

São Paulo, 12 de dezembro de 2016

DEINFRA ENE 01053

CONSULTA PÚBLICA ANP Nº 014/2016

No âmbito da Consulta Pública 014/2016, que visa “*discutir as metodologias de cálculo das Parcelas do Preço referentes ao Transporte (Parcela Transporte ou PT) que devem constar dos contratos de compra e venda de gás natural*”, a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) apresenta suas contribuições.

É fato já amplamente divulgado que o grau de endividamento da Petrobras é elevado e que, para recuperar sua solidez financeira, a empresa deverá selecionar criteriosamente quais atividades da cadeia de suprimento do setor de Petróleo & Gás Natural irá focar seus investimentos.

Tal atitude propicia uma série de oportunidades para o setor privado aumentar sua participação neste segmento que, até então, era dominado pela estatal. Somente para os anos de 2017 e 2018, o Plano de Negócios e Gestão da Petrobras prevê arrecadar US\$ 19,5 bilhões com a venda de ativos e parcerias.

Com relação ao gás natural, é essencial estabelecer regulação transparente de como será a operação da infraestrutura desse segmento, considerando a abertura, já em andamento, do mercado.

Desde 2011, segundo a ANP, existe a obrigação da separação do preço do gás natural entre a parcela referente à molécula e à referente ao transporte, contudo, até o início de 2016, as propostas apresentadas pela Petrobras foram no sentido do modelo postal, em desacordo com as resoluções ANP 10 nº 029/2005 e nº 015/2014.

Em julho de 2016, de acordo com a Nota Técnica nº 11/2016/SCM, a Petrobras apresentou nova metodologia para o cálculo da parcela de transporte, utilizando a distância e o custo unitário de cada gasoduto, de acordo com a abordagem de Aumann-Shapley.

De maneira superficial, a ANP discute a proposta da Petrobras, elencando as vantagens e desvantagens da metodologia. O documento original e os cálculos não são detalhados ou disponibilizados na consulta pública, o que torna impossível reproduzir a metodologia sugerida.

Além disso, não fica claro na exposição de motivos se houve alguma intenção da Petrobras em aplicar, de fato, a metodologia A-S no cálculo do preço do transporte.

Aparentemente, esta abordagem foi um mecanismo proposto pela empresa somente para responder aos questionamentos da ANP, que foram, a princípio, aceitos.

Convém salientar que a mais grave falha na abordagem A-S é a falta de eficiência alocativa na cobrança do encargo de capacidade, pois ela penaliza as empresas que gerenciam seu fator de capacidade. De acordo com a Nota Técnica:

“A opção pela aplicação apenas provisória da Abordagem A-S reside no fato do valor total da parcela referente ao transporte na venda do gás natural ser função do volume comercializado (quantidades máximas contratadas de gás) e do consumo próprio da PETROBRAS e não da reserva de capacidade de transporte para a movimentação dessas quantidades. Como consequência, os consumidores finais arcam com o custo da sobrecontratação de capacidade na forma da cobrança de uma espécie de componente postal (tarifa-selo), cujo valor é inversamente proporcional à utilização da rede de transporte, de maneira a recuperar o total do custo de transporte arcado pelo carregador a partir da sua projeção de movimentação.” (pág. 23)

A ANP deveria adotar a quantidade diária contratada (QDC) e a média dos volumes realizados para estabelecer esse encargo, pois, caso contrário, os consumidores de gás natural pagariam a reserva de capacidade das térmicas, por exemplo. Isso não é razoável.

Além disso, surpreende a ANP aceitar um cálculo com dados não validados, conforme explicitado pela própria agência:

*“O custo unitário de cada gasoduto foi obtido a partir das características físicas de suas seções (extensão e diâmetro), de suas capacidades de transporte máximas (o máximo entre a capacidade de transporte do fluxo predominante e inverso de cada seção, no caso de seções bidirecionais) medida em metros cúbicos por dia (m³ /dia) e o valor de receita anual correspondente às tarifas de transporte constante dos contratos de serviço de transporte vigentes. **Convém ressaltar que a PETROBRAS informou em uma planilha, de forma declaratória, os valores de capacidades de transporte máximas de cada seção dos gasodutos de transporte, sem, no entanto, apresentar os documentos essenciais para a validação dos mesmos, a saber: a memorial de cálculo hidráulico do escoamento e/ou relatório de simulação termo-hidráulica.” (pág. 11, grifo nosso)***

Ainda conforme a ANP, *“em que pese existirem vantagens na simplificação da rede de transporte, importantes características operacionais e restrições locais podem ser desconsideradas na determinação dos fluxos ótimos, tornando o resultado menos realista”*. A agência tem razão, pois a utilização de um modelo simplificado da rede pode

induzir ao erro no cálculo. Por isso, é essencial estudar e simular um modelo mais realista e completo.

A FIESP também questiona as premissas adotadas:

“(i) cálculo da PT por Grandes Regiões (Nordeste, Sudeste, Sul e Centro- 26 Oeste) na primeira etapa (2016-2017) e por áreas de concessão atendidas por concessionárias de distribuição de gás canalizado na segunda etapa (2017-2018); (ii) aumentar o fator de utilização dos Terminais de GNL da Baía da Guanabara/RJ e da Bahia (TRBA) para 56,5%, ao invés da utilização dos 39% originalmente proposta pela PETROBRAS, respeitando a condição de contorno de retirada mínima da Bolívia (Take-or-Pay) de 24 MMm³ /dia; (iii) cobrar o mesmo custo de transporte para os volumes movimentados no GASBOL independentemente da distância percorrida, de maneira a manter as condições originais do project-finance do empreendimento; e (iv) abatimento de 70% do custo de transporte a ser repassado referente ao Gasoduto Paulínia-Jacutinga, uma vez que a SCM/ANP não entende ser razoável que as distribuidoras devam arcar com os 3,5 MMm³ /dia da capacidade do gasoduto que não se encontram disponíveis pela inexistência do Ponto de Entrega Jacutinga II. Dessa forma, este custo deve ser integralmente absorvido pela PETROBRAS.” (pág. 25-6)

Por exemplo, por que adotar tarifa postal somente para o GASBOL? Quais foram as condições de *project-finance* dos outros gasodutos?

Se não há transparência na definição do preço de transporte para os consumidores é indiferente pagar uma parcela chamada “fixa” ou “transporte”. É lesivo da mesma forma, além de ser uma falha da regulação.

Em um segundo momento, a ANP apresenta um longo texto, elencando diversos tipos de metodologias que poderiam ser aplicáveis para o cálculo da parcela de transporte. Novamente, nenhum memorial de cálculo é apresentado.

A Tabela 1 (pág. 26) apresenta os valores das parcelas de transporte estimadas de acordo com as metodologias Petrobras e ANP, contudo, devido à falta de informações, é impossível reproduzir os valores.

Além disso, é importante mencionar que, na região Sudeste, tendo como base o valor da parcela de transporte praticada no gasoduto Brasil-Bolívia, no caso R\$ 0,2323¹/m³, haverá um aumento de mais de 12% na tarifa de transporte, caso a proposta da ANP seja aplicada sem nenhuma alteração. A FIESP considera inaceitável onerar, ainda mais, a indústria do Estado de São Paulo desta maneira.

¹ Dado extraído do Boletim Mensal De Acompanhamento Da Indústria De Gás Natural, mês junho de 2016. Link: http://www.mme.gov.br/documents/1138769/1732803/Boletim_Gas_Natural_nr_112_JUN_16.pdf/c542f50f-67d8-402d-b0bb-17b7d2f63116

A FIESP estranha o afogadilho da ANP em estabelecer uma metodologia, mesmo que provisória, para a parcela de transporte. Se há dúvidas, e isso fica claro na Nota Técnica, é preferível estudar e propor uma metodologia definitiva para a questão. Por exemplo, estudar se a abordagem matricial é, de fato, o modelo que melhor se adequa à topologia da rede brasileira.

Ademais, se a proposta de cobrança por uma *“utilização eficiente da infraestrutura de transporte”* se manifesta como um aumento substancial da parcela, deixem como está.

Por fim, a Federação salienta que o momento da abertura da presente consulta pública é inapropriado, já que é concomitante à consulta aberta pelo Ministério de Minas e Energia (MME) no âmbito da iniciativa *“Gás para Crescer”*. A FIESP considera ser mais sensato esperar os resultados coletados pelo MME e, posteriormente, abrir uma consulta pública na ANP para regular os detalhes da metodologia.

Atenciosamente,



Carlos A. Cavalcanti

Diretor Titular do Departamento de Infraestrutura
Federação das Indústrias do Estado de São Paulo