

# **ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA QUÍMICA - ABIQUIM**

## **CONTRIBUIÇÕES À CONSULTA PÚBLICA Nº 14/2016 DA AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS**

Os consumidores de gás natural representados pela Associação Brasileira da Indústria Química – Abiquim, tomando ciência do Aviso de Consulta Pública a respeito do conteúdo da Nota Técnica nº 11/2016-SCM, de 31 de agosto de 2016, intitulada “Parcela do Preço referente ao Transporte prevista no Contrato de Compra e Venda de Gás Natural para fins de Registro do Contrato na ANP: Cronograma de aplicação de Metodologias de Cálculo para alocação dos custos de transporte”, honrados com a oportunidade que essa r. ANP lhes concedeu para conhecer e discutir os aspectos tão relevantes e relativos ao mecanismo de alocação do preço do transporte do gás natural, vêm, respeitosamente, apresentar suas considerações acerca da matéria, com vistas a contribuir com o aperfeiçoamento da regulação a ser editada.

Preliminarmente, registrando que a Abiquim representa o segmento químico e portanto o industrial que mais consome gás natural no Brasil, abrangendo cerca de 25% do consumo industrial, é de se congratular essa ANP pela iniciativa de estabelecer uma metodologia de cálculo das parcelas do preço referente ao transporte no âmbito dos contratos de compra e venda de gás natural, eis que de acordo com a metodologia proposta, referidas parcelas deverão ser discriminadas em cada registro de contrato de venda de gás natural junto à ANP com vistas a permitir transparência entre o preço de venda da molécula e o transporte do referido insumo, de forma a resgatar essa separação que foi abandonada em dezembro de 2001 e posteriormente retomada em junho de 2011, embora até hoje não seja aplicada.

A aplicação da metodologia proposta, caso fosse aprovada como consta da Nota Técnica submetida à presente consulta pública, causaria certa inquietação e desconforto ao mercado de gás natural, já que indicaria que o custo de transporte a ser considerado é da ordem de 2 a 3 dólares por milhão de BTU, evidentemente muito acima dos valores praticados em outros mercados; principalmente naqueles em que as empresas químicas enfrentam seus maiores competidores; essa gritante questão competitiva motiva a Abiquim a tecer considerações e apresentar contribuições para que essa ANP reflita sobre os conceitos considerados na atual metodologia proposta e que indicam ser os principais responsáveis pelo absurdo valor da parcela de transporte a ser calculada.

Nesse contexto, apontamos como elemento a ser revisitado o critério de determinação da receita a ser recuperada. De acordo com o que a ANP informa, referida proposta é fruto de uma sugestão do maior interessado na manutenção do “status quo”, muito embora tenham sido introduzidas pequenas alterações sem que se alterasse o atual arcabouço.

A aprovação de uma metodologia que considere a receita a ser recuperada como sendo o somatório das receitas de todos os contratos de transporte atualmente existentes e em vigor referendará e perpetuará a cobrança de parcelas de transporte calculadas sem nenhuma transparência e que envolvem certo grau de “over price” devido a alguns fatores, dentre eles a grande flexibilidade oferecida nos contratos de transporte, principalmente para as térmicas, e as distorções ocorridas nos custos de construção dos gasodutos, conforme já identificados em processos judiciais.

Não bastasse, não foi dado conhecimento completo das informações relativas à disponibilidade nos dutos, custos reais de operação, bem como demais dados necessários para que uma avaliação minimamente robusta pudesse ser feita desta base de receita a ser recuperada.

A Abiquim, portanto, sugere que a ANP revise esse critério de estabelecimento da receita a ser recuperada, criando mecanismos legais para estabelecer critérios e definir uma receita que seja compatível com a realidade dos custos de exploração de serviços

de transporte, sob pena de perpetuação e legalização dos abusos cometidos no passado, transferindo para os usuários de gás natural custos que nunca deveriam ter sido por eles arcados.

Em detalhe, sugere-se, ademais, que sejam tomadas referências de boas práticas e benchmark internacional — considerando devidos ajustes para a realidade do país — tais como avaliação da base de ativos empregados à atividade de transporte, taxa de remuneração do investimento equilibrada por se tratar de monopólio, além da criação de indicadores de desempenho e devidos incentivos para seu cumprimento, dentre outros mecanismos já tão conhecidos e explorados mundialmente.

A ociosidade do sistema de transporte, que segundo a Nota Técnica disponibilizada, chega perto de 50% da soma dos volumes atualmente contratados, foi projetada e construída seguindo lógicas de operação e estratégias comerciais da empresa monopolista, considerando, quer nos parecer, eventuais subsídios a seu uso próprio em refinarias e fábricas de fertilizantes, sem a expressa concordância dos usuários do serviço de transporte, que, nessa qualidade, ficam obrigados a pagar por uma ociosidade que na verdade não lhes pertence, e nem lhes dá o direito de utilizá-la da melhor forma possível, para minimizar seus custos, já que a sua propriedade continua sendo da transportadora.

Essa ociosidade, que hoje em dia é rateada isonomicamente entre todos os usuários do sistema de transporte, passará por uma alteração proposta pela ANP no âmbito da consulta pública, onde as ociosidades de cada subsistema de transporte será rateada entre os usuários que poderiam vir a ser beneficiados pelas mesmas. Embora esse critério seja mais racional que o anterior, não irá aliviar a carga média dos usuários, apenas redistribuirá o mesmo valor de maneira diferente, aumentando para uns e diminuindo para outros.

A ANP propõe também uma redução de 10% da ociosidade a partir do segundo ano de aplicação da nova metodologia; no entanto, consideramos pequena essa redução, visto que hoje a ociosidade é da ordem de 50%. Nossa sugestão é no sentido de ser criada uma definição de capacidade relacionada com a flexibilidade exigida em cada

contrato, de forma negociada entre as partes a permitir que o carregador possa escolher o nível de flexibilidade/ociosidade que está disposto a pagar e que constará em seu contrato, de forma que a ociosidade eleita seja de sua propriedade e possa vir a ser utilizada em seu proveito.

Sugere-se, ademais, que esta metodologia seja aplicada no 1º ano do contrato, evitando assim o pagamento da ociosidade por usuários que não a utilizam.

Outra lacuna que encontramos na metodologia proposta é a falta de sinalização de como serão alocados os custos, transformados em receita a ser recuperada, entre as três parcelas que são o encargo de entrada, o encargo de saída e o encargo de movimentação do gás natural, para que haja a possibilidade de avaliação de oportunidades de aquisição do insumo considerando os custos incorridos no transporte.

Conforme levantado durante os debates no workshop realizado pela ANP no último 25 de novembro pela consultoria contratada pela Abegás, as planilhas disponibilizadas para alguns agentes e a metodologia nela contida levam a valores de custos de transporte não otimizados e não reprodutíveis, tendo sido inclusive apresentado um caso de um gasoduto de Pecém onde a alocação de três entradas determinada pelo algoritmo levou a um valor acima do que foi calculado com a introdução manual de uma única entrada. Em vista disso, sugerimos que a ANP, depois de definido melhor critério para determinação da receita a ser recuperada e do nível de ociosidade, utilize imediatamente o método de cálculo matricial, por ser o mais completo e exato, para a determinação dos custos das parcelas de transporte e que sua aplicação, durante a fase de transição seja feita em rampa.