

CONTRIBUIÇÃO DA ABIAPE PARA A CONSULTA PÚBLICA ANP Nº 014/2016

I. DO OBJETIVO

A Associação Brasileira dos Investidores em Autoprodução de Energia (ABIAPE) apresenta a seguir suas contribuições para a Consulta Pública nº 014/2016 da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), a qual estabelece o cronograma de aplicação de metodologias de cálculo das Parcelas do Preço referentes ao Transporte (Parcela Transporte ou PT) que devem constar nos contratos de compra e venda de gás natural.

II. DA CONTRIBUIÇÃO

II.1 INTRODUÇÃO

A ANP apresenta na Nota Técnica nº 11/2016-SCM dois modelos de tarifação do transporte: um em caráter transitório, no qual se introduz o sinal locacional (Aumann-Shapley, A-S), e outro de referência (em caráter permanente) que aloca os custos de transporte entre Entrada e Saída - Figura 1. Tendo em vista o estímulo à liquidez e à competitividade no mercado de gás no médio-longo prazo, a ABIAPE concorda com o modelo referência.



Figura 1 - Serviços de transporte no modelo referência.

II.2 PRODUTOS E SERVIÇOS DO MERCADO DE GÁS NATURAL

Considerando a separação do transporte em Entrada e Saída, a Figura 2 traz os produtos e serviços do mercado de gás, excluindo-se da discussão o serviço de distribuição. Deve ser garantido, por meio de um fluxo contratual, que as duas tarifas de transporte (entrada e saída) e o preço da molécula cheguem aos consumidores.

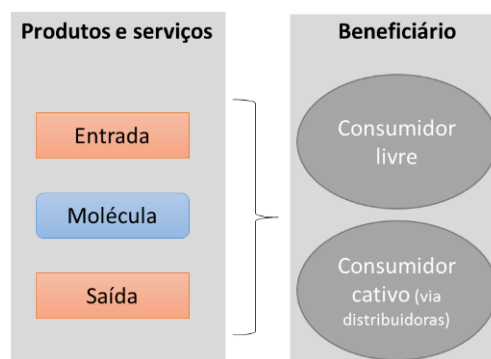


Figura 2 - Produtos, serviços e usuários no modelo referência.

II.2.1 FUTURO DO MERCADO DE GÁS

Em conformidade com as intenções e princípios contidos na referida nota técnica da ANP e almejando fomentar o mercado de gás natural no Brasil, a ABIAPE entende que o fluxo contratual deve seguir consoante a Figura 3. Em resumo, os consumidores livres e distribuidoras realizarão dois contratos: um com um carregador/comercializador (correspondente ao serviço de entrada do transporte e o produto molécula – em verde) e outro diretamente com o transportador (referente ao serviço de saída do transporte – em vermelho).

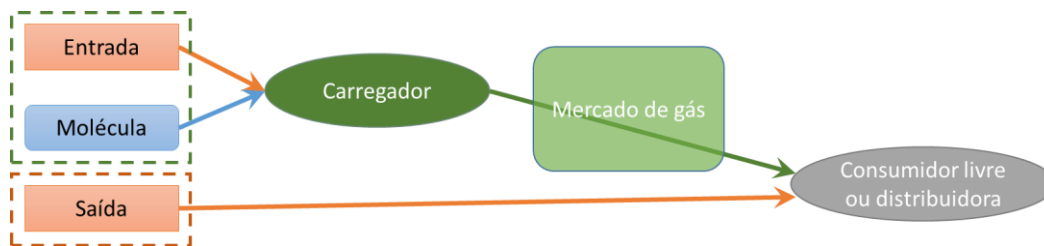


Figura 3 – Fluxo contratual para o futuro

O modelo acima segrega em um contrato específico o serviço de retirada de gás da malha (saída). Já o serviço de injeção de gás na malha (entrada) e a molécula formariam um produto homogêneo no mercado de gás. Sem a figura de um produto homogêneo, dificilmente se conseguirá desenvolver um mercado livre com liquidez, competição e eficiência; questões de grande interesse da sociedade e setor de gás

Com a estrutura da Figura 3 evita-se também que um carregador dominante contrate a capacidade de transporte dos pontos de entrega do gás natural exercendo poder de mercado. Estimula-se assim a diversificação dos agentes carregadores.

II.2.2 CONTRATOS ATUAIS

Observe-se que os contratos atuais entre comercializador/carregador e o consumidor livre/distribuidora compreendem, por meio de um valor único, tanto o serviço transporte quanto o produto *commodity*. No entendimento da ABIAPE, a proposta da ANP, em conformidade com a RANP nº 52/2011, consiste na separação de tal contrato em duas componentes, a tarifa de transporte (PT, preço de transporte) e o preço da molécula (PM). No entanto, conforme discutido na seção anterior, a mais elevada eficiência de mercado é obtida com a criação de produtos homogêneos e, para tanto, faz-se essencial a separação clara da tarifa de saída nos contratos atuais, conforme ilustrado na Figura 4. No entanto, a segregação dessa tarifa em um contrato independente, conforme a Figura 3, parece ser mais adequada.

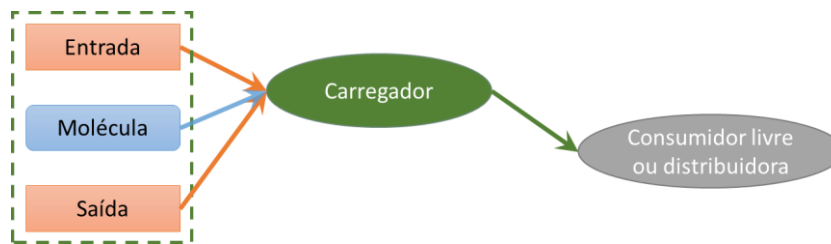


Figura 4 – Fluxo contratual proposto

Adicionalmente, a falta de transparência em relação à tarifa de saída pode ser entendido como uma espécie de venda casada. Não há impedimento à situação em que o carregador contrate toda a capacidade de saída de determinado ponto da malha e exerça poder de mercado com respeito ao produto molécula de gás natural naquele ponto.

II.3 CUSTOS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL

Outra questão medular para a qual deve-se atentar ao definir a parcela de preços referentes ao transporte é o custo a ser recuperado pelas tarifas. Proposto sob a forma de premissa nas duas metodologias de tarifação apresentadas em nota técnica (Aumann-Shapley e Entrada e Saída), a base de custos foi vinculada às receitas dos contratos de transporte vigentes. A argumentação da ANP nesse sentido se sustenta na preferência por uma metodologia mais simples, com maior disponibilidade de dados e que garanta as receitas esperadas pelos transportadores ao firmar tais contratos, reduzindo a incerteza sobre o investimento.

Por outro lado, a própria Agência Reguladora assegura que o objetivo da estrutura tarifária deve ser garantir um retorno justo ao transportador, dado seus custos de investimento e operação. Na prática, porém, a base tarifária proposta – os contratos de transporte vigentes - não necessariamente reflete os custos envolvidos e tampouco a devida transparência esperada de um ambiente de contratação regulada, uma vez que tais contratos foram firmados em um ambiente verticalizado e de acentuada assimetria de informações. Isso gera sérias dúvidas acerca da capacidade da estrutura tarifária proposta atingir seu objetivo principal em relação à infraestrutura de transporte atual.

Nessa perspectiva, a ABIAPE encoraja a ANP, como órgão regulador, a exercer a atividade de fiscalização dos contratos de transporte vigentes, de forma a garantir que o preço pago pelo consumidor esteja associado aos custos subjacentes à execução do serviço de transporte. O entendimento da Associação para esta questão pressupõe, entre outros, a necessidade de reavaliação da base de ativos regulatórios, O&M, OPEX, CAPEX, determinação da taxa de remuneração correta, taxa de depreciação, entre outros.

Ainda com respeito a estes parâmetros regulatórios, é substancial a introdução de técnicas de *benchmarking* para sua melhor avaliação. Deste modo, seria possível mitigar a assimetria de informação por intermédio de um mecanismo de regulação por incentivos, fornecendo a sinalização econômica correta para que os transportadores realizem investimentos eficientes.

II.4 OCIOSIDADE DOS GASODUTOS

Um aspecto que chama atenção na nota técnica da ANP refere-se à cobertura de apenas 51% da remuneração da capacidade quando aplicado o modelo A-S com demanda máxima,

SCN QD 04 – Edifício Centro Empresarial Varig – Sala 101 – 70714-900 – Brasília – DF
Tel: (61) 33267122 Fax: (61) 3327 0925



sendo proposto que os 49% restantes sejam recuperados sob a forma de selo junto aos usuários. A ABIAPE contesta a proposta apresentada pela ANP por considerar a aplicação do A-S sobre a movimentação verificada de gás natural ao invés da contratação realizada.

Os demais agentes não têm nenhuma relação com as estratégias dos carregadores na realização dos contratos junto aos transportadores. Observe-se que, todos os contratos, ainda que não levem a movimentações propriamente ditas, podem ser utilizados para gestão de riscos e têm o seu valor par ao carregador. Assim, a metodologia não poderá ser aplicada à movimentação, mas sim aos contratos de capacidade.

Ademais, as declarações dos agentes envolvidos indicam que não há ociosidade contratual e os demais agentes não conseguem realizar novos contratos de capacidade. Caso seja constatado que tais agentes mantêm a posse de tais contratos de forma desnecessária, a conclusão é que tais agentes criaram artificialmente uma barreira de entrada destinada a formar uma reserva de mercado e, possivelmente, estão exercendo poder de mercado - afronta grave ao mercado e à livre concorrência.

Acrescente-se a tudo isso o fato de que a proposta da ANP criaria um perigoso precedente no qual o carregador que contrata capacidade, porém não a utiliza, repassa tais custos para os consumidores livres e cativos do sistema. Esta lógica é contrária à sinalização que a ANP pretende implementar com o modelo de Entrada e Saída, no qual se imprime maior transparência ao fluxo financeiro quando se atribui os custos do sistema a quem é devido.

Reitera-se ainda que a ociosidade física identificada não constitui um “bem comum” aos agentes, uma vez que não se caracteriza como margem operacional devidamente justificada pela ANP e nem mesmo pôde ser acessada por interessados. Entende-se então que a responsabilidade pela ociosidade da malha é do detentor do contrato de carregamento, o qual contratou uma capacidade, mesmo que sem intenção de utilizá-la ou mesmo de cedê-la.

Por fim, é importante ressaltar que a utilização dos contratos existentes como receita anual permitida e o repasse integral da ociosidade aos consumidores leva a uma tarifa média de transporte de USD 2,32/MMBTU. Essa tarifa atrapalha consideravelmente a competitividade da Indústria de Gás Natural no Brasil, por um fator que não é de mercado e sim da eficiência de um transportador monopolista. Note-se que, em outros países, as tarifas de transporte chegam a USD 0,20/MMBTU.

II.3 INFORMAÇÕES REQUERIDAS

Embora boa parte da Nota Técnica nº 11/2016-SCM se dedique à exposição conceitual das metodologias tarifárias de transição (A-S) e definitiva (Entrada e Saída), a publicação de um caderno algébrico de apoio é indispensável. Por meio da formulação matemática, as metodologias apresentadas se tornam mais tangíveis e manuseáveis, o que fortalece a transparência do processo e habilita os agentes a uma melhor tomada de decisão sobre o melhor modelo de tarifação para o caso brasileiro.

Importante ressaltar que para que a metodologia adotada obtenha o resultado esperado, é imprescindível a publicação das memórias de cálculo envolvidas, dos dados e dos documentos comprobatórios. Como mencionado na própria nota técnica, valores como as capacidades máximas de transporte de cada seção dos gasodutos de transporte,



ABIAPE

Associação Brasileira dos Investidores em Autoprodução de Energia

disponibilizadas pela Petrobras, carecem de validação. Isso macula o cálculo das tarifas de transporte, gerando insegurança para o processo.

II.4 REGISTO DE CONTRATOS DE COMERCIALIZAÇÃO

O Art. 10 da RANP nº 052/2011 determina que os contratos de comercialização devam ser registrados na ANP, incluindo informações como preço (molécula e transporte separados), volume, termos de prestação de serviço, cláusulas de solução de conflitos, entre outros. O entendimento da ABIAPE quanto ao escopo desses contratos sob a perspectiva de um modelo de Entradas e Saídas se encontra na seção “II.2 FLUXO CONTRATUAL”. Cabe aqui, porém, atentar-se a outro ponto: a homologação compulsória de contratos de comercialização na ANP.

Sob o âmbito da contratação no ambiente regulado, essa obrigatoriedade parece adequada, pois a transparência de informações nesse ambiente é fundamental para que o órgão regulador exerça sua função de fiscalizar o monopolista natural. No entanto, no ambiente livre, os contratos bilaterais possuem caráter privado e as informações a serem homologadas na ANP expõem a estratégia comercial de cada uma das partes do contrato. O bom funcionamento do ambiente livre se dá através de um mecanismo de formação de preços transparente, como em um mercado spot, não por meio dos contratos bilaterais. A informação de preços de contratos bilaterais somente é necessária à atividade do regulador em caso de suspeita de poder de mercado.

Por fim, sugere-se que a ANP mantenha o registro dos volumes da *commodity* independente do ambiente de contratação. Talvez fosse ainda mais interessante manter tal registro em uma instituição independente, a qual se tornaria, em momento oportuno, em um ambiente de liquidação das diferenças (mercado *spot* ou mercado de curto prazo).