



TÍTULO

PREMISSAS PARA DEFINIÇÃO DAS FAIXAS DE EMPACOTAMENTO DA MALHA TAG

VERSÃO	DATA	ALTERAÇÃO	ELABORAÇÃO/ REVISÃO	APROVAÇÃO
0	07/12/2021	Emissão Inicial	M. Cruz/ B. Amorim	M. Silva



TÍTULO

PREMISSAS PARA DEFINIÇÃO DAS FAIXAS DE EMPACOTAMENTO DA MALHA TAG

ÍNDICE

1. OBJETIVO	3
2. PREMISSAS	3
3. CENÁRIOS AVALIADOS	3
4. FAIXAS DE EMPACOTAMENTO	4
5. RECOMENDAÇÕES	5

1. OBJETIVO

Este documento tem como objetivo descrever as premissas adotadas para a definição das zonas de desequilíbrio da Malha da TAG, assim como os resultados obtidos para suas faixas de empacotamento.

2. PREMISSAS

Devido às características da malha da TAG, com configuração predominantemente unifilar, com poucos *loops* e grandes diferenças de diâmetros, faz-se necessária a sua subdivisão em zonas operacionais de modo a permitir uma interpretação mais adequada quanto ao empacotamento e ao nível de criticidade de cada trecho.

Dessa forma, a Malha integrada foi subdividida em três zonas, sendo elas: GASENE, CATU-CABO e CABO-PECÉM. Essa subdivisão foi obtida através do critério de similaridade de diâmetros, e considerando-se os principais gargalos da malha. Os gasodutos da Malha Bahia, devido às suas baixas capacidades de variação de empacotamento, estão compreendidos na zona GASENE.

Os perfis de consumo e injeção observados na malha da TAG são bastante variáveis para cada dia. Portanto, a condição operacional precisa se adequar constantemente aos distintos cenários logísticos ao qual a malha é demandada, sendo, muitas vezes, inclusive, necessário inverter o sentido do fluxo em alguns trechos. Desta forma, para a definição dos Níveis de Criticidade de Empacotamento de cada Zona, foi preciso garantir que os possíveis cenários logísticos estimados sejam considerados.

Sendo assim, os níveis de empacotamento foram estabelecidos conforme os seguintes aspectos:

- Níveis inferiores:

Estabelecidos com base em dados históricos recentes, onde temos a operação mais próxima das condições de mínimo empacotamento.

- Níveis superiores:

Estabelecidos com base em simulação termo-hidráulica, representando cenários de alta pressurização, além de dados históricos recentes.

3. CENÁRIOS AVALIADOS

Para a definição das faixas de empacotamento, foram considerados os cenários operacionais previstos no Estudo de Capacidade do Sistema de Transporte da TAG (RL-9550.00-6520-940-TAG-002_RD), também resumidos a seguir:

- GASENE
 - operando com fluxo no sentido Norte, com injeção através do PR TECAB
 - operando com fluxo no sentido Sul, com injeção através do PR GNL SSP
- GASFOR
 - operando com fluxo no sentido Norte, sem injeção através do PR GNL Pecém
 - operando com fluxos em ambos os sentidos, convergindo em Termoauçu, com injeção através do PR GNL Pecém

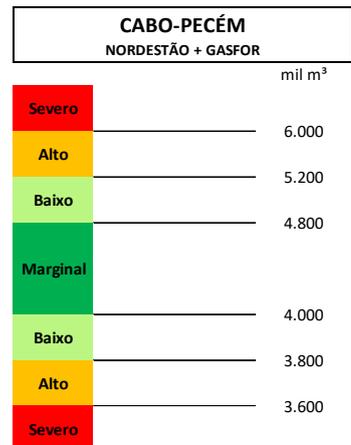
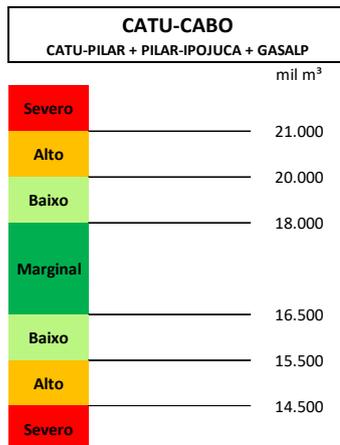
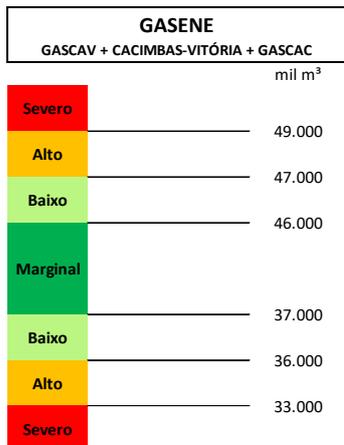
4. FAIXAS DE EMPACOTAMENTO

A Tabela 1 e Figura 1 apresentam as faixas de empacotamento da malha da TAG, subdividida em três zonas operacionais no Sistema Integrado:

Tabela 1 – Faixas de Empacotamento ($10^3 \times m^3$ à 20°C e 1 atm)*

Desequilíbrio	GASENE	CATU-CABO	CABO-PECÉM
Severo	Acima de 49.000	Acima de 21.000	Acima de 6.000
Alto	47.000 a 49.000	20.000 a 21.000	5.200 a 6.000
Baixo	46.000 a 47.000	18.000 a 20.000	4.800 a 5.200
Marginal	37.000 a 46.000	16.500 a 18.000	4.000 a 4.800
Baixo	36.000 a 37.000	15.500 a 16.500	3.800 a 4.000
Alto	33.000 a 36.000	14.500 a 15.500	3.600 a 3.800
Severo	Abaixo de 33.000	Abaixo de 14.500	Abaixo de 3.600

- As Faixas de Empacotamento da Malha Integrada correspondem às informações previstas no Contrato Master de Transporte e serão disponibilizadas no site da TAG.



5. RECOMENDAÇÕES

É importante ressaltar que, alterações operacionais na malha como (i) surgimento de restrições permanentes, (ii) criação de novos Pontos de Entrega ou Recebimento ou, (iii) ocorrência de qualquer cenário logístico diverso daqueles contemplados nas premissas deste estudo, podem resultar na necessidade de revisão das Faixas de Empacotamento definidas neste documento.