



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

NOME: PBGÁS – Companhia Paraibana de Gás

<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
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
Item 6.2.6 (Minuta do Edital)	Manter a regra de tarifa postal para o sistema de entradas e saídas.	<p>A proposta de modelo tarifário híbrido, onde de acordo com o item 6.2.6 que determina em apenas 30% do valor como postal e o restante como locacional, implicara em uma discrepância nos valores de transporte entre os Estados da Federação e, conseqüentemente, no custo final do GN distribuído com perda substancial de competitividade para os Estados que estiverem longe dos pontos de entrada de suprimento.</p> <p>Cabe resgatar a Nota Técnica de agosto de 2016, emitida pela ANP (parcela do preço referente ao transporte prevista no contrato de compra e venda de gás natural para fins de registro do contrato na ANP: cronograma de aplicação de metodologias de cálculo para alocação dos custos de transporte), onde é abordada a questão de que a tarifa postal é utilizada como forma de subsidiar a movimentação de gás para os locais mais distantes das fontes de oferta, privilegiando a universalização do serviço em detrimento da emissão de sinais locais eficientes.</p> <p>Aqui a ANP traz um debate entre Eficiência X Universalização, sendo neste caso, a tarifa postal voltada para a universalização e a locacional voltada para a eficiência.</p> <p>Entendemos que o momento atual da indústria do gás natural brasileira é de buscar a universalização (ou o mais próximo disso), antes de buscar a eficiência.</p>

Corroborando com a nossa opinião, no rodapé da página 19 do material da ANP, temos a seguinte nota:

Apesar dessas desvantagens e das restrições impostas pela Comissão Europeia, o método postal continuava a ser utilizado em países europeus, principalmente para tarifas de saída, até pelo menos 2012.

Levando em consideração que o mercado europeu usou esse modelo até recentemente, faremos então um breve comparativo da realidade europeia (antes de 2012) e a realidade brasileira (atual) do ponto de vista do a) suprimento; b) transporte e c) mercado atendido:

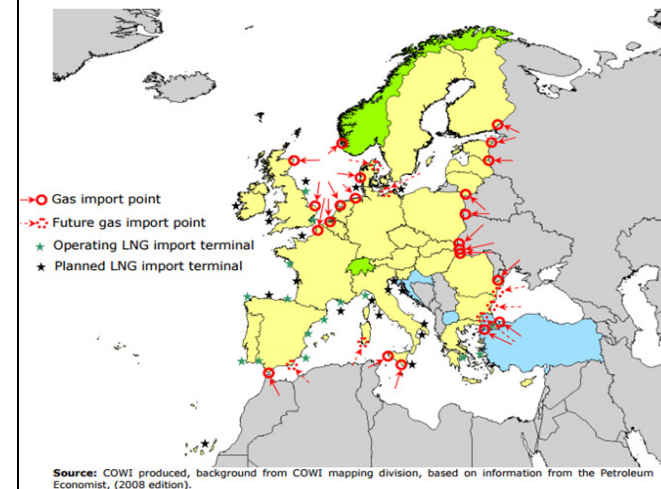
a) Suprimento:

Europa (em 2012):

14 terminais de GNL em operação

18 terminais de GNL planejados

22 pontos de entrada de GN

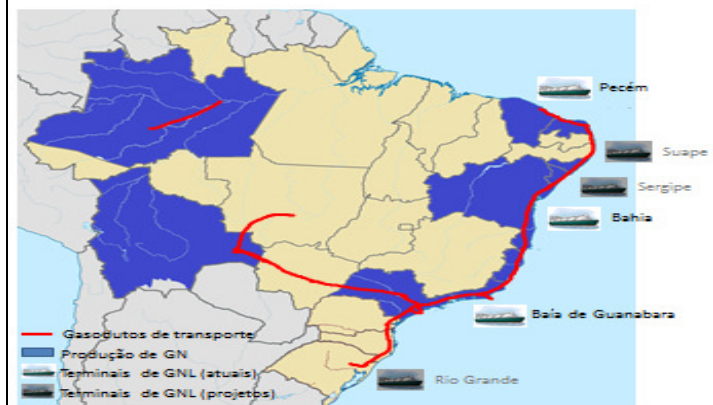


Brasil (atual):

3 terminais de GNL em operação

3 terminais de GNL planejados

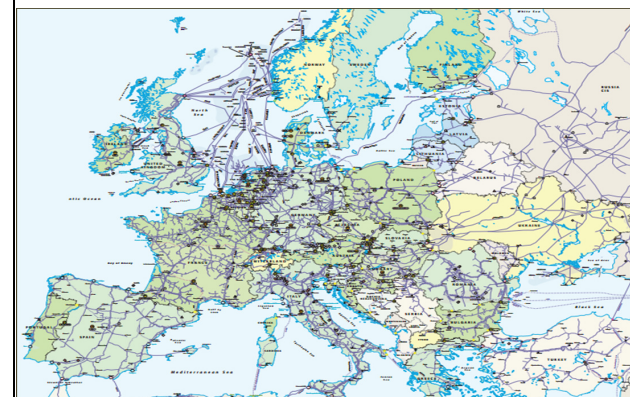
9 pontos de entrada de GN



b) Transporte:

Europa (antes de 2012):

Mais de **200 mil km de gasodutos de transporte** (Fonte: entsog – european network of transmission system operators for gas):



Gasodutos de transporte na Europa

Brasil (atual):

Pouco mais de **9,4 mil km de gasodutos de transporte**.



■ Gasodutos de transporte no Brasil

c) **Mercado atendido:**

Europa (antes de 2012):

200 milhões de habitantes atendidos com GN (27% da população) (fonte: eurogas.org)

Brasil (atual):

9 milhões de habitantes atendidos com GN (4% da população) (Cálculo baseado nos atuais 2,6 milhões de clientes de GN x número estimado de 3,3 pessoas por domicílio (IBGE 2010))

Nesta comparação, fica evidente a diferença no nível de maturidade entre o mercado europeu (citado no estudo da ANP) e o mercado brasileiro, então podemos afirmar que a tarifa locacional, neste momento, é vantajosa apenas para estados brasileiros onde o uso do GN é mais difundido e existem grandes redes de distribuição e proximidade com a produção, que são RJ e SP.

No caso de o modelo locacional vier a ser proposto para futuras chamadas de capacidade de outros sistemas, como por exemplo para atendimento na região

		<p>Nordeste, existe a possibilidade da inviabilização da aquisição, por parte desta região, do GN oriundo do Pré-Sal da região Sudeste. Em uma hipótese de GN entrando por Caraguatatuba (SP), enquanto a COMGÁS pagaria pelo transporte do GN o valor de R\$ 7/MMBTu, o Estado de Paraíba teria que arcar com mais de R\$ 23/MMBTu, o que torna o valor proibitivo e deixa a região à mercê dos preços praticados pelos supridores locais que, por sua vez, poderão adicionar ao valor da molécula a diferença dos valores de transporte e, desta forma, maximizar predatoriamente os seus ganhos, com prejuízo à competitividade da região em atrair novas indústrias e talvez até inviabilizando a indústria local que for intensiva no uso do GN.</p> <p>Outro ponto que deve ser considerado na questão da ausência de competição no suprimento é de que, com um modelo locacional, apesar de existirem fontes diversificadas de GN no Brasil (Estados produtores, terminais de GNL, Bolívia), a operação dessas fontes por um único supridor, faz com que os critérios de alocação da origem do GN para o destino possam vir a ser baseados em critérios eminentemente comerciais ou tributários, potencializando as características de um monopólio e prejudicando os consumidores.</p> <p>Impactos caso o processo não seja feito de maneira coordenada, haverá impactos tributários e logísticos (Transporte), a saber:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Abertura do mercado de maneira não harmônica, acarretando disparidade na competitividade do gás natural entre os estados/CDL ; 2) Região Nordeste perceberá elevação significativa de custos do gás natural; <ul style="list-style-type: none"> – No caso de fontes locais de produção no Nordeste, o custo de transporte da TAG é mais caro que das outras transportadoras, em função da existência de maior capacidade ociosa (volume movimentado / investimento no gasoduto); – No caso de gás do Pré-sal/Bolívia, haverá o efeito de empacotamento (<i>pancaking</i>), a medida em que as Distribuidoras de gás natural localizadas nos extremos como é o caso da PBGAS deverá celebrar contratos a cada entrada e saída, levando à sobre posição e aumento do custo de transporte para levar o gás do Sudeste até o Nordeste; – Caso novas fontes de produção local não sejam descobertas, o GNL será a principal fonte de fornecimento para as Distribuidoras locais, cujo custo da molécula é mais caro que o do gás produzido nos campos; 3) Estados do Sul e Espírito Santo perceberão efeitos semelhante ao Nordeste, porém em menor intensidade.
--	--	---

<p>Item 5.4.3 (Minuta do Edital)</p>	<p>Reduzir o nível de exigência de garantia bancária de 365 dias para o equivalente a 30 dias ou período mais razoável ao serviço.</p>	<p>Considerando que a infraestrutura de transporte para a região já está construída, a exigência de uma garantia de 365 dias não é razoável para contrato de prestação de serviços, uma vez que não será o transportador o responsável por adquirir o GN do supridor e, em caso de inadimplemento, o serviço é interrompido.</p> <p>No caso de se buscar um seguro ou fiança bancária, uma garantia de valor elevado encarecerá sobremaneira o custo do GN, uma vez que os bancos cobram pelo valor total da garantia, além de exigirem contrapartidas altas para conceder esse tipo de garantia.</p> <p>Entendemos que o estabelecimento de uma garantia equivalente a 30 dias de consumo, tendo como referência a Quantidade diária contratada (QDC) é mais razoável por melhor se adequar ao fluxo de caixa das Distribuidoras locais.</p>
<p>Item 6.1.5 (Minuta do Edital)</p>	<p>Utilizar como “Base Regulatória de Ativos – BRA” o valor não recuperado pelo investidor dentro do horizonte contratual ao invés do valor de reposição ou valor histórico do ativo.</p>	<p>Na metodologia de cálculo da tarifa, conforme item 6 do edital, é citado o constante no Artigo 7º, da resolução da ANP nº 15, de 14/03/2014, que traz a seguinte redação quanto aos critérios para o cálculo das tarifas de transporte:</p> <p>“Art. 7º Para a prestação de Serviço de Transporte Firme em Gasodutos de Transporte objetos de autorização, os Transportadores devem, ao início do processo de Chamada Pública para contratação de Capacidade de Transporte, encaminhar para aprovação da ANP sua proposta de Tarifa de Transporte, que contenha, pelo menos, o seguinte:</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>IV - os investimentos já realizados, quando aplicável, e a projeção dos gastos com a definição, aquisição, construção, instalação e montagem do Gasoduto de Transporte, divididos, no mínimo, entre as seguintes categorias...” (grifo nosso)</p> <p>Considerando que o gasoduto Brasil-Bolívia, conhecido como GASBOL, foi dimensionado para uma capacidade de 30,08 milhões de m³/dia¹ e, os contratantes dessa capacidade assinaram contratos na modalidade de “Ship or Pay”, garantindo a amortização integral do ativo, o investidor teve o seu investimento recuperado, à exceção de algum saldo contábil/regulatório desconhecido nessa análise. Ainda que os contratos assinados na modalidade “Ship or Pay” não fossem suficientes para garantir a utilização integral da capacidade, ou seja, houvesse alguma ociosidade na rede de gasodutos, em análise, de acordo com dados disponíveis nos boletins mensais de acompanhamento da indústria de gás natural, emitidos pelo MME, que mostram que, entre 2005 e 2018, a importação de GN oriundo da Bolívia foi em média</p>

		<p>27,27 milhões de m³/dia, o que equivale à uma taxa de utilização superior à 90% da capacidade instalada, presume-se que o investidor obteve a devida recuperação do seu ativo, senão na totalidade, pelo menos próximo à isso dado o baixíssimo grau de ociosidade da rede.</p> <p>Desta forma, quando se utiliza o método de “Receita Máxima Permitida”, não é razoável considerar na base o custo de reposição de ativos, como se fosse um ativo novo, pois desta maneira o mercado consumidor de GN estaria pagando novamente pela infraestrutura já construída e, em tese, devidamente recuperada pelo investidor.</p> <p>¹fonte: http://www.tbg.com.br/pt_br/o-gasoduto/informacoes-tecnicas.htm</p>
<p>ANEXO III - TCG</p> <p>7.2.1 (i) e (iii) (Minuta do Contrato de Entrada/Saída)</p>	<p>Substituir a redação do item 7.2.1 (i) de:</p> <p>(i) Para PONTOS DE SAÍDA que interconectam a REDE DE TRANSPORTE exclusivamente a consumidores livres:</p> <p>Por</p> <p>7.2.1.(i) - Para PONTOS DE SAÍDA que interconectam a REDE DE TRANSPORTE exclusivamente a consumidores livres por intermédio da rede de distribuição de companhia distribuidora local de gás:</p>	<p>Aprimorar a redação de forma a não dar margem a interpretação de que seria permitido o by-pass físico do serviço de movimentação de gás, o que estaria em desacordo com o Art. 25 § 2º da Constituição Federal , bem como o Art. 46 da Lei nº 11.909/2009.</p> <p>Não existe previsão legal que permita a hipótese apresentada pelo item 4.2.1 (i) (by-pass físico na distribuição), pois, conforme Art. 25 §2º da Constituição, cabe aos Estados explorar diretamente, ou mediante concessão, os serviços locais de gás canalizado.</p> <p>Quanto ao Art. 46, cabe ressaltar que o consumidor livre deverá delegar à Distribuidora local a tarefa de realizar a operação e manutenção regular do ramal construído por meio da celebração de contrato entre as partes.</p> <p>“Art. 46. O consumidor livre, o autoprodutor ou o auto-importador cujas necessidades de movimentação de gás natural não possam ser atendidas pela distribuidora estadual poderão construir e implantar, diretamente, instalações e dutos para o seu uso específico, mediante celebração de contrato que atribua à distribuidora estadual a sua operação e manutenção, devendo as instalações e dutos ser incorporados ao patrimônio estadual mediante declaração de utilidade pública e justa e prévia indenização, quando de sua total utilização.”</p>
<p>Contrato (Entrada/Saída)</p>	<p>7.2.1.(iii) – Para PONTOS DE SAÍDA que interconectam a REDE DE TRANSPORTE concomitantemente a consumidores livres localizados na área de concessão de companhia distribuidora</p>	<p>A cláusula merece ajustes, pois existe uma aparente primazia do direito do carregador perante a distribuidora local de gás canalizado, na medida em que eventual desalinhamento na</p>

<p>Anexo III Item 7.2.1.(iii)</p>	<p>local de gás e à rede de distribuição de companhia distribuidora local de gás:</p> <p>a) O carregador de saída que possuir relação comercial com o consumidor livre deverá informar ao mesmo e à companhia distribuidora de gás canalizado, até o fim da 1ª (primeira) hora de cada DIA OPERACIONAL, a QUANTIDADE DE GÁS que deverá ser atribuída ao consumidor livre para ser movimentada pela companhia distribuidora de gás canalizado ao consumidor livre. Caso o carregador de saída não informe a QUANTIDADE DE GÁS a ser atribuída no prazo estabelecido, o Transportador considerará que será alocada ao consumidor livre a quantidade de gás programada para este carregador de saída.</p> <p>(b) Será alocada aos demais carregadores de saída a parcela remanescente da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, excluídas as QUANTIDADES DE GÁS alocadas conforme item acima, proporcionalmente às QUANTIDADES DE GÁS programadas por cada carregador de saída no PONTO DE SAÍDA em questão.</p>	<p>alocação da quantidade de gás ao consumidor livre em razão da inércia do carregador de saída poderá prejudicar o recebimento do gás pela distribuidora local em determinado ponto de saída.</p> <p>Nesse sentido, tendo em vista que a distribuidora local de gás canalizado exerce serviço público, sujeito ao interesse da administração pública, é cabível que o(s) carregador(es) que possua(m) relação comercial com a distribuidora local tenha(m) preferência na alocação do gás natural em determinado ponto de saída.</p>
--	---	---

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