

QUESTIONÁRIO PARA MAPEAMENTO DE POSIÇÕES & PROPOSTAS

Prazo para resposta: **até 30/03/2017**

Instituição (indicar o nome da instituição e contato(s) que respondem este questionário):.....

EMPRESA

Nome	Telefone	Email
Marcelo Loureiro	61.3326.7122	marcelo.loureiro@abiape.com.br
Daniel Pina	61.3328.4109	daniel@abiape.com.br

TRANSPORTE

1. MODELO DE GOVERNANÇA PARA UM GESTOR INDEPENDENTE DO SISTEMA DE TRANSPORTE (PESSOA JURÍDICA DE DIREITO PRIVADO MEDIANTE AUTORIZAÇÃO DO PODER CONCEDENTE):

- 1.1. Sobre a forma de remuneração de um Gestor Independente do Sistema de Transporte, ele deve ser sem fins lucrativos ou com fins lucrativos? Se possível, citar vantagens e desvantagens do modelo proposto.

R. Sem fins lucrativos. Vantagem: redução de custos. Desvantagem: maior dificuldade do órgão regulador em garantir os incentivos adequados para que o Gestor Independente do Sistema de Transporte persiga a melhor forma de operar.

Visando mitigar a desvantagem apontada, a ANP poderia seguir um modelo próximo ao sugerido pela ANEEL na 3ª Fase da AP 016/2013, o qual consiste em bonificação relativa ao cumprimento de metas de desempenho, além da aplicação de multas que poderiam ser rateadas entre contribuição associativa extraordinária e/ou desconto da bonificação dos funcionários (sem repasse tarifário).

- 1.2. Em caso de ser sem fins lucrativos, como deve ser definido seu orçamento? E como oferecer sinais econômicos para gestão eficiente do sistema?

R.O orçamento deve ser proposto pela diretoria do Gestor Independente ao Conselho de Administração e aprovado em assembleia, à qual é representada por todas as classes de agentes que utilizam o sistema de transporte. Posteriormente, tal orçamento deve seguir para aprovação pela ANP.

Importante destacar que este orçamento deve ser integralmente pago por meio de contribuição associativa pelos agentes-membros, não havendo repasse às tarifas de entrada e saída, por exemplo. Isto sinaliza maior eficiência na gestão do orçamento proposto, uma vez que cada agente consegue identificar claramente qual o custo do Gestor Independente para si, reforçando o papel do agente na aprovação do orçamento via assembleia.

Ademais os mecanismos de multas e metas de desempenho citadas na questão anterior induzem o rito de aprovação do orçamento a uma maior proximidade de uma regulação por incentivos, o que é desejável.

1.3. Como deverá ser composto o Conselho de Administração desse agente? Quem fará parte? Como serão os votos?

R. O Conselho de Administração deverá ser formado pelas classes de agentes que utilizam o sistema de transporte. A saber: autoprodutores, produtores, autoimportadores, importadores, terminais de GNL, UPGNs, transportadores, carregadores, comercializadores, distribuidores e consumidores livres.

Os votos deverão ter uma parte fixa dividida entre as classes e uma parte variável proporcional aos volumes movimentados/comercializados/consumidos.

2. MODELOS DE INDEPENDÊNCIA COMERCIAL E OPERACIONAL DOS TRANSPORTADORES (MODELO DE “VIRTUAL ISO” OU OPERAÇÃO COORDENADA DE TRANSPORTADORES).

2.1. Dentre os modelos de independência dos transportadores discutidos na reunião realizada no dia 24/03, quais deles poderiam ser adotados para garantir a inibição de práticas oportunistas que configuram barreira à entrada de novos agentes no contexto de um ou mais transportadores atuantes dentro de uma mesma área de mercado (hub):

R. Acreditamos que o modelo de independência mais eficaz é o *Ownership Unbundling*. Este modelo, porém, demanda grande intervenção regulatória e fiscalizatória por conta da venda de ativos verticalizados, o que poderia envolver uma demora significativa.

Dessa forma, apontamos alternativamente o modelo ISO como modelo a ser adotado, uma vez que este responde de forma rápida com sinais de independência na operação e transparência de informações necessárias.

Foram discutidos os seguintes modelos:

- a. *Ownership Unbundling* – ausência de participação acionária entre carregadores/comercializadores e transportadores
- b. Independent Transmission Operator (ITO) – ausência de relação operacional do transportador com a empresa matriz, inclusive com autonomia financeira e validação e fiscalização pela agência reguladora, sujeito a penalidade.
- c. Independent System Operator (ISO) – operação das infraestruturas de transporte é feita por terceiro não relacionado ao detentor do ativo de transporte, o qual é uma empresa verticalmente integrada.