



Carta nº 004/2024-CDU

Rio de Janeiro/RJ, 02 de maio de 2024

À

Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP

Avenida Rio Branco, nº 65, 17º andar, Centro

Rio de Janeiro - RJ, CEP 20090-004

Assunto: Consulta ECOMP Itajuípe

Despacho SIM-ANP nº 376/2024

Processo ANP nº 48610.211089/2023-81

Prezados Senhores,

Por meio desta carta, o Conselho dos Usuários (“CdU”), no exercício de suas atribuições, apresenta considerações a respeito da consulta aberta por meio do despacho em referência, referente ao Sumário do Projeto apresentado pela TAG, relativo à construção da nova estação de compressão Itajuípe.

Preliminarmente, ao tempo em que elogiamos a realização de procedimentos públicos para garantir o recebimento de contribuições dos interessados para o aprimoramento do mencionado documento - o qual repercute diretamente nas tarifas de transporte de gás natural - alertamos que o projeto em tela deveria ter sido discutido com o mercado e com o CdU, conforme determina o art. 17 da Lei 14.134/2021, antes mesmo do pedido de autorização de construção (AC) junto ao órgão competente.

Ademais, a análise do projeto disponibilizada pela ANP se restringiu ao atendimento da documentação necessária para receber a autorização para investir, ou seja, não houve análise econômica e regulatória do pedido, o que nos parece essencial para a sua completa avaliação. Por exemplo, a justificativa da transportadora para o investimento proposto leva em consideração análise econômica relativa à atual medida adotada para corrigir a restrição física existente: contratação do serviço de descongestionamento. No entanto, não há informações no processo, tampouco no site da transportadora, se, quando e quanto deste serviço foi acionado. Em perspectiva, esta análise parece ter considerado o custo mais alto da ação de descongestionamento¹, portanto, pode estar superestimada. Ademais, seria importante que houvesse avaliação da ANP se há outras medidas regulatórias/operacionais, como inversão de fluxo, que possam ser adequadas para reduzir o impacto tarifário.

Sendo assim, sugerimos que a ANP, anteriormente à aprovação do projeto, submeta as proposições da transportadora à consulta ao mercado, acompanhada dos documentos necessários à análise, por exemplo, simulações financeiras acerca do impacto tarifário, incluindo cenários de sensibilidade de oferta e demanda; histórico de percepção de gargalos e utilização dos serviços de descongestionamento; e avaliações de medidas alternativas, inclusive operacionais, que demonstrem que o investimento proposto é a melhor opção para corrigir o gargalo identificado.

¹ Injeção de gás pelo supridor do serviço, precificada em 114% do JKM, além do custo físico associado.



De todo o modo, o CdU, que tem por objetivo geral o monitoramento do desempenho, eficiência operacional e investimentos das transportadoras, vem apresentar as seguintes contribuições no âmbito do processo em referência:

- (i) A metodologia **para o cálculo de capacidade** baseada no empilhamento de contratos/direitos de nomeação adotada pela TAG apresenta inconsistência e distorce a análise ao desconsiderar potenciais contrafluxos. Para corrigir tal situação, o CdU propõe que seja adotada metodologia baseada em balanços/fluxos físicos x capacidade dos dutos.

Ademais, a análise também deve contemplar a rede integrada com a NTS, em especial com a interconexão NTS-TAG em vias de entrar em operação e avaliar se a demanda líquida acima de Catu (demanda - oferta) é superior à capacidade de intercâmbio.

- (ii) Sobre a **oferta**, como não está sendo considerada a conexão do Projeto SEAP (Sergipe Águas Profundas da Petrobras) não seria necessário contemplar investimentos, conforme proposto pela TAG. Para entender a real necessidade do projeto da TAG e por quanto tempo ele será usado após a entrada do SEAP, o CdU sugere a criação de cenários anuais, compartilhados junto ao mercado, contendo a visão de oferta e demanda.

Ainda sobre oferta, não estão sendo consideradas as projeções de volume crescente no onshore, o que é notado desde a privatização desses ativos. Da mesma forma, há a desconsideração da conexão do terminal de GNL em Sergipe (conexão com a TAG muito próxima de se ficar pronta) e das injeções de volumes via o terminal da Bahia (TRBA), o qual ainda contém um navio de REGAS.

- (iii) Sobre a **demanda**, o CdU solicita maiores informações sobre a interconexão da usina Termo-pernambuco à malha de transporte, conforme apresentado pela TAG, uma vez que existe a possibilidade dessa usina “bypassar” a rede de transporte, como forma de reduzir custo, e se conectar diretamente ao terminal de GNL de Suape. Sem a referida usina, não haveria necessidade da expansão proposta, tendo em vista a diminuição da demanda via transporte.

E mesmo que a estratégia de suprimento da usina Termo-pernambuco se mantenha na malha de transporte, existe ainda a possibilidade de considerar que a capacidade alocada a essa usina e à Termobahia seja suprida exclusivamente por terminais de GNL no Nordeste, interligados ao sistema de transporte (TRBA ou Sergipe). Também nessas condições, não haveria necessidade da expansão proposta pela TAG - a qual somente se justificaria se o suprimento fosse originado ao sul do Gasene.

Ainda sobre a demanda, esclareça-se que as térmicas de no Ceará e no Rio Grande do Norte, só podem ser fisicamente atendidas pelo terminal - GNL em Pecém.

E, tendo em vista o término dos contratos legados, que modificará a dinâmica do uso da rede, e os leilões térmicos que serão mais flexíveis no futuro alterando a demanda por capacidade de transporte, julgamos necessário que a transportadora torne público ao mercado análise de sensibilidade dos fluxos, considerando também estes cenários, para avaliação do investimento proposto.

Por fim, o CdU alerta para a necessidade de disponibilização de todos os documentos considerados restritos referentes à atividade regulada do transportador e do Plano Coordenado de Expansão do Sistema



de Transporte (o qual deve contemplar uma avaliação sobre o nível de investimento que está sendo solicitado pelo transportador, R\$ 900 milhões, frente ao volume que se pretende movimentar, 3,4 milhões de m/dia) além de maior objetividade e detalhamento do material disponibilizado, por exemplo, a justificativa em relação à taxa de WACC utilizada² que difere daquela aprovada pela ANP.

Em suma, são essas as contribuições do Conselho na mencionada Consulta Pública. Seguimos à disposição para o que for necessário.

Atenciosamente,

Adrianno Lorenzon, Vice-Presidente

² 10,25%, considerando 3% conforme *benchmarking* europeu.