

Audiência Pública n.º 036/2002 ,– Atualização das Curvas Bianuais de Aversão a Risco para o SIN – Biênio 2003/2004

Autor	Contribuição	Comentário
CDSA	<p>1. O fator de redução de 85% aplicado sobre a disponibilidade térmica (já abatida a TEIF e IP) e sobre as interligações internacionais representa um conservadorismo exagerado. Assim como o fator de redução sobre os intercâmbios entre regiões não encontra respaldo técnico descrito na NT 119/02 que sustente os 15% dos desligamentos considerados. O ONS deve utilizar os valores adotados usualmente por ele.</p> <p>2. É necessária uma análise sobre a consideração da CAR na formação do preço do MAE.</p>	<p>1. Acatada. O fator de utilização de 85% para a geração térmica e para as térmicas emergenciais procura refletir não somente as indisponibilidades programadas ou não programadas, como também as condições de carga e situações reais conjunturais de restrições na rede para a geração plena. Porém, o fator de redução sobre os intercâmbios deve ser reavaliado.</p> <p>2. Não acatada. O aumento da expectativa de geração térmica, do CMO e da exposição dos geradores do MRE são decorrentes do aumento de segurança da operação do sistema, condição estabelecida pela GCE como princípio para se evitar situações de risco de racionamento.</p>
ABRA GE e CHESF	<p>1. Os fatores de segurança aplicados aos limites de intercâmbio, às ofertas emergenciais, às capacidades de geração térmica e às importações de energia foram considerados com subjetividade.</p> <p>2. Um estudo como esse não poderia ser conduzido unicamente pelo ONS.</p>	<p>1. Idem CDSA 1.</p> <p>2. Não acatada. Na determinação das premissas para o cálculo da CAR, houve participação expressiva de agentes das regiões Sul, SE/CO, Norte e NE, através de reuniões específicas realizadas no ONS.</p>
CHESF	<p>1. A proposta de aumento do percentual do armazenamento mínimo do NE de 5% para 10% desloca a curva para cima e aumenta os custos esperados, o que exige a participação dos Agentes na avaliação da referida elevação.</p> <p>2. A adoção do período crítico como sendo o ano 2001, para o NE, é uma premissa extremamente conservadora. É necessário que sejam realizados estudos para se estabelecer um critério técnico para a definição do período crítico a ser utilizado para a definição da Curva.</p>	<p>1. Não acatada. Considerando que há uma distribuição espacial diferenciada entre os armazenamentos dos reservatórios de Três Marias e Sobradinho, a fixação do nível mínimo de segurança de 5% na região NE levaria a condições operativas em Sobradinho mais críticas ainda do que as de 2001.</p> <p>2. Não acatada. Aspectos que foram considerados pelo ONS: a) observa-se, até o final de 2002, a continuidade de uma seqüência de anos hidrológicos desfavoráveis na Região NE no rio S. Francisco, o que pode caracterizar um fenômeno climatológico plurianual. O risco da ocorrência de um ano desfavorável, em 2003, depende da continuidade dessa seqüência desfavorável;</p>

	<p>3. A defluência mínima adotada pela CHESF, ao longo da Bacia do São Francisco, é de 1300 m³/s. A Chesf necessita de autorização por parte dos órgãos competentes para operar com valores inferiores a esse.</p>	<p>b) as condições iniciais de armazenamento na região NE, em 31/12/02, são mais severas do que as das regiões SE/CO;</p> <p>c) para as condições de carga prevista e programa de obras (G e T), o requisito de armazenamento na região NE ao final de 2003 é o mínimo de segurança, independentemente da série hidrológica considerada para 2004.</p> <p>3. Não acatada. A defluência mínima de 1300 m³/s, os requisitos de armazenamento da CAR seriam muito mais elevados, aumentando o grau de conservadorismo da operação. A defluência mínima de 1100 m³/s requer de fato, em situações críticas, a autorização dos órgãos competentes.</p>
FURNAS	<p>1. A proposta de implementação deve ser debatida com os agentes operados.</p> <p>2. Não há detalhamento, na NT, dos fundamentos da necessidade de inclusão da Curva de Aversão a Risco Superior nem dos procedimentos operativos a serem obedecidos no caso de violação da mesma.</p>	<p>1. Idem ABRAGE e CHESF 2.</p> <p>2. Acatada. A NT não explicitou critérios para a utilização da Curva de Aversão a Risco Superior, pois os mesmos serão objeto de encaminhamento futuro de proposta à ANEEL.</p>
CEMIG	<p>1. Como será o tratado o rebatimento comercial do “surplus” negativo proveniente da Curva de Aversão a Risco Superior?</p> <p>2. Como ficariam as CARs com a possibilidade de agrupamento dos subsistemas Sul e Sudeste em apenas um assim como os subsistemas Norte e NE?</p> <p>3. A atual lógica de operação do Sistema e de precificação do MAE é desobedecida no momento em que o armazenamento de um subsistema atingir o indicado na Curva Superior, pois o ONS determinará a geração térmica a despeito dos CMOs.</p>	<p>1. Idem FURNAS 2.</p> <p>2. Está sob análise.</p> <p>3. Idem FURNAS 2.</p>
LIGHT e ABRAD EE	<p>1. A aplicação e a metodologia do mecanismo de aversão ao risco, a partir de 1º de janeiro de 2003 carecem de regulamentação até a realização da consulta pública sobre o mecanismo e sua eventual incorporação aos modelos.</p> <p>2. É necessária a regulamentação para a formação de preço em</p>	<p>1. Acatada. A aplicação e a metodologia do mecanismo de aversão ao risco deverão ser regulamentados pela ANEEL.</p> <p>2. Está sob análise.</p>

	<p>situações de aplicação da CAR em subsistemas de um mesmo submercado e possíveis inconsistências entre o despacho térmico e os preços do MAE, com aumento dos Encargos de Serviço do Sistema.</p> <p>3. Recomenda-se o acompanhamento permanente das premissas adotadas e dos impactos provocados pela sua adoção nos preços do MAE, nos ESS e no despacho das térmicas.</p>	<p>3. Acatada. Concorde-se com o acompanhamento permanente das premissas adotadas, visando a identificação da eventual necessidade de revisão das CARs de qualquer subsistema.</p>
ABRAD EE	<p>1. O impacto do sobre-custo, decorrente da utilização da CAR com as premissas consideradas, deve ser quantificado e comparado ao benefício efetivo.</p> <p>2. As premissas de afluência a serem adotadas para a elaboração das CARs devem ser as mesmas para ambas regiões, ou seja, a média das afluências ocorridas nos quatro biênios mais críticos.</p> <p>3. A Curva de Aversão a Risco Superior representa mais uma severidade para o armazenamento do SIN.</p> <p>4. O fator de utilização limitado a 85% para as térmicas, térmicas emergenciais e para limite de intercâmbio, representam um incremento de segurança.</p> <p>5. O crescimento de 6,5% em relação ao ano de 2002, para a carga própria da região NE, é mais um incremento de segurança, em decorrência de ser bastante otimista diante da frustração na recuperação do mercado em 2002.</p>	<p>1. Idem LIGHT e ABRAD 3.</p> <p>2. Idem CHESF 2.</p> <p>3. Idem CEMIG 3.</p> <p>4. Idem CDSA 1.</p> <p>5. Não acatada. A carga considerada é aquela constante do ciclo de planejamento 2002/2003 do CTEM/ONS, valores oficiais recomendados pela Resolução GCE n.º 109.</p>
LIGHT	<p>1. O acionamento do mecanismo eleva o custo de operação do sistema e a geração das usinas térmicas. Conseqüentemente, haverá reflexo no MRE pois poderá aumentar a exposição dos agentes participantes (num momento onde o preço será elevado) e poderá aumentar a probabilidade de ocorrência de vertimentos.</p>	<p>1. Idem CDSA 2.</p>
TRACT EBEL	<p>1. Enquanto a modelagem de planejamento é probabilística, a CAR é determinística. Corre-se o risco de criar um procedimento com resultados imprevisíveis, ou absurdos, numa condição extrema. Faz-se obrigatória a necessidade de testar exaustivamente a idéia, antes de qualquer decisão de implementação.</p> <p>2. Em função do regime hidrológico da região Sul, os resultados da</p>	<p>1. Não acatada. A implementação da CAR nos modelos computacionais é uma exigência da RES GCE n.º 109, porém, concorda-se com o acompanhamento permanente das premissas adotadas, visando a identificação da eventual necessidade de revisão das CARs de qualquer subsistema.</p> <p>2. Acatada. Em virtude das condições operativas e do</p>

	<p>aplicação da CAR, além de não agregar melhorias sempre, estará na maior parte do tempo desperdiçando recursos energéticos (vertimentos).</p> <p>3. Parece prudente manter a CAR como ferramenta acessória de apoio ao planejamento da operação sem, no entanto, agregá-la na modelagem oficial do setor. O ônus causado por sua aplicação, deveria ser levado da forma mais direta possível, ao consumidor como um sobrecusto. E, em hipótese alguma refletir suas conseqüências no preço do MAE.</p>	<p>sistema de geração e transmissão, a definição da CAR se faz desnecessária para a Região Sul. Nesse caso, deverá ser mantido apenas um nível de segurança de 10% para evitar a operação a fio d'água.</p> <p>3. Idem CDSA 2.</p>
AES TIÊTE	<p>1. Quando o ONS adota intercâmbios distintos daqueles indicados pelos modelos, está usando fatores de segurança e critérios um tanto quanto subjetivos e que deveriam ser mais bem discutidos com os agentes e com a sociedade.</p> <p>2. Espera-se que antes das incorporações das CARs aos modelos, o mesmo tratamento dispensado ao subsistema Nordeste seja dado aos demais subsistemas, quando estes estiverem em piores condições energéticas, mesmo quando os modelos não sinalizarem corretamente os sentidos de intercâmbios através dos CMOs.</p>	<p>1. Idem FURNAS 2.</p> <p>2. Acatada.</p>