

Supergasoduto é o Sivam da Petrobrás

Técnicos da estatal, empresa de auditoria internacional e o Banco Mundial duvidam da viabilidade econômica da obra

EMANUEL NERI
ANA MARIA MANDIM

Da Reportagem Local

O megaprojeto do governo brasileiro para construir um gasoduto de 3.000 quilômetros ligando a Bolívia ao Brasil é considerado uma operação de alto risco. Pode transformar-se em usina de queimar dinheiro.

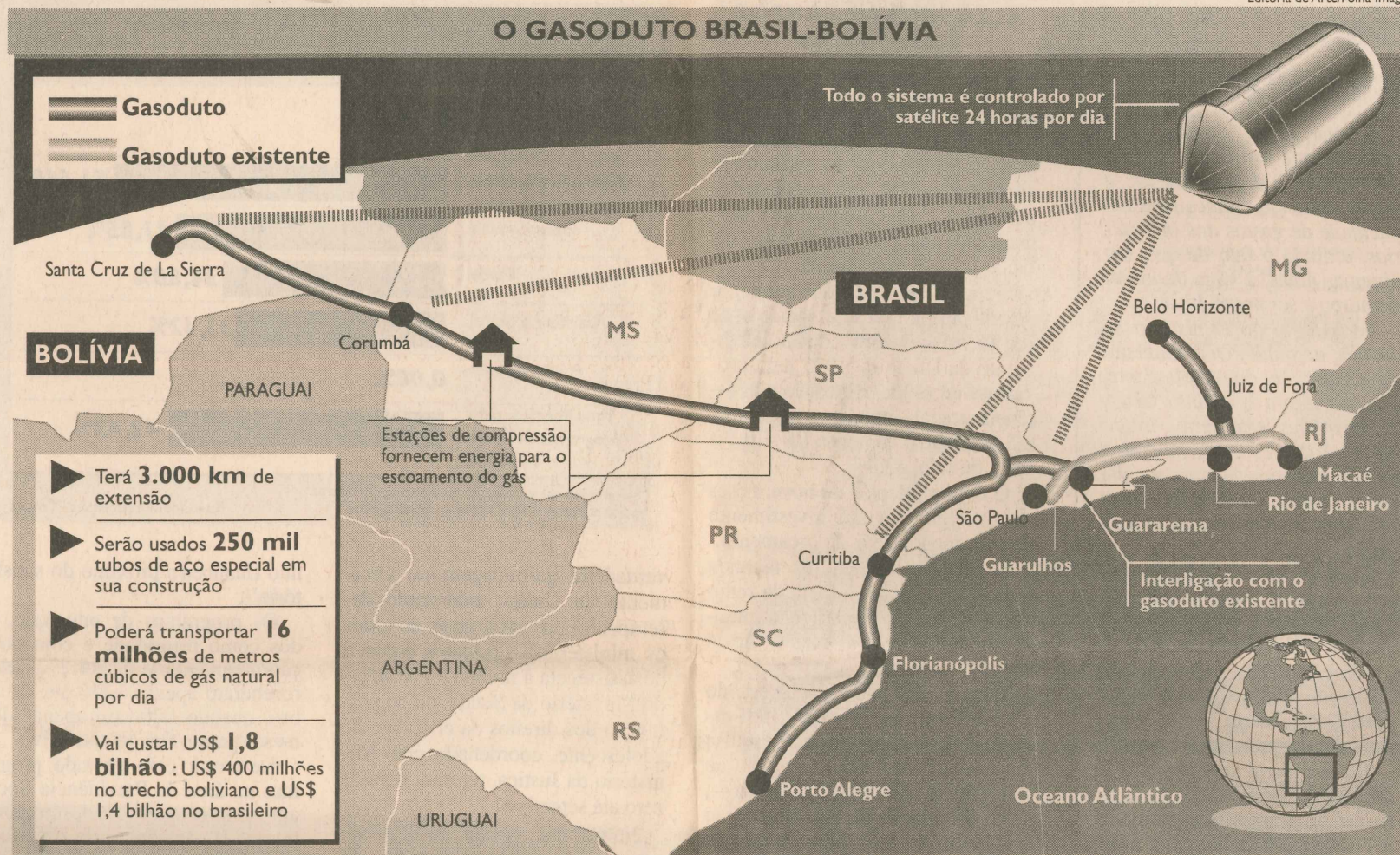
Orçado em US\$ 1,8 bilhão, mas com um custo final que pode chegar a US\$ 5 bilhões, o projeto é visto como o Sivam (Sistema de Vigilância da Amazônia) da Petrobrás. É criticado por técnicos da empresa, pelo Banco Mundial e por auditores internacionais.

“Estamos comprando uma ilusão”, diz o ex-ministro Jarbas Passarinho. Para ele, o gasoduto pode repetir a experiência do país com megaprojetos fracassados, como a Ferrovia do Aço e as usinas nucleares de Angra dos Reis. “Não somos tão ricos assim para ficar jogando dinheiro fora.”

“Estamos diante de um novo caso Sivam”, diz Fernando Siqueira, presidente da Aepet (Associação dos Engenheiros da Petrobrás). Para ele, o contrato do gasoduto envolve pressões externas e falhas técnicas no projeto.

Também há furos quanto à transparência administrativa. O banco Credit Suisse First Boston foi contratado sem licitação no governo Fernando Collor para fazer o projeto de viabilidade financeira da obra. O contrato com o banco sobreviveu aos governos Itamar Franco e Fernando Henrique.

Na parte técnica, a principal questão é o tamanho das reservas de gás boliviano.



A Petrobrás, por exemplo, fala na existência de 115 bilhões de m³ em reservas —desse total, apenas 90 bilhões são reservas comprovadas. O restante é a chamada reserva provável —por confirmar.

O próprio superintendente do gasoduto na Petrobrás, Antonio Menezes, reconhece que as informações fornecidas pela Bolívia sobre suas reservas eram imprecisas.

Quando entrar em funcionamento, em 97, segundo as previsões iniciais, o gasoduto prevê o fornecimento de 8 milhões de m³/dia durante oito anos, e 16 milhões durante 12 anos. Feitas as contas, devem ser fornecidos 93,44 bilhões de m³ em 20 anos.

Só aí já existe risco de as reservas serem menores que o esperado. Da Bolívia também sai gás para

consumo interno, para reinjeção nos poços petrolíferos bolivianos e para exportar 6 milhões de m³ diários para a Argentina.

“Com um investimento deste porte não se pode trabalhar com hipóteses”, diz o engenheiro Carlos Walter Marinho Campos, ex-diretor de Exploração da Petrobrás. “Ficaremos na dependência de encontrar novas jazidas.”

Ao analisar o tamanho das reservas, o consultor do Banco Mundial Fernando Zúñiga y Rivero chegou à conclusão de que a insuficiência de reservas transformava o projeto em um risco financeiro que o banco não poderia correr. À mesma conclusão chegou a auditora americana J.P.Morgan.

Outra falha é a demanda do gás do Brasil, que não consome nem

sequer o gás que produz. Com reservas superiores às da Bolívia —137 bilhões de m³—, o mercado brasileiro consome óleo combustível e energia elétrica. Há cinco anos, o gasoduto que liga a bacia de Campos a São Paulo transporta menos da metade dos 6 milhões de m³ de sua capacidade.

Por falta de consumo, há gás sendo queimado em quase todas as áreas petrolíferas do país. Para os críticos do gasoduto, o mercado não tem condições de se desenvolver com rapidez suficiente para consumir tanto gás. Não é tarefa simples mudar o fornecimento de energia de uma empresa de diesel para gás, por exemplo.

Uma cláusula do contrato do gasoduto obriga o Brasil a pagar diariamente por 80% do gás previsto para ser fornecido —8 milhões de m³ nos primeiros anos— mesmo que não consuma essa quantidade.

Outro problema é o preço pelo qual o gás boliviano vai chegar para os grandes consumidores.

Robert Gross, presidente da Associação Brasileira das Empresas Estaduais de Gás, diz que o gás boliviano vai chegar às concessionárias por R\$ 2,70 por milhão de BTU (unidade de medida de energia). O gás nacional é entregue hoje por R\$ 2,40. “Esse é um problema a resolver”, diz Gross.

Após a assinatura do contrato, a Bolívia subiu o preço do gás —passou de R\$ 0,90 por milhão de BTU para R\$ 1,00. Segundo a Associação dos Engenheiros da Petrobrás, o gás chegará ao grande consumidor por US\$ 3,55 por milhão de BTU. Os pequenos consumidores pagarão mais de R\$ 20,00 por milhão de BTU.

Adversários apontam risco de dependência

Da Reportagem Local

Os adversários do projeto do gasoduto dizem que o Brasil se tornará fortemente dependente de uma só fonte de suprimento, o que é desvantajoso para o país.

Além disso, apontam o fato de o principal sócio da YPFB (Yacimientos Petroliferos Fiscales Bolivianos) no gasoduto ser a Enron

AS DÚVIDAS

As reservas de gás boliviano podem não ser suficientes para justificar o investimento no gasoduto

A demanda brasileira de gás é muito inferior à que foi estimada no projeto

Cláusula do contrato obriga o Brasil a pagar até mesmo pelo gás que não

que as multinacionais compraram é criar mercado no Brasil”, afirma Siqueira. Segundo o engenheiro, o Banco Mundial, um dos financiadores do projeto, está afinado com esses interesses.

“Apesar de vozes discordantes, como a do consultor Fernando Zúñiga y Rivero, o Banco Mundial também pressionou pela construção do gasoduto. Credor boli-

Entendimentos foram iniciados há 50 anos

Da Reportagem Local

As negociações para que o Brasil comprasse o gás boliviano começaram há 50 anos. As primeiras conversações ocorreram no governo Getúlio Vargas, na década de 40. A Bolívia era presidida por German Busch.

Os entendimentos ganharam no-

brás e a YPFB (Yacimientos Petroliferos Fiscales Bolivianos).

Em agosto de 1994, os presidentes Itamar Franco, do Brasil, e Gonzalo Sanchez de Lozada, da Bolívia, assinaram os termos definitivos do acordo. A previsão era de que a operação entre os dois países começaria em 1997.

No acordo de 1994, foi estabe-

25% do controle acionário.

A estatal boliviana YPFB tem direito a 20% do negócio, ficando os 4% restantes com grupos privados brasileiros. Pela Bolívia, a YPFB terá a participação de 85%. Petrobrás e BTB terão 15%.

Para a Bolívia, é fundamental a venda de seu gás ao Brasil. O negócio vai aumentar seu Produto

mentos Petrolíferos Fiscales Bolivianos) no gasoduto ser a Enron Development Corporation, multinacional norte-americana. "As decisões dessa empresa poderão não coincidir com os interesses brasileiros", diz o engenheiro Fernando Siqueira, presidente da Aepet.

A influência da Enron junto ao governo boliviano, segundo Siqueira, ficou clara na renegociação do acordo durante o governo Itamar Franco. "O aumento do diâmetro do gasoduto e do preço do gás foram exigências da Enron."

A multinacional é dona de dois grandes campos de gás no sul da Argentina (em Neuquén e Terra do Fogo), cujas reservas superam 400 bilhões de m³ (mais da metade das reservas totais da Argentina).

Na Bolívia, a Enron adquiriu reservas de 150 bilhões de m³ e, atualmente, negocia a compra de campos de gás em Camisea, no Peru. Esses campos, descobertos pela Shell em 1983 e inaproveitados até agora, têm reservas estimadas em 350 bilhões de m³. A Enron já vende 20% do gás disponível no mundo.

Siqueira vê o risco de as reservas de gás da América Latina serem monopolizadas, e o Brasil, principal cliente potencial do gás, ficar em posição desfavorável para negociar preço.

Cláusula do contrato obriga o Brasil a pagar até mesmo pelo gás que não consome

O consumidor pagará pelo gás boliviano preço superior ao que é pago hoje pelo nacional

Não se sabe o custo final do projeto. Só o gasoduto consumirá US\$ 1,8 bilhão. As Obras complementares poderão chegar a US\$ 4,2 bilhões

O Crédit Suisse First Boston, banco encarregado do estudo de viabilidade financeira do gasoduto, foi contratado sem licitação. Ele receberá US\$ 14 milhões com a conclusão do projeto

O projeto do gasoduto não prevê reservatórios para armazenamento do gás. Em caso de acidente, poderá haver colapso no fornecimento

O preço do gás boliviano foi aumentado depois da assinatura do contrato, passando de US\$ 0,90 para US\$ 1,00 por milhão de BTU

A multinacional teve cancelado, em agosto de 1995, o contrato que havia assinado na Índia, no valor de US\$ 2,8 bilhões, para a construção de uma hidrelétrica. O governador do Estado de Maharashtra, onde seria construída a usina, disse que não houve licitação para o projeto e acusou a Enron de superfaturar a obra.

"A única forma de escoar o gás

também pressionou pela construção do gasoduto. Credor boliviano, o banco vê na venda do gás ao Brasil a maneira mais garantida de a Bolívia saldar sua dívida", afirma ele.

De acordo com o engenheiro Carlos Walter Marinho Campos, ex-diretor de Exploração da Petrobrás, ou o Brasil financiará a perfuração de poços na caríssima região subandina (onde o custo de um poço pioneiro é de US\$ 15 milhões a US\$ 20 milhões), ou teria de lançar um gasoduto hiperdimensionado para o volume de gás que a Bolívia pode oferecer, criando atrativos para que as companhias de petróleo lá invistam, pois a venda do gás estará assegurada.

Apesar de todas as restrições, as autoridades brasileiras apressaram a assinatura do acordo.

Quando era presidente, alertado sobre falhas do projeto, Itamar Franco ameaçou desistir da viagem a Cochabamba, em 1993, em que formalizaria o acordo.

Mas recuou diante dos conselhos de seu então ministro das Relações Exteriores, Fernando Henrique Cardoso.

O ministro teria aconselhado o presidente a não cancelar a assinatura do contrato porque isso poderia prejudicar as relações entre o Brasil e a Bolívia.

Os entendimentos ganharam novo impulso nos anos 70, quando Brasil e Bolívia viviam sob regimes militares. Em 1974, os presidentes Ernesto Geisel e Hugo Banzer iniciaram efetivas negociações.

Mas o acordo só foi para o papel em fevereiro de 1993, quando Brasil e Bolívia assinaram uma declaração autorizando o contrato de fornecimento de gás entre a Petro-

Pro de acordo de 1994, foi estabelecida a composição acionária das empresas envolvidas na construção e operação do gasoduto. Do lado brasileiro, a Petrobrás seria majoritária, com a participação de 51%.

Ainda do lado brasileiro, participa o consórcio BTB, constituído pelas empresas British Gas (inglesa), Tenneco (americana) e BHP Power (australiana). As três têm

gócio vai aumentar seu Produto Interno Bruto e ajudar a equilibrar o déficit de sua balança comercial com o país, de US\$ 200 milhões.

Para o Brasil, o projeto também é importante. Ele significa o começo da mudança da matriz energética do país, que substituirá o óleo combustível utilizado na indústria pelo gás natural, principalmente na região Sudeste do país.

Técnicos sugerem projetos de menor preço

Da Reportagem Local

Técnicos da Petrobrás e especialistas em energia sugerem projetos alternativos para o suprimento de gás natural no país por preço inferior ao gasoduto Brasil-Bolívia. Há mais de uma proposta.

Ex-diretor de Exploração da Petrobrás, Carlos Walter Marinho Campos diz que a alternativa ideal seria a liquefação (passagem do estado gasoso para o líquido) do gás natural na fronteira Brasil-Bolívia. De lá, o produto seria transportado por via férrea em contêineres cilíndricos até os centros consumidores.

Outra alternativa, segundo Campos, seria trazer o gás por gasoduto

da Bolívia até Três Lagoas, no Mato Grosso do Sul. Dali, seria transportado em estado liquefeito por via fluvial até São Paulo.

Para o ex-diretor da Petrobrás, as duas alternativas implicariam redução dos gastos do atual projeto, mesmo incluídas as despesas com recuperação de ferrovias e com equipamentos de transporte.

Segundo Fernando Xavier de Almeida, ex-diretor de Perfuração da Petrobrás, a prioridade deveria ser inicialmente a produção do gás nacional, com mais de 130 bilhões de m³ de reservas comprovadas.

A opção estrangeira seria o Peru. O gás seria transportado por via fluvial e marítima. Entraria no país pelo rio Madeira até os portos de

Manaus (AM), Belém (PA) e São Luís (MA). De lá, seria redistribuído. Outra opção seria o gás da Venezuela e Trinidad e Tobago.

Almeida defende um sistema de transporte, armazenagem e distribuição adequado para cada região do país. O gás seria transportado em estado liquefeito.

O gasoduto só seria construído quando houvesse aumento de consumo interno que justificasse esse investimento. Nesse caso, segundo Almeida, o sistema de importação via fluvial/marítima seria substituído sem maiores problemas.

Para ele, o desenvolvimento do uso do gás deveria ser realizado "passo a passo" para evitar riscos e prejuízos. (EN e AMM)

OUTRO LADO

Argumentos são ideológicos, diz superintendente da obra

Da Reportagem Local

O engenheiro da Petrobrás Antonio Menezes, superintendente do gasoduto Brasil-Bolívia, considera mais ideológicos do que técnicos os argumentos contrários ao projeto.

"O First Boston, um banco respeitado e com bom currículo, fez um trabalho para o governo Colômbia e por isso está sendo criticado", diz.

Segundo Menezes, o processo de seleção do banco como assessor técnico-financeiro já foi auditado pelo TCU (Tribunal de Contas da União).

Ele concorda em que o projeto do gasoduto, por sua dimensão, apresenta muitas dificuldades. "Mas os riscos são baixos, e a Petrobrás vem correndo riscos, com sucesso, há 40 anos. É a 15ª empresa do mundo."

O superintendente do gasoduto admite que as estimativas de reservas de gás fornecidas pela Bolívia eram incompletas. "Eles es-

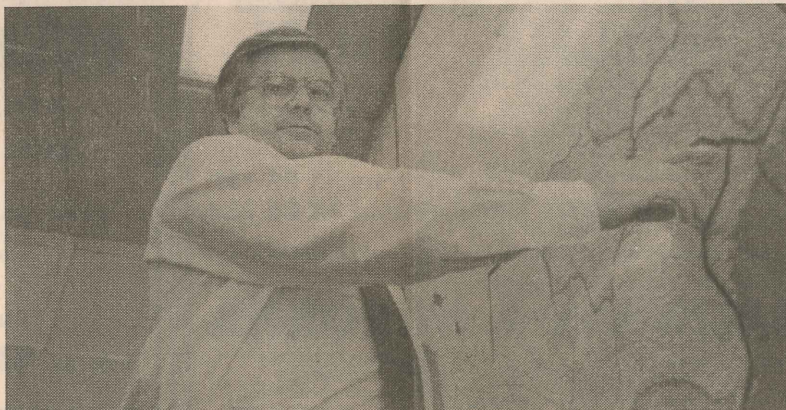
tavam no papel deles ao oferecer para nós um negócio em que o risco parecesse menor."

A Petrobrás, segundo Menezes, tem avaliações próprias. "Desde 1991, temos gente trabalhando em cima das reservas. Embora a Bolívia seja nossa parceira, os dados que temos foram levantados por nós."

O engenheiro não duvida de que, embora a demanda brasileira de gás seja pequena hoje, ela crescerá tão logo o produto esteja disponível no mercado. Ele afirma que a Petrobrás fez estudos que comprovam o "enorme" potencial do mercado brasileiro.

O gás encontrado no Brasil, segundo Menezes, oferece piores condições de exploração por ser associado ao petróleo, isto é, aparecer junto com o óleo.

"Esses campos não asseguram a exploração estável a longo prazo. Além disso, parte do gás tem de ser reinjetada para permitir a extração do petróleo", afirma.



Antonio Menezes, superintendente do gasoduto

A cláusula "take or pay" (peque ou pague), pela qual o Brasil terá de pagar pelo produto mesmo sem consumi-lo, "é cláusula-padrão em qualquer lugar do mundo", de acordo com Menezes.

"É um compromisso de sociedade, que dá aos parceiros a certeza de que o negócio é bom para os dois lados."

Sobre o preço de venda do gás

boliviano, o engenheiro afirma que está "nos níveis internacionais". O aumento de US\$ 0,90 para US\$ 1,00 por milhão de BTU, negociado com a Bolívia, foi compensado, segundo ele, por "vantagens operacionais" e pela redução de 65% para 60% e de 85% para 80% dos percentuais de volume de gás que o Brasil seria obrigado a comprar pela cláusula

"take or pay".

O superintendente do gasoduto diz que o armazenamento do gás em tanques é feito em países como França e Estados Unidos para responder às flutuações da demanda (horários de pico, inverno, férias). "Teremos gás armazenado na Bolívia para garantir o fluxo de abastecimento."

Menezes afirma que o projeto alternativo da Aepet, de transporte de gás liquefeito por ferrovia, seria a opção mais cara para o consumidor, além de mais arriscada. "Depois do gasoduto, a melhor opção seria o transporte por navio."

O diâmetro do gasoduto, aumentado de 28 polegadas para 32, trouxe vantagens operacionais, na opinião de Menezes.

"Poderemos fazer menos estações compressoras. As flutuações típicas de um mercado em implantação são melhor absorvidas por um gasoduto com diâmetro maior", avalia.

O engenheiro afirma que a ex-

pansão gradual da estrutura de fornecimento de gás só foi possível em países onde o governo subsidiou essa operação. "O gasoduto Brasil-Bolívia não será subsidiado pelo governo."

Menezes acha que tem fundamento a preocupação de que atritos políticos entre o Peru (fornecedor em potencial de gás para o Brasil) e a Bolívia possam acabar afetando a utilização do gasoduto.

"Mas o que vemos sempre, em experiências em outros países, como no caso do gasoduto que transporta gás da União Soviética para a Europa, é que os interesses comerciais prevalecem. A Bolívia já se comprometeu a não cobrar pedágio pela passagem do gás peruano no gasoduto."

A Bolívia, segundo Menezes, tem dado provas de ser uma parceira confiável. "Em 20 anos de fornecimento de gás para a Argentina, nunca houve problema."