

Entrevista com Rogerio Manso, da ATGás: Mercado vive década de reestruturação

CARREGOSA, Lais. "Entrevista com Rogerio Manso, da ATGás: 'Mercado vive década de reestruturação'". Agência CanalEnergia. Rio de Janeiro, 27 de julho de 2020.

Com a recente entrada da GasOcidente do Mato Grosso (GOM), a Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto (ATGás) passou a representar as cinco transportadoras responsáveis pela malha nacional de transporte de gás natural – GOM, NTS, TAG, TBG e TSB. Em entrevista ao **EnergiaHoje**, o presidente executivo da associação, Rogerio Manso, analisa a conjuntura e perspectivas do mercado nacional.

Qual o cenário atual para a atividade de transporte de gás natural no Brasil?

A década em que estamos imersos é uma década de reestruturação de toda a atividade de transporte. Isso é muito importante porque motivou, no primeiro momento, a entrada de novos agentes no setor, com os desinvestimentos da Petrobras. Acabou de ser reportada a venda dos 10% restantes da TAG para a Engie, temos a Brookfield na NTS, e a própria TBG está no caminho de a Petrobras deixar de ser acionista. Trata-se de uma reorganização do setor dentro de uma linha de preparar e construir um sistema competitivo, com um mercado aberto, com mais preços, com regras de mercado funcionando. Nós vemos uma oportunidade de construirmos um ambiente regulatório que considere essa mudança de um sistema fechado para um sistema aberto, de uma forma proativa, que viabilize os investimentos e traga segurança política e regulatória. À medida que essas condições básicas estão estabelecidas e à medida que o mercado acompanhe e se desenvolva, como já vemos os primeiros sinais, vamos caminhar para um processo de expansão consistente e continuada do sistema de transporte.

Como a atividade tem se desenvolvido no Brasil?

A indústria de gás vem se desenvolvendo de uma forma mais contínua desde meados da década de 1990, quando basicamente se decidiu, de forma mais efetiva, levar à frente o projeto de trazer gás em grandes quantidades da Bolívia. Tivemos um primeiro momento entre 1995 e 2004, em que basicamente se estruturou a indústria, principalmente pela substituição de óleo combustível por gás, em que começaram a se desenvolver termelétricas. O transporte do gás da Bolívia para o Brasil viabilizou a caminhada para o objetivo maior que se tinha naquele momento de elevar a participação do gás na matriz energética brasileira, que era de 2% e passou a ser de 10%.

O momento seguinte se caracterizou pela descoberta da Bacia de Santos e do gás do pré-sal, uma fonte importante de gás para suprimento do país. Com isso, foi possível desenvolver e reforçar as redes existentes. A construção do Gasoduto da Integração Sudeste-Nordeste (Gasene) é dessa época, assim como o desenvolvimento das Rotas 1 e 2 [offshore]. Do ponto de vista de transporte, a atividade passa a cumprir um papel de reforçar e dar mais confiabilidade à malha, com maior integração. Esse segundo

período vai de 2005 e 2014. A partir de 2014, o mercado já tem uma maturidade para pensar em geração de competição.

Qual a expectativa para retomada da chamada pública para alocação da TBG?

As chamadas públicas, de maneira geral, estão dando acesso para que os *players* possam se movimentar e buscar novas fontes. O gás da Bolívia continuará vindo para o Brasil, mas ele vai vir potencialmente por outros agentes. Dentro da dinâmica na qual as chamadas públicas estão inseridas, o que nós vemos é que, a cada movimento desses, há mais interesse. Nós já conseguimos ver pela própria procura que existe de agentes interessados em conversar com a ATGás.

Tendo em vista o termo de renúncia que a Petrobras assinou com YPFB, a boliviana deve ser a única presente na chamada da TBG?

Nós vemos um interesse crescente de companhias de todas as naturezas, de comercializadores, potenciais novos carregadores, nesses movimentos que estão acontecendo. Qualquer carregador habilitado pode participar desse processo. Não cabe ao transportador definir qual carregador vai participar; ele oferece a sua capacidade para que os agentes possam realizar suas contratações.

Nós somos prestadores de serviços. Nossa preocupação é essencialmente garantir condições de acesso ao número mais amplo e mais diversificado possível de carregadores, é por isso que nós não queremos entrar em questões específicas dos nossos clientes.

A diretora do MME, Symone Araújo, informou, em junho, que novas chamadas devem acontecer entre o segundo semestre deste ano e o primeiro de 2021. O senhor tem percebido movimentos nesse sentido?

As empresas estão trabalhando em conjunto com a ANP para construir esse calendário e dar sequência ao processo. O mercado vai ver um número crescente e diversificado de novas chamadas ao longo desse horizonte.

O consultor da Gas Energy, Rivaldo Moreira Neto, sugere que as próximas chamadas sejam coordenadas com pelo menos duas transportadoras para dar mais flexibilidade às ofertas. Qual sua opinião sobre isso?

Já está sendo planejado e está no horizonte o lançamento de chamadas coordenadas.

Há expansões de infraestrutura previstas por parte das transportadoras?

Existem sim expansões sendo analisadas, mas ainda não foi dada publicidade geral. Eu posso citar, por exemplo, a da TBG, que fez uma chamada pública de possibilidade incremental, o que significa expansão de capacidade. Existe todo um planejamento sendo desenvolvido, e já existe visibilidade dentro das transportadoras.

O que muda com a entrada de grandes grupos internacionais no setor (Engie/CDPQ, na TAG, e Brookfield, na NTS)? Quais os efeitos esperados?

No curto prazo, a independência do transportador. Em relação ao regime antigo, caminha-se na direção do que está previsto na arquitetura sintetizada na resolução nº 16/2019 do CNPE, que prevê, justamente, a desverticalização do setor. O efeito seguinte é que são grandes investidores que estão interessados em imprimir novo dinamismo ao setor. São investidores capitalizados com interesse em tornar mais eficiente tanto a operação quanto a gestão dessas malhas, além do próprio processo de gestão das companhias, alinhado às melhores práticas mundiais. Com isso, caminhamos para ter uma indústria de ponta, desde a infraestrutura à gestão, contratação de novas pessoas e troca de experiência com companhias do mesmo grupo que, muitas vezes, já estão operando sistemas em outros países. No curto

prazo, há também um movimento de “primeirização”, já que algumas dessas companhias ainda estão com gestão feita pela própria Transpetro, mas já existe um calendário, e elas já estão contratando pessoas para assumir a gestão. Companhias com esse nível de capitalização preveem investimentos, principalmente se aprovadas as mudanças previstas na Lei do Gás (PL 6407/2013), para que haja a solidez e a segurança jurídica para seguir com o crescimento aqui.

Esse movimento de entrada de grandes grupos internacionais pode se repetir nos casos da TBG, TSB e GasOcidente?

Sem falar das companhias específicas, se realmente as condições regulatórias forem adiante, principalmente com a aprovação do PL 6407, eu diria que certamente é um sinal muito positivo para investidores de todas as naturezas, internacionais e nacionais. Quem tiver interesse de ofertar capacidade no mercado terá uma resposta muito positiva se tivermos essa certeza. Se a lei pelo menos passar pela Câmara, certamente será um sinal muito bem vindo do ponto de vista do investidor.

É possível que alguma petroleira internacional se interesse em entrar no negócio de transporte?

Não sei. Se ela resolver entrar, terá que cumprir as regras de desverticalização, que estão estabelecidas desde a resolução do CNPE nº 16/2019. Dentro desse perfil de investidor, o modelo que se tem sido defendido pelo governo é o de separação total, ou seja, o agente que produz e comercializa gás natural não poderia ser proprietário de uma transportadora. É importante dizer que essa desverticalização tem o intuito principal de garantir essa neutralidade do transporte, que, olhando para o modelo europeu, é o elo da cadeia do gás que é visto como neutro e capaz de ser de fato esse motor para permitir a entrada de novos agentes no mercado.

Caso a Lei do Gás seja aprovada, quais os impactos esperados na atividade de transporte?

São de diversas naturezas. A lei é parte de um grande processo de desregulamentação do setor; é um processo demorado e exigiu negociação com vários agentes. Existe uma expectativa muito grande por conta do período longo que levou para se costurar um acordo que atendesse o mais amplamente possível os requerimentos da indústria. O efeito imediato é a consolidação de uma visão institucional positiva da indústria e do país, conseguindo convergir numa indústria que tem agentes produtores, consumidores, transportadores, todos interconectados. Cria-se um ambiente positivo que é indispensável para investimentos de capital. A partir dessa aprovação, caminha-se para atingirem, passo a passo, os propósitos para os quais se está desregulamentando, cuja consequência maior será a geração de competição e, conseqüentemente, expansão de mercado, maior dinamismo e redução de preços em relação ao modelo antigo.

Como o senhor avalia o termo de cessação de conduta (TCC) assinado entre Petrobras e Cade? Ele tem surtido efeitos positivos?

Sim, acho que a postura da Petrobras tem sido muito construtiva durante o processo como um todo, que tem entendido e apoiado a transição. Acho que a Petrobras tem uma noção muito clara desse papel para garantir que a transição seja suave, e isso é muito positivo para a garantia desse ambiente institucional que, no final das contas, vai levar esse mercado a estar plenamente funcional.