

COMISSÃO DA AMAZÔNIA E DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

PROPOSTA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE Nº , DE 2001

(Do Sr. Haroldo Bezerra)

Propõe que a Comissão da Amazônia e de Desenvolvimento Regional fiscalize a Agência Nacional de Petróleo e outros órgãos e entidades federais competentes, na sua atuação em relação à implantação do sistema de transporte de gás natural de Urucu para Manaus.

Senhor Presidente:

Com base no art. 100, § 1º, combinado com os arts. 60, inciso II, e 61 do Regimento Interno, proponho a V. Exa. que, ouvido o Plenário desta Comissão, se digne adotar as medidas necessárias para realizar fiscalização e controle dos procedimentos administrativos e demais providências que estão sendo tomadas pela Agência Nacional de Petróleo - ANP - e por outros órgãos e entidades federais competentes objetivando a implantação do sistema de transporte de gás natural de Urucu, Município de Coari, para a cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas.

JUSTIFICAÇÃO

O Estado do Amazonas tem hoje uma posição de destaque na produção nacional de petróleo, em função do grande volume extraído na província de Urucu, no Município de Coari. Os dados estatísticos sobre a produção de petróleo no Brasil apontam esse Estado, com uma produção média diária de petróleo da ordem de 54,8 mil barris, como o terceiro maior produtor nacional. Destacam-se nesse quadro a excelência do óleo ali extraído e a altíssima qualidade dos produtos dele derivados, especialmente a gasolina.

Concomitantemente à produção de petróleo, em Urucu são produzidos em média 6 milhões de metros cúbicos de gás natural, por dia que é obtido no processo de extração de petróleo. Esse volume imenso de riqueza, todavia, não tem ainda adequado aproveitamento, apesar dos esforços e iniciativas das autoridades do setor e da incansável luta dos Parlamentares amazonenses para a reversão desse quadro. Configura-se um desperdício inaceitável para o País como um todo, carente de energia, e, em especial, para o Estado do Amazonas, que, detendo em seu território as reservas gasoríferas, não agrega essa riqueza à cadeia produtiva de sua economia.

Parte do gás produzido em Urucu destinar-se-á à cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia. Para transportar o gás àquela cidade, a Petrobrás, por meio do Consórcio TNG Participações (GASPETRO/DUTO NORTE) deverá construir um gasoduto de 480 km, ao custo de duzentos e cinquenta milhões de dólares. O projeto da construção desse gasoduto encontra-se em fase de licenciamento ambiental.

Outra parte destinar-se-á à capital amazonense. Quanto ao transporte de gás natural para Manaus, em 04 de junho de 1999, na presença do Senhor Presidente da República, foi celebrado Termo de Compromisso entre a Companhia de Gás do Amazonas S.A. - CIGÁS -, a PETROBRÁS, a GASPETRO,

a ELETRONORTE e a ELETROBRÁS, com interveniência do Ministério das Minas e Energia e do Governo do Estado do Amazonas, com a finalidade de estabelecer e consolidar as condições e responsabilidades entre as partes num programa continuado de suprimento de gás natural da Bacia do Solimões, destinado à geração de energia e outros usos, no Estado do Amazonas.

Nesse Termo de Compromisso, prevê-se a construção de gasoduto de Coari a Manaus, em rota tal que permita também o suprimento de gás às localidades de Coari, Manacapuru, Caapiranga e Iranduba, todas no Estado do Amazonas. Além disso, o Estado do Amazonas, por intermédio da CIGÁS, e a PETROBRÁS, por intermédio da GASPETRO, comprometem-se a estruturar, com a participação majoritária da iniciativa privada, uma sociedade de propósito específico para a construção e operação do gasoduto ligando Coari a Manaus.

Esse Termo de Compromisso, segundo informações da diretoria da PETROBRÁS datadas de 15 de agosto próximo passado, não foi denunciado por nenhum de seus signatários e continua em pleno vigor.

Ocorre que, em 30 de julho do ano corrente, o Governo do Estado do Amazonas publicou o Edital de Chamamento Empresarial nº 001/2001, com vistas a selecionar um interessado na participação acionária da CIGÁS, o qual ficaria responsável pela implantação, *“no menor período de tempo, de um projeto de Distribuição de Gás Natural, compreendendo a movimentação e a comercialização desse produto, que possua a maior abrangência territorial e viabilidade técnico/financeira para atender a demanda do mercado amazonense”*. A cláusula 4.2.3 do Edital prevê que *“não poderão participar neste Chamamento Empresarial, isoladamente ou como empresa líder do consórcio, empresas estatais ou controladas por ente estatal”*.

O art. 177, inciso IV, da Constituição Federal estabelece que constitui monopólio da União *“o transporte marítimo do petróleo bruto de origem nacional*

ou derivados de petróleo produzidos no País, bem assim o transporte, por meio de conduto, do petróleo bruto, seus derivados e gás natural de qualquer origem". O § 1º do mesmo dispositivo constitucional estabelece que a União poderá contratar empresas estatais ou privadas para a realização das atividades referidas no art. 177, observadas as condições estabelecidas em lei. Observe-se que o monopólio legal atribuído à União para transporte de gás natural por meio de condutos não está condicionado à distância ou à transposição de barreiras estaduais, nem a parâmetros técnicos referentes a tubulações.

Ademais, o art. 5º da Lei 9.478, de 1997, que *"dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio de petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional de Petróleo e dá outras providências"*, estabelece que essas atividades sob regime de monopólio previstas no art. 177 da Constituição *"serão reguladas e fiscalizadas pela União e poderão ser exercidas, mediante concessão ou autorização, por empresas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País"*. O art. 56 do mesmo diploma legal, tratando do transporte de petróleo, seus derivados e gás natural, dispõe que *"observadas as disposições das leis pertinentes, qualquer empresa ou consórcio de empresas que atender ao disposto no art. 5º poderá receber autorização da ANP para construir instalações e efetuar qualquer modalidade de transporte de petróleo, seus derivados e gás natural, seja para suprimento interno ou para importação e exportação"*.

Aos Estados cabe, nos termos do § 2º do art. 25 da Constituição Federal, *"explorar diretamente, ou mediante concessão, os serviços locais de gás canalizado"*. O art. 6º da Lei 9.478/97 define *"distribuição de gás canalizado"* como *"serviços locais de gás canalizado junto aos usuários finais, explorados com exclusividade pelos Estados, diretamente ou mediante concessão, nos termos do § 2º do art. 25 da Constituição Federal"*. Acreditamos que o Estado do Amazonas não pode, pois, contratar a implantação de projeto de distribuição de gás natural

“compreendendo a movimentação e a comercialização desse produto”, devido à abrangência territorial do citado projeto.

Por outro lado, conforme informações oficiais da própria ANP, datadas de 28 de agosto deste ano, nem a CIGÁS, nem o Governo do Estado do Amazonas, possuem autorização da agência para o transporte de gás natural.

Deve-se enfatizar, também, que o citado Edital de Chamamento Empresarial não prevê, em nenhum de seus dispositivos, que o transporte de gás natural poderá ser feito por meio de conduto, o que certamente provoca dúvidas nos interessados quanto às modalidades dos sistemas de transporte a serem propostos. Salvo melhor interpretação, ao se analisar o mencionado Edital, evidencia-se que o Governo do Estado do Amazonas, não obstante o Termo de Compromisso firmado com a PETROBRÁS, concebe o transporte por meio alternativo ao sistema de gasoduto. Mais restritivo fica o certame, ainda, quando foram incluídos dispositivos excludentes à participação de empresas estatais ou controladas por ente estatal. Ao permanecerem essas restrições, empresas com competência e larga experiência no setor ficarão sem acesso à competição, o que é de se lamentar.

Independente das dúvidas geradas no processo de encaminhamento de uma solução viável para o aproveitamento do gás de Urucu, urge que se defina no menor prazo possível a modalidade de transporte mais indicada, tanto do ponto de vista socioeconômico, quanto ambiental. Em primeiro lugar, há que se oferecer ao mercado um produto com preço compatível com a estrutura de renda da região. Essa questão ganha complexidade quando ao conceito de viabilidade econômica do investimento agrega-se a dimensão ambiental. Questões relevantes devem ser levantadas, como: o menor custo de operação e manutenção do sistema; a identificação de fontes de financiamento; os impactos ambientais de significância que deverão ser controlados, mitigados ou compensados; a

