Carta nº 05/2025-CDU

Rio de Janeiro/RJ, 28 de fevereiro de 2025

Ilmo. Ernesto Coutsiers
Diretor Gerente de desenvolvimento de negócios

Ilmo. Miguel Chang
Líder do setor de gás natural

Ilmo. Fernando Zaquine
Gerente de operações

Ilmo. Enrique Brian
CEO

Assunto: Solicitação de Proposta de Honorários - Consultoria para análise da Base Regulatória de Ativos (BRA) das transportadoras NTS e TAG

Prezados,

O Conselho de Usuários do Sistema de Transporte de Gás Natural (CdU), entidade representativa dos carregadores de gás natural no País, vem, por meio desta correspondência, requerer proposta de honorários para a contratação de consultoria para análise da Base Regulatória de Ativos (BRA) das transportadoras NTS e TAG.

Espera-se como resultado da consultoria: relatório técnico que forneça subsídios robustos para a definição de tarifas justas e equilibradas. Desse modo, considere o seguinte escopo elaborado pelo Conselho de Usuários, que traz uma contextualização do cenário do transporte de gás no Brasil.

A partir de 2025 e até 2033, todos os contratos iniciais de transporte de gás natural que foram celebrados entre Petrobras e as transportadoras NTS e TAG serão concluídos, abrindo espaço para recontratação da capacidade disponível por qualquer agente interessado.

Esses contratos tiveram suas tarifas iniciais definidas entre 2007 e 2011 e foram celebrados com prazos de duração entre 20 e 25 anos, visando a garantir receita às transportadoras pelos investimentos realizados. Entretanto, a vida útil desses ativos é superior ao período dos contratos iniciais, de maneira que, sendo o transporte de gás natural um segmento de monopólio natural, caracterizado por receitas reguladas e definidas pela ANP, cabe a discussão sobre o valor desses ativos no âmbito da recontratação da capacidade disponível: a Base Regulatória de Ativos (BRA).

Em 2019, a TBG passou pelo primeiro processo de recontratação de capacidade e valoração da BRA. Durante este processo, a ANP baseou-se em critérios contábeis, fazendo referência ao imobilizado líquido corrigido pela inflação, para definir o valor dos ativos para os ciclos tarifários subsequentes. Diversos outros agentes da indústria de gás natural questionaram os critérios adotados pela Agência, defendendo que o racional econômico original, aquele que definiu as primeiras tarifas, é o que deveria ter sido respeitado. Em particular, a premissa de valor residual econômico considerada no Fluxo de Caixa Livre da definição da tarifa.

Entretanto, ainda que sob a ótica econômica o racional defendido apresentasse coerência, havia fragilidades sob a ótica legal e regulatória, uma vez que ainda não havia regulação (nem mesmo existia a própria ANP) quando os contratos de transporte originais associados ao Gasoduto Bolívia-Brasil foram celebrados entre a Petrobras e a TBG.

A situação é distinta no caso dos contratos de NTS e TAG, na medida em que os correspondentes contratos de transporte foram assinados em momentos posteriores aos da TBG, quando já havia regulação sobre o serviço de transporte e conhecimento da ANP acerca das memórias de cálculo das tarifas originais.

Desta forma, tendo em vista todo o processo que ainda teremos que realizar para os ativos das transportadoras NTS e TAG, é extremamente necessário termos acesso às informações da BRA conforme já foi solicitado tanto pelo IBP, em novembro de 2022, assim como também feito pelo Conselho de Usuários (CdU) em outras três oportunidades ao longo de 2023 e 2024.

Visando termos um relatório técnico muito bem fundamentado para essa questão, tendo em vista que tem impacto direto nas tarifas que serão cobradas dos carregadores, julgamos que se faz necessária a contratação de uma consultoria especializada para a realização deste trabalho. Assim, apresentamos abaixo o escopo de trabalho a ser realizado pela consultoria.

Escopo contratação consultoria

Objetivo da consultoria é abordar o tema sob uma ótica técnica e acadêmica, elaborando análise que contemple:

I. Avaliação, à luz da regulação vigente no Brasil e das melhores práticas internacionais e econômicas, se a abordagem de valoração da Base Regulatória de Ativos (BRA) adotada pela ANP para o caso da recontratação da capacidade na TBG, que foi baseada no imobilizado líquido contábil corrigido pela inflação conforme consta nas Notas Técnicas nº 7/2018/SIM e n° 13/2019/SIM, é tecnicamente defensável para os casos dos contratos da (i) NTS, a saber: Malhas Sudeste, Paulínia-Jacutinga, GASDUC III, Malhas II e GASTAU; e (ii) TAG, a saber: Malha Nordeste, Gasene (Trecho Sul e Norte) e Pilar-Ipojuca.

a. Na medida em que as informações das memórias de cálculo das tarifas originais não são públicas, a abordagem deve ser teórica, contemplando hipóteses. Caso essas informações sejam disponibilizadas, deverão ser utilizadas para dos cálculos.
b. Na hipótese de as memórias de cálculo originais considerarem premissas de valor residual do ativo após o fim dos contratos iniciais distintos dos critérios adotados nas Notas da ANP supracitadas, é defensável a abordagem utilizada na TBG? O retorno de capital sob o ativo seria adequado?
c. Avaliar se a base de ativos foi contabilizada com a inclusão de PIS e COFINS (tributos recuperados conforme a depreciação) e se a rentabilidade da transportadora incluiu esses impostos.

II. Avaliação, à luz da regulação vigente no Brasil e das melhores práticas internacionais e econômicas, se a Abordagem Proposta conforme descritivo abaixo é coerente e tecnicamente defensável para os casos dos contratos da TAG e NTS.

a. Caso a consultoria identifique fragilidades conceituais na Abordagem, apontar as falhas identificadas e sugestões de correção.

III. Proposição de metodologia alternativa, caso aplicável, para quantificação da BRA dos contratos supracitados à luz da regulação vigente no Brasil e das melhores práticas internacionais e econômicas.

IV. Estimativa da BRA dos contratos considerando o cenário descrito em (A) – critério adotados na TBG – x cenário contemplando as melhores práticas a serem aplicáveis.

a. Na medida em que as informações das memórias de cálculo das tarifas originais não são públicas, a abordagem deve ser teórica, contemplando

hipóteses. Devem ser quantificadas ao menos 3 hipóteses:

1. Remuneração integral do ativo originalmente prevista para o 1º ciclo tarifário: ou seja, o fluxo de caixa da tarifa original não contemplou valor residual ou qualquer premissa de receita após a vigência do contrato inicial;
2. Premissa de valor residual equivalente ao imobilizado líquido do ativo no fluxo de caixa livre que definiu a tarifa original;
3. Premissa de valor residual equivalente ao imobilizado líquido corrigido pela inflação no fluxo de caixa livre que definiu a tarifa original.

V. Elaboração de um artigo a ser publicado pela referida consultoria, como resultado do estudo realizado (no LinkedIn e/ou em outros meios de divulgação, congresso etc.)

Prazo de execução - *à definir*

Abordagem Proposta - Descritivo

Diferentemente do caso da TBG, os contratos assinados com a TAG e NTS ocorreram em momentos quando já havia regulação sobre o transporte no Brasil.

A valoração da BRA desses ativos deve ser coerente com o racional econômico originalmente estabelecido no âmbito do cálculo das tarifas iniciais. Sendo o transporte um segmento de monopólio natural, com retorno de capital regulado pela ANP, a adoção de critérios de valoração da BRA em ciclos tarifários subsequentes que não são coerentes com as premissas estabelecidas no ciclo tarifário anterior pode levar a distorções no retorno de capital aprovado para o projeto ao longo de sua vida útil.

Entende-se que o valor residual econômico, representado como uma entrada de caixa no último ano do primeiro ciclo tarifário, reflete o valor presente do ativo para os anos subsequentes e, consequentemente, a referência a ser adotada para os ciclos tarifários posteriores com relação à depreciação econômica já realizada.

Ao adotar premissas no processo de revisão tarifária que são distintas das consideradas originalmente, o retorno de capital do projeto ao longo de sua vida útil também será distinto, trazendo impactos para toda indústria de gás natural.

Aspecto Legal

Os contratos de transporte Malha SE e Malha NE, ou seja os contratos mais antigos em vigor na TAG e NTS, foram assinados originalmente em 2003, porém aditados e substituídos por novas versões, inclusive com nova definição de tarifa, em 01/08/2007, com data de início de operação comercial em 01/01/2006, tendo sido, portanto, estabelecidos posteriormente à Lei nº 9.478/97 ("Lei do Petróleo"), que constituiu a ANP e definiu, dentre as suas competências, o estabelecimento de critérios para o cálculo de tarifas de transporte (inciso VI do art. 8º da Lei 9.478/97).

Além disso, o § 1º do art. 58 da Lei do Petróleo estabeleceu que a ANP fixaria o valor e a forma de pagamento da remuneração adequada, caso não houvesse acordo entre as partes, cabendo-lhe também verificar se o valor acordado estava compatível com o mercado.

Cabe ressaltar ainda, que a resolução que regulamentou o inciso VI do art. 8º da Lei, isto é, a RANP nº 29/2005, também já estava vigente no momento de assinatura de tais contratos e ela estabelecia critérios para cálculo de tarifas de transporte dutoviário de gás natural.

Ainda em relação à RANP 29/2005, destaca-se particularmente seu Artigo 11, segundo o qual "as tarifas aplicáveis a qualquer tipo de serviço de transporte de gás natural deverão ser comunicadas à ANP e divulgadas ao mercado".

Por fim, ressalta-se, ainda que, a RANP 15/2014 prevê em sua redação os seguintes critérios de valoração de ativos:

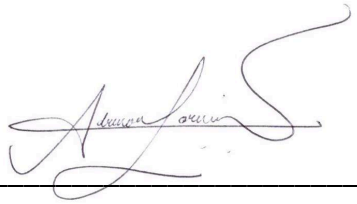
I - o valor atual dos ativos, descontada a depreciação e a amortização havidas até a data de estabelecimento da Tarifa de Transporte;

II - o custo de reposição dos ativos, descontada a depreciação e a amortização havidas até a data de estabelecimento da Tarifa de Transporte;

III - o valor dos ativos resultante da aplicação de metodologias alternativas e amplamente reconhecidas e adotadas pelo mercado, descontada a depreciação e a amortização havidas até a data de estabelecimento da Tarifa de Transporte.

Renovando os nossos protestos de elevada estima e consideração, nos colocamos à disposição para eventuais esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,



Adrianno Lorenzon
Vice-Presidente