



FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES

CONSULTA PÚBLICA Nº 8/2019 - de 06/03/2019 a 04/04/2019

NOME: Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto – ATGÁS

| <input type="checkbox"/> agente econômico <input type="checkbox"/> consumidor ou usuário | | | (X) representante órgão de classe ou associação <input type="checkbox"/> representante de instituição governamental <input type="checkbox"/> representante de órgãos de defesa do consumidor |
|---|-----------------------|---|--|
| Edital de Chamada Pública para a contratação de Capacidade de Transporte de Gás Natural referente ao Gasoduto Bolívia-Brasil (Rede de Transporte da Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A.) | | | |
| ARTIGO DA MINUTA | PROPOSTA DE ALTERAÇÃO | JUSTIFICATIVA | |
| Comentário ao Edital (cl. 5.2, 5.74. e 5.7.5) | | <p>Tendo em vista que a chamada pública trata da oferta de capacidade de transporte sujeita a arcabouço regulatório híbrido nos termos da legislação em vigor (recontratação de gasoduto enquadrado como “instalação de transporte existente”) e, ao mesmo tempo, inaugura novo modelo de contratação em meio a discussões de um novo desenho de mercado ainda não refletido no arcabouço legal e regulatório, gostaríamos de solicitar esclarecimentos, em linhas gerais, acerca do processo de definição das regras aplicáveis.</p> <p>Em particular, destacamos a necessidade de esclarecimentos adicionais quanto ao risco de demanda alocado à transportadora (inclusive com relação a investimentos ainda não amortizados), tendo em vista:</p> <p>(i) a modelagem da chamada pública na forma de contratos de curto prazo, com parcela da receita (10%) a ser ofertada em leilão futuro para contratação de curto prazo;</p> <p>(ii) a relação entre a receita máxima permitida, as definições das tarifas (inclusive sinal locacional) e mecanismos que poderão</p> | |

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>conferir previsibilidade ao transportador (e seus <i>stakeholders</i>) quanto à obtenção de tal receita;</p> <p>(iii) a existência de investimentos ainda não amortizados e o limitado grau de liberdade para o transportador determinar mecanismos que incentivem contratações em volume suficiente para recuperação de tais investimentos (tarifa/preço para o serviço de transporte);</p> <p>(iv) o atual estágio de maturidade do mercado de gás no país, inclusive no que diz respeito às suas instalações e número de agentes e a ausência de instalações que possam conferir flexibilidade e dinamismo à operação da infraestrutura de transporte, mais particularmente no caso de contratação das capacidades de entrada e saída de forma independente (pelo mesmo carregador ou não).</p> |
| <p>Comentário ao Edital (cl. 6.1.4 e 6.1.5)</p> | | <p>O cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital (CMPC) deve refletir os riscos, incluindo de regulatório, aos quais a transportadora está exposta. A incorporação do risco país busca ajustar o retorno local em comparação com a base (EUA), embora seja possível entender que as diferenças regulatórias e a imaturidade do mercado local possam trazer risco complementar.</p> <p>Adicionalmente, há uma variável importante a ser considerada no modelo, que diverge da abordagem original: a inexistência de uma receita regulatória assegurada ou de contratos de longo prazo confere alto grau de exposição a mercado e baixa previsibilidade da receita. Dessa forma, a remuneração de parcela relevante de investimentos ainda não amortizados poderá ser materialmente comprometida caso não haja recontração após finalização dos novos contratos.</p> <p>Diante disso, pode-se considerar algumas alternativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Revisão do cálculo do CMPC, visando a incluir o risco adicional |

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>regulatório;</p> <p>- Utilização de prazo de avaliação do fluxo de caixa alinhado com o prazo contratual.</p> |
| <p>Desequilíbrios, Segurança Operacional e Excedentes</p> | | <p>A pretendida transição para um mercado de múltiplos agentes e contratação de capacidades de entrada e saída de forma independente (pelo mesmo carregador ou não) requer um arcabouço regulatório e contratual robusto que dê incentivos aos agentes e confira instrumentos que deem segurança e confiabilidade ao transportador.</p> <p>Tal situação se torna ainda mais desafiadora no cenário atual de ausência de instalações que confirmam flexibilidade e dinamismo à operação da infraestrutura de transporte (por exemplo, estocagem), de modo que se torna ainda mais relevante o desenho de arranjos contratuais que tragam segurança para a operação dos gasodutos de transporte.</p> <p>Nesse sentido, os mecanismos para utilização de serviço de transporte em capacidade excedente à programada devem refletir incentivos contratuais a fim de evitar comportamentos indesejáveis que possam criar riscos à operação dos gasodutos de transporte (arbitragem, subcontratação, entre outros).</p> <p>Tal questão se torna especialmente relevante para fins do cálculo adicional por Excedente Autorizado, tendo em vista a característica predominante de produção de gás associado no país e a possibilidade de arbitragem com o custo de oportunidade do gás comparado ao de produção de petróleo e gás, que poderia trazer riscos de segurança e integridade ao sistema de transporte.</p> <p>Assim, o contrato de transporte deve ser norteado de modo que a utilização de excedentes pelos carregadores deve ser exceção (e não regra) e, para tanto, contemplar desincentivos para tal prática.</p> <p>Utilizando <i>benchmarks</i> internacionais como referência (por exemplo, contratos de transporte da Teréga (TIGF / França), propomos:</p> |

| | | |
|-----------------------------------|--|--|
| | | <p>(i) um fator de 3x para o Encargo de Serviço Excedente Autorizado (ao invés de 2x originais); e</p> <p>(ii) um fator de 6x, para a Quantidade de Gás superior à Capacidade Contratada de Transporte, para o Encargo de Serviço Excedente Não Autorizado (ao invés de 5x).</p> |
| Previsibilidade de Receita | | <p>Conforme mencionado acima, a chamada pública trata da oferta de capacidade de transporte no novo modelo de contratação, em meio a discussões para um novo desenho de mercado que ainda não está refletido no arcabouço legal e regulatório.</p> <p>O risco de demanda do transportador e as incertezas legais e regulatórias no que diz respeito à sua capacidade de recuperar investimentos ainda não amortizados por meio de tarifa devem ser consideradas no processo de análise dos documentos da chamada pública.</p> <p><i>Benchmarks</i> internacionais demonstram que a transição, mesmo em mercados maduros com infraestruturas amortizadas e risco de demanda significativamente inferior, ocorreu com regras temporárias que deram proteção aos transportadores com relação à recuperação da sua receita (receita regulatória assegurada).</p> |

Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: sim@anp.gov.br, fax (21) 2112-8618.