



Nota Técnica nº 002/03/SCG

Rio de Janeiro, 18 de Março de 2003

Projeto Malhas
Análise da Proposta da PETROBRAS de Modelagem de
Negócio para a Atividade de Transporte de Gás Natural e
Considerações da SCG/ANP

Superintendência de Comercialização e Movimentação de Gás Natural

Março de 2003

SUMÁRIO

I – INTRODUÇÃO	3
II – DESCRIÇÃO DA MODELAGEM DE NEGÓCIO PARA O TRANSPORTE DE GÁS NATURAL PROPOSTA PELA PETROBRAS	5
III – ALGUNS PARADIGMAS REGULATÓRIOS E A PROPOSTA DA PETROBRAS	7
IV – ANÁLISE DA SCG/ANP SOBRE A MODELAGEM DE NEGÓCIO PROPOSTA PELA PETROBRAS	16
V – EVOLUÇÃO DAS DISCUSSÕES COM RELAÇÃO AO PROJETO	20
VI – CONSIDERAÇÕES FINAIS	27
ANEXO – HISTÓRICO PROJETO MALHAS	29

I – INTRODUÇÃO

Na Carta GÁS NATURAL nº 090/02, de 27 de Agosto de 2002, a PETROBRAS apresenta à Superintendência de Comercialização e Movimentação de Gás Natural da Agência Nacional do Petróleo (SCG/ANP) sua proposta formal quanto à modelagem de negócio para o transporte de gás natural, intitulada Projeto Malhas, e expõe as justificativas para a sua adoção, quais sejam:

- (i) necessidade de cumprimento dos prazos estabelecidos no Programa Prioritário de Termelétricidade (PPT);
- (ii) benefícios tributários;
- (iii) restrições de caráter orçamentário; e
- (iv) exigência de “robustez financeira” pelos *lenders*.

A proposta em si constitui-se em um ambicioso programa de investimentos e financiamento que se materializaria por meio de um Consórcio Transportador, do qual participariam empresas subsidiárias da PETROBRAS e grupos de investidores japoneses. Na estruturação em foco, planeja-se a criação de novas empresas de transporte de gás natural que responsabilizar-se-iam pela captação dos recursos destinados à realização dos investimentos necessários e seriam proprietárias dos ativos resultantes da expansão das instalações de transporte do Nordeste e do Sudeste.

No que diz respeito à PETROBRAS, a empresa assumiria diversos papéis nesta modelagem, direta e indiretamente: como líder do Consórcio, única acionista do operador dos sistemas de transporte (ativos existentes e suas expansões) e como única carregadora.

Como é de conhecimento dos agentes deste mercado, a partir da Emenda Constitucional nº 9, de 09 de novembro de 1995, a qual estabeleceu a ruptura do monopólio legal exercido pela PETROBRAS sobre as atividades econômicas integrantes das cadeias de valor do petróleo e do gás natural, e da Lei nº 9.478/97, de 06 de agosto de 1997, que determinou nova estrutura e regras para o

setor, atribuiu-se à ANP a finalidade de promover a regulação, contratação e fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo e gás natural. Ou seja, cabe à ANP implementar os princípios e objetivos da política energética nacional, entre os quais a promoção da livre concorrência no suprimento dos combustíveis, viabilizando a entrada de novos atores e a realização de investimentos privados nestes segmentos.

No que concerne à indústria de gás natural especificamente, a implementação do modelo competitivo está condicionada ao acesso não discriminatório às instalações de transporte, atividade que consiste em um monopólio natural, ao estabelecimento de tarifas que apresentem racionalidade econômica, à formalização contratual da prestação dos serviços de transporte e à utilização e expansão eficientes das instalações.

Neste sentido, faz-se mister que a atividade de transporte seja conduzida de forma transparente por um agente que tenha como objetivos únicos a otimização do uso de suas instalações e a obtenção de ganhos provenientes de sua atividade, sem a influência de interesses de mercado de agentes que atuam nos segmentos competitivos da cadeia, seja a montante (produção e importação/suprimento) ou a jusante (comercialização e revenda).

Tendo em vista a grande relevância do tema e a preocupação desta SCG/ANP com os impactos da modelagem inicialmente proposta pela PETROBRAS sobre o desenvolvimento de um mercado competitivo de gás natural no país, faz-se oportuna a análise aprofundada da operação, bem como da discussão que a ela se sucedeu, a qual envolveu a efetiva participação da ANP, do BNDES e da PETROBRAS .

Assim sendo, a fim de proceder a esta análise, a presente Nota Técnica está estruturada em cinco seções, além desta introdução. A próxima seção descreve, de forma breve, a modelagem de negócio para o transporte de gás natural inicialmente proposta pela PETROBRAS, a saber, o Consórcio Transportador. A seguir, são apresentados paradigmas regulatórios, os quais são confrontados com a referida modelagem. A quarta seção denota a avaliação da SCG/ANP sobre tal

estruturação. Na quinta seção, abordam-se as discussões ocorridas após a formalização da proposta inicial da PETROBRAS, ao passo que a sexta seção tece considerações finais, as quais recuperam e sintetizam a problemática em questão. Por fim, complementa este trabalho um anexo que resgata o histórico do Projeto Malhas.

II – DESCRIÇÃO DA MODELAGEM DE NEGÓCIO PARA O TRANSPORTE DE GÁS NATURAL PROPOSTA PELA PETROBRAS

1. **Objetivo:** expandir as malhas Nordeste e Sudeste para atender ao PPT, uma vez que estabeleceu-se, por meio das Portarias MME nº 43/00, de 25 de Fevereiro de 2000, e nº 215/00, de 26 de Julho de 2000, que a PETROBRAS garantiria o suprimento de gás natural para as usinas inseridas no Programa, por prazo de até 20 anos. A fim de cumprir tal obrigação, a empresa afirma ser imperativo que a atual rede de transporte de gás natural de ambas as regiões sofra significativo aumento de capacidade ao final de 24 meses, mediante a construção de: (i) novos gasodutos; (ii) *loops* e ramais; (iii) novos *city gates*; (iv) estações de compressão.
2. **Modelo de Negócio:** a estruturação eleita para garantir o financiamento e a viabilidade das expansões é o Consórcio, o qual seria denominado “Consórcio Malhas Sudeste e Nordeste”, constituído pelas seguintes empresas:
 - TRANSPETRO, a qual seria a operadora e mantenedora das instalações de transporte das malhas existentes e suas expansões;
 - A Sociedade de Propósito Específico (SPE) TNS (Transportadora do Nordeste e Sudeste S.A.), subsidiária da GASPETRO que seria a líder do Consórcio e para a qual se transfeririam todos os ativos de transporte existentes, hoje pertencentes à PETROBRAS;
 - As SPEs NTS (Nova Transportadora do Sudeste S.A.) e NTN (Nova Transportadora do Nordeste S.A.), as quais seriam as proprietárias dos ativos resultantes da expansão das instalações de transporte do Nordeste e do

Sudeste, respectivamente. Ambas responsabilizar-se-iam pela captação de recursos e contratação do EPC para a realização dos investimentos em expansão e pertenceriam às *tradings* japonesas Mitsui & Co,Ltd., Itochu Corporation e Mitsubishi Corporation.

3. Autorizações e Licenças: concedidas individualmente a cada um dos proprietários dos ativos.

- IBAMA e FEEMA → licenças ambientais; e
- ANP → autorizações de construção e operação.

4. Financiamento:

Fontes:

- JBIC-Japan Bank for International Cooperation e outros bancos comerciais japoneses: US\$ 672 milhões (70% do financiamento);
- BNDES e outros bancos comerciais brasileiros: US\$ 288 milhões em Reais equivalentes (30% do financiamento);
- Debêntures emitidas no Brasil seriam responsáveis pela captação de US\$ 60 milhões dos US\$ 288 milhões aportados no Brasil.

Garantias Financeiras:

- Caução de receita gerada pelo projeto;
- TIR de 13,8% sobre os investimentos, assegurada pela tarifa.¹

5. Contratos de Transporte:

- GTAs entre o Consórcio e a PETROBRAS, na qualidade de carregadora, mediante 4 contratos:
 - 1 GTA para a malha de dutos existentes na região Sudeste (TNS);

¹ A taxa de retorno do projeto (WACC) de 13,8% (em termos reais) está baseada na taxa determinada para o Concurso Aberto, procedimento de oferta e alocação de capacidade de transporte de gás estabelecido pela Portaria ANP 98 de 2001. É importante ressaltar que ela foi calculada para a situação específica de realização dos investimentos previstos naquele momento pela TBG e pela TRANSPETRO, situação esta agravada por um ambiente de incertezas em torno da realização do processo, não devendo ser considerada um parâmetro de aplicação direta a outros projetos de investimento em gasodutos.

- 1 GTA para a malha de dutos existentes na região Nordeste (TNS);
 - 1 GTA para os novos dutos da região Sudeste (NTS);
 - 1 GTA para os novos dutos da região Nordeste (NTN).
- TCG uniforme para todos os agentes (não é especificado se tal TCG é igual àquele formulado para a TBG);
 - Tarifa postal para as malhas existentes e novas;
 - Ajustes tarifários por índice misto que abrangeria a desvalorização cambial e variações no custo de financiamento.

III – ALGUNS PARADIGMAS REGULATÓRIOS E A PROPOSTA DA PETROBRAS

1. Promoção de Concorrência

Dentre as atribuições dadas à ANP, a partir da nova configuração institucional desenhada para as indústrias de petróleo e gás natural no Brasil, especial destaque deve ser dado à atração de investimentos privados e à promoção da concorrência nos seguimentos potencialmente competitivos da cadeia de valor. A união dessas duas missões se resume, fundamentalmente, na eliminação de barreiras à entrada e na multiplicação do número de agentes atuantes nos diversos segmentos da indústria.

Uma premissa elementar para a consolidação de um modelo competitivo é a de que a regulação deve incentivar a proliferação de agentes concorrentes no mercado, pautando-se na idéia de que quanto maior o número de agentes, mais alternativas para os usuários, maior competição entre os supridores, melhores as condições e os serviços ao consumidor.

No que concerne ao mercado brasileiro, a partir da quebra do monopólio legal exercido pela PETROBRAS, diversas empresas passaram a atuar nas diferentes

atividades da indústria, principalmente, nos segmentos de exploração e produção.²

No que tange ao segmento de transporte dutoviário, a inserção de novos agentes é mais complexa por diversos motivos relacionados aos elevados investimentos necessários e à política adotada pela PETROBRAS, em um ambiente no qual há integração vertical e as autorizações não estão submetidas à licitação.

Quanto à atividade de distribuição, a entrada de novos agentes tem ocorrido mediante a aquisição de participações acionárias nas companhias distribuidoras locais em associação à empresa líder do setor ou a suas controladas.

Atualmente, portanto, a indústria brasileira de gás natural apresenta uma diversidade de agentes operando nas atividades da cadeia, mas a PETROBRAS mantém-se como o ator principal em todos os segmentos.

No que se refere ao Projeto Malhas, e considerando o cenário brevemente descrito, coube à ANP avaliar se, do ponto de vista regulatório, a modelagem inicialmente proposta pela PETROBRAS atenderia ao objetivo de abertura do mercado e introdução da concorrência. A apresentação realizada pela empresa à ANP também deve ser estudada levando-se em conta esta questão.

Assim, questiona-se se tal modelagem de negócio convergiria para o objetivo de consolidação da concorrência no mercado brasileiro ou, ao contrário, cristalizaria o monopólio ainda existente.

2. Alternativas de Escolha para os Consumidores

Podem ser “consumidores” ou “usuários” dos serviços relativos à indústria de gás natural: (i) os compradores do energético para consumo próprio ou para revenda; (ii) os importadores de gás com igual objetivo – que diferem dos anteriores somente porque o gás natural adquirido é proveniente do exterior – ; (iii) os carregadores, usuários do sistema de transporte; (iv) as distribuidoras estaduais que compram o gás natural e contratam transporte até os *city gates* locais; e (v) os

² No mês de julho de 2002, a ANP havia levado a cabo quatro rodadas de licitação de blocos para E&P de petróleo e gás. Como resultado disso, até a presente data, existem trinta e duas empresas com contratos de concessão na etapa de

consumidores diretos ou não cativos que contratam transporte e passam o gás pela rede das distribuidoras estaduais, caso a regulação permita.

No mercado brasileiro, até o presente momento, os itens (i) a (iii) estão cobertos pela PETROBRAS. Até hoje, nenhuma distribuidora pôde carregar seu gás diretamente, com a exceção da Sulgás para fornecimento exclusivo da UTE de Uruguiana.

A resenha formulada até aqui exhibe um modelo fechado, próprio da primeira etapa de desenvolvimento do mercado de gás no país, no qual a PETROBRAS vem intervindo e preservando para si espaços ao longo de toda cadeia, participando em diversas distribuidoras estaduais e no negócio de geração térmica.

Quanto ao item (v), as principais regulações estaduais não permitem a existência de consumidores livres por longos períodos de tempo. Nesse contexto, cabe sinalizar que não existe a possibilidade dos usuários optarem por comprar gás, transporte e distribuição separadamente, e de acordo com suas necessidades, uma vez que os consumidores são cativos de um supridor que lhes vende um pacote fechado “gás + transporte”.

A experiência vivida por mercados mais maduros nos mostra que, progressivamente, na medida em que o setor vai se desenvolvendo, a demanda tende a exigir uma maior abertura e a definição de relações menos privilegiadas na indústria, para o que se faz indispensável a aplicação de medidas regulatórias mais incisivas e a preocupação, hoje, com estruturas contratuais que se estenderão por diversos anos.

À luz do exposto, deve-se fazer a seguinte pergunta: a proposta da PETROBRAS favoreceria os consumidores e usuários dos serviços de transporte e distribuição a contarem com maiores alternativas de suprimento ou, ao contrário, todas as novas posições e negócios permaneceriam concentrados direta ou indiretamente nas mãos da empresa dominante?

exploração e dezessete com contratos de concessão já na fase de produção.

3. Estrutura da Indústria / Independência do Transportador

Os sistemas regulatórios adotados em cada ambiente estabelecem diferentes graus de: (i) segmentação; (ii) competição; (iii) regulação; (iv) integração; (v) número de agentes intervenientes; e (vi) grau de acessibilidade ao sistema.

As empresas que se dedicam à produção, transporte e distribuição de gás requerem expressivos investimentos e são reconhecidas como capital-intensivas, situação que não se configura no desenvolvimento da atividade de comercialização.

Estas atividades possuem um forte componente físico e tecnológico que as estruturam de forma rígida, por conta das instalações em plataformas de produção, grandes gasodutos e redes de distribuição, os quais não podem ser deslocados, dadas as suas características. Desta forma, uma vez realizados investimentos de tal ordem de grandeza, os ativos resultantes não possuem uso alternativo em outro negócio.

Adicionalmente, as atividades de transporte e distribuição de gás são caracterizadas como monopólios naturais, enquanto que as atividades de produção e comercialização são potencialmente concorrenciais.

No primeiro caso, do ponto de vista econômico, torna-se mais eficiente que uma só empresa abasteça todo o mercado, devido, sobretudo, à existência de economias de escala e de escopo. Em função disso, é necessário que as tarifas e a forma de acesso a estes sistemas sejam regulados. O papel da Agência Reguladora é resguardar a qualidade do serviço prestado, evitando práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante no mercado.

Diante do exposto, as reflexões a serem formuladas giram em torno da seguinte questão: a proposta da PETROBRAS responderia a uma estrutura organizacional que garantisse que as firmas transportadoras assumiriam atitudes autenticamente independentes ou, ao contrário, os “novos jogadores” por ela apresentados possuiriam apenas um papel passivo perante sua controladora que, na prática,

continuará sendo direta ou indiretamente a única carregadora e a única operadora de todos os sistemas de transporte?

4. Uso Eficiente da Infra-estrutura

Em combinação com o ponto anterior, encontra-se o princípio segundo o qual a regulação deve promover o uso eficiente da infra-estrutura, considerando, dentre outros, os seguintes parâmetros relevantes:

- (i) sendo o transporte a *essencial facility* da cadeia, o operador pode ver-se inclinado a “reter” a capacidade com que conta para favorecer a seus parceiros do *upstream* e/ou para envolver-se em negócios no *downstream* (vide conflitos Enersil x TBG e BG x TBG);
- (ii) o regime de classes de serviços – Serviço de Transporte Firme (STF) e Serviço de Transporte Interruptível (STI), dentre outros – deve ser transparente e uniforme, a fim de que conflitos sejam evitados;
- (iii) devem existir contratos na prestação de serviços, os quais respeitem os Termos e Condições Gerais, também uniformes e simétricos;
- (iv) as distintas instalações ou gasodutos devem ser técnica e operativamente compatíveis, respeitando uma regulação comum e mediante Acordos de Interconexão padronizados; e
- (v) a metodologia tarifária deve apresentar racionalidade econômica e responder a princípios básicos comuns que evitem subsídios cruzados e facilitem a regulação.

Entende-se por uso eficiente o atendimento às necessidades do conjunto do sistema ou da sociedade, devendo atender: (i) os carregadores atuais, cujos contratos devem ser respeitados; (ii) e também os interessados em adquirir capacidade quando a capacidade disponível ou ociosa permitam, dependendo do tipo de serviço que desejem contratar.

Nessas circunstâncias, a pergunta seria: vistos os conflitos havidos em torno da administração da capacidade pela TBG, o modelo proposto pela PETROBRAS

superaria os obstáculos observados nos dias de hoje ou, ao contrário, o esquema de concentração e controle de todos os sistemas pela referida companhia reproduzir-se-á, agravando a situação hoje existente?

5. Tarifa de Transporte Baseada em Parâmetros Econômicos

Outro aspecto da proposta da PETROBRAS a ser considerado refere-se à sua modalidade de tarifação.

Uma vez mais, a companhia insiste na metodologia postal (única ou por malha), afastando-se da determinação de custos e formação de preços de transporte que considerem uma de suas variáveis mais importantes, a distância.

A abordagem proposta pela PETROBRAS não condiz com as recomendações da ANP: (i) através da legislação elaborada e dos projetos discutidos com os agentes da indústria sobre o futuro aparato legal a reger os critérios tarifários; (ii) na resolução de conflitos, desde 1998, cabendo mencionar, dentre eles, os casos ENERSII-TBG e BG-TBG, nos quais foi determinada a aplicação de tarifas que refletissem a variável distância; (iii) no estabelecimento do preço do gás natural que considera um mix de tarifa postal e por distância; (iv) na proposta de tarifa por distância para o atual Concurso Aberto (ver Nota 1).

A PETROBRAS sugere a utilização da tarifa postal para o caso das malhas Nordeste e Sudeste. Para tal, alega, porém não demonstra, que demandas oscilantes ao longo do tempo dão origem a fluxos multidirecionais na rede, o que torna aconselhável a metodologia proposta. Cabem os seguintes comentários a esta afirmação:

- (i) a companhia não apresenta um modelo tarifário que incorpore os fluxos para cada uma das redes, no qual demonstre ou compare as vantagens de cada metodologia tarifária; e
- (ii) não obstante as recomendações da ANP, a PETROBRAS antecipa que utilizaria uma metodologia na qual seriam calculados encargos de entrada e saída, mas sobre uma base postal. Apesar dos fluxos multidirecionais a que faz referência, sua metodologia não aponta que alternativas seriam postas

em prática frente a eventuais problemas de congestionamento no que se refere aos pontos de entrada e saída, ao direcionamento específico do gás carregado e aos aspectos relacionados à distância que, obviamente, deixa de ter relevância na decisão do carregador.

Ademais, expõe-se uma série de passos metodológicos para o cálculo da tarifa *roll-in* e da tarifa incremental, em conjunto com sugestões sobre vários parâmetros e cálculos básicos que devem ser tidos em conta, tais quais: custo metro-polegada, estimativa de custos de operação e manutenção e algumas considerações, ainda em aberto, sobre o sistema de indexação que se explicita nos modelos de contrato de transporte, mas que, de acordo com observações contidas neste último documento, são trazidas a valor presente.

A discussão sobre os valores dos parâmetros poderia ser feita, uma vez aceita a metodologia de cálculo tarifário apropriado e apresentadas as simulações tarifárias correspondentes. Claramente, o que está em jogo é a estrutura organizacional da indústria com efeitos que vão além de uma eventual correção de tais parâmetros no futuro próximo.

Sem embargo, os passos previstos pela PETROBRAS no cálculo da tarifa de transporte, a referência à taxa de custo de capital e à fórmula de indexação trazem à tona uma série de reflexões sobre o processo de formação de tarifas na atual proposta da companhia.

A decisão da autoridade regulatória quanto à modelagem em questão deve considerar não somente a estrutura de negócio em si, como também a metodologia dos cálculos tarifários propriamente ditos.

A estruturação em discussão não seria capaz de gerar um processo de confrontação de ofertas competitivas pela capacidade do sistema. O carregador seria a própria PETROBRAS, que permaneceria participando em toda a cadeia de decisões até o *downstream* e, vale repetir, participaria da TNS (líder do Consórcio) e da TRANSPETRO, operador do sistema de transporte das malhas.

No processo de Concurso Aberto e, mesmo nos conflitos já mencionados, podem ser esperadas discussões sobre preços e condições de serviço que visivelmente

mostram comportamentos independentes das partes para acessar a capacidade e serviços a preços econômicos. Cabe indagar, portanto, se tal garantia seria coberta por uma tarifa negociada.

Quando alguns detalhes da proposta são analisados, a questão acima mencionada é entendida mais claramente. A opção pela proposta tarifária em foco parece surgir das necessidades do agente que apresenta o projeto. Por exemplo, a fórmula de indexação reconhece, principalmente, a problemática do financiamento, mas de nenhuma maneira garante que tais correções fariam com que a rentabilidade superasse a taxa de custo de capital. Por outro lado, diminuir-se-ia, notavelmente, o risco para aqueles que aportam capital ao Consórcio através da consideração de parâmetros próximos ao custo de endividamento (moeda e taxa de juros, conforme contrato de transporte). Não deixa de chamar a atenção, na modelagem proposta, que a PETROBRAS, na condição de cliente, seria favorecida, o que não incentiva o surgimento de competição, devendo, portanto, ser questionado pela autoridade regulatória.

Quando não existem as salvaguardas do acesso aos agentes independentes em busca de negociação de um serviço, a ANP deve, primeiramente, buscar que este objetivo seja alcançado através de uma proposta próxima ao modelo idealizado e, em segundo, deve procurar que as tarifas estabelecidas, em qualquer caso, estejam em condição de competitividade, apresentando retorno razoável ao longo do tempo. As tarifas que não respondem a uma negociação independente, que não surjam de Concursos Abertos e que, não obstante, respondam a um modelo tarifário aprovado pela autoridade regulatória, devem, necessariamente, estar sujeitas à análise de verificação da competitividade que a lei 9.478/97 permite a ANP proceder.

6. Incentivo aos Investimentos e Desenvolvimento de Negócios

Sob a ótica dos objetivos regulatórios no setor, são conhecidas as intenções de promover a penetração do gás natural na matriz energética, assim como de incentivar a realização de novos investimentos.

Tais pretensões estão claramente relacionadas, entre outros fatores, às possibilidades de: (i) desenvolver novos mercados locais; (ii) integrar mercados regionais e internacionais; (iii) competir transparentemente; (iv) contar com regras claras e estáveis; (v) alcançar condições de paridade regulatória e oportunidades para a empresa estatal líder e demais empresas; (vi) buscar competitividade real entre os diversos energéticos existentes; e (vii) incentivar a interface dos mercados de gás e eletricidade.

Diante do modelo proposto pela PETROBRAS, cabe perguntar se este satisfaria os objetivos regulatórios enunciados ou, ao contrário, seria suscetível de ser aperfeiçoado em ordem a alcançá-los plenamente.

Assim, determinado esquema poderia, por exemplo, privilegiar um objetivo em detrimento de outros: (i) obter financiamento de bancos ou organismos multilaterais para um projeto próprio seria mais simples se tal projeto não estimulasse a competição; ou (ii) a destinação de capacidade sem que fosse feito Concurso Aberto concederia a chave do *downstream* ao transportador para integrar e facilitar negócios, mas também reduziria as opções dos usuários finais.

A autoridade regulatória, a qual possui a atribuição de emitir as autorizações de construção e operação dos gasodutos, não pode nem deve permanecer alheia à evolução dos impactos que as distintas alternativas podem causar.

O fato do modelo da PETROBRAS – que visa à concretização de seus projetos – constituir a garantia de um esquema no qual esta seguiria concentrando em si mesma os negócios que o setor oferecerá na próxima década em todo o país (direta ou indiretamente como transportador, carregador, operador, comercializador, distribuidor e usuário térmico) torna pertinente uma avaliação mais aprofundada de outras alternativas.

IV – ANÁLISE DA SCG/ANP SOBRE A MODELAGEM DE NEGÓCIO PROPOSTA PELA PETROBRAS

A partir da análise dos documentos remetidos pela PETROBRAS, depreende-se que a modelagem de negócio proposta coaduna-se com algumas das condições consideradas relevantes para a consolidação do ambiente competitivo, previsto na Lei do Petróleo. No entanto, sob um espectro mais amplo, a estruturação elaborada pela referida empresa mostra-se incompatível com o modelo de organização industrial contemplado na Lei 9.478.

Dentre os aspectos positivos da estruturação apresentada, destaca-se a viabilidade de captação dos recursos necessários ao financiamento da expansão da infra-estrutura de transporte de gás natural, essenciais ao desenvolvimento do mercado nas regiões Nordeste e Sudeste do país.

Contudo, a viabilidade financeira não pode ser considerada prerrogativa exclusiva da modelagem proposta. A forma de organização empresarial da atividade de transporte dutoviário de gás natural deve permitir a captação dos recursos necessários à realização dos investimentos, mas deve atender, também, às questões regulatórias associadas ao cumprimento dos princípios estabelecidos em Lei. Dentre os pontos que indicam a inadequação desta estrutura, deve-se ressaltar:

1. O esquema proposto pela PETROBRAS não atenderia ao objetivo de promover competição no mercado brasileiro de gás natural, na medida em que tal empresa controlaria diretamente uma das transportadoras (TNS) e a operadora de todas as instalações de transporte (TRANSPETRO), bem como seria a única carregadora de toda a capacidade de transporte firme. Sob este esquema, talvez somente fosse possível a introdução de pressões competitivas caso houvesse a exigência de Concurso Aberto para a contratação da capacidade proveniente das expansões das malhas Nordeste e Sudeste;

2. O Consórcio Transportador não apresentaria autonomia operativa e decisória, posto que seria liderado pela TNS, subsidiária pertencente integralmente à PETROBRAS, que possuiria inúmeras prerrogativas, garantidas em contrato, para a execução de tal liderança;
3. Seriam criadas Sociedades de Propósito Específico (SPEs), NTN e NTS, cujos acionistas não atuam na atividade de transporte de gás, sugerindo interesse meramente financeiro, com o qual delegariam à própria PETROBRAS, por meio da líder TNS, a condução empresarial dos negócios;
4. A estrutura organizacional resultante da modelagem proposta não garantiria que as firmas transportadoras assumissem posições autenticamente independentes, uma vez que seriam apenas empresas “de papel”.
5. Há dúvidas quanto à eficiência da utilização da expansão da infra-estrutura para o conjunto do sistema. Vistos os conflitos ocorridos em torno da administração da capacidade de transporte pela TBG (Enersil x TBG e BG x TBG, por exemplo), não se crê que o comportamento cristalizado pela modelagem proposta superaria os obstáculos observados no passado recente. Ao contrário, o esquema de concentração e controle de todos os sistemas de transporte sugere ainda mais dificuldades em relação às situações supracitadas;
6. Acredita-se que toda a capacidade existente, bem como aquela derivada das expansões, seriam destinadas a um único carregador, a saber, a PETROBRAS. Qualquer outro interessado teria de aguardar eventuais futuras expansões, as quais se mostram incertas e, caso se concretizassem, ocorreriam a longo prazo. Destarte, o modelo não gera nenhuma expectativa em torno da efetivação do princípio do livre acesso real à capacidade de transporte;
7. Pelas mesmas razões, entende-se que a referida proposta não possibilitaria que os consumidores e usuários dos serviços de transporte e distribuição de gás natural contassem com novas e distintas alternativas de suprimento,

situação que se agravaria, visto que as respectivas malhas seriam sistemas isolados entre si;

8. Nota-se uma complexa estrutura de controle físico dos ativos relacionados à prestação do serviço de transporte, na qual uma mesma instalação de transporte poderia agregar ativos pertencentes a diferentes empresas, tal como um compressor de propriedade de uma empresa instalado em um duto de propriedade de outra empresa;
9. A responsabilidade operacional dos sistemas de transporte independentes, malhas Nordeste e Sudeste, ficaria a cargo de uma única empresa, concentrando, de maneira tecnicamente injustificada, a operação dos sistemas;
10. A metodologia tarifária postal, adotada na proposta da PETROBRAS, não incorporaria os determinantes dos custos de transporte adequadamente. A referida empresa acredita ser esta a melhor alternativa para o caso das malhas Nordeste e Sudeste, argumentando, mas de nenhuma forma demonstrando, que demandas oscilantes ao longo do tempo originariam fluxos multidirecionais na rede.

A ANP entende, contudo, que tal metodologia não foi apropriadamente fundamentada frente a outras alternativas. Ademais, embora faça referência aos fluxos multidirecionais, a PETROBRAS não explica que medidas seriam tomadas frente a eventuais problemas de congestionamento no que se refere aos pontos de entrada e saída em questão, quanto ao direcionamento específico do gás carregado e aos aspectos relacionados à distância que, obviamente, deixa de ter relevância na decisão do carregador.

11. O relacionamento da ANP com o Consórcio, com as empresas detentoras dos ativos (SPEs), com as suas controladoras e com a operadora TRANSPETRO seria confuso, tanto no tocante à concessão das autorizações de construção e operação, e da resultante responsabilidade operacional perante à Agência, como no tratamento de questões comerciais e regulatórias que surgissem ao longo do tempo, as quais poderiam estar relacionadas a atribuições diretas da

ANP ou a práticas que, possivelmente, representariam infração à ordem econômica;

12. É uma estruturação financeira, baseada em contratos, não resultando na constituição de uma empresa independente de transporte.

Adicionalmente, cumpre mencionar que a Procuradoria Geral da Agência (PROGE/ANP) levanta dúvidas a respeito da aptidão do Consórcio estruturado em receber desta ANP as autorizações necessárias para a execução da atividade de transporte de gás natural, conforme a legislação aplicável.

À luz do exposto, tornam-se evidentes as dificuldades que seriam enfrentadas pela ANP no desempenho das atividades sob sua responsabilidade desde a fiscalização das atividades de operação e manutenção até a garantia de acesso a novos usuários em condições competitivas e a resolução de potenciais conflitos que viessem a se configurar.

Em síntese, as deficiências da modelagem de negócio apresentada e de seu modelo tarifário dificultariam o desenvolvimento do acesso não discriminatório, gerando novos conflitos relativos a acesso e tarifas, conforme aqueles verificados no passado recente. Em conseqüência, impossibilitar-se-ia o alcance dos objetivos previstos na Lei, os quais esta Agência ocupa-se de garantir.

Sendo assim, a SCG/ANP, com a ciência de sua Diretoria, encaminhou à PETROBRAS o Ofício nº 193/SCG, de 28 de outubro de 2002, expressando dificuldade em posicionar-se favoravelmente à estruturação apresentada.

V – EVOLUÇÃO DAS DISCUSSÕES COM RELAÇÃO AO PROJETO

Tendo em vista a posição da SCG/ANP quanto à estruturação do Projeto Malhas – materializada por meio do Consórcio Transportador, anteriormente mencionado – e considerando-se a vasta experiência do BNDES no financiamento de grandes empreendimentos industriais e de infra-estrutura, bem como sua condição de agente financiador da operação em foco, julgou-se pertinente sua participação nesta discussão.

Assim sendo, ANP, BNDES e PETROBRAS reuniram esforços no sentido de buscarem uma solução alternativa compartilhada que atendesse aos financiadores do projeto, aos objetivos empresariais da estatal e a requisitos regulatórios que viabilizassem a introdução de pressões competitivas no suprimento de gás natural no mercado brasileiro.

Neste contexto, em reunião realizada no dia 18 de Novembro de 2002, representantes da PETROBRAS apresentaram à SCG/ANP e a membros do BNDES uma proposta alternativa para a estruturação financeira do Projeto Malhas, elaborada pela companhia.

Sucintamente, a modelagem alternativa supracitada contemplava os seguintes aspectos:

- (i) Constituição de uma única empresa transportadora por região – Nova Transportadora do Nordeste S.A. (NTN) para a malha Nordeste e Nova Transportadora do Sudeste S.A. (NTS) para a malha Sudeste;
- (ii) As empresas transportadoras – criadas sob as leis brasileiras – seriam sociedades anônimas fechadas, controladas integralmente pelos investidores japoneses;
- (iii) Ambas as empresas transportadoras, NTN e NTS, assumiriam o compromisso de publicar balancetes e demonstrações contábeis, com periodicidade previamente acordada;

- (iv) NTN e NTS captariam recursos junto aos financiadores e adquiririam os ativos novos necessários à expansão das respectivas malhas, evitando, assim, que a dívida fosse contraída pela PETROBRAS ou sua(s) afiliada(s);
- (v) O JBIC e demais bancos comerciais japoneses seriam responsáveis pelo aporte de capital de cerca de US\$ 672 milhões, e o BNDES, junto a outros bancos comerciais brasileiros, por US\$ 288 milhões, em reais equivalentes, representando respectivamente 70% e 30% do financiamento a ser levantado por NTN e NTS;
- (vi) As empresas transportadoras alugariam os ativos existentes da PETROBRAS;
- (vii) NTN e NTS celebrariam contratos de transporte com a PETROBRAS, correspondentes à capacidade total das malhas Nordeste e Sudeste;
- (viii) A TRANSPETRO seria a empresa contratada para operar e manter os sistemas de transporte de gás natural das malhas Nordeste e Sudeste.

A partir da análise técnica da modelagem alternativa em questão, constatou-se que sua aprovação dificultaria o livre acesso e o estabelecimento da figura do transportador independente, indo de encontro, portanto, à consolidação do ambiente concorrencial previsto na Lei 9.478/97.

Cumprе ressaltar, todavia, que a intenção da Agência nunca foi impedir a concretização do Projeto Malhas, mas sim adequá-lo aos requisitos regulatórios que, conforme explicitado anteriormente, permitissem a introdução de competição no suprimento de gás natural e a abertura do mercado brasileiro.

Neste sentido, a SCG/ANP propôs uma nova estruturação para o referido projeto, a qual alicerçava-se nos seguintes aspectos:

- (i) Constituição de uma única empresa transportadora por região. A Transportadora do Nordeste e Sudeste S.A. (TNS), a qual constava da proposta original do Consórcio, seria dividida em Transportadora do

Nordeste S.A. (TN) e Transportadora do Sudeste S.A. (TS). Ambas seriam subsidiárias da PETROBRAS.

- TN para a malha Nordeste;
 - TS para a malha Sudeste.
- (ii) Seria mantido o compromisso de separação dos ativos já existentes. Deste modo, os ativos existentes da malha Nordeste transferir-se-iam à TN e os ativos existentes da malha Sudeste seriam transferidos à TS;
- (iii) As empresas transportadoras, TN e TS, assumiriam o compromisso de publicar balancetes e demonstrações contábeis, com periodicidade previamente acordada;
- (iv) Criação das empresas NTN e NTS, controladas integralmente pelos investidores japoneses e responsáveis por captar recursos e adquirir os ativos novos necessários para a expansão das respectivas malhas, evitando, assim, que a dívida fosse contraída pela PETROBRAS ou sua(s) afiliada(s);
- (v) Seriam mantidas as condições de financiabilidade da proposta da PETROBRAS. Desta forma, o JBIC e demais bancos comerciais japoneses responsabilizar-se-iam pelo aporte de capital de cerca de US\$ 672 milhões, e o BNDES, junto a outros bancos comerciais brasileiros, por US\$ 288 milhões, em reais equivalentes, representando respectivamente 70% e 30% do financiamento a ser levantado por NTN e NTS;
- (vi) As empresas transportadoras alugariam os ativos novos de NTN e NTS. No entanto, ao final do pagamento da dívida, tais ativos seriam transferidos para TN e TS, respectivamente;
- (vii) A TRANSPETRO seria contratada para operar e manter os sistemas de transporte das malhas Nordeste e Sudeste. Entretanto, estas atividades seriam transferidas às empresas transportadoras, TN e TS, em um prazo de alguns anos (a ser definido).

Com relação aos principais pontos da estruturação alternativa em análise, cabe tecer as seguintes considerações:

(i) Transportador: Entende-se por Transportador a pessoa jurídica autorizada pela ANP a exercer a atividade de transporte de gás, monopólio da União regulado e fiscalizado pela ANP. Esta empresa seria a titular e responsável pelos contratos de transporte e pelos ativos necessários à prestação do serviço.

Assim, a ANP julgou ser condição necessária que esta companhia fosse controlada por empresas/grupos econômicos com *expertise* associada ao negócio de transporte de gás, fossem estas empresas integradas na cadeia do gás ou voltadas apenas ao transporte.

Neste sentido, entendeu-se que a figura do transportador deveria ser representada, para cada malha regional, por empresas sob controle da PETROBRAS, por meio da partição da atual TNS, e não sob controle de *traders* japoneses com interesse meramente financeiro e nenhuma capacitação técnica para o negócio.

(ii) Ativos Existentes: Na proposta alternativa da PETROBRAS, os ativos de transporte de gás natural existentes permaneceriam sendo de propriedade da estatal brasileira e as empresas transportadoras NTN e NTS os alugariam.

Entretanto, seria pertinente que qualquer alternativa de estruturação do negócio mantivesse o compromisso assumido de transferência dos ativos já existentes para uma nova empresa, tal como proposto originalmente para a TNS.

Na visão da SCG/ANP, os ativos existentes deveriam ser transferidos às empresas transportadoras, subsidiárias da PETROBRAS. Cabe ressaltar que, idealmente, a empresa transportadora não deveria ser controlada por agentes atuantes a montante ou a jusante da cadeia. No entanto, a atual legislação não prevê tal condição ou mesmo o atribui à agência reguladora.

Caso a proposta alternativa da estatal se concretizasse, dificilmente, os ativos existentes passariam, algum dia, à propriedade de NTN e NTS (empresas controladas pelos investidores japoneses), acarretando o “engessamento” do segmento de transporte de gás. Tal situação não atenderia ao modelo de organização industrial idealizado pela ANP para o setor brasileiro de gás natural, no qual os ativos de transporte – existentes e novos – deveriam pertencer a um transportador independente, autônomo e transparente, que tenha por objetivo otimizar a utilização das suas instalações e os ganhos advindos da sua atividade.

(iii) Ativos Novos / Financiabilidade da Expansão: Na proposta alternativa da PETROBRAS, os ativos resultantes da expansão das instalações de transporte de gás natural, nas regiões Nordeste e Sudeste, seriam pertencentes à NTN e NTS.

A PETROBRAS alegou que não seria recomendável a sua participação acionária majoritária nas empresas transportadoras NTN e NTS em virtude das restrições orçamentárias decorrentes do acordo firmado entre o FMI e o governo brasileiro. Ademais, as regras de contingenciamento de crédito ao setor público, determinadas por resolução do Banco Central do Brasil, limitariam a captação de recursos junto ao BNDES.

No entendimento da SCG/ANP, os ativos novos deveriam permanecer sob a propriedade das empresas NTN e NTS. As transportadoras, subsidiárias da PETROBRAS, os alugariam até a quitação do financiamento, quando, então, tais ativos passariam ao seu controle.

(iv) Operação e Manutenção (O&M): Na proposta alternativa da PETROBRAS, assim como na proposta original do Consórcio, as atividades de operação e manutenção dos sistemas de transporte de gás natural das regiões Nordeste e Sudeste seriam levadas a cabo pela TRANSPETRO (subsidiária da PETROBRAS), a qual seria contratada por NTN e NTS para a prestação destes serviços.

Na percepção da SCG/ANP, em um primeiro momento, as atividades de operação e manutenção dos referidos sistemas de transporte poderiam manter-se a cargo da TRANSPETRO. Contudo, deveriam ser transferidas às empresas transportadoras em um prazo de alguns anos, a ser determinado em contrato, posto que tais atividades integram justamente a atividade central de uma empresa transportadora.

Destarte, considerou-se que a estruturação financeira para o Projeto Malhas, proposta pela SCG/ANP, atenderia, satisfatoriamente, tanto às complexas exigências técnicas e financeiras, como também às jurídicas e regulatórias, as quais deveriam ser observadas à luz das normas aplicáveis e dos princípios e objetivos estabelecidos em Lei.

Contudo, no dia 15 de Janeiro de 2003, em reunião realizada entre representantes da PETROBRAS e da ANP, a companhia petrolífera comunicou a Agência da impossibilidade de adotar a estruturação alternativa desenvolvida do âmbito da própria estatal bem como a estruturação contraproposta pela SCG/ANP.

De acordo com a estatal, tais modelagens não foram aprovadas pelo banco comercial japonês JBIC – o maior provedor de fundos para o financiamento do Projeto Malhas –, uma vez que não atendem às exigências relativas à linha de crédito disponibilizada para a operação.

Tal linha de crédito, denominada Overseas Investment Loan (OIL), mostra-se, segundo a PETROBRAS, muito competitiva em relação ao mercado, no tocante a custos e prazos. Contudo, por destinar-se ao fomento de investimentos de empresas japonesas prestadoras de serviços, atuantes no exterior, caso a estrutura do Consórcio fosse transformada em uma modelagem baseada no aluguel dos ativos novos, o projeto, ora em pauta, teria descaracterizada a sua elegibilidade para o financiamento. Por conseguinte, as negociações teriam de recomençar e, certamente, os custos e, em especial, os prazos, já acordados, seriam majorados.

A companhia petrolífera destacou, ainda, a questão do cumprimento de prazos, dado que diversos contratos de fornecimento de gás às termelétricas integrantes

do PPT foram previamente firmados. O não atendimento a estes prazos, determinados no cronograma do projeto, exporia a empresa ao pagamento de penalidades contratuais por falha de fornecimento, as quais vão desde o ressarcimento dos prejuízos assumidos pelos diversos empreendedores das usinas, nos seus contratos de construção, até às multas rescisórias previstas.

Adicionalmente, ressaltou-se que a indisponibilidade dos recursos provenientes desta fonte de financiamento poderia acarretar atrasos no andamento das obras, ampliando a supracitada exposição financeira. Também as premissas de custos do projeto poderiam ser negativamente afetadas, posto que o cronograma de concretização do financiamento considera a assinatura de uma série de contratos operacionais.

Outrossim, a PETROBRAS enfatizou que a liberação de recursos condicionar-se-á tanto ao cumprimento de requisitos precedentes, os quais vêm sendo negociados, como à existência de licenças ambientais de instalação, autorizações de construção expedidas pela ANP e, eventualmente, de decretos presidenciais relativos à desapropriação ou instituição de servidão de passagem nas áreas em que serão construídos os gasodutos.

Por fim, a PETROBRAS solicitou a reconsideração da ANP quanto à aprovação da estrutura de Consórcio Transportador, inicialmente delineada, visto que esta seria a única alternativa capaz de atender, no devido prazo, todos os compromissos assumidos pela companhia no PPT, junto aos financiadores e demais envolvidos no projeto.

VI – CONSIDERAÇÕES FINAIS

O modelo de organização empresarial da atividade de transporte de gás natural, monopólio da União regulado e fiscalizado pela ANP, e sua relação com a *holding* PETROBRAS figura, indubitavelmente, entre as principais questões estruturais do setor, representando importante entrave à consolidação de um ambiente concorrencial, conforme previsto na Lei do Petróleo.

Origina-se daí a grande preocupação da SCG/ANP com a modelagem de negócio para o transporte de gás natural proposta pela PETROBRAS, uma vez que, aprovada, esta implicará a assinatura de contratos de longo prazo, os quais poderão “engessar” este segmento por muitos anos. Em conseqüência, consolidar-se-á a influência da referida empresa na atividade de transporte, dificultando a atração de novos agentes que poderiam, inclusive, agregar à indústria brasileira experiência técnica e cultura de atuação específica neste segmento.

Diante do exposto, sob a ótica regulatória, é fundamental que a atividade de transporte de gás seja realizada por empresas de fato³, nos moldes da TBG, devendo apresentar, portanto, capacidade operacional e administrativa, autonomia decisória, quadros técnicos e comerciais próprios, sócios preferencialmente privados e balanços e demonstrações contábeis publicados periodicamente.

Outrossim, seria pertinente, também, que as malhas Nordeste e Sudeste, operacionalmente independentes, fossem controladas e operadas por empresas distintas. Neste sentido, a ANP considera desejável a constituição de duas transportadoras – empresas de fato, não de papel. Uma delas gerenciaria a malha de gasodutos do Nordeste, enquanto a outra seria responsável pela malha de gasodutos do Sudeste, o que garantiria maior consistência na regulação por comparação, além de evitar subsídios cruzados entre as malhas.

Assim sendo, do ponto de vista puramente técnico, a ANP manifesta-se contrariamente à modelagem de negócio para o transporte de gás natural

³ Independente da questão do controle acionário, que representa uma outra etapa de discussão.

proposta pela PETROBRAS, acreditando ser possível a busca de uma estruturação que atenda a financiabilidade e viabilidade da captação dos recursos necessários para os investimentos na expansão das malhas Nordeste e Sudeste e, paralelamente, cumpra os requisitos regulatórios que permitam a introdução de concorrência no mercado brasileiro de suprimento de gás natural, conforme previsto na Legislação.

Contudo, diante das dificuldades apresentadas em associar alterações estruturais no projeto com a captação dos recursos financeiros junto ao principal *lender*, JBIC, dentro da linha de crédito a que o Projeto Malhas vinha se apresentando, pode-se considerar uma via intermediária de aceitação da estrutura empresarial originalmente proposta, associada a um compromisso de médio prazo de adaptação desta estrutura ao regime regulatório atualmente vigente.

ANEXO – HISTÓRICO PROJETO MALHAS

- **19/04/02:** NTN solicita Autorização de Construção do Gasoduto Candeias-Camaçari (Trecho Candeias-Dow);
- **29/04/02:** Ofício nº 100/SCG, no qual ANP dispõe que a análise dos documentos encaminhados pela NTN suscita questionamentos;
- **15/05/02:** Reunião p/ exposição do projeto desenhado pela NTN c/ abordagem preliminar da estruturação do Consórcio;
- **20/05/02:** SCG envia à PETROBRAS Ofício nº 119/SCG evidenciando preocupações iniciais sobre a estruturação proposta e solicitando esclarecimentos adicionais;
- **27/05/02:** Ofício NTN 002/02, reencaminhando sua solicitação para Autorização de Construção do gasoduto Candeias-Aratu (Trecho Candeias-Dow), o qual, embora propriedade da NTN, seria operado pela Transpetro;
- **06/06/02:** Carta GÁS NATURAL nº 065/02, na qual a PETROBRAS presta esclarecimentos preliminares sobre a estruturação do Consórcio Malhas Sudeste Nordeste;
- **17/06/02:** Memorando nº 059/SCG enviado à PROGE/ANP e aos Membros da Diretoria Colegiada, encaminhando Nota Técnica 024/2002-SCG com considerações preliminares sobre a modelagem de negócio para o transporte de gás natural proposta pela PETROBRAS;
- **11/07/02:** Memorando nº 077/SCG enviado à PROGE/ANP e aos Membros da Diretoria Colegiada, convidando para apresentação sobre o tema, a ser realizada pela PETROBRAS;
- **17/07/02:** Apresentação realizada pela PETROBRAS à ANP contemplando: Expansão das Malhas Sudeste e Nordeste, Gasodutos Existentes e Novos, Compressões e *City Gates*; Estruturação Financeira para Expansão das

Malhas, RFP, Consórcio, SPA, Distribuição do GTA (*Waterfall*); Conceito utilizado no cálculo das tarifas; GTA e TCG;

- **18/07/02:** SCG solicita formalização da proposta da PETROBRAS (Ofício nº 137/SCG). Envia cópia desse ofício e da apresentação feita pela PETROBRAS à PROGE e à Diretoria Colegiada;
- **19/07/02:** Reunião entre representantes da PROGE/ANP, da SCG/ANP e da PETROBRAS acerca de aspectos jurídicos e legais da constituição do Consórcio Malhas Sudeste Nordeste. PETROBRAS apresenta justificativas para a adoção desta figura jurídica;
- **27/08/02:** Carta GÁS NATURAL nº 090/02 enviada pela PETROBRAS à ANP com formalização da proposta da PETROBRAS quanto à modelagem de negócio para o transporte de gás natural (Projeto Malhas Sudeste Nordeste). Documentos Anexos: Minuta dos Termos e Condições Gerais (TCG); Minuta do Contrato de Formação do Consórcio (CFA – *Consortium Formation Agreement*); Minuta do Contrato de Operação do Consórcio (COA – *Consortium Operative Agreement*); Minuta do Contrato de Transporte de Gás (GTA – *Gás Transportation Agreement*);
- **06/09/02:** Ofício nº 145/SCG, no qual a ANP expõe que a única alternativa para o Gasoduto Candeias-Dow é aguardar a definição da modelagem de negócio para o transporte de gás, que permitirá a regularização da empresa transportadora, e posterior emissão de L.O e A.O em nome desta empresa, pelo órgão ambiental da Bahia e pela Agência, respectivamente;
- **06/09/02:** Ofício nº 146/SCG lembra que se encontra em exame pela ANP a proposta de modelagem de negócio de transporte de gás natural para a malha de gasodutos existentes, bem como para suas expansões. Informa que as autorizações em análise serão concedidas após tomadas as providências exclusivas, cabíveis para cada processo;

- **11/09/02:** Memorando nº 098/SCG encaminhando documentos remetidos pela PETROBRAS para apreciação e pronunciamento da PROGE;
- **12/09/02:** Ofício nº 159/SCG enviado ao BNDES. ANP salienta a pertinência da participação da entidade nesta discussão, dada sua vasta experiência no financiamento de grandes empreendimentos industriais e de infra-estrutura, bem como na estruturação dos processos de privatização no Brasil. Propõe agendamento de reunião com o BNDES;
- **20/09/02:** Reunião com BNDES. ANP apresenta os problemas concernentes à modelagem de negócio para o transporte de gás natural proposta pela PETROBRAS, sob a ótica do regulador. Objetivo: parceria c/ BNDES p/ estruturação de uma modelagem de negócio que viabilize a captação de recursos destinados à realização dos investimentos necessários e atenda aos requisitos regulatórios;
- **15/10/02:** Encaminhamento, pela PROGE/ANP, de parecer contrário à estruturação proposta pela PETROBRAS, recusando a adoção da figura jurídica do Consórcio nesta operação;
- **16/10/02:** Reunião entre representantes da ANP, consultores da SCG/ANP e membros do BNDES. Consultores da SCG/ANP evidenciam os aspectos negativos, sob o ponto de vista regulatório, da estruturação em questão; Membros do BNDES salientam que o aval da ANP é fundamental para a participação da entidade, na operação, como agente financiador; Discussão de alternativas que viabilizem a captação de recursos e, simultaneamente, atendam aos requisitos regulatórios que permitam a introdução de concorrência no setor;
- **21/10/02:** Encaminhamento formal, pela PROGE/ANP, de parecer contrário à estruturação proposta pela PETROBRAS, recusando a adoção da figura jurídica do Consórcio, nesta operação;

- **23/10/02:** Reunião de Diretoria. A SCG/ANP realiza uma breve apresentação aos diretores da ANP sobre a modelagem de negócio para o transporte de gás natural proposta pela PETROBRAS e manifesta seu posicionamento contrário, expondo as justificativas para tal. Acorda-se, ainda, que será encaminhado um Ofício para a PETROBRAS, comunicando a posição da Agência quanto à proposta da estatal;
- **28/10/02:** Encaminhamento do Ofício nº 193/SCG à PETROBRAS, no qual a Agência manifesta-se contrariamente à estruturação elaborada pela companhia para o Projeto Malhas, explicitando, brevemente, os problemas concernentes à modelagem em questão. Esclarece, ainda, que será enviado parecer técnico preparado pela SCG/ANP e que os recursos profissionais da Superintendência encontram-se à disposição para colaborar na busca de uma alternativa que atenda aos objetivos empresariais da PETROBRAS, aos financiadores e aos requisitos regulatórios que permitam a introdução de pressões competitivas no suprimento de gás natural do mercado brasileiro;
- **06/11/02:** Envio do Ofício nº 199/SCG ao BNDES. ANP encaminha cópia do Ofício nº 193/SCG e propõe o agendamento de uma nova reunião, a fim de que sejam discutidas alternativas que viabilizem a captação de recursos e, simultaneamente, atendam os requisitos regulatórios que permitam a introdução de concorrência no suprimento de gás natural;
- **13/11/02:** Encaminhamento do Ofício GDAM - 142/02 à ANP, no qual a PETROBRAS afirma ter assumido compromissos vinculados à implementação do Projeto Malhas, havendo, portanto, grande preocupação com seu prazo de implantação. Destaca, ainda, que, a fim de evoluir na adequação do modelo proposto, necessita conhecer, o mais cedo possível, os argumentos interpostos no “Parecer Técnico” citado no Ofício nº 193/SCG;
- **13/11/02:** Reunião entre representantes da SCG/ANP, BNDES e PETROBRAS. SCG/ANP evidencia sua preocupação quanto à modelagem apresentada pela PETROBRAS e declara que a intenção da Agência não é impedir a

concretização do projeto, mas sim adequá-lo aos objetivos regulatórios perseguidos pela autarquia. Define-se, também, que haverá a busca de uma solução compartilhada entre as três instituições e propõe-se que as mesmas reflitam sobre novas alternativas de estruturação;

- **18/11/02:** Reunião entre representantes da SCG/ANP, BNDES e PETROBRAS. A estatal apresenta sua proposta alternativa para a estruturação financeira do Projeto Malhas. Determina-se que SCG/ANP e BNDES avaliem a modelagem em questão, de modo a obterem um melhor entendimento sobre a mesma;
- **21/11/02:** Encaminhamento do Ofício nº 344/DG à PETROBRAS, em resposta à correspondência GDAM - 142/02, referente à implementação do Projeto Malhas. A ANP reconhece a importância econômica e financeira do referido projeto e ressalta que todos os esforços estão sendo envidados no sentido de se buscar uma alternativa que atenda, na medida do possível, os interesses comerciais da estatal e os objetivos regulatórios da ANP. O Ofício menciona, ainda, que o Parecer Técnico a ser apresentado pela SCG/ANP deverá incorporar, conforme acordado, o resultado das discussões em andamento, de forma a sugerir alternativas mais alinhadas com as preocupações da PETROBRAS e dos investidores;
- **25/11/02:** Encaminhamento de e-mail aos agentes envolvidos no Projeto Malhas, no qual são anexadas a ata da reunião de 18 de novembro - elaborada no âmbito da SCG/ANP - bem como documento contendo análise sobre a alternativa proposta pela PETROBRAS e uma contraproposta desenvolvida pela Superintendência. Sugere, ainda, que a reunião, inicialmente agendada para o dia 25, seja transferida para o dia 02 de dezembro, a fim de que BNDES e PETROBRAS possam ter tempo hábil para avaliar tal contraproposta;
- **02/12/02:** Por e-mail, a PETROBRAS afirma estar avaliando os desdobramentos que poderão decorrer da aplicação da alternativa sugerida pela ANP para o Projeto Malhas. Assim sendo, solicita a postergação da reunião marcada, enunciando que, logo que possível, sugerirá uma nova data;

- **15/01/03:** Reunião entre representantes da SCG/ANP e PETROBRAS. A companhia petrolífera expõe as razões que a impossibilitam de adotar a estruturação alternativa desenvolvida do âmbito da própria estatal bem como a estruturação contraproposta pela SCG/ANP. De acordo com a empresa, tais modelagens não foram aprovadas pelo banco comercial japonês JBIC, o qual é o maior financiador do Projeto Malhas, uma vez que não atendem às exigências relativas à linha de crédito disponibilizada para a operação, a qual é destinada a empresas japonesas prestadoras de serviços. Assim sendo, a PETROBRAS alega que o Consórcio Transportador, inicialmente proposto, é a única alternativa viável;
- **29/01/03:** Carta GÁS NATURAL nº 007/03 enviada pela PETROBRAS à ANP, na qual a companhia traça um breve histórico do Projeto Malhas e, com base em uma série de justificativas, solicita que a Agência reconsidere sua posição quanto à estruturação do Consórcio Transportador, inicialmente proposto;
- **14/02/03:** Reunião entre representantes da ANP e PETROBRAS, com a presença dos diretores Luiz Augusto Horta (ANP) e Ildo Sauer (PETROBRAS), com o objetivo de nivelar conhecimento e expor as dificuldades que levaram à não obtenção de uma solução convergente. A PETROBRAS, uma vez mais, expõe as razões que a impossibilitam de adotar qualquer estruturação alternativa ao consórcio originalmente proposto, assim como a ANP reforça os argumentos sobre os quais vem sustentando uma posição contrária a este modelo. Ao final, a PETROBRAS se compromete a levar o assunto ao Ministério de Minas e Energia, na tentativa de obter uma orientação, com base em um possível novo direcionamento político a ser dado ao setor;
- **25/02/03:** Reunião entre membros da SCG/ANP e os executivos do BNDES, envolvidos recentemente na operação financeira concernente ao Projeto Malhas, Sr. Paulo Azzi da Silva e Sra. Cláudia P. Trindade Prates, na qual a Superintendência traça um breve histórico do referido projeto e expõe seu posicionamento quanto ao mesmo;

- **17/03/03:** Reunião entre representantes da SCG/ANP e PETROBRAS, com a presença da Secretária de Petróleo e Gás do MME, Maria das Graças. Nesta oportunidade, a PETROBRAS apresenta, além de suas dificuldades frente aos contratos de suprimento de gás já assinados, a restrição de prazo para a aprovação e consolidação do projeto. Segundo a empresa, o JBIC deveria ter dos participantes um posicionamento anterior ao dia 31 de Março de 2003, encerramento do ano para fins de orçamento do banco e, assim, data limite para a aprovação do projeto.