



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

NOME: NOVIX CONSULTORIA LTDA.

<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			
6.1.4	Para o cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital, propomos utilizar uma relação de dívida/capital total de 60% em lugar de 28%. Sendo assim, o CMPC iria de 8.97% para 6.94%.	<p>A estrutura de capital que se deve considerar para a determinação do custo de capital corresponde à estrutura eficiente para uma empresa de características similares.</p> <p>Existem diversos estudos internacionais sobre o assunto. Por exemplo, a autoridade de regulação de energia da Austrália publicou recentemente um relatório especificamente focado neste tópico: Discussion Paper Gearing – February 2018. Dele pode-se extrair a recomendação da utilização de uma alavancagem de 60%.</p> <p>Por outra parte, o nível de alavancagem médio da amostra utilizada pela ANP na própria Nota Técnica 007/2018-SIM (pagina 16) para a determinação do fator Beta dá um valor de 54%.</p> <p>Por fim, segundo os Relatórios de Administração da empresa, a própria TBG apresenta um nível de alavancagem alinhado com este patamar de 60% (considerando como dívida a linha “contas a pagar, incluindo adiantamentos - empresas do Sistema Petrobras”).</p> <p>Corrigindo o nível de alavancagem, o CMPC apurado é de 6.94%, razoavelmente em linha com taxas autorizadas por outros reguladores para empresas semelhantes no Brasil e na região.</p>			

6.1.5	<p>Para o cálculo da Base Regulatória de Ativos, propomos utilizar a metodologia de Custos Históricos Corrigidos pela Inflação em lugar de uma média entre esta metodologia e a de Custo de Reposição Depreciado.</p> <p>Sendo assim, a Base Regulatória de Ativos Total da TBG iria de R\$ MM 4.947 para R\$ MM 4.044.</p>	<p>A ANP propõe a utilização da média do valor da base de ativos entre duas metodologias: valor histórico dos bens atualizados por um índice de inflação e o custo de reposição depreciado, sendo este último um 45% superior ao primeiro.</p> <p>Mesmo sendo a metodologia mais utilizada a dos custos históricos atualizados por inflação, não existem evidências a nível de preços que justifiquem uma valoração do custo de reposição 45% acima do custo histórico atualizado por IGPM.</p> <p>No período 2001-2018, o IGPM teve uma variação de +261%. No mesmo período, o custo da construção (medido pelo índice INCC) teve uma variação de +279% e o dólar teve uma variação de +100%. No período 2008-2018, o preço do aço no Brasil teve uma variação de +49% versus uma variação no IGPM de 89% no mesmo período.</p>
6.2	<p>Para fins do cálculo das tarifas dos novos contratos, propomos calcular a Receita Máxima Permitida (RMP) TOTAL da TBG e deduzir tanto as receitas dos contratos legados como as outras receitas, em lugar de calcular a parcela da RMP alocada ao contrato a ser renovado.</p> <p>Considerando as contribuições acima citadas, assumindo a renovação do contrato TCX desde 2022 à mesma tarifa atual e não assumindo nenhuma outra receita, a Receita a ser recuperada pelos novos contratos iria de R\$ MM 5.122 para R\$ MM 2.977.</p>	<p>A TBG, como operador da rede de transporte (monopólio natural) tem a oportunidade de extrair do mercado receita através dos diferentes serviços que presta, desde que a soma dessas receitas seja igual à Receita Máxima Permitida.</p> <p>Ou seja:</p> $RMP = \text{Receita por Capacidade dos Novos Contratos} + \text{Outras Receitas} + \text{Receita dos Contratos Legados}$ <p>Sendo o montante de receita a ser recuperada com as tarifas dos novos contratos de venda de capacidade a seguinte parcela:</p> $\text{Receita por Capacidade dos Novos Contratos} = RMP - \text{Receita dos Contratos Legados} - \text{Outras Receitas}$ <p>É por tanto fundamental para este cálculo de tarifas determinar, além da RMP, os montantes de receita que serão recuperados neste período tarifário (ou foram recuperados no passado mais são alocados neste período) e uma estimação de todas as outras fontes de receita (venda interruptível, venda de capacidade ociosa, receita de movimentação, etc.).</p>
6.2	<p>Para fins do cálculo das tarifas dos novos contratos, propomos utilizar a capacidade máxima do sistema em lugar da capacidade reservada.</p>	<p>A TBG propõe utilizar para cálculo das tarifas a capacidade reservada. Esta metodologia tem várias consequências que são as seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> Primeira: O processo de cálculo de tarifas transforma-se em iterativo desde que a demanda define o nível das tarifas, as tarifas resultantes alteram o nível de demanda, que novamente alteram as tarifas. Este efeito já foi antecipado pela TBG e o resultado é um processo iterativo com vários passos que se encontra resumido no Anexo VII do edital. Segunda: Com esta metodologia, a ociosidade do sistema é paga pelos

		<p>carregadores que participarem nesta chamada através das tarifas de entrada e saída que surgirão deste processo. Isto é assim desde que as tarifas gerarão toda a receita necessária para complementar a RMP.</p> <ul style="list-style-type: none"> Terceira: O remanescente entre a Capacidade do Sistema e a Demanda manifestada nesta chamada ficará em propriedade da TBG. Sendo assim, a TBG fará uso posterior dessa capacidade que poderá ser vendida em condição Firme ou Interruptível. As receitas provenientes destes negócios devem ser devolvidas aos carregadores do sistema para restabelecer o equilíbrio entre a Receita total de TBG e a RMP. Seria desejável que as regras para a devolução aos carregadores das receitas adicionais estivessem previamente estabelecidas. Não existe, entretanto, nenhuma menção sobre isto no edital. <p>Por estes motivos, propõe-se utilizar a capacidade máxima do sistema em lugar da reserva de capacidade. No entanto, deve-se decidir sobre quem recairá o custo da ociosidade, até que a demanda seja a suficiente para a utilização completa do gasoduto. É desejável que fique claramente estabelecido que a propriedade da ociosidade seja do agente que pagou por ela e que este agente possa revendê-la no mercado secundário de modo a atenuar o seu impacto econômico.</p>
6.2.2	Propomos utilizar a metodologia de cálculo de tarifas Matricial em lugar de Distância Ponderada pela Capacidade.	<p>Na NT 11/2016-SCM, a ANP explorou as vantagens de três metodologias de cálculo de tarifas de transporte: Postal, por Distância Ponderada e Matricial, concluindo que a melhor de todas era a Matricial pela sinalização de custos que ela gera. Nessa oportunidade (2016), a ANP indicou que não utilizaria essa metodologia por insuficiência de tempo para o cálculo.</p> <p>Entendemos que, para definir uma metodologia tarifaria, alguns princípios devem ser considerados, tais como o de simplicidade, sinalização de preços e estabilidade. As três metodologias geram um encargo de capacidade que atende os objetivos de simplicidade. É na refletividade de custos onde claramente o sistema Matricial é muito superior das outras metodologias e por isso nossa recomendação, em linha com o entendimento da ANP, é pela utilização desta metodologia.</p> <p>É entendível também a necessidade da ANP de dar estabilidade nas tarifas, desde que grandes investimentos são decididos em base a elas. É por tanto razoável pensar uma ponderação, como já tem sido proposto no edital com valores de 30%/70%, entre as tarifas postal e matricial. Sugere-se adicionalmente que estas porcentagens mudem no tempo, com a perspectiva de avanço para a tarifa matricial pura.</p>

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