



Rio de Janeiro, 26 de Outubro de 2005.

**Ata da Reunião de 26 de Outubro de 2005, Relativa ao Processo de
Expansão da Capacidade de Transporte de Gás Natural**

Local:

Escritório Central da ANP

Participantes:

MME:

- Mário Jorge da Silva

ANP:

Diretoria Colegiada:

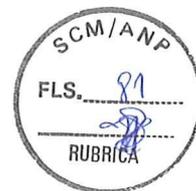
- Victor de Souza Martins

SCM/ANP:

- José Cesário Cecchi
- Ary Silva Júnior
- Cristiana Cunha
- Flávio Souto Maior Henrique
- Eliana Fernandes
- Heloise Helena L. Maia da Costa
- Julia Rotstein
- Melissa Mathias

ABEGÁS:

- João Alberto Silva (GASMIG)
- Roberto Silveira



IBP:

- Carlos Alberto Martins de Souza (TRANSPETRO)
- Gisele Neves (Repsol)
- Jorge Paulo Delmonte
- Valéria Pires Amoroso Lima (BG)

COMGÁS:

- Carlos Montagna
- Marina Vilas Boas

PETROBRAS:

- Antônio Sérgio de Cajueiro Costa
- José Henrique Rabelo
- Rogério Marques Lopes

TBG:

- Celso R. A. Pinho
- Maurício Santos Silva

TOTAL:

- Charles Fernandes

TRANSPETRO:

- André José Lepsch
- Victor Ielo

Conteúdo:

O Sr. Victor de Souza Martins, Diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), iniciou a reunião, agradecendo a presença dos agentes convidados e destacando que a mesma apresentava como objetivo a discussão em torno do processo de expansão da capacidade de transporte de gás natural.

Em seguida, passou-se a palavra ao Sr. José Cesário Cecchi, Superintendente de Comercialização e Movimentação de Petróleo, seus Derivados e Gás Natural da Agência (SCM/ANP), o qual salientou que tal processo estava iniciando-se formalmente daquele momento, tendo havido, contudo, uma reunião anterior, em 15 de setembro de 2005, entre representantes da ANP, da Superintendencia de Hidrocarburos do Sistema de Regulación Sectorial da Bolívia (SH/SIRESE), da Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A. (TBG) e da Gas TransBoliviano S.A. (GTB). Complementarmente, chamou-se atenção para a necessidade de que o referido processo de expansão ocorra no menor prazo possível.

Tecidas estas considerações preliminares, o representante da SCM/ANP procedeu a uma breve apresentação sobre o tema em questão.

Inicialmente, ressaltou-se que, em junho de 2001, frente às expectativas de incremento da demanda para a geração térmica – em um contexto de crise de suprimento de energia elétrica –, e à necessidade de ampliação da capacidade de transporte de gás natural para atendimento a tal demanda, a ANP, por meio da Portaria ANP nº 98/2001, estabeleceu a realização de Concurso Aberto para a expansão e oferta de capacidade de transporte pelas empresas transportadoras de gás.

Após, o Sr. José Cesário Cecchi elencou as etapas constantes do Concurso Aberto iniciado em 2001, a saber: (i) Chamado aos interessados; (ii) Manifestação de Interesse; (iii) Oferta de Capacidade pelo Transportador; (iv) Propostas Irrevogáveis dos Interessados; (v) Alocação de Capacidade aos Interessados; e (vi) Assinatura dos Contratos.

Prosseguindo em sua explanação, o representante da SCM/ANP destacou que, não obstante a previsão de todas as supracitadas etapas, apenas as duas primeiras de fato se concretizaram, respectivamente, em 22 de outubro de 2001 e 06 de novembro de 2001. Em adição, relatou-se que, em virtude da inversão observada no quadro de oferta e demanda de energia elétrica no País, passou-se rapidamente de uma situação

de potencial esgotamento da capacidade de transporte de gás existente à situação inversa, de considerável ociosidade, agravada pela antecipação da capacidade máxima prevista no projeto original do Gasoduto Bolívia-Brasil (GASBOL) – 30 milhões m³/dia – de 2007 para 2004. Assim, as mudanças em relação às expectativas originais acabaram por postergar a necessidade de realização do Concurso Aberto.

Segundo o Sr. José Cesário Cecchi, em que pese o exposto, atualmente, verifica-se o crescimento da demanda por gás natural no País, paralelo ao déficit de oferta do energético, advindo este último, sobretudo, da existência de gargalos no sistema de transporte, bem como da prioridade da produção de petróleo, com a conseqüente elevação da queima de gás.

Outrossim, afirmou-se que, de acordo com projeções do Ministério de Minas e Energia (MME) e da Petróleo Brasileiro S.A. (PETROBRAS), notar-se-á, no período 2006-2010, defasagem entre oferta e demanda de gás natural, sendo estimado que, no ano de 2007, tal diferença atingirá cerca de 23 milhões m³/dia, conforme evidenciado pelo Quadro abaixo.

BALANÇO OFERTA-DEMANDA DE GN (mil m ³ /dia)					
	2006	2007	2008	2009	2010
OFERTA	61.452	67.156	81.932	95.873	103.049
Nordeste	14.991	15.665	15.189	14.283	11.028
Sudeste, Sul e Centro-Oeste	46.467	51.491	66.743	81.595	92.021
DEMANDA NAO-TERMELETRICA	43.882	49.921	56.762	64.454	69.020
Nordeste	10.662	11.046	11.406	14.041	14.423
Sudeste, Sul e Centro-Oeste	33.220	38.875	45.356	50.413	54.597
DEMANDA TERMELETRICA	37.930	40.030	41.230	41.230	41.230
Nordeste	9.580	11.680	11.680	11.680	11.680
Sudeste, Sul e Centro-Oeste	28.350	28.350	29.550	29.550	29.550
SALDO BRASIL	-20.354	-22.795	-16.050	-9.806	-7.201
Nordeste	-5.251	-7.061	-7.897	-11.438	-15.075
Sudeste, Sul e Centro-Oeste	-15.103	-15.734	-8.163	1.632	7.874

Fonte: MME/SPG e PETROBRAS, ago/05

No que tange propriamente à demanda termelétrica, a Sra. Valéria Pires Amoroso Lima, Gerente de Desenvolvimento de Negócios da BG Comércio e Importação LTDA e Coordenadora da Comissão de Comercializadores de Gás Natural do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), indagou se as quantidades apresentadas referem-se às térmicas contratadas ou somente às térmicas em operação.

Em resposta, o Sr. Mário Jorge da Silva, Diretor do Departamento de Gás Natural da Secretaria de Petróleo, Gás Natural e Combustíveis Renováveis do MME, asseverou que tal número concerne à totalidade das usinas termelétricas em operação comercial

no País, independentemente dos contratos firmados serem de natureza firme ou interruptível.

Feito este aparte, o Sr. José Cesário Cecchi explicitou que, conforme o Plano de Negócios da supracitada estatal petrolífera para os anos de 2006-2010, figura como projeto da companhia, dentre outros, a ampliação da capacidade de transporte do Gasoduto Bolívia-Brasil em 4 milhões m³/dia.

Diante do contexto apresentado, o representante da SCM/ANP advertiu para a necessidade da retomada da discussão em torno da expansão da capacidade de transporte de gás natural, com vistas ao suprimento do mercado brasileiro.

Alertou-se, também, para o fato de que tal expansão deverá seguir os trâmites constantes da Resolução ANP nº 27/2005¹, que revogou a Portaria ANP nº 98/2001 e determinou as regras para a realização de Concurso Público de Alocação de Capacidade (CPAC), procedimento público de oferta e alocação de capacidade de transporte para o serviço de transporte firme (STF).

Observou-se, ainda, que, para levar a efeito tal procedimento, os transportadores deverão elaborar, e enviar à ANP no prazo de 60 dias antes de sua aplicação, os modelos de contrato padronizados para cada modalidade de serviço, explicitando, dentre outros itens, os Termos e Condições Gerais (TCG) da prestação do serviço.

Ademais, as referidas empresas transportadoras deverão, nos termos da Resolução ANP nº 27/2005, submeter à aprovação da ANP, no prazo de 30 dias anteriores à divulgação, o regulamento do CPAC, que detalhará os mecanismos de oferta e alocação de capacidade para o STF.

Além disso, elencaram-se as atividades componentes deste procedimento, a saber: (i) exposição sobre a expansão por parte dos transportadores; (ii) encaminhamento de sugestões; (iii) análise e incorporação de sugestões; (iv) chamado para a participação de Interessados; (v) estabelecimento de data limite para Manifestações de Interesse; (vi) elaboração do projeto de expansão e oferta de capacidade; (vii) determinação de data limite para Propostas Irrevogáveis; (viii) qualificação das Propostas Irrevogáveis; (ix) notificação do resultado aos participantes; e (x) divulgação pública do resultado.

¹ A Resolução ANP nº 27/2005 regulamenta o acesso às instalações de transporte dutoviário de gás natural.

O Sr. José Cesário Cecchi sublinhou que, no curto prazo, o aumento da oferta de gás natural no Brasil somente será possível por meio da importação, fazendo-se de suma importância, portanto, a expansão do GASBOL.

Tendo em vista o exposto, o representante da SCM/ANP declarou que na reunião entre ANP, SIRESE, TBG e GTB, citada de antemão, detectaram-se como indispensáveis as seguintes ações:

- (i) Compatibilização dos procedimentos, no Brasil e na Bolívia, a serem adotados no processo de expansão de capacidade de transporte do Gasoduto Bolívia-Brasil;
- (ii) Estabelecimento de um cronograma comum a ser seguido por ANP e SIRESE neste processo; e
- (iii) Conclusão dos Contratos de Transporte e dos Termos e Condições Gerais da prestação do serviço no Brasil.

Relatou-se, também, que, naquela ocasião, a GTB declarou que, até o final do mês de outubro de 2005, os modelos de contratos de transporte bolivianos seriam finalizados, havendo, a partir de então, um processo de interação junto aos carregadores que contribuíram para a elaboração destes documentos.

No que toca à aludida questão, a Sra. Valéria Pires Amoroso Lima enfatizou que, até o presente momento, a Bolívia não apresentou, oficialmente, nenhuma versão final do TCG, sendo necessário, de acordo com as regras daquele país, a realização de uma Audiência Pública com este fim.

Feita esta ressalva, o Sr. José Cesário Cecchi apresentou o seguinte cronograma, estipulado pela GTB, para a expansão a ser implementada em 2008 na Bolívia:

- (i) 31 de outubro de 2005 ⇒ Aprovação do TCG;
- (ii) 28 de fevereiro de 2006 ⇒ Assinatura dos *Gas Transportation Agreements* (GTAs);
- (iii) 31 de dezembro de 2006 ⇒ Contratação de Financiamento;
- (iv) 31 de dezembro de 2007 ⇒ Término da Construção; e
- (v) 01 de janeiro de 2008 ⇒ Início da Operação.

A Sra. Valéria Pires Amoroso Lima perguntou, então, de quanto seria a expansão de capacidade a ser efetuada pela GTB.

O representante da SCM/ANP, por seu turno, respondeu que a transportadora mostrou-se disposta a efetuar uma expansão de cerca de 12 / 15 milhões m³/dia, frisando, contudo, que, de acordo com o Sr. Edward E. Miller, presidente da GTB, dependendo do candidato ganhador da eleição presidencial boliviana, poderão ser comprometidos os investimentos na atividade exploratória daquele país, afetando-se, assim, a realização da oferta pública de capacidade em tela.

Além disso, registrou-se que, na reunião de 15 de setembro de 2005, foram apontadas como principais ações a serem empreendidas:

- (i) Aproximação entre ANP e SIRESE, com o propósito de uniformização das regras aplicáveis à expansão da capacidade de transporte do GASBOL;
- (ii) Conclusão dos Contratos de Transporte e do TCG no Brasil;
- (iii) Solicitação formal aos transportadores, por parte da ANP, para que os mesmos iniciem tal procedimento de oferta pública de capacidade de transporte em novembro de 2005; e
- (iv) Solicitação formal à GTB, por parte da SIRESE, com a mesma finalidade descrita no item anterior.

Posto isto, o Sr. José Cesário Cecchi assinalou que foram convidados a comparecer à reunião de 26 de outubro de 2005 os agentes que participaram do processo de elaboração dos Contratos e TCG da prestação do serviço de transporte de gás natural, iniciado em 2001 e interrompido em 2003.

Em remate, comentou-se que o escopo do evento era a atualização do debate em torno do tema – incluindo-se a discussão sobre a conclusão do processo de elaboração dos referidos documentos –, bem como a revisão do Manual do Concurso Aberto, de modo a se levar adiante o projeto de expansão de capacidade de transporte de gás, mantendo-se a ANP como observadora neste processo.

Finalizada esta exposição, passou-se a palavra à Sra. Marina Vilas Boas, Executiva de Contratos da Companhia de Gás de São Paulo (COMGÁS), que, à época das

negociações em torno da elaboração dos contratos de transporte e do TCG, era funcionária da ANP, acompanhando tal processo como ouvinte.

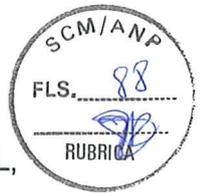
Assim sendo, a representante da COMGÁS procedeu a uma sucinta apresentação, no sentido de recuperar as discussões acerca da matéria em pauta.

A princípio, foi trazido a lume o histórico abaixo:

- (i) Junho de 2001 ⇒ Publicação da Portaria ANP nº 98/2001 (regulamentação Concurso Aberto);
- (ii) Junho de 2001 a Abril de 2002 ⇒ Primeira rodada de negociações entre transportador e carregadores interessados para a definição do TCG;
- (iii) Abril de 2002 ⇒ Identificação de pontos de conflito entre os contratos existentes, firmados entre transportadora e carregador original, e o contrato em elaboração para os novos carregadores;
- (iv) Junho de 2002 ⇒ Parecer da Procuradoria-Geral da ANP, apontando para a necessidade de adequação dos instrumentos contratuais existentes, a fim de se permitir o acesso não discriminatório aos gasodutos de transporte;
- (v) Setembro de 2002 ⇒ Conforme solicitado, envio ao MME, pela ANP, de proposta de adequação dos contratos originais; e
- (vi) Dezembro de 2002 a março de 2003 ⇒ Segunda rodada de negociações: ratificação da existência de pontos conflitantes entre os contratos existentes e o novo contrato em discussão, bem como identificação de novos pontos de discórdia.

Segundo a Sra. Marina Vilas Boas, a partir de março de 2003, paralisou-se tal processo e buscou-se identificar os passos subseqüentes para a realização do Concurso Aberto, sendo fundamental, para tanto, (i) a definição quanto aos rumos do Programa Prioritário de Termelétricidade (PPT); (ii) o implemento da regulamentação referente ao livre acesso às instalações dutoviárias de gás natural; e (iii) a solução dos pontos de conflito entre os contratos existentes e os novos contratos de transporte.

Quanto a esta última questão, listaram-se como principais prerrogativas dispensadas ao carregador original:



- (i) Prioridades de Programação, nos trechos boliviano e brasileiro do GASBOL, em caso de restrição de capacidade de transporte, de acordo com a seguinte ordem: (a) quantidades requisitadas TCQ; (b) quantidades requisitadas TCO; (c) quantidades requisitadas TCX; (d) quantidades requisitadas TCQ Flex; (e) quantidades requisitadas por terceiros (sempre que seus contratos não violem os direitos do carregador original no que tange à capacidade adicional até os 30,08 milhões m³/dia);
- (ii) Capacidade Adicional "*Right of First Refusal*": A capacidade adicional poderá ser oferecida a terceiros carregadores usuários do GASBOL. Todavia, o carregador original contará com o "direito de primeira recusa" – prioridade de recusar o uso desta capacidade –, ou o direito de ficar com a mesma, caso sua oferta iguale-se à melhor oferta dos demais carregadores;
- (iii) Contratação de Capacidade "Fechada": A contratação de capacidade de transporte no GASBOL, por meio dos contratos firmados entre a transportadora e o carregador original, é realizada para o duto inteiro, sem que se reflitam os trechos nos quais realmente o gás foi movimentado. Desta maneira, impede-se o conhecimento da capacidade de transporte disponível no gasoduto e dispensa-se flexibilidade tal ao carregador original, que não pode ser estendida aos demais carregadores, implicando acesso discriminatório ao sistema de transporte; e
- (iv) Programação e Desequilíbrio: As estimativas de quantidades programadas pelo carregador original não são obrigatórias em relação à alocação diária de quantidades pelos distintos pontos de entrega. A forma como a capacidade contratada é alocada pode variar de um dia para o outro, conforme as suas necessidades. Embora tenha sido estipulada a aplicação de penalidades sobre a variação de programação, com uma faixa de tolerância de 10%, a mesma incide somente sobre a variação acumulada atinente ao somatório dos pontos de entrega.

Sinteticamente, a Sra. Marina Vilas Boas constatou que os contratos de transporte originais, relacionados ao Gasoduto Bolívia-Brasil, não foram desenhados para um contexto de utilização do duto por diversos carregadores, abarcando cláusulas conflitantes com aqueles instrumentos contratuais em elaboração para a contratação de capacidade por novos carregadores. Destarte, concluiu-se que novos contratos

iguais aos contratos originais não são viáveis, seguros, nem eficientes operacionalmente.

À luz daquela exposição, a Sra. Valéria Pires Amoroso Lima destacou que o citado processo de negociação deu-se apenas entre a TBG e os carregadores, para o caso do GASBOL, não tendo sido discutidos modelos de contratos de transporte e TCG para a malha nacional, junto à PETROBRAS Transporte S.A. (TRANSPETRO).

Por sua vez, o Sr. Antônio Sérgio de Cajueiro Costa, Gerente de Recebimento, Transporte e Tratamento da Gerência de Logística da Diretoria de Gás e Energia da PETROBRAS, retificou que, no âmbito das malhas Sudeste e Nordeste do Brasil, há contratos de transporte firmados entre o Consórcio Malhas Sudeste Nordeste, na qualidade de transportador, e a PETROBRAS, na condição de carregadora. Adicionalmente, comentou-se que tais documentos foram, inclusive, remetidos à ANP.

Logo após, o Sr. Celso R. A. Pinho, Gerente Comercial da TBG, realizou uma exposição, mediante a qual, inicialmente, mencionou que o equilíbrio entre a oferta e demanda de gás natural é uma preocupação tanto da ANP quanto da referida transportadora.

Segundo ele, a partir da revisitação do processo de Concurso Aberto de 2001, a TBG buscou apresentar a sua percepção sobre o CPAC, por meio do seguinte fluxo:

- (i) **Chamado para recebimento das Manifestações de Interesse**, através do qual será encetado o processo. A proposta preliminar da TBG é que nesta fase seja estabelecido um volume mínimo de 500 mil m³/dia para participação no mesmo, ao valor de R\$ 200.000,00;
- (ii) Quinze dias após, **recebimento das Manifestações de Interesse**;
- (iii) Trinta dias após, **elaboração do projeto**, com o detalhamento das condições financeiras;
- (iv) Quinze dias após, **oferta de capacidade**, sendo, nesta etapa, publicado o Edital, o qual abarcará o projeto, tarifas, critérios de alocação, modelo dos contratos de transporte e TCG, prazo para a apresentação das Propostas Irrevogáveis e demais condições como, por exemplo, as garantias;
- (v) Trinta / Quarenta e cinco dias após, **recebimento e abertura das Propostas Irrevogáveis**;



- (vi) Cinco dias após, **qualificação das Propostas Irrevogáveis** e sua divulgação;
- (vii) **Avaliação da viabilidade do projeto**, considerando, nesta etapa, que, caso o somatório das Propostas Irrevogáveis seja inferior ao Projeto, proceder-se-á ao recálculo e consultar-se-á os interessados;
- (viii) Caso o projeto seja viável, 6 dias após, **notificação do resultado aos interessados**;
- (ix) Cinco dias após, **divulgação pública do resultado**;
- (x) Quinze dias após, assinatura dos contratos, os quais conterão condições suspensivas e resolutivas para os casos de Licenças, obtenção de financiamentos e contratação de EPC, bem como salvaguardas em relação a eventuais aumentos de custos do projeto e garantias de pagamento.

Ulteriormente, o Sr. Celso R. A. Pinho apresentou os itens pendentes, neste processo, e os prazos estimados para a sua conclusão:

- (i) Elaboração do novo Manual do CPAC e Declaração das Manifestações de Interesse ⇒ Até 01 de novembro de 2005;
- (ii) Modelagem Econômica e Tarifação:
 - Definição do Retorno sobre o Patrimônio – ROE (Sócios TBG) ⇒ Até 10 de novembro de 2005;
 - Dados de Financiamento (TBG) ⇒ Até 01 de dezembro de 2005; e
 - Valor do Custo Médio de Capital (ANP) ⇒ Até 01 de dezembro de 2005; e
- (iii) Elaboração do Edital de Propostas Irrevogáveis, englobando-se a revisão dos contratos de transporte e TCG, contrato de pré-pagamento, declaração das Propostas Irrevogáveis e garantias ⇒ Até 30 de novembro de 2005.

Encerrada esta apresentação, o Sr. José Cesário Cecchi manifestou ser fundamental que a iniciativa da ANP, no processo ora contemplado, conte com o respaldo do MME. Seguidamente, passou-se a palavra ao Sr. Mário Jorge da Silva, o qual declarou que o referido processo de expansão da capacidade de transporte não pode aguardar a promulgação da Lei do Gás, sendo as Resoluções atinentes ao artigo 58 da Lei nº 9.478/97 – editadas pela ANP em 14 de outubro de 2005 – suficientes para a concretização deste projeto.

Acrescentou-se, ainda, que é mister a busca célere de soluções de consenso para as pendências que obstam o andamento do processo.

A partir desta fala, a Sra. Valéria Pires Amoroso Lima alertou para a necessidade de coordenação entre Brasil e Bolívia, no âmbito do processo de expansão da capacidade de transporte do GASBOL, uma vez que o mesmo atravessa os dois países. Em seu entendimento, esta coordenação faz-se indispensável, sob pena do projeto em voga não se concretizar.

Ante tal inquietação, o Sr. Mário Jorge da Silva reconheceu que, de fato, falta atualmente uma interlocução mais efetiva junto à Bolívia, até pelo caráter provisório do atual governo, mencionando, também, que qualquer medida referente à matéria apreciada deverá ser tomada posteriormente aos acontecimentos naquele país. Por derradeiro, afirmou-se que há o cuidado do governo brasileiro em não transmitir idéia de interferência nas decisões soberanas do país.

Neste debate, o Sr. Charles Fernandes, Gerente de Gás Natural da Total Gás Eletricidade do Brasil LTDA, argumentou que a finalização do TCG boliviano até o dia 31 de outubro de 2005 amarrará o TCG brasileiro, o que, em seu ponto de vista, é problemático.

Com relação a este aspecto, o Sr. José Cesário Cecchi destacou que está prevista uma reunião entre a ANP e a SH/SIRESE, para que se tome conhecimento do texto do TCG boliviano.

Subseqüentemente, a Sra. Gisele Neves, Coordenadora de Comercialização de Gás da Repsol YPF e integrante da Comissão de Comercializadores de Gás Natural do IBP, indagou se a TBG e a GTB estão discutindo um Acordo Operacional de Balanceamento (*Operational Balancing Agreement – OBA*)².

O Sr. Celso R. A. Pinho respondeu que esta questão não vem sendo discutida conjuntamente pelas transportadoras, ao passo que o Sr. Charles Fernandes alegou que tal discussão não é central no momento.

Por seu turno, o Sr. Maurício Santos Silva, Gerente de Transporte de Gás Natural da TBG, declarou que o OBA não é um ponto crítico, visando tão-somente a facilitar o tratamento entre transportadores.



Tendo em vista o exposto, a Sra. Gisele Neves sustentou que, no “momento zero”, o OBA não será, de fato, a questão prioritária. No entanto, em uma etapa posterior, possuirá grande relevância, sobretudo, em função das penalidades decorrentes de desequilíbrios no sistema de transporte.

Em relação a este aspecto, o Sr. Maurício Santos Silva observou, por fim, que o OBA é um *swing* de capacidades de gás entre TBG e GTB.

No que diz respeito às prioridades dispensadas à PETROBRAS, na qualidade de carregador original do GASBOL, o Sr. Antônio Sérgio de Cajueiro Costa frisou que as mesmas foram conquistadas de forma legítima, dado que a companhia assumiu, sozinha, os riscos inerentes ao projeto.

O representante da estatal petrolífera destacou que ditos riscos são de natureza comercial e não regulatória, e que a empresa não abrirá mão destas prioridades, sobre as quais, ao seu ver, possui direito lícito, defendendo-as, se preciso for, em todas as instâncias possíveis.

Quanto à flexibilidade conferida à PETROBRAS nas programações de recebimento e entrega de gás natural, dispôs-se que esta não é total, em virtude das restrições de capacidade e que, no caso da British Gas, também há flexibilidade, posto que sua contratação dá-se por zona e não por ponto de entrega.

Ademais, em sua percepção, a alteração, no tocante a este aspecto, dos contratos de transporte originais atrelados ao Gasoduto Bolívia-Brasil implicará, inevitavelmente, a modificação dos contratos de suprimento celebrados entre a PETROBRAS e as distribuidoras, já que tal flexibilidade foi a estas últimas repassada, por meio de tais instrumentos jurídicos.

Face ao relatado, o Sr. José Cesário Cecchi asseverou que não há a predisposição de se alterarem os contratos originais, mas sim de buscar-se a convivência harmônica entre estes e os novos contratos de transporte a serem assinados quando da expansão da capacidade do Gasoduto Bolívia-Brasil.

² O propósito do OBA é determinar as condições de alocação das quantidades de gás entregues e/ou retiradas, no sentido de propiciar operações mais eficientes e confiáveis no Ponto de Interconexão de gasodutos operados por diferentes transportadores.

Posto isto, a Sra. Valéria Pires Amoroso Lima indagou aos representantes da TBG se, no cronograma referente ao CPAC, é contemplada a discussão, entre a transportadora e os carregadores, acerca dos contratos de transporte e do TCG.

Em resposta, o Sr. Celso R. A. Pinho disse que tal discussão não integra o processo de CPAC, devendo, contudo, o Edital do Projeto explicitar o contrato de transporte e o TCG, previamente negociados com a ANP e, quiçá, com os carregadores.

No tocante à malha de transporte, por meio da qual movimenta-se gás de origem nacional, o Sr. Carlos Alberto M. de Souza, Gerente-Geral de Marketing e Comercialização da TRANSPETRO e Coordenador da Comissão de Transportadores Dutoviários do IBP, ressaltou que a aludida transportadora dispõe de modelos que podem ser utilizados para a otimização do processo de expansão de dita malha. Salientou-se, ainda, que a empresa está aberta para discussões com potenciais carregadores.

O Sr. André José Lepsch, Gerente de Comercialização da Gerência-Geral de Marketing e Comercialização da TRASPETRO, observou que é importante que os agentes, que possuem interesse em adquirir capacidade, apresentem suas Manifestações de Interesse com antecedência, a fim de que a transportadora possa “rodar modelos” e identificar possíveis duplicidades de mercados.

O Sr. Roberto Silveira, Secretário Executivo da Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (ABEGÁS), exprimiu sua satisfação com a celeridade que se pretende imprimir ao processo, uma vez que as distribuidoras não devem, por falta de gás, frear seus investimentos e, conseqüentemente, o desenvolvimento de um setor que vem tendo um extraordinário desempenho.

Comentou também que, do ponto de vista das distribuidoras, é muito importante que se tenha flexibilidade no suprimento aos *city-gates* situados em uma mesma localidade de uma área de concessão, a fim de que as distribuidoras não sejam submetidas a riscos desnecessários.

Em seguida, o Sr. José Cesário Cecchi propôs, como iniciativas paralelas, a execução das ações abaixo elencadas:

- (i) Agendamento de uma reunião entre a ANP e as transportadoras, com a presença de representantes do MME, no sentido de se discutir o Manual do Concurso Público de Alocação de Capacidade; e

- (ii) Formação de um grupo de trabalho, composto por transportadoras e carregadores, com o objetivo de se elaborarem as versões finais dos contratos de transporte e do TCG, com a liderança do IBP que, como organização representativa da indústria gasífera nacional, poderia nomear interlocutores para tratarem do tema e participarem das reuniões.

Outrossim, o representante da SCM/ANP informou que é intenção da Agência proceder ao chamamento para a oferta pública de capacidade de transporte até a primeira quinzena de novembro de 2005, enquanto o Sr. Celso R. A. Pinho enunciou que as negociações em torno do TCG deverão encetar-se entre os dias 10 e 15 de novembro de 2005.

À guisa destas informações, a Sra. Valéria Pires Amoroso Lima explicitou sua preocupação com o fato das Manifestações de Interesse ocorrerem antes das eleições presidenciais da Bolívia.

Ao término da reunião, o Sr. Mário Jorge da Silva ressaltou que devem ser tomados alguns cuidados na condução da política do setor de gás natural, dentre eles o respeito aos contratos previamente celebrados.

Por fim, o representante do MME exteriorizou sua preocupação com o caráter discriminatório da possível restrição à entrada de carregadores no CPAC, em razão do elevado volume mínimo sugerido pela TBG para a participação dos mesmos no processo.

Observação: Esta Ata foi elaborada no âmbito da SCM/ANP.