflete exatamente a realidade.
- c) Via de regra, os distribuidores de líquidos e de GLP têm baixa capacidade de armazenagem face aos terminais.
- d) São pontos de atenção, no que tange a riscos eventuais ao abastecimento:
  - a. A reduzida capacidade dos distribuidores de GLP.
  - b. A capacidade dos terminais da Transpetro de GLP em Suape e de líquidos em São Luís.
  - c. A quase inexistente capacidade de terminais privados para o GLP.
  - d. A situação frágil da capacidade de armazenagem de Suape, em relação ao GLP.

Feitas essas considerações, passa-se à análise detalhada de cada porto selecionado.

## 2.3. PORTO DE SÃO LUÍS

### 2.3.1. Estrutura Logística de Abastecimento

O Porto de Itaqui é um importante ponto de recebimento e despacho de combustíveis, devido à localização mais próxima dos mercados europeu e norte-americano e do Canal do Panamá, que encurta a distância com o Oceano Pacífico. Sua área de influência abrange os estados do Maranhão e Tocantins, sudoeste do Pará, norte de Goiás e nordeste do Mato Grosso.

A expectativa é de que as operações de combustíveis nesse porto sejam fortalecidas, devido à sua crescente participação do abastecimento nacional, graças à operação da ferrovia Norte-Sul, às novas bases de distribuição em Porto Nacional - TO, e do esgotamento da capacidade de produção das refinarias que atualmente abastecem o Centro-Oeste.

### 2.3.2. Capacidade de Armazenagem e Movimentação de Produtos



O porto dispõe de 1.616,0 m de cais acostável, com profundidade variando de 9,0m a 21,5m, com sete berços de atracação, sendo um exclusivo para líquidos. No prolongamento do berço 105, existe o chamado píer petroleiro, com 320 metros de extensão e dois berços de atracação. O do lado externo (106) entrou em operação em 1999 e o da face interna (107) depende de dragagem e derrocagem para entrar em funcionamento. Além disso, está em construção o píer 108, destinado a combustíveis líquidos.

Itaqui tem o maior calado das regiões Norte e Nordeste e é o segundo do Brasil em movimentação de grânéis líquidos, atrás apenas do Porto de Santos (SP). Sua capacidade para receber navios de grande porte, é um importante ponto para operação de transbordo, distribuindo a carga para navios menores, que poderão fazer a navegação de cabotagem em outros portos, especialmente para Belém (PA) e Fortaleza (CE).

A área pode ganhar ainda mais relevância, caso se confirme a construção de uma refinaria no estado do Maranhão Há, ainda, previsão de interligação ferroviária com o Porto de Vila do Conde (PA).

Ao todo, três empresas são autorizadas pela ANP a operar terminais de combustíveis no Porto de Itaqui:

a) Terminal Granel Química Ltda.:

O terminal está situado a 750 metros do berço mais próximo e conecta-se a três berços por meio de três linhas. Uma estação ferroviária conecta o terminal com duas linhas férreas: para o oeste até Carajás (cuja linha também está conectada com a chamada Ferrovia Norte-Sul), e para o sudeste até Recife com a Companhia Ferroviária do Nordeste.

b) Terminal Marítimo do Maranhão S.A.:

A Ultracargo Participações S/A, controladora do TEMMAR, pretende expandir, até 2015, as operações do terminal do Itaqui.

c) Transpetro:

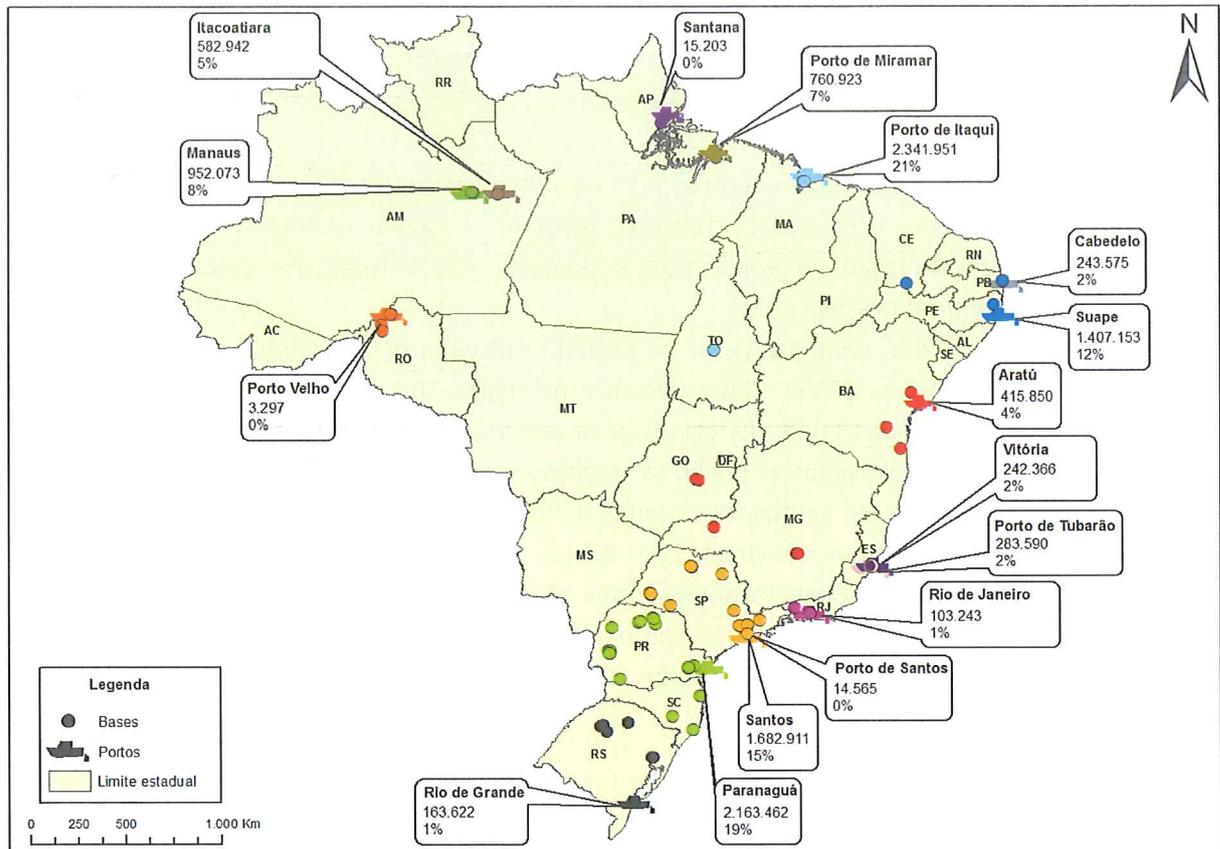
A empresa dispõe de três esferas de armazenamento de gás e sete destinados a líquidos, sendo que atualmente seis são destinados a diesel e um para diesel marítimo (*Marine Fuel -380*).

Na tabela 7 são demonstradas as capacidades de armazenagem e os números de tanques de cada empresa:

Tabela 7. Capacidade de armazenagem e número de tanques das empresas arrendatárias.

Empresas Arrendatárias	Capacidade de Armazenamento (mil m <sup>3</sup> )	Número de Tanques
Granel Química	75,91	35
TEMMAR	57,76	16
TRANSPETRO (Líquidos)	71,30	7

Figura 5. Recebimento total de combustíveis nos Portos Brasileiros, em 2017.



Fonte: ANP – Sistemas Simp e PCotas.

No caso dos dados de entrega dos produtores, é necessário explicitar os conhecimentos logísticos adjacentes para melhor entendimento dos dados e esclarecer que, no caso de polos que possuem produção e cabotagem, o volume referente à produção foi descontado dos dados. São fatos relevantes sobre os dados de entrega do produtor:

- a) Manaus – embora a REMAN esteja localizada no polo, não é capaz de suprir toda a demanda da região. Dessa forma, além da produção local, a Petrobras complementa as entregas com produto vindo de outras regiões. Para determinar o quanto o Porto de Manaus (a REMAN) recebe de produto foi descontada a quantidade produzida pela refinaria. Nesse polo, as cabotagens realizadas pela Petrobras são descarregadas para a REMAN que, por sua vez, bombeia o produto para as bases das distribuidoras. Com a abertura da janela de importação, a Distribuidora Atem passou a importar produto diretamente para sua base com a utilização de manobras de transbordo. O polo de Itacoatiara recebe importação pelo distribuidor Equador e cabotagem do produtor; esse polo pertence à Equador e tem estrutura para ter sua capacidade ampliada.



- b) Cabedelo – Todas as entregas feitas no porto de Cabedelo são realizadas pela Petrobras. As importações que têm como destino esse polo são oriundas de Suape.
- c) Suape – como a RNEST produz óleo diesel, não consideramos as entregas desse produto como movimentação no porto. Consideramos que todo óleo diesel entregue em Suape é produzido pela RNEST.
- d) Todas as entregas realizadas pelo produtor nos portos de Itaqui, Miramar (Belém), Itacoatiara (privado – Equador), Tubarão (privado – Vale) e Vitória foram consideradas como movimentação no porto, pois o produtor não entrega por modal rodoviário e não existe produção nesses locais.
- e) Paranaguá – embora parte do produto entregue pelo produtor possa vir de cabotagem para alimentar o OPASC (duto existente na região Sul) ou a REPAR. De modo a evitar erros na apuração dos números, priorizou-se ser conservador e considerou-se que toda a entrega do produtor nos polos da região são realizadas pela produção da REPAR.
- f) Nos portos de Santos, Rio Grande e Rio de Janeiro, não foram consideradas as entregas dos produtores como movimentação dos portos devido a existência de refinarias importantes.
- g) Em Porto Nacional (Tocantins) – que não é porto, Porto Velho (Rondônia) e Santana (Amapá), o abastecimento é todo realizado pelas distribuidoras por meio de transferências ou importações. Não existe entrega do produtor.

No caso das importações, não foram consideradas as importações realizadas pelos produtores, as mesmas foram calculadas com base nas informações declaradas pelas distribuidoras no sistema Simp, da ANP. Para determinar como o produto chegou até as bases de distribuição foram consultadas as notas fiscais eletrônicas, os agentes e os conhecimentos logísticos que a ANP possui sobre cada fluxo. Além disso, por ter sido utilizada uma amostra, os dados são aproximados. Após essa breve contextualização, seguem alguns pontos relevantes sobre os dados de importação:

- a) Paranaguá – recebe toda importação que chega às bases de Santa Catarina e Paraná.
- b) Suape – abastece os estados de Pernambuco, Paraíba e Ceará.
- c) Aratu – além de ser responsável por toda a importação que chega à Bahia, é responsável pela importação que é encaminhada para MG e para os polos de Goiania e Senador Canedo, ambos em Goiás.
- d) Itaqui – Além de receber a importação com destino ao Maranhão, recebe toda importação que abastece o Tocantins (Porto Nacional).

Desta forma, podemos concluir que os portos mais importantes para a distribuição de derivados no país são Itaqui, Paranaguá, Santos e Suape. No entanto, para a importação o porto de maior relevância é Paranaguá, seguido de Santos e Itaqui.

A tabela 3 detalha por combustível, os dados de entregas do importador e do produtor nos mesmos portos detalhados na tabela anterior, permitindo analisar as relevâncias de cada porto no abastecimento e no suprimento dos combustíveis no mercado nacional.

	Nota Técnica nº 529 / 2017 / SAB-ANP	17/08/2017
---	--------------------------------------	------------

TRANSPETRO GLP	7,8	3 esferas
----------------	-----	-----------

Fonte: ANP - SIMP

O Porto de Itaqui conta ainda com três bases autorizadas, relacionadas na tabela 8.

Tabela 8. Capacidade de armazenamento e número de tanques das empresas.

Empresas Arrendatárias	Capacidade de Armazenamento (mil m <sup>3</sup> )	Número de Tanques
Ipiranga	20,39	8
Raízen	35,97	9
BR	46,43	9

Fonte: ANP - SIMP

## 2.4. PORTO DE SUAPE

### 2.4.1. Estrutura Logística de Abastecimento

O Complexo Industrial Portuário de SUAPE é importante para a distribuição de combustíveis no país. Sua localização no litoral do estado de Pernambuco, próximo à foz dos rios Tatuoca e Massangana, entre o Cabo de Santo Agostinho e o Pontal do Cupe, dista 40 km ao sul da cidade de Recife. Sua área de influência abrange o estado de Pernambuco e, ainda, outros estados do Nordeste. O porto é administrado pelo governo do estado de Pernambuco através da empresa Suape – Complexo Industrial Portuário, por autorização do Governo Federal, pelo convênio firmado em 9/04/92.

A capacidade de armazenagem de GLP no Porto de Suape é incompatível com a demanda regional. Para suprir essa deficiência, há necessidade da permanência de um navio carregado com GLP no local. Do navio, o combustível é transferido para a TRANSPETRO.

Com a entrada em operação da refinaria RNEST, no segundo semestre de 2014, estima-se uma produção de 590 mil m<sup>3</sup>/ano, que deverá ser comercializado na região. A operação da RNEST provocará um rearranjo nos fluxos do derivado envolvendo o Porto de Suape, a refinaria e as bases de distribuição.

### 2.4.2. Capacidade de Armazenagem e Fluxo de Produtos

O Porto de Suape é composto por sua parte interna e pela parte externa, conforme descrição:

- a) Porto Interno: formado por três cais públicos de múltiplo uso e pelo terminal de contêineres (TECON), o Porto Interno conta com cinco berços de atracação e aproximadamente 1,6 Km de extensão de cais. As estruturas atuais contam com as seguintes características, apresentadas na figura seguinte:

- a. TECON Suape: Com 280,0 mil m<sup>2</sup> de área total, possui dois berços com 660,0m de extensão total e profundidade de 15,5m;
- b. Os berços 1, 2 e 3 têm uma retroárea de 440,0 mil m<sup>2</sup> de área para terminais, que dão suporte à concentração de carga e aos serviços de “feeder” de distribuição por via marítima. O berço 1 é utilizado como cais público comercial. Os berços 2 e 3 integram o Terminal de Contêineres (TECON).
- c. Berço 4: Cais público com 350m de extensão, movimentação carga geral e grãos. Há a perspectiva do porto iniciar, em breve, o desembarque de veículos por meio desse berço. Uma esteira rolante de 1,5Km foi construída para interligar esse cais ao moinho de trigo da Bunge;
- d. Berço 5: Cais público com 335,0m de extensão, movimentação carga geral e açúcar a granel; Armazenagem: Pátio para 245,0 mil toneladas de minério, silos com capacidade para 50,0 mil toneladas de trigo, 126,0 mil m<sup>2</sup> para armazenagem de contêineres.

Figura 6. Disposição dos berços no porto de Suape.



Fonte: ANP.

- b) Porto Externo: possui um molhe de pedras de proteção em “L”, com 3.050m de extensão e abriga quatro píeres de granéis líquidos (PGL1, PGL2, PGL3 – A e PGL3 – B), um cais de múltiplos usos e uma capacidade de armazenagem flutuante de GLP, especificados na figura seguinte.
  - a. Cais de múltiplo uso: Possui 320m de extensão, 15,5m de profundidade e 2 berços de atracação. Permite operação através de uma ponte de acesso de 20m ou uma rampa de 30m para o terminal RO-RO;

- b. Píer de Graneis Líquidos 1: Possui 330m de extensão, 14m de profundidade, 2 berços de atracação, quatro dolphins laterais e ponte de acesso a tubulações de transporte de granéis líquidos. Permite atracação de navios de 190m de comprimento e 45 mil TPB;
- c. Píer de Granéis Líquidos 2: Possui 386m de extensão, 14,5m de profundidade, 2 berços de atracação, 10 dolphins para atracação e amarração. Permite atracação de navios de 270m de comprimento e 90 mil TPB;
- d. Capacidade de armazenagem flutuante de GLP: Encontra-se atracada no PGL-2, e tem capacidade para 45,0 mil TPB e 75,0 mil m<sup>3</sup>;
- e. Píer Petroleiro: Em construção na parte mais externa do píer, terá dois pontos de atracação;
- f. Armazenagem: Os terminais Transpetro, Tequimar, Temape, Pandenor e Decal, localizados no porto, possuem tanques com capacidade para 458,0 mil m<sup>3</sup> de granéis líquidos.
- g. Além disso, a Transpetro opera cinco esferas de GLP, com capacidade de armazenagem de 15,9 mil m<sup>3</sup>.

Figura 7. Porto externo em Suape.



Fonte: ANP.

No que tange às instalações de GLP, as mesmas são descritas conforme imagens e tabelas a seguir.

Figura 8a. Disposição das instalações de GLP no porto de Suape.

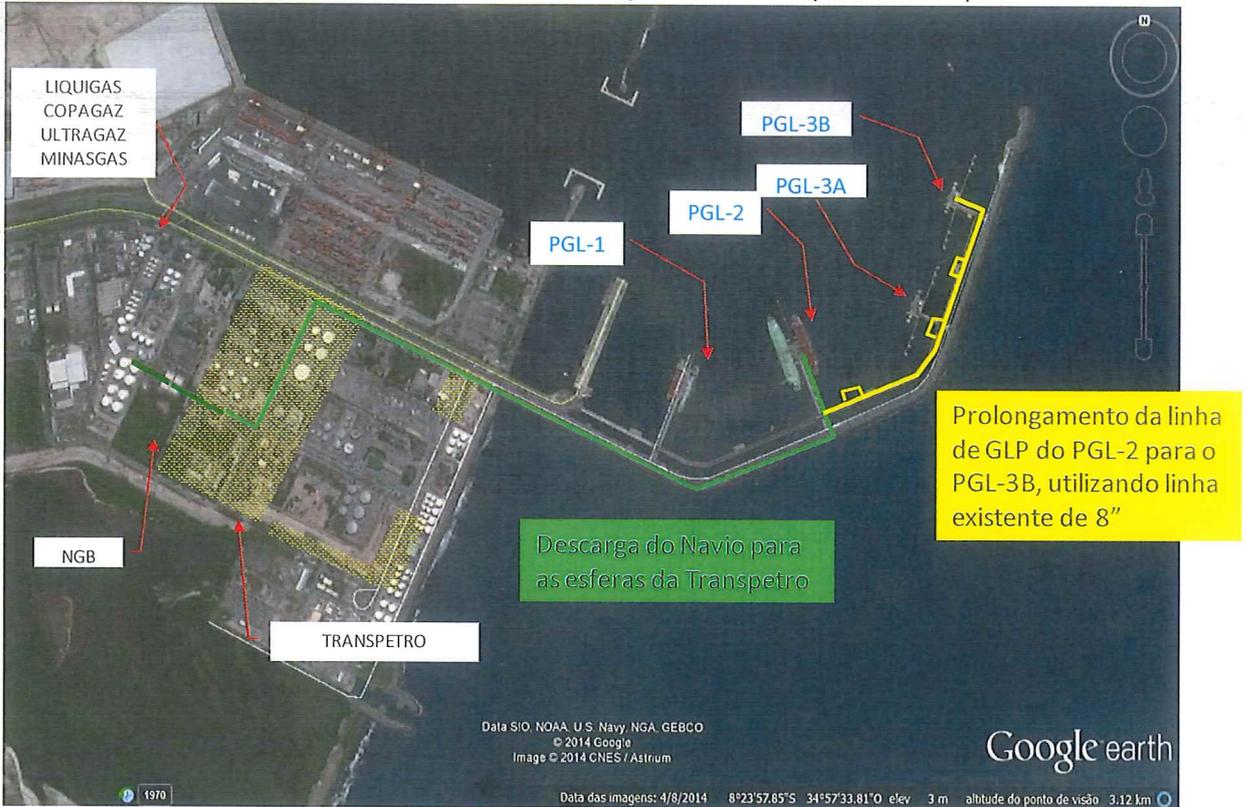
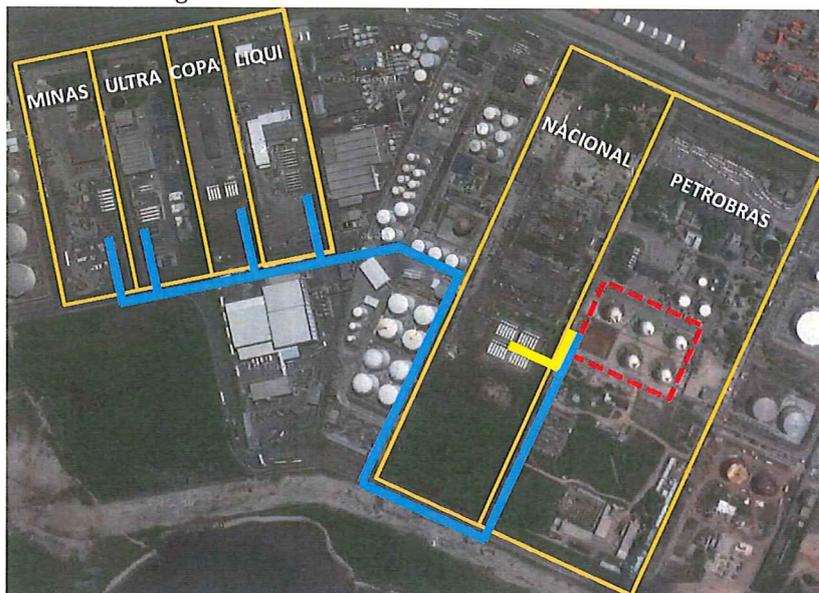


Figura 8b



**Duto Compartilhado**

- Diâmetro – 6"
- Vazão Operacional – 180 m<sup>3</sup>/h
- CIA's – Minas, Ultragaz, Copagaz e Liquegás

**Duto Exclusivo**

- Diâmetro – 10"
- Vazão Operacional – 250 m<sup>3</sup>/h
- CIA – Nacional Gás

**EMED**

- Vazão Operacional – 300 m<sup>3</sup>/h
- Capacidade de Entrega/dia\* - 7.200 m<sup>3</sup> ou 3.600 ton

\* 24 horas



Fonte: ANP.

As bases de distribuição de GLP autorizadas pela ANP a operar no Porto de Suape totalizam 5.737 m<sup>3</sup>, conforme demonstra a tabela a 9.

Tabela 9. Bases de distribuição de GLP autorizadas a operar no porto de Suape.

Distribuidor de GLP	Capacidade de armazenagem (mil m <sup>3</sup> )
Bahiana Distribuidora de Gás Ltda.	1,0
Copagáz Distribuidora de Gás Ltda.	0,5
Liquigás Distribuidora AS.	0,8
Minasgás SA Indústria e Comércio	0,6
Nacional Gás Butano Distribuidora Ltda.	2,8
Total	5,7

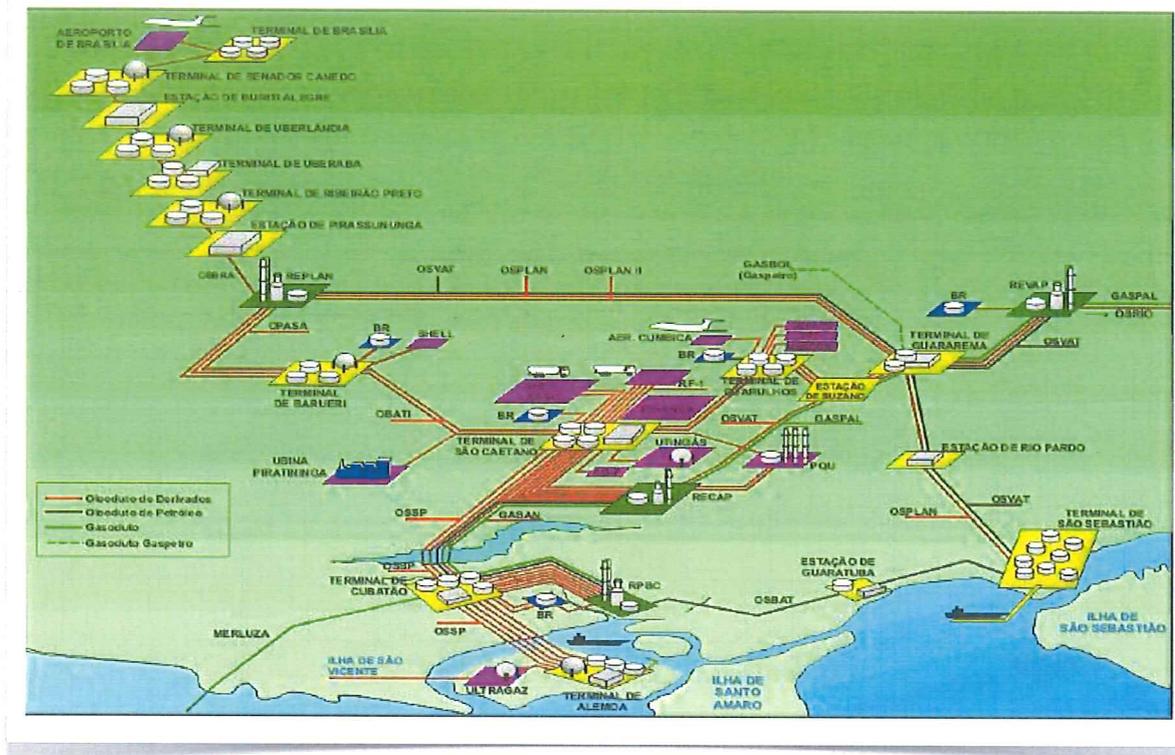
Fonte: ANP.

## 2.5. PORTO DE SANTOS

### 2.5.1. Estrutura Logística de Abastecimento

O Terminal de Santos (Alemoa), localizado no Porto de Santos, integra o sistema Petrobras/Transpetro, conforme figura a seguir, que supre de combustíveis todo o Estado de São Paulo, além da região centro-oeste e parte das regiões Sudeste, Nordeste e Norte do país.

Figura 9. Sistema integrado de abastecimento da Petrobras e da Transpetro.



Fonte: GFL/ANP.

O Terminal de Santos, conforme se observa pela análise da Figura, é de importância estratégica para o abastecimento nacional de combustíveis. A unidade integra um sistema formado por mais de dois mil quilômetros de dutos e por quatro refinarias no estado de São Paulo (REPLAN, RPBC, RECAP e REVAP), além de terminais terrestres intermediários, onde a produção e a movimentação são sincronizadas e contínuas.

O sistema se caracteriza pela interdependência entre as quatro refinarias paulistas, a rede de dutos e a movimentação no Terminal. As programações de produção das refinarias, de transporte dos dutos e de escoamento do Terminal são interligadas e dependentes. No caso de parada do processo de escoamento, não há alternativa viável para a destinação de toda a produção dos combustíveis.

### 2.5.2. Capacidade de Armazenagem e Fluxo de Produtos

O Terminal de Santos armazena e movimenta, mensalmente, cerca de 320 mil m<sup>3</sup> de derivados claros (gasolina, óleo diesel S500 e óleo diesel marítimo) oriundos da Refinaria de Cubatão (RPBC). Desse volume, cerca de 120 mil m<sup>3</sup> de gasolina e 120 mil m<sup>3</sup> de óleo diesel S500 são transferidos, por meio do



transporte marítimo de cabotagem, para as regiões Sudeste, Nordeste e Norte. O restante, em torno de 80mil m<sup>3</sup> de óleo diesel marítimo, destina-se ao suprimento das embarcações e plataformas de Exploração e Produção (E&P) de petróleo e gás das diversas bacias brasileiras. Ressalta-se que o óleo diesel marítimo, o qual não é consumido no estado de São Paulo, não pode ter seu escoamento restringido no Terminal de Santos, sob risco de redução de cargas nas refinarias.

Pelo Terminal de Santos também são armazenados e movimentados, mensalmente, cerca de 330 mil m<sup>3</sup> de produtos escuros (bunker e óleos combustíveis) produzidos nas refinarias do estado de São Paulo. Desse total, cerca de 180 mil m<sup>3</sup> de bunker se destinam ao abastecimento de navios, e aproximadamente 150 mil m<sup>3</sup> de óleos combustíveis são direcionados, em grande parte, para o mercado nacional (eventualmente, é exportado). Destaca-se que o óleo combustível é o que apresenta maior risco de interromper a produção das refinarias paulistas, no caso de restrição de seu escoamento pelo Terminal de Santos.

O Terminal de Santos recebe GLP por suas tubulações criogênicas internas por meio de navios especiais (GLP refrigerado e pressurizado) e armazena em tanques apropriados de grandes volumes. Antes da transferência para os distribuidores, terminais e centrais petroquímicas, o Terminal realiza processo semifabril para que o produto esteja em condições adequadas de transporte (transformação em GLP pressurizado). Além disso, o Terminal é responsável pelo processo de odorização - exigência de adequação do GLP para o consumo doméstico. Em resumo, o Terminal de Santos processa o GLP que recebe e cria as condições para que ele possa ser comercializado no mercado doméstico e industrial.

O Terminal de Santos é responsável pelo recebimento, pressurização e entrega de GLP para milhões de consumidores em todo o estado de São Paulo e em parte dos estados da região Centro-Oeste, incluindo o Distrito Federal. O mercado consumidor de GLP da área de influência de São Paulo está estimado em 500.0 mil m<sup>3</sup>/mês, dos quais até 45% são importados e internalizados pelo Terminal de Santos. Em caso de paralisação do terminal, a capacidade de mitigação do sistema é limitada e insuficiente para evitar danos ao abastecimento.

Quaisquer restrições na operação do Terminal de Santos (Alemoa) se refletem de imediato em todo o sistema de abastecimento Petrobras/Transpetro (refinarias-dutos-terminais), podendo culminar na perda de carga e posterior paralisação das refinarias paulistas, cujas consequências podem ser nefastas para o abastecimento nacional de combustíveis.

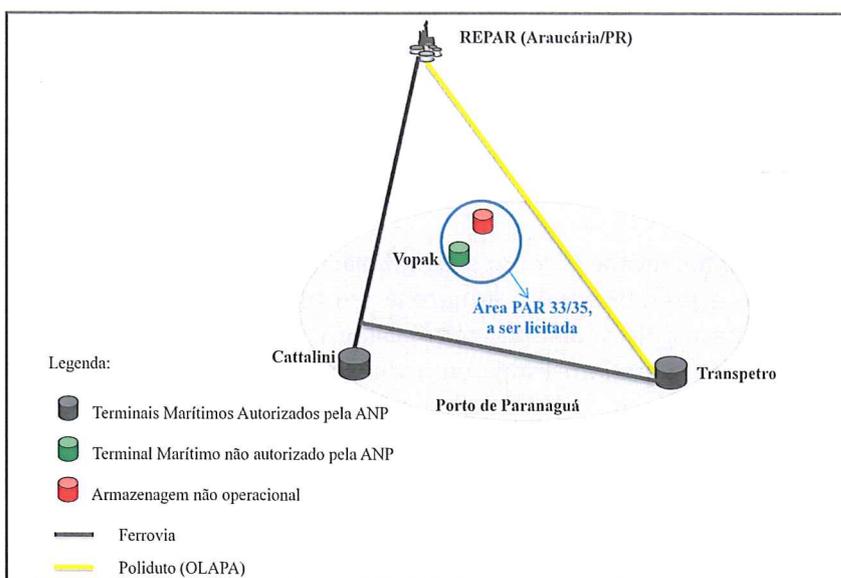
## 2.6. PORTO DE PARANAGUÁ

### 2.6.1. Estrutura Logística de Abastecimento

A Figura 10 apresenta a visão geral dos fluxos logísticos que interligam a Refinaria Presidente Getúlio Vargas (REPAR) em Araucária/PR) ao Porto de Paranaguá (Paranaguá/PR). Como pode ser observado, a área passível de ser licitada, apesar de estar contida no Porto, não abrange os dois terminais autorizados pela ANP, onde ocorre a movimentação de combustíveis atualmente.

A REPAR produz GLP, gasolina, óleo diesel, óleos combustíveis, querosene de aviação, asfaltos e nafta, sendo responsável por cerca de 12% da produção nacional de derivados de petróleo. A refinaria destina 85% de seus produtos aos estados do Paraná, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul, além da região sul de São Paulo. O restante da produção é enviado a outras regiões ou é, eventualmente, exportado.

Figura 10. Fluxos logísticos no Porto de Paranaguá.



Fonte: ANP.

### 3. CONCLUSÃO

De acordo com o exposto, recomenda-se que sejam licitados os portos de Suape, São Luís, Paranaguá e Santos.

#### 3.1. Porto de São Luis

- O Porto de Itaquí é responsável pelo abastecimento não só do Maranhão, mas também de parte do Pará e deverá incrementar sua participação no Centro-Oeste. Por sua localização e por conseguir receber navios de grande porte, destaca-se na importação de combustíveis, sendo um ponto importante de transbordo para navios menores, que irão abastecer outros estados por cabotagem. Sendo assim, é imprescindível garantir que não haverá interrupção das operações.
- O PDZ do Porto de Itaquí, elaborado em junho de 2012, aponta que as taxas de ocupação dos berços são altas. O início da operação do berço 108, que deve ocorrer até o final de 2017, contribuirá para a melhoria da operação. Na movimentação de derivados, há muita variação em termos de produtividade, que costuma estar relacionado às diferenças de capacidade de escoamento dos dutos, de potência das bombas e dos tanques de armazenagem.



- c) Há, também, um problema com relação às regras de acesso ferroviário. No local, operam a Ferrovia Transnordestina, que passa por 7 estados do Nordeste, e a VLI, que por meio da Estrada de Ferro Carajás, promove a interligação do porto com a Ferrovia Norte Sul, permitindo que os combustíveis alcancem a cidade de Porto Nacional, no Tocantins, de onde podem ser destinados aos estados da região Centro-Oeste. A Transnordestina, que detém a concessão para a operação do trecho de bitola mista que dá acesso ao porto, possui uma capacidade de atendimento à demanda por transporte de combustíveis líquidos inferior ao da VLI. Há problemas no compartilhamento desse acesso. Além disso, as bases de distribuidores e os terminais possuem capacidades de carregamento de vagões diferenciadas.
- d) Um dos terminais que operam no local investiu em uma instalação para carregamento ferroviário fora da poligonal do porto, que fica imune a esse conflito. Para os distribuidores que efetuam carregamento em suas bases, a solução dessa questão pode envolver a criação de um terminal ferroviário na poligonal do porto, que reúna a operação dos diversos agentes.
- e) Os processos licitatórios no Porto de Itaqui devem priorizar a solução dos problemas acima mencionados.

### 3.2. Porto de Suape

- a) O Porto de Suape realiza uma movimentação significativa de diversos combustíveis, mas em termos relativos é mais importante para o abastecimento nacional de GLP, uma vez que ele concentra o recebimento da maior parcela de importação desse combustível. No primeiro semestre de 2017, Suape movimentou 70% do volume total importado. No local, o fornecedor opera um navio cisterna, permanentemente atracado, do qual o GLP é enviado para um terminal da Transpetro e, em seguida, para a base dos distribuidores. Os distribuidores possuem capacidade de armazenagem conjunta correspondente a apenas dois dias de sua demanda. A entrada em operação da RNEST provocou um aumento na taxa de ocupação dos berços.
- b) Os processos licitatórios nesse porto devem observar:
  - a. A regularização dos contratos, mesmo que envolva a alteração de cessionários, e a agilização das análises de novos investimentos propostos.
  - b. A maior produtividade e flexibilidade das operações dutoviárias, compreendendo as conexões entre as instalações dos agentes e os piers, e a solução de questões relativas ao direito de passagem, que envolvam eventuais investimentos em novos terminais de líquidos e GLP.
  - c. Uma solução da infraestrutura para movimentação de GLP, que atualmente é operado em uma instalação provisória.

A área que será licitada é importante para o abastecimento de GLP dos estados de Pernambuco, Alagoas, Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte. O edital de licitação deve reunir cláusulas para garantir a continuidade da operação da base durante a transição dos contratos.



### 3.3. Porto de Santos

- a) O Porto de Santos conta com terminais privados para a movimentação de óleo diesel, gasolina e combustíveis de aviação. No local, a Transpetro possui instalações para movimentação de GLP e de outros gases, fundamentais para o abastecimento nacional do desse combustível.
- b) O PDZ do Porto de Santos, elaborado em 2006, ao abordar os granéis líquidos, indicava que os “Terminais de Líquidos, instalados na Alemoa, contam no presente, com alguns problemas para suas expansões... as exigências ambientais e de segurança têm crescido fortemente, dificultando expansões, principalmente em consequência de estarem tais terminais instalados totalmente divididos em várias áreas, entrecortados por ruas com intenso tráfego rodoviário.” Por outro lado, “os Terminais já instalados na Ilha do Barnabé, área do porto, desde a década de 70, têm como inibidores de novos investimentos, a área arrendada já praticamente toda ocupada, com pouco espaço para expansões”. Os prazos dos contratos de arrendamento podem prejudicar novos investimentos, que dependem do estabelecimento de contratos com prazos mais longos.
- c) Sendo assim, eventuais licitações portuárias devem promover a regularização da situação contratual das instalações existentes, garantindo a destinação de uso atual, e estimular a eliminação de gargalos na operação portuária, visando o aumento da produtividade. Eventuais processos de expansão do porto devem considerar a destinação de uma parcela de novas áreas para terminais voltados para combustíveis líquidos.
- d) No caso específico de instalações relacionadas ao GLP, eventuais licitações de áreas ou permissões de passagem devem prever ampliação de instalações de carregamento rodoviário, uma vez que os sistemas dutoviários de escoamento do combustível apresentam restrições.

### 3.4. Porto de Paranaguá

- a) Como já mencionado, houve um aumento da importação de óleo diesel e gasolina pelo Porto de Paranaguá, que passou a ter uma maior importância relativa no abastecimento nacional. O PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do porto), de agosto de 2012 aponta problemas de disponibilidade de piers e dificuldades nos acessos rodoviário e ferroviário.
- b) Por vezes, em momentos de aumento da fila de navios para a descarga ou de manutenção de algum píer, houve dificuldades para o abastecimento, notadamente no abastecimento de GLP, no inverno. O PDZ do porto prevê a construção de um novo píer público para granéis líquidos.
- c) Qualquer licitação deve privilegiar a construção de novos piers ou a ampliação dos existentes. Também, deve promover a conexão dutoviária entre terminais públicos e privados, visando uma maior flexibilidade operacional. Para o GLP, caso não haja a previsão da licitação de um novo local para recebimento aquaviário do combustível na Região Sul, a licitação deve prever o aumento da capacidade de armazenagem desse combustível, concomitantemente com medidas que favoreçam o livre acesso. No mesmo cenário, apesar das dificuldades de acesso, deve ser



prevista a construção nos terminais locais de instalação para o carregamento rodoviário de GLP, importante para o abastecimento regional nos meses de inverno.

### 3.5. Outras Prioridades

- a) Numa abordagem voltada para derivados de petróleo, além dos quatro maiores portos hierarquizados em função do volume movimentado, cabe destacar aquelas áreas em que a questão portuária interfere na garantia do abastecimento regional.
- b) No Pará, novos investimentos são fundamentais para a garantia do abastecimento do estado, que vem enfrentando restrições em seu suprimento aquaviário de combustíveis. A realização de investimentos nos portos de Miramar e Vila do Conde, também representará o estabelecimento de alternativas para o abastecimento de outros estados da Região Norte, como o Amapá, o Amazonas e até mesmo Rondônia. O governo federal vem discutindo as alternativas para a licitação de áreas nos dois portos.
- c) No Ceará, o Governo Estadual pretende transferir as operações de combustíveis do Porto de Mucuripe, que tem administração federal, para o de Pecém, que apresenta controle estadual. A infraestrutura existente em Mucuripe é insuficiente para a garantia do abastecimento regional, principalmente no que se refere ao GLP, e o Estado do Ceará optou por não conceder licença para a realização de investimentos no porto atualmente utilizado. Recentemente, realizou uma audiência pública para discussão do edital de licitação do novo terminal de combustíveis. A ANP entende que o processo de licitação do porto de Pecem deve ser acompanhado pelas autoridades federais, com vistas à redução do prazo para sua conclusão, uma vez que o prazo para a maturação dos investimentos é longo e é urgente alcançar uma solução para o abastecimento de combustíveis do Ceará.
- d) A ANP considera que os processos de licitação de áreas dos Portos de Miramar, Vila de Conde e Pecem estão endereçados e devem ser conduzidos com a maior brevidade.
- e) No mesmo sentido, o abastecimento do Espírito Santo deve ser solucionado. No abastecimento de combustíveis pelo modo aquaviário, são utilizados o Porto de Tubarão e o terminal da Oiltanking. No Porto de Tubarão, que pertence à mineradora Vale, o abastecimento pode ser comprometido tanto pelas condições de ondulações como pela operação de navios da Classe Valemax, que tem prioridade em relação aos navios de combustíveis. O terminal da Oiltanking enfrenta restrições operacionais, que obriga o abastecimento seja feito por navios de capacidade reduzida. Em algumas situações, as embarcações efetuam operações em Tubarão, para depois se dirigir para o terminal da Oiltanking. Como resultado, temos uma operação irregular, que provoca frequentes problemas no abastecimento e obriga a realização de transferências rodoviárias, notadamente a partir da refinaria da Petrobras localizada em Duque de Caxias, RJ.
- f) No momento, uma joint venture, que conta com a participação do Porto de Roterdã, se propõe a construir um novo porto privado, o Porto Central, na cidade de Presidente Kennedy, ES, que



prevê áreas para a instalação de operadores de terminais ou bases de distribuição de combustíveis líquidos. No passado, houve estudos para novos investimentos no Porto de Tubarão que, até o momento, não alcançaram sucesso. Caso qualquer desses investimentos se viabilize, o abastecimento poderá ser normalizado. Cabe ao governo federal acompanhar seu andamento, pois se não houver solução privada, outra alternativa deverá ser construída para a solução do problema. A ANP entende que a licitação de novas áreas, que não representem uma solução global para o abastecimento do Espírito Santo, não contribuirão pra a regularização do abastecimento estadual.

- g) A região Sul é a região geográfica brasileira com a menor capacidade para armazenagem de GLP. Além disso, como não há previsão de novos investimentos em refinarias, é uma região em que o déficit na oferta de combustíveis tende a crescer nos próximos anos. Como o Porto de Paranaguá apresenta limitações em seu acesso, há demanda por uma nova instalação portuária, provavelmente em Santa Catarina. Caso venha a surgir o interesse de grupos privados em investimentos portuários na região, o governo federal deve contribuir para agilizar sua efetivação.



Nota Técnica nº 529 / 2017 / SAB-ANP

17/08/2017

Rio de Janeiro, 17 de agosto de 2017.

RENATO CABRAL DIAS DUTRA  
Coordenador de Gestão, Leilões e Comércio Exterior  
Superintendência de Abastecimento

RENATO CABRAL DIAS DUTRA  
Especialista em Regulação  
SIAPE 2007219  
SAB - ANP/RJ

JADER PIRES VIEIRA DE SOUZA  
Coordenador de Movimentações  
Superintendência de Abastecimento

JADER PIRES VIEIRA DE SOUZA  
Especialista em Regulação  
SIAPE 16494202  
SAB - ANP/RJ

BRUNNO LOBACK ATALLA  
Especialista em Regulação  
Superintendência de Abastecimento

DIEGO GEAQUINTO LEÃO ADRIANO  
Especialista em Regulação  
Superintendência de Abastecimento

De acordo:

  
MARIA INÊS SOUZA  
Superintendente de Abastecimento - SAB

MARIA INÊS SOUZA  
Superintendente  
SIAPE 012840319  
SAB - ANP/RJ

