



FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES

CONSULTA PÚBLICA Nº 14/2016 DE 12/9/2016 a 12/12/2016

NOME: PETROBRAS

<input checked="" type="checkbox"/> agente econômico <input type="checkbox"/> consumidor ou usuário	<input type="checkbox"/> representante órgão de classe ou associação <input type="checkbox"/> representante de instituição governamental <input type="checkbox"/> representante de órgãos de defesa do consumidor	
Consulta Pública sobre a aplicação de metodologias de cálculo das Parcelas do Preço referente ao Transporte que devem constar dos contratos de compra e venda de gás natural, conforme o embasamento exposto na Nota Técnica nº 11/2016-SCM, de 31 de agosto de 2016.		
SEÇÃO/SUB-SEÇÃO DA NOTA TÉCNICA	PROPOSTA DE REDAÇÃO	JUSTIFICATIVA
Seção III	<p><u>Solicitação de Alteração</u></p> <p>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 em uma malha simplificada; 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</p>	<p>A Petrobras apresentou uma planilha com base de dados que são usados internamente para planejamento do suprimento de médio prazo. As simplificações visam a redução do esforço computacional e, na visão da Petrobras, são suficientes para a presente avaliação.</p> <p>Cabe destacar que os valores de capacidades de transporte podem variar em razão dos distintos cenários de injeção e retirada de gás natural na malha de transporte.</p> <p>Ademais, a afirmação de que “a movimentação de gás natural (...) corresponde a apenas 51% da remuneração da capacidade contratada” (pp. 12 da NT) pode levar ao entendimento equivocado de que exista uma ociosidade de 49% no sistema a título de reserva de capacidade. Na verdade, esta comparação entre volume de movimentação e capacidade contratada não é parâmetro para cálculo de ociosidade, já que se trata de duas grandezas de naturezas distintas. Não faz sentido a comparação direta entre as duas para fins de cálculo de ociosidade.</p> <p>O cálculo de ociosidade, para ser feito, depende do prévio estabelecimento de critérios para esse cálculo. Por exemplo, depende da definição de níveis de segurança, flexibilidade,</p>

	termo-hidráulica.	confiabilidade e liquidez requeridos. E, mesmo com tais critérios definidos, tendo em vista as incertezas inerentes sobre oferta e demanda futuras de gás natural (localização geográfica e volumes), frente ao tempo de antecedência necessário às decisões de expansão de capacidade, bem como os ganhos de escala, não é possível, nem mesmo eficiente, que um sistema de transporte de gás natural tenha um dimensionamento exatamente casado ao balanço de ofertas e demandas de um dado momento.
Sub-seções IV.2 e IV.3	<p style="text-align: center;"><u>Solicitação de Esclarecimento e Comentário</u></p>	<p>Dado o conceito proposto no âmbito da iniciativa “Gás para Crescer” do MME, onde a proposta prevê a adoção de tarifas de entrada e saída em um sistema integrado de malhas, a Petrobras entende que a contratação de capacidade duto a duto pelo carregador não é adequada.</p> <p>No entanto, pela redação da Nota Técnica 11/2016 não está claro como serão feitas a precificação e as condições desse acesso, considerando, inclusive, a interpretação da Tabela A2, presente na referida Nota, referenciada no seguinte texto:</p> <p><i>“Não obstante a maior integração entre os gasodutos que compõe a rede de transporte brasileiro (exceto a Região Norte), a proposta de distribuição acima visa atribuir aos consumidores de gás natural cujas demandas interferem mais diretamente na utilização destas instalações de transporte, ao invés de atribuir a todos igualmente o custo da ociosidade da rede.”</i></p> <p>Além disso, a Petrobras não pode ser prejudicada por ações sobre as quais não tem gerência. Em particular, caso as regras de tributação do ICMS sobre o gás natural não sejam alteradas, de maneira que, na prática, não seja possível viabilizar a cessão de capacidade a terceiros, não é razoável que a empresa incorra em perdas por isso.</p>
Sub-seção IV.3 e Seção V	<p style="text-align: center;"><u>Comentário</u></p>	<p>A atual capacidade de transporte existente e contratada pela Petrobras foi planejada de forma a atender à demanda projetada com flexibilidade e segurança de suprimento considerando a complexidade, bem como os riscos e incertezas relativos aos diferentes cenários de oferta e demanda para o mercado de gás natural. Na visão da Petrobras, não há o que se falar em “excesso de ociosidade”.</p> <p>Isso porque, sob a ótica do uso eficiente dos recursos, os sistemas de transporte devem ser construídos para prover confiabilidade, flexibilidade, liquidez e ganhos de escala, além de serem robustos o suficiente para acomodar as incertezas de longo prazo da oferta e demanda</p>

		<p>do mercado, uma vez que são planejados para muitos anos à frente.</p> <p>Para dimensionar um sistema de transporte é preciso considerar critérios de confiabilidade desejados e avaliar condições de robustez da malha sob a ótica de vários cenários simulados, incluindo falhas operacionais, parada para manutenção programada, diversidade de condições na oferta e demanda, além de simulações com base em picos de demanda por ponto de entrega, e não com base em QDC de contratos das distribuidoras, tal como simulado nos cálculos da Parcela de Transporte.</p> <p>Para o setor elétrico, por exemplo, em atendimento aos critérios de confiabilidade definidos pelo ONS, a rede de transmissão de energia elétrica apresenta uma ociosidade de, aproximadamente, 70%. Esses dados são públicos e foram extraídos de simulação com o Programa Nodal, utilizado pela ANEEL para o cálculo das Tarifas de Uso dos Sistemas de Transmissão (TUST).</p> <p>No documento do Anexo 01 são mostrados exemplos que comprovam a importância da flexibilidade da malha de forma a garantir a confiabilidade do Sistema de Transporte de gás natural.</p> <p>Na medida em que a Petrobras está reduzindo o seu papel de coordenador do planejamento e da operação do Sistema de Transporte, historicamente exercido, alguns aspectos precisam ser aprofundados pela ANP/EPE para o planejamento da expansão do sistema de transporte em um modelo de contratação de capacidade e tarifação de entrada e saída, dentre os quais se destacam os critérios de confiabilidade do suprimento desejados.</p> <p>Dessa forma, a Petrobras julga que com a proposta de criação do gestor independente, no âmbito do “Gás para Crescer”, esses critérios seriam de competência desse agente, conforme regulação específica a ser definida. No setor elétrico, por exemplo, a Lei de Criação do ONS (Lei 9.648/1998) conferiu ao Operador a competência para contratar e administrar os serviços de transmissão de energia elétrica e respectivas condições de acesso, bem como serviços ancilares.</p>
Seção V	<u>Solicitação de Alteração/Proposta</u>	Da forma como está redigido, depreende-se que será necessária uma alteração de todos os contratos de comercialização de gás natural e, no entanto, existem contratos celebrados anteriormente à Publicação da RANP nº 52/2011 bem como desta Nota Técnica, os quais não

	<p>Nesse sentido, propõe-se o seguinte cronograma para a definição das parcelas de transporte a constar nos contratos de compra e venda de gás natural: sendo necessária a alteração das PTs dos contratos de compra e venda por meio de aditivos contratuais:</p>	<p>poderão ser alterados unilateralmente, situação que seria contestada pelos contratantes (atos jurídicos perfeitos).</p> <p>Do exposto, sugerimos que a regra seja aplicada somente para novos contratos.</p>
--	---	---

Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: scm@anp.gov.br.