



# FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES CONSULTA PÚBLICA Nº 8/2019 - de 06/03/2019 a 04/04/2019

NOME: Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis - IBP

<input type="checkbox"/> agente econômico <input type="checkbox"/> consumidor ou usuário			<input checked="" 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		
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	
<b>2.4 Transição ao Regime de Entrada e Saída</b>  2.4.1 A contratação no regime postal, aplicado aos contratos TCQ Brasil, TCX Brasil e TCO Brasil, descritos no item 2.5 a seguir, permite ao carregador a injeção ou retirada do gás em qualquer ponto de entrada ou saída, limitada à capacidade diária contratada de transporte e às condições operacionais diárias.		<b>Comentário</b>		Os produtores entendem que nesta seção deveria ter ficado explícito que a presente Chamada Pública representa o ponto de partida para a Constituição de um <b>Hub Único Brasil</b>  Adicionalmente, recomendamos que seja incluída uma a menção explícita no edital relacionada ao compromisso do carregador e do transportador de migração para o caso de fusão de hubs.	
2.4.4 Ao mesmo tempo em que o regime de E/S cria novas oportunidades, surgem também novas funções que deverão ser assumidas pelo transportador como a de operador do Sistema de Transporte. A independência da contratação de entrada e saída e um maior número esperado de agentes atuando como carregadores exigem uma gestão logística mais atuante por parte do transportador. Esta realidade se traduz, por		<b>Comentário</b>		O IBP salienta que esse Novo Ambiente Operacional traz uma maior complexidade ao sistema, com o aumento das atribuições e responsabilidades, tanto para o transportador como para o carregador.  Adicionalmente, além da celebração dos contratos de transporte, haverá outros instrumentos legais acessórios que precisarão ser também acordados até o final deste ano (inclusive, fazem parte das condições precedentes para a	

exemplo, na necessidade de introdução de mecanismos de balanceamento da rede de transporte e ajustes nas regras de desequilíbrio contratual hoje em vigor.		<p>entrada em eficácia dos contratos de serviço de transporte).</p> <p>Entre os instrumentos regulatórios que precisam ser elaborados, e discutidos com o conjunto de <i>stakeholders</i> envolvidos, destaca-se o CÓDIGO DE REDES. Outros pontos que merecem destaque são: (1) a transparência na coordenação da rede da TBG, e sua conexão com as demais redes em funcionamento no Brasil, com diferentes tipos de contratos e agentes, de forma a otimizar essa gestão e reduzir os riscos aos carregadores; e (2) o tratamento dos potenciais casos de expansão de capacidade e impactos na tarifa.</p> <p>Dessa forma, há um grande desafio pela frente para que no início de 2019 o sistema esteja operando com a confiabilidade necessária de forma a não colocar em risco a movimentação de gás natural.</p>
<b>6. TARIFAS</b> <b>6.1 Estrutura e Metodologia Tarifária</b> 6.1.1 O cálculo das Tarifas de Referência tem como base a parcela da Receita Máxima Permitida (“RMP”) do Transportador para a contratação de capacidade de longo prazo (um ano ou mais de duração).	<b>Comentário e Sugestão de Reanálise pela ANP</b>	<p>A análise sobre a Nota Técnica ANP 007/2018 indica a presença de argumentos técnicos suficientes para questionar as premissas adotadas pela ANP, acarretando potencial de redução tanto na taxa de retorno apresentada quanto na valoração da BRA. A revisão de tais premissas vai ao encontro do pleito do mercado de modicidade tarifária e expectativa de redução do custo médio de transporte de gás natural no Brasil, o que aumenta, por conseguinte, a competitividade do produto.</p>
<b>6.1.4.</b>	<p>Alteração da Estrutura de Capital da TBG de 72% de Capital Próprio + 28% de Capital de Terceiros (que era a média histórica de estrutura de capital dos últimos 10 anos até 2017) para a estrutura de capital ótima da Companhia, admitindo o custo de novas captações e o atual custo de capital próprio</p>	<p>O Custo de Capital Próprio é superior ao Custo de Capital de Terceiros. Desta forma, a estrutura de capital da TBG não é considerada eficiente, sendo que não é plausível que esta ineficiência seja repassada à tarifa paga pelo consumidor. A título de exemplo, a partir das Demonstrações Contábeis da TBG, pode-se inferir uma alavancagem original de 80/20. Outro exemplo é a estrutura de capital da Comgás (distribuidora de gás natural em SP): 55,47% de Capital Próprio + 44,53% de Capital de Terceiros.</p>
<b>6.1.4.</b>	<p>Alteração da janela de tempo para avaliação da Taxa Livre de Risco para intervalo de 5 anos, em vez de 20 anos.</p>	<p>Alteração da realidade econômica do mundo. Adicionalmente, o intervalo de 5 anos é coerente com o período contratual proposto pela ANP.</p>

<b>6.1.4.</b>	Alteração da janela de tempo para avaliação do Risco Brasil para intervalo de 5 anos, em vez de 20 anos.	Alteração da realidade econômica do Brasil, que é decorrente de um incremento das reservas cambiais brasileiras. Adicionalmente, o intervalo de 5 anos é coerente com o período contratual proposto pela ANP.
<b>6.1.4.</b>	Alteração do Beta do Ativo Desalavancado considerando novas alíquotas tributárias aprovadas em alguns países.	Atualização dos parâmetros para a data mais recente anterior a publicação da Consulta, de acordo com NT ANP nº 007/2018. Adicionalmente, uso da premissa de alíquota tributária de 21% para a desalavancagem das empresas americanas contidas no Peer Group, em vez da alíquota de 39,5%, em linha com a reforma tributária sancionada em dezembro de 2017. Na mesma linha, atualização das alíquotas tributárias de Canadá e Argentina, para 25% e 30%, respectivamente.
<b>6.1.4.</b>	Redução do Custo do Capital de Terceiros	A metodologia proposta pela TBG e aprovada pela ANP para o CCT consiste na taxa de financiamento do BNDES considerando a modalidade de operação indireta. Primeiramente, esta abordagem não é coerente com a metodologia aplicada em outras instituições do Brasil (CAPM da Dívida), como por exemplo a Comgás e a ANEEL. Além disso, dado o porte da TBG, a transportadora poderia realizar financiamentos utilizando a modalidade de operação direta. Desta forma, propõe-se que seja adotada a mesma metodologia que outras empresas brasileiras, o CAPM da Dívida, que consiste na soma da taxa livre de risco, prêmio de risco país e <i>spread adicional</i> . Para a taxa livre de risco e taxa risco Brasil propõe-se os valores dos últimos 5 anos, conforme comentado acima. Para o spread adicional, propõe-se a adoção do mesmo valor que aquele assumido pela Comgás (3,51%).
<b>6.1.4.</b>	Alteração da Taxa de Retorno, considerando os comentários acima.	Consiste na seguinte alteração dos parâmetros: 1) Taxa Livre de Risco (últimos 5 anos) 2) Risco Brasil (últimos 5 anos) 3) Beta do Ativo Desalavancado e Beta do Acionista Alavancado (ajuste das alíquotas) 4) Prêmio de Risco de Mercado (5%) 5) Custo de Capital de Terceiros

<p><b>6.1.5</b></p>	<p>Revisão da BRA, na medida em que o valor contábil do imobilizado líquido não representa o valor residual econômico do ativo.</p>	<p>Revisão da BRA, na medida em que o valor contábil do imobilizado líquido não representa o valor residual econômico do ativo.</p> <p>Recomenda-se a essa Agência a necessidade de se conhecer o modelo econômico-financeiro original estabelecido para o Contrato de Transporte TCQ Brasil, haja vista a importância de se avaliar se as premissas consideradas naquela modelagem original consideraram a remuneração integral dos acionistas da TBG dentro do horizonte contratual de 20 anos.</p>
<p><b>6.1.5</b></p>	<p>Revisão do Custeio O&amp;M e G&amp;A de R\$ 258.353.712 para R\$ 93.298.052</p> <p>Revisão dos montantes de reinvestimento</p>	<p>Propõe-se que os custos operacionais sejam regulados através da aplicação da metodologia OLS (Ordinary Least Square). Para aplicá-la, foi considerado que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Os custos operacionais de referência podem ser estimados pela forma linearizada da equação de Cobb-Douglas, onde os produtos da equação são os kms de rede, nº de estações de compressão, nº de city-gates e capacidade dos dutos. Para evitar o problema de multicolinearidade entre as variáveis, optou-se por utilizar a aplicação da metodologia da ACP (Análise das Componentes Principais).</li> <li>• Foram utilizados como dados de referência os custos da TAG e da NTS.</li> </ul> <p>Com estas premissas, estimou-se que um custo O&amp;M razoável seria de R\$ 60.389.772. Considerando a manutenção dos custos de G&amp;A propostos pela TBG (R\$ 32.908.280), temos o total de R\$ 93.298.052.</p> <p>É importante salientar que, a partir das DFs da TBG, identifica-se que a média do período de 2013 a 2017, atualizado a base 2019 pelo IGP-M, no caso do O&amp;M e pelo IPCA, no caso do G&amp;A, é de, aproximadamente, R\$ 173 milhões, já considerando o rateio proporcional do TCQ (18,08 / 30,08) para a capacidade ora ofertada. Frisa-se que o valor do CPAC não foi expurgado, sendo este o valor teto de referência. Além disso, a média dos reinvestimentos do período de 2013 a 2017, atualizado a base 2019 pelo IGP-M, também foi inferior ao valor considerado no Edital, já considerando o citado rateio. A</p>

		média foi de R\$ 42 milhões e o valor proposto é de R\$ 89 milhões.
6.2.2 As tarifas de transporte foram determinadas por Ponto de Entrada e Zona de Saída, seguindo um modelo híbrido de cálculo tarifário composto por uma parcela de tarifa postal e outra parcela de tarifação pela metodologia Distância Ponderada pela Capacidade ( <i>Capacity Weighted Distance</i> – “CWD”), visando a uma transição gradual do modelo de tarifação Postal praticado no Brasil atualmente para o modelo de tarifação de entrada e saída.	<b>Comentário e Sugestão de alteração da Metodologia Proposta</b>	<p>Considerando a presença de um custo postal de transporte historicamente percebido pela indústria brasileira de gás natural, entendemos que uma tarifação com forte componente locacional pode acarretar destruição de valor da indústria e ter efeitos contrários às expectativas dessa Agência.</p> <p>Entendemos que a abordagem inicial deveria ser postal ou majoritariamente postal no cálculo das tarifas, com possibilidade de transição para métodos com maior intensidade locacional de maneira suave e gradual.</p> <p>Assim, sugerimos, à luz da experiência do setor elétrico na precificação das tarifas de transmissão (TUST) e da visão já exposta pela própria ANP em 2016 sobre tema semelhante, expressada na Nota Técnica nº 11/2016-SCM, uma proposição de parcela locacional suave, não superior a 10%, da composição total da tarifa e metodologia para futuras modificações conforme amadurecimento do mercado.</p>
<b>Cap. 7 / Novo artigo</b>	Sugere-se a criação de um mecanismo para adequação das tarifas do transportador caso a capacidade reservada ao final da consulta pública esteja abaixo de um limite inferior a ser estipulado.	A criação de um sistema de compensação por parte do transportador evita que ao final da consulta pública os carregadores vencedores paguem tarifas com valores muito elevados, resultante de uma baixa contratação de capacidade pelos carregadores.
<b>7.4 – EDITAL</b>	Esclarecimento Parâmetros para grande degrau e pequeno degrau	Qual o critério / justificativa da ANP para uso dos percentuais / parâmetros escolhidos para os degraus de nivelamento das manifestações de interesse na etapa <i>bidding</i> da chamada pública? Algum <i>benchmarking</i> ou literatura de referência sobre o tema?
<b>7 1.7 e 7.1.16 – Edital</b>	Esclarecimento Rodadas de submissão de manifestação de interesse	Quais os critérios planejados pelo regulador para evitar o risco de agentes agirem de má-fé nesta fase <i>non-bidding</i> da chamada pública?
7.3.5 Se a demanda agregada de todos os Participantes em determinada Zona de Saída	<b>Esclarecimento</b>	Mesmo que a demanda agregada fique inferior à oferta de Capacidade comercial máxima no final, não haverá aumento de

<p>e/ou Ponto de Entrada for inferior à oferta de Capacidade comercial máxima no final desta Rodada, para todos os produtos ofertados, quando da apresentação da primeira Proposta Garantida dos Participantes, o Processo de Chamada Pública é encerrado para esta Zona de Saída ou para o Ponto de Entrada e a Capacidade é alocada à Nova Tarifa de Referência.</p>		<p>tarifa para os carregadores, pois, de acordo com o Edital, o processo será encerrado e a Capacidade é alocada à <u>Nova Tarifa de Referência</u>, definida como:</p> <p>“tarifas para cada Ponto de Entrada e/ou Zona de Saída, <b>obtidas</b> em função das indicações de preferência não vinculantes dos Participantes <b><u>nas Manifestações de Interesse.</u></b>”</p> <p>Esse entendimento está correto? Caso contrário, solicitamos que a ANP/TBG detalhe essa dinâmica, quando a demanda é inferior à oferta.</p> <p>Adicionalmente, o caráter vinculante da Proposta Garantida só é mantido, caso o carregador desista nas mesmas condições definidas ao Término da Manifestação de Interesse e/ou ao Término das iterações nas Propostas Garantidas. Solicitamos que também avaliem se este entendimento está correto.</p>
<p>7.3.5 Se a demanda agregada de todos os Participantes em determinada Zona de Saída e/ou Ponto de Entrada for inferior à oferta de Capacidade comercial máxima no final desta Rodada, para todos os produtos ofertados, quando da apresentação da primeira Proposta Garantida dos Participantes, o Processo de Chamada Pública é encerrado para esta Zona de Saída ou para o Ponto de Entrada e a Capacidade é alocada à Nova Tarifa de Referência.</p>	<p><b>Esclarecimento</b></p>	<p>Como será tratada a compensação de receita percebida pelo transportador no caso desta ser inferior à prevista? (O edital fala de receita máxima permitida, mas não de receita garantida - não há garantia de receita para o transportador?)</p>

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