



Nota Técnica 01/02-SCG

Rio de Janeiro, 22 de fevereiro de 2002

LIVRE ACESSO AO GASODUTO BOLÍVIA-BRASIL: CONTRATO DE TRANSPORTE FIRME DE CURTO PRAZO ASSINADO ENTRE TBG E BG

Antecedentes

O Contrato de Serviço de Transporte Firme de Curto Prazo foi assinado entre a Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S/A (TBG) e a BG do Brasil Ltda. (BG), em setembro do ano passado, por determinação do Despacho do Diretor Geral n.º 405, de 16 de abril de 2001, como fruto de um processo de resolução de conflito.

A BG passou a utilizar, de forma compartilhada com a Petróleo Brasileiro S/A (PETROBRAS), sete Estações de Entrega¹ do Gasoduto Bolívia Brasil (Gasbol) na região de concessão da COMGÁS.

Na falta de um Acordo de Alocação das quantidades movimentadas nas Estações de Entrega compartilhadas e, visando não atrasar a contratação do serviço de transporte, a ANP determinou que fosse incorporado nos Termos e Condições Gerais (TCG)² um dispositivo estabelecendo que a TBG deveria alocar as quantidades realizadas nos Pontos de Entrega³ de forma *pro rata* dentro de uma mesma prioridade de programação.

Breve Descrição do Problema

A partir do início da vigência (08/set/2001) do contrato de transporte firme de curto prazo assinado entre TBG e BG, foi verificado que as quantidades programadas pela TBG nos Pontos de Entrega compartilhados foram superiores às quantidades efetivamente movimentadas nesses mesmos pontos. Esse excedente na programação foi atribuído pela BG à PETROBRAS e, posteriormente, confirmado pela última com a justificativa de que a

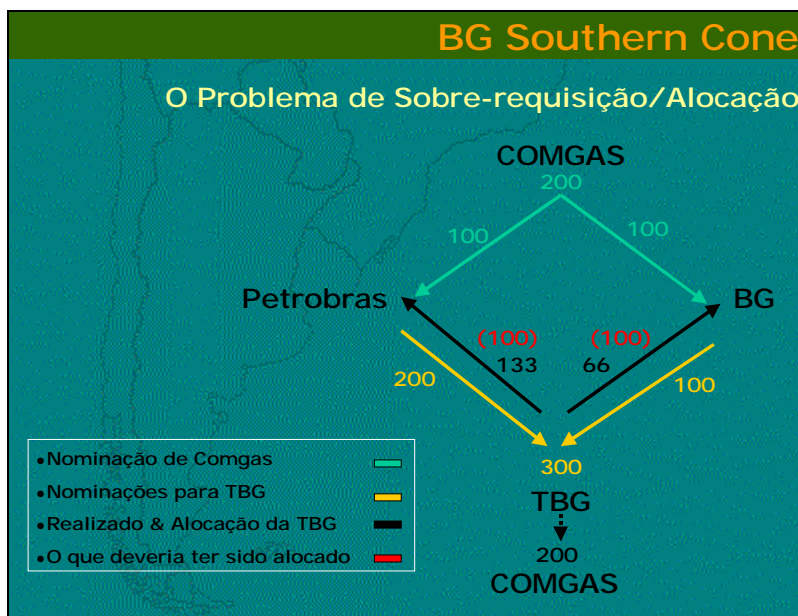
¹ De acordo com a definição contida nos Termos e Condições Gerais de Prestação de Serviço (TCG), Estações de Entrega são instalações necessárias para conectar o gasoduto às instalações do carregador para habilitar o transportador a entregar o gás e onde há transferência de custódia.

² Os Termos e Condições Gerais são um anexo do Contrato e determinam as condições, os procedimentos operacionais, as penalidades a serem aplicadas e outros termos referentes à prestação do serviço de transporte.

³ Ponto de Entrega, neste texto, terá o mesmo significado que Estações de Entrega.

YPFB teria alegado que todo o gás injetado no gasoduto era destinado à PETROBRAS e que, de acordo com o contrato assinado com a COMGÁS, a responsabilidade de suprimento do mercado no estado de São Paulo é da PETROBRAS.

Os TCG do contrato da BG, arbitrado pela ANP, estabelecem que as quantidades efetivamente movimentadas em um Ponto de Entrega compartilhado devem ser alocadas de forma proporcional entre os carregadores, considerando as quantidades requisitadas por cada um deles à TBG neste ponto. A figura abaixo ilustra o problema:



Fonte: BG – Reunião realizada na ANP, dia 08 de novembro de 2001.

Suponhamos que em determinado dia a COMGÁS pretenda retirar em um de seus Pontos de Entrega 200 m³, dos quais utilizará 100 m³ do contrato firmado com a PETROBRAS e 100 m³ do contrato com a BG. Teoricamente, os carregadores do gasoduto (PETROBRAS e BG) deveriam respeitar a decisão da distribuidora e repetir as solicitações da COMGÁS junto à TBG. No entanto, a PETROBRAS, no lugar de requisitar à TBG 100 m³, requisita 200 m³. A requisição total para aquele ponto é, conseqüentemente, igual a 300 m³. Por outro lado, a COMGÁS, respeitando sua solicitação original, retira apenas 200 m³. Com isso, a TBG, conforme estabelece os Termos e Condições Gerais, dos 200 m³ efetivamente retirado naquele ponto de entrega, aloca 133 m³ para a PETROBRAS e 66 m³ para a BG.

Cabe destacar aqui as implicações comerciais que o tema suscita. O faturamento dos carregadores junto à COMGÁS está limitado à quantidade alocada a cada um deles pela TBG. No exemplo apresentado, a BG pode cobrar apenas 66 m³, ainda que 100 m³ tenham sido solicitados pela COMGÁS.

Com o objetivo de subsidiar a resolução do problema de alocação das quantidades realizadas nas Estações de Entrega compartilhadas, a ANP (i) solicitou à TBG o

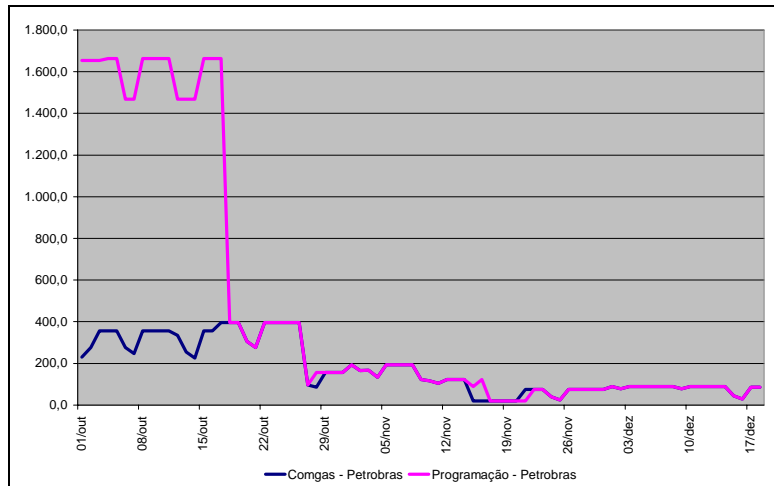
recebimento diário dos Relatórios Operacionais⁴ encaminhados a seus carregadores, contendo informações relativas a requisição, programação, alocação e desequilíbrio; e (ii) solicitou à COMGÁS o envio de suas requisições à PETROBRAS e à BG. São analisadas a seguir as informações recebidas relativas ao período de 01º de outubro a 18 de dezembro.

A Alocação nas Estações de Entrega Compartilhadas

Os gráficos 1 e 2 comparam, respectivamente, as requisições da COMGÁS com as quantidades programadas pela TBG para a PETROBRAS (gráfico 1) e para a BG (gráfico 2), em todas as Estações de Entrega compartilhadas. Vale lembrar que, segundo os Termos e Condições Gerais, as quantidades programadas são definidas a partir das requisições do carregador junto ao transportador.

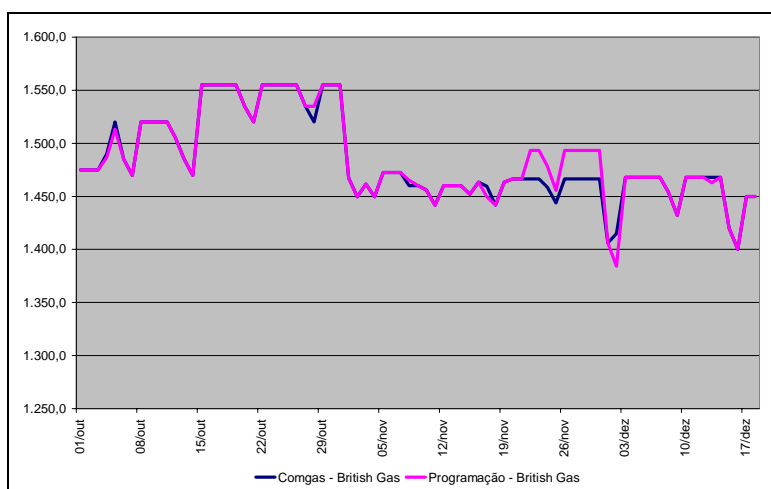
Nota-se claramente, no gráfico 1, que as quantidades programadas pela TBG para a PETROBRAS, na primeira metade do mês de outubro, foram muito maiores do que as quantidades requisitadas pela COMGÁS à PETROBRAS. Essa diferença corresponde, em média, a 1.283,2 mil m³/dia, totalizando 21,8 milhões de m³ de gás natural acumulados do dia 1º ao dia 17 de outubro. No mesmo período, a diferença entre as quantidades programadas pela TBG para a BG e as quantidades requisitadas pela COMGÁS à BG totalizou 0,01 milhões de m³, ou seja, uma média de 0,6 mil m³/dia.

Gráfico 1: Requisição COMGÁS vs. Programação TBG – PETROBRAS



⁴ Estas informações estão contidas nos Relatórios Operacionais enviados diariamente pela TBG à PETROBRAS e à BG.

Gráfico 2: Requisição COMGÁS vs. Programação TBG – BG



Ainda no que se refere ao gráfico 1, é importante mencionar também, que a partir do dia 18 de outubro, na área da COMGÁS, a PETROBRAS passou a requisitar suas quantidades de gás junto à TBG com base nas requisições da distribuidora. Em outras palavras, o problema de “sobre requisição” em Estações de Entrega compartilhadas deixou de ocorrer.

Apesar de o problema de alocação das quantidades realizadas em Estações de Entrega compartilhadas ter aparentemente terminado, a ANP propôs a formalização de um acordo entre TBG, PETROBRAS, BG e COMGÁS para definir as regras para a alocação das quantidades de gás realizadas. A proposta apresentada (anexo 1) foi baseada em minutas enviadas pela TBG, pela BG e pela PETROBRAS e considerou ainda comentários dos agentes envolvidos no Concurso Aberto.⁵

Resumidamente, o Acordo estabelece que a COMGÁS deve confirmar as quantidades requisitadas por cada carregador à TBG. Caso haja divergências entre as quantidades confirmadas pela COMGÁS e quantidades requisitadas pelos carregadores, a TBG deverá, primeiro, tentar esclarecer os motivos de tais divergências e, em último caso, na hipótese de não haver esclarecimentos, considerar as quantidades confirmadas pela distribuidora na definição das quantidades programadas.

Para que se tenha uma noção dos impactos comerciais e dos valores envolvidos, tendo em vista a “sobre-requisição” realizada no período de 01 a 17 de outubro de 2001 e os procedimentos de alocação estabelecidos nos Termos e Condições Gerais, cerca de 8,0 milhões de m³ estariam sendo alocados a mais para a PETROBRAS (e, em consequência, a menos para a BG). Considerando o fato de que o preço de venda do gás da PETROBRAS para a COMGÁS estava, na época, em torno de 1,50 US\$/MMBtu e que, segundo os Termos e Condições Gerais da TBG, 1 milhão de m³ equivale a 36.480 MMBtu, 8,0

⁵ O recebimento de comentários dos agentes envolvidos no Concurso Aberto é importante já que o mesmo modelo de Acordo de Alocação utilizado para o caso da BG será também o modelo padrão de Acordo a ser apresentado no âmbito do Concurso Aberto. Esta decisão visa a maior padronização dos documentos assinados com todos os Carregadores proporcionando, assim, maior transparência e equidade nas relações contratuais.

milhões de m³ correspondem a 440 mil dólares (valor que poderia estar sendo recebido pela BG, mas que foi faturado pela PETROBRAS). A fim de solucionar este problema, a proposta final de Acordo encaminhada aos agentes previa sua aplicação retroativa desde o início do contrato da BG.

Na data marcada para a assinatura do Acordo, a ANP recebeu uma correspondência da TBG na qual a empresa afirma não aceitar a Cláusula IX – Prazo do Acordo. A TBG se manifestou contrária à aplicação dos termos do Acordo de forma retroativa, solicitando que o Acordo tivesse vigência apenas a partir da data de sua assinatura. A retroatividade não havia sido aprovada por seu Conselho de Administração.

A PETROBRAS, por sua vez, além de se colocar contra a aplicação retroativa do Acordo enquanto membro majoritário do Conselho de Administração da TBG, tampouco aceitou-a como Carregador.

Frente à recusa da PETROBRAS e da TBG em aceitar a aplicação retroativa, o Acordo foi assinado, em 14 de fevereiro de 2002, com vigência somente a partir da data de sua assinatura.

Desta forma, o problema da alocação em Estações de Entrega compartilhadas fica solucionado de agora em diante. No entanto, a resolução dos problemas enfrentados do início do contrato de transporte da BG até a assinatura do Acordo de Alocação continua em suspenso.

Além das alocações indevidas já ocorridas há ainda um segundo problema a ser resolvido: a BG continua enfrentando problemas de acesso ao gasoduto Bolívia-Brasil.

Estações de Entrega Não Compartilhadas

A partir de meados de outubro, a PETROBRAS parou de sobre-nominar quantidades de gás nas Estações de Entrega compartilhadas. Além disso, o Acordo de Alocação, prevendo a confirmação da COMGÁS para tais Estações foi assinado. A princípio, o problema de acesso da BG ao GASBOL estaria, assim, solucionado.

No entanto, ao mesmo tempo em que reduziu suas nomeações nas Estações de Entrega compartilhadas, a PETROBRAS aumentou, substancialmente, suas nomeações nas Estações de Entrega não compartilhadas (gráficos 3 e 4), que não são parte integrante do Acordo de Alocação assinado e que não estão sujeitas a nenhuma confirmação por parte das concessionárias de distribuição locais.

Gráfico 3: Variação de Programação em Estações de Entrega Compartilhadas vs. Variação de Programação em Estações de Entrega Não Compartilhadas (mil m³)

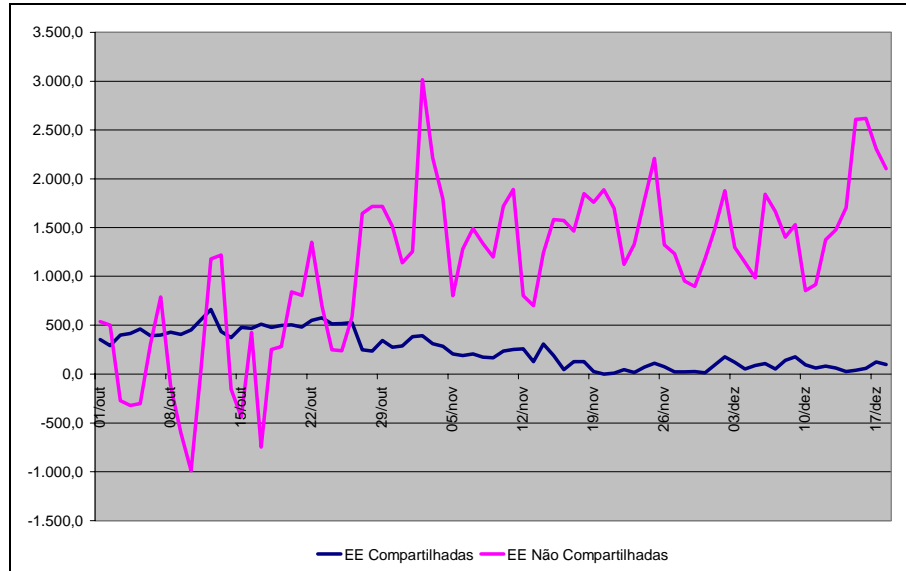
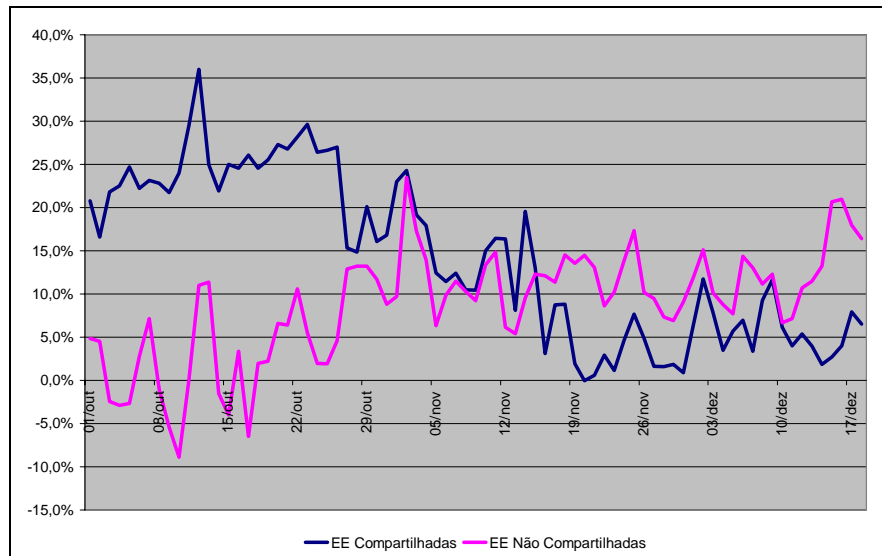


Gráfico 4: Variação de Programação em Estações de Entrega Compartilhadas vs. Variação de Programação em Estações de Entrega Não Compartilhadas (%)



O gráfico 4 mostra que, até as últimas semanas de outubro, a Variação de Programação percentual era significativamente maior nas Estações de Entrega compartilhadas, superando, em todo o período, 20% de variação, enquanto nas Estações de Entrega não compartilhadas as Variações de Programações, apesar de bastante voláteis, oscilavam em torno de +/-5%. A partir de novembro, a situação se inverte e as Variações de Programação nas Estações não compartilhadas superam a marca de +10%. Vale lembrar que esta diferença é ainda mais significativa se comparados os valores absolutos, como mostra o gráfico 3.

A prática da requisição de volumes superiores àqueles efetivamente retirados pelo mercado (“sobre-nominação”) nos Pontos de Entrega causa Desequilíbrio⁶ positivo no gasoduto. Em consequência, o volume de gás “empacotado” dentro do gasoduto da TBG tem crescido continuamente, aumentando a pressão no sistema de transporte. Este fato tem repercussão direta no sistema de transporte do lado boliviano, pois limita a capacidade de injeção de gás na fronteira.

O sistema GTB (lado boliviano do GASBOL), por sua vez, aplica a cláusula de prioridade existente em seus contratos de transporte segundo a qual, na impossibilidade de transportar todo o gás nominado, a prioridade, em seu sistema, será da YPFB.⁷

Em carta datada de 17 de janeiro de 2002, enviada à ANP, a BG considera que, “*embora o problema se manifeste na Bolívia (pela impossibilidade de se introduzir quantidades adicionais de gás na fronteira, e pela prioridade no transporte de gás natural concedida ao carregador PETROBRAS), a sua causa reside (i) na administração do empacotamento do gás natural no gasoduto da TBG – nas condições atuais de operação e (ii) no fato de que as requisições de volumes efetuadas por aquele carregador serem superiores aos volumes retirados por seus clientes no Brasil. (...) A TBG deveria identificar os carregadores que vêm requisitando mais gás do que efetivamente entregue a seus mercados e que, conseqüentemente, incorreram em “Desequilíbrio por Sobre Recebimento/Sub-Entrega”.* Esses carregadores deveriam ser obrigados a, sempre que ultrapassarem um certo nível de desequilíbrio, corrigi-lo antes de injetar gás adicional no sistema de transporte. Uma atitude independente da TBG não permitiria que tal prática se perpetuasse.”

A afirmativa de que o problema tem origem no sistema da TBG é confirmada por uma carta da GTB, datada de 8 de fevereiro de 2002, na qual a transportadora boliviana afirma que “... a GTB conta com capacidade suficiente para cumprir com todas as obrigações contratuais de serviço Firme. Durante os últimos quatro meses, a GTB recebeu nominações de transporte de gás e procedeu de forma a confirmar tais entregas na fronteira, no entanto, estas quantidades confirmadas não puderam ser aceitas na sua totalidade pela TBG.”⁸

A ANP solicitou que tanto a PETROBRAS quanto a TBG se posicionassem quanto às afirmativas feitas pela BG e obteve as seguintes respostas:

PETROBRAS. A PETROBRAS, através da carta GÁS-NATURAL – 024/02 (anexo 2) confirmou estar praticando a sobre-nominação com a justificativa de que “o consumo diário de gás das termelétricas do PPT, notadamente nesta fase inicial de operação, tem apresentado fortes oscilações, mesmo assim a PETROBRAS está obrigada a garantir o suprimento de gás a essas usinas, sob pena de sofrer penalidades previstas

⁶: “Desequilíbrio por Sobre Recebimento” – significa, para cada Dia de cada Mês, a diferença cumulativa, quando positiva, entre as Quantidades de gás recebidas pela Transportadora no Ponto de Recepção em nome de um Contrato de Serviço e das Quantidades de Gás entregues pela Transportadora nos Pontos de Entrega Aplicáveis em prol de tal Contrato de Serviço. (definição dos TCG da BG).

⁷ Os contratos de transporte da GTB estabelecem que os serviços de transporte prestados à YPFB têm prioridade perante quaisquer outros serviços de transporte (inclusive, lógico, o serviço prestado à BG).

⁸ Tradução livre (carta original em espanhol).

contratualmente. Como essas penalidades relativas à descontinuidade ou falha de suprimento são bastante elevadas, a PETROBRAS tem buscado manter um estoque de gás natural no Gasoduto Bolívia-Brasil que permita, com segurança, o atendimento das solicitações de tais clientes.

A PETROBRAS alegou ainda a necessidade de manter uma quantidade de gás no gasoduto “para o caso de problemas operacionais que inviabilizem a utilização de gás natural proveniente de outras fontes de suprimento, em especial da Bacia de Campos.”

Sobre as justificativas apontadas pela PETROBRAS, a SCG tem os seguintes comentários:

- i) As condições de mercado e de operação citadas pela PETROBRAS já existiam antes do período em análise. Nem a entrada de térmicas do PPT em operação e nem a Bacia de Campos começaram a operar exatamente no período em que a PETROBRAS deixou de sobre-nominar em Estações de Entrega compartilhadas e passou a fazê-lo em Estações de Entrega não compartilhadas;
- ii) O contrato de transporte entre TBG e PETROBRAS já prevê uma faixa de Desequilíbrio permitida (de +/- 5%). Esta tem, justamente o objetivo de garantir uma certa flexibilidade ao carregador em suas nominações e retiradas de gás do gasoduto. Esta faixa é uma faixa de segurança, sem a qual o transportador ficaria sem o controle da quantidade de gás que entra e sai de seu sistema tornando demasiadamente complexa a operação do gasoduto e, possivelmente, representando um fator de insegurança para sua operação;
- iii) A PETROBRAS não vem cumprindo o estabelecido em seu contrato de transporte TCQ (entre TBG e PETROBRAS) que determina, em sua Cláusula 19, que:

*19.4.3 Correção de Desequilíbrios no Final de um Mês – (...) Se ocorrer qualquer desequilíbrio superior a 5%, (...) então a Proprietária [PETROBRAS] terá **obrigação** de reduzir tal desequilíbrio durante o mês subsequente para não mais do que 5% fazendo ajustes nas requisições, recebimentos ou reentregas...* (grifos nossos).

TBG. Na carta em que responde as questões levantadas pela BG (ofício DSP – 037/02, anexo 3), a TBG se posiciona sobre três os fatos que seriam os responsáveis pelas dificuldades enfrentada pela BG: (i) a prioridade da YPFB no sistema GTB, na Bolívia; (ii) a falta de dispositivos contratuais que permitam à TBG controlar melhor o desequilíbrio em seu sistema de transporte; e, (iii) a limitação à aplicação de penalidades de programação imposta pela ANP até a movimentação no gasoduto atinja 85% de sua capacidade instalada.

1. Sobre os problemas gerados no lado boliviano, a TBG alegou não estar qualificada para prestar qualquer esclarecimento, “*inclusive sobre compromissos contratuais que dão à YPFB eventuais prioridades no transporte de gás pela GTB*”.
2. No que se refere ao desequilíbrio acumulado no gasoduto, a TBG afirma que “*As medidas que a TBG pode aplicar para corrigir eventuais desequilíbrios são aquelas que os contratos estabelecem em seu benefício. Não existindo medidas punitivas adequadas nos referidos contratos, não há ações efetivas ao alcance da TBG que possam ser adotadas para corrigir os desequilíbrios...*”

3. Quanto às penalidades de programação, a TBG destaca que dada a determinação da ANP de que as penalidades de programação não deverão ser aplicadas até que a movimentação no duto atinja 85% de sua capacidade instalada, e que a movimentação ainda encontra-se na faixa de 70%; a TBG está desprovida de qualquer medida efetivamente capaz de forçar a correção do desequilíbrio no duto.

Sobre a resposta da TBG a SCG tem os seguintes comentários:

- i) Sobre as questões referentes ao lado boliviano, vale destacar que os agentes da cadeia do gás natural que atuam na Bolívia não são parte do escopo de regulação da ANP;
- ii) A afirmativa da TBG de não existirem cláusulas de penalidades referentes a desequilíbrios, no contrato da PETROBRAS (TCQ), é verdadeira. Apesar de determinar a obrigação do carregador de ajustar suas requisições de forma a manter o desequilíbrio dentro da faixa de 5%, o contrato não prevê nenhuma penalidade caso o carregador não cumpra seu dever. O mais eficiente, na verdade, seria que a própria transportadora pudesse agir pró-ativamente a fim de ajustar as programações dos carregadores e manter o desequilíbrio em níveis aceitáveis;
- iii) Se é verdade que a aplicação de penalidades de programação poderiam contribuir para reduzir/eliminar a prática da sobre-nominação da PETROBRAS, por outro lado, as razões que levaram a ANP a suspender temporariamente a aplicação de tais penalidades continuam existindo. As penalidades existentes nos contratos de cada carregador são desiguais e sua aplicação representaria um tratamento discriminatório entre agentes. Desta forma, a solução, neste momento, não é, ainda, a aplicação das penalidades.

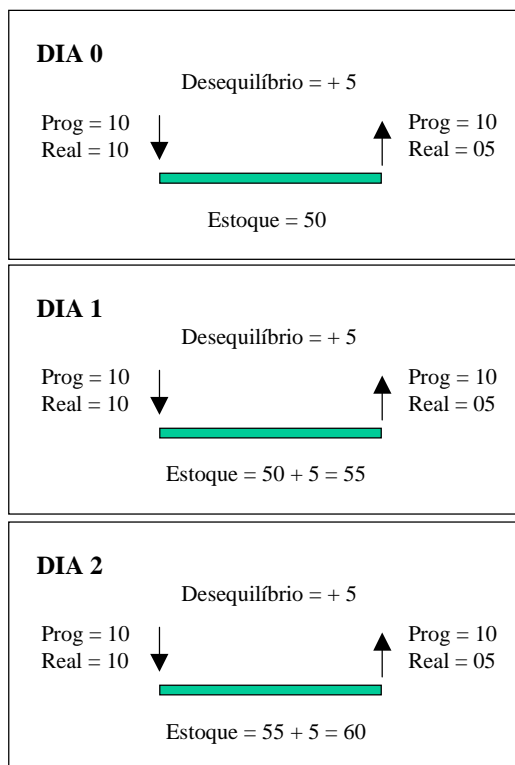
A solução mais eficaz e de aplicação prática seria a redução/eliminação da causa imediata daquilo que vem impedindo a entrada do gás da BG no gasoduto, ou seja, o Desequilíbrio excessivo.

Desequilíbrios

DESEQUILÍBRIO é a diferença entre as Quantidades Realizadas no ponto de recepção e as Quantidades Realizadas nas Estações de Entrega.

Variações de Sub-Entrega, ou sobre-nominações, causam Desequilíbrios que, se não forem corrigidos, podem impedir a entrada de gás no gasoduto. Aumento do estoque implica no aumento das pressões operacionais do gasoduto até o limite da MAOP (Máxima Pressão Operacional Permitida).

Exemplo ilustrativo



A partir deste limite, só é possível injetar no gasoduto aquilo que é retirado dele. Desta maneira, se a PETROBRAS, recorrentemente, requer à TBG e à GTB mais gás do que o mercado é capaz de absorver, não há espaço para a entrada de qualquer gás adicional na fronteira. No lado boliviano, por sua vez, o corte na programação, ao invés de ser feito *pro rata* ao volume programado por cada carregador, se dá com base na prioridade da YPF. O resultado desta combinação de fatores é que a BG, na maior parte das vezes, fica impedida de injetar seu gás no sistema de transporte.

É importante destacar, no entanto, que, mesmo que não houvesse a prioridade para a YPF e que as quantidades fossem alocadas de forma *pro rata* aos volumes programados, a prática da sobre-nominação da PETROBRAS estaria acarretando uma alocação indevida de quantidades entre carregadores como já foi explicado no início desta Nota.

POSSÍVEIS SOLUÇÕES

Podemos identificar dois problemas principais que estariam causando o impedimento da injeção do gás da BG na fronteira: (i) a prioridade dada à YPF no lado boliviano; (ii) o desequilíbrio acumulado excessivo no lado brasileiro do gasoduto.

Nesta Nota, restringiremos nossas propostas para a resolução do problema do lado brasileiro, onde os agentes são regulados pela ANP.

Algumas cláusulas dos Termos e Condições Gerais têm como objetivo, justamente, manter o sistema em “equilíbrio” para que a operação do gasoduto não seja prejudicada.

Os TCG do contrato da BG⁹ estabelecem que as quantidades programadas, em conjunto, nas Estações de Entrega não deverão ser superiores às quantidades programadas no ponto de recepção, menos o gás para uso do sistema, com exceção das correções programadas de desequilíbrio (Cláusula 14):

“14.4.2 Correção de Desequilíbrios Durante um Mês. (...) A Transportadora monitorará os recebimentos e as entregas e, com base na informação disponível, notificará o Carregador a respeito de qualquer desequilíbrio que tenha ocorrido ou que possa ocorrer, a não ser que sejam tomadas medidas corretivas.”

“14.4.3 Correção de Desequilíbrios no Final de um Mês. (...) Se o desequilíbrio cumulativo de qualquer mês for igual ou superior a 5%, a Transportadora informará o Carregador que este terá a obrigação de reduzir tal desequilíbrio durante o Mês subsequente para não mais do que 5%, fazendo ajustes nas requisições, recebimentos ou entregas. Se o Carregador não reduzir tal desequilíbrio durante o mês subsequente para não mais do que 5%, a Transportadora faturará o montante do desequilíbrio que exceder 5% em 400% (800%, se o desequilíbrio cumulativo estiver acima de 10%) da Tarifa de Transporte Aplicável, com Fator de Distância igual a um, a menos que de outra forma seja acordado pelas partes.” (grifos nossos)

A maior dificuldade é que, ao contrário do contrato firmado entre BG e TBG (trecho transcrito acima), o contrato TCQ, entre TBG e PETROBRAS não prevê nenhum tipo de penalidades para o caso de o carregador não cumprir com sua obrigação de manter o nível de desequilíbrio dentro de uma faixa de +/-5%.

Ademais, nenhum dos dois contratos prevêem a adoção de uma postura mais ativa por parte da transportadora que, desta maneira, vem advertindo os carregadores de seus limites de desequilíbrio sem, porém, ter a autonomia de ajustar as quantidades requisitadas e programadas por conta própria.

Esta autonomia de ajustes na programação por parte do transportador é, inclusive, uma prática consensual entre os agentes participantes do Concurso Aberto. Prova disso, é a redação que está sendo negociada entre carregadores interessados e TBG para os TCG a serem assinados nos contratos vencedores do Concurso Aberto:

“Cláusula 10.4.3 Correção de Desequilíbrios no Final do Mês: Desequilíbrios Cumulativos que no final de qualquer Mês estejam dentro de um nível de tolerância de 5% (cinco por cento) acima ou abaixo da média das Quantidades Programadas do Mês não serão objeto desta Cláusula, sendo remetidos ao cálculo de Desequilíbrio do Mês seguinte.

⁹ O TCQ (contrato de transporte da PETROBRAS) também estabelecem que o carregador será obrigado a respeitar o limite de +/-5% de desequilíbrio. No entanto, o TCQ, ao contrário do TCG da BG, não estabelece nenhum tipo de penalidade ao carregador caso este não cumpra com sua obrigação.

*Se o Desequilíbrio Cumulativo até o Mês for igual ou superior a 5% (cinco por cento) da média das Quantidades Programadas do Mês, o Transportador notificará o Carregador e este terá a obrigação de corrigir tal Desequilíbrio durante o Mês subsequente para não mais do que 5% (cinco por cento) da média das Quantidades Programadas do Mês. A correção do Desequilíbrio Cumulativo deverá ser realizada através de ajustes nas requisições, de forma que a Quantidade de Gás dentro do Sistema de Transporte seja restabelecida. **Se o Carregador não corrigir o Desequilíbrio durante o Mês subsequente, a correção será feita pelo Transportador...***

Em maiores detalhes, o mecanismo seria similar ao ilustrado abaixo:

1- A cada dia, ao receber a nominação para o dia seguinte, a TBG deverá verificar o volume do desequilíbrio total acumulado e deduzir do volume total nominado a quantidade em excesso no gasoduto. Suponhamos que a nominação foi 100 da PETROBRAS e 20 da BG. Total de 120. Suponhamos que o desequilíbrio positivo esteja em 40 (excesso de 40). A TBG informará aos carregadores que a nominação no Ponto de Recepção deve ser de apenas 80 (120-40) e, obrigatoriamente, alterará as programações. A redução deverá ser feita de acordo com o desequilíbrio de cada um.

2 – De forma análoga, os carregadores deverão refletir os ajustes necessários em suas requisições a outros sistemas de transporte inter-conectados, como os sistemas GTB e TRANSPETRO.

Concluindo, a proposta é a de que a TBG passe a monitorar e ajustar, de forma pró ativa, as programações dos carregadores a fim de manter os desequilíbrios em níveis aceitáveis que não prejudiquem a operação ótima e segura do gasoduto e que permitam o acesso dos dois carregadores ao sistema.

Finalmente, é importante destacar que esta proposta pretende eliminar mais um dos fatores técnico-operacionais responsáveis pela dificuldade de acesso enfrentada pela BG. Contudo, ditos aspectos operacionais poderão mostrar-se insuficientes para a resolução dos problemas enfrentados. A conclusão desta Nota através de uma proposta de caráter técnico não elimina a possibilidade da existência de fatores comportamentais por parte de determinados agentes para impedir ou dificultar a entrada de novas empresas no mercado de gás natural no Brasil. Ao contrário, a Agência estará observando de perto o comportamento do mercado a fim de identificar eventuais práticas abusivas e agir, inclusive em conjunto com os órgãos responsáveis pela defesa econômica caso seja necessário.