

QUESTIONÁRIO PARA MAPEAMENTO DE POSIÇÕES & PROPOSTAS

Prazo para resposta: até 22/02/2017

Instituição (indicar o nome da instituição e contato(s) que respondem este questionário):
Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE
Ministério da Fazenda

TRANSPORTE

1. Avaliação da implantação do Sistema de Entrada-Saída para reserva de capacidade de transporte:

- 1.1. É o entendimento desta instituição de que há a necessidade de implantar o Sistema de Entrada-Saída para reserva de capacidade de transporte? Em caso negativo, qual(is) seria(m) o(s) modelo(s) alternativo(s)?

Entende-se que este modelo, ao transformar o gás natural em um produto homogêneo, tem o condão de estimular a entrada de mais agentes no setor, no momento em que a Petrobras dá sinais de saída nos segmentos da cadeia do gás. Além disso, proporciona um melhor conhecimento da oferta disponível, podendo compatibilizar a capacidade contratada no longo prazo (*take-or-pay*) com a necessidade de flexibilidade no curto prazo, que é condição para desenvolvimento do mercado. Dada a atual conjuntura de saída de um monopolista estatal do segmento de transporte, parece ser a alternativa mais apropriada.

- 1.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

Um dos principais benefícios está relacionado à promoção da concorrência no setor em decorrência ao estímulo de entrada de novos agentes aptos a negociar no mercado, favorecendo a formação de mercado secundário.

Em relação aos possíveis custos, primeiramente, é importante que haja um período de transição para adoção da nova prática. Nesse período, entendemos que o mercado deva caminhar para uma estrutura em que haja menos contratos de longo prazo (*take* e *ship-or-pay*) e maior oferta para contratos de curto prazo e *spot*. Ademais, alguns obstáculos devem ser superados, tais como:

- Regras contratuais claras, com o propósito de promover segurança jurídica, tanto para os agentes já estabelecidos no mercado quanto aos possíveis novos entrantes;
- Mapeamento das esferas de atuação dos agentes públicos (estadual e federal) e privados;
- Definição da propriedade dos ativos (caso seja de propriedade pública, haverá necessidade de indenização ao atual proprietário? Caso contrário, como será realizada a transição privado-privado?)

- Papel do operador independente e estrutura de *hubs*.

1.3. Qual redação/alteração esta instituição sugere para o novo texto legal no que tange a este tema?

2. Implantação de modelo de Gestão Independente e Integrada do Sistema de Transporte de Gás Natural – STGN:

2.1. É o entendimento desta instituição de que há a necessidade de criação de um agente independente responsável pela gestão da malha de transporte? Em caso negativo, qual seria o modelo alternativo?

Como haverá a desvinculação do fluxo físico com o contratual, entende-se que há necessidade de um agente responsável pela coordenação das atividades. Contudo, entende-se que o principal papel do operador independente deva ser o de informar a capacidade de oferta dos hubs e dos pontos de entrada e saída, com o objetivo de desenvolver o mercado de curto prazo, além de ser uma câmara de liquidação de contratos.

Para tanto, não está claro se este agente deve ser único ou descentralizado, por exemplo, por região geográfica.

2.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

Os principais benefícios estão relacionados à possibilidade de promoção da desverticalização, ao limitar a atuação da Transpetro das operações dos dutos desinvestidos pela Petrobras. Além disso, permite uma gestão centralizada da movimentação do gás natural na malha, facilitando o acesso de agentes à capacidade de transporte disponíveis e promovendo maior transparência na formação de preço.

Embora esteja muito associado ao papel do ONS no setor de energia elétrica, este agente no setor de gás deve ter um papel mais limitado. Ele terá mais um papel de gestor, com atuação limitada à coordenação da malha, indicando o volume e capacidade de transporte disponível no curto prazo. Ou seja, isto não abrange, por exemplo, a operação dos dutos.

O principal custo associado está vinculado à remuneração das atividades desse novo agente. Quando se supõe que o mercado tenha multiplicidade de agentes com *market share* relativamente pulverizado, faz sentido que o operador seja remunerado por rateio entre os agentes. Contudo, quando se pensa nos primeiros períodos em que o mercado não tenha muitos agentes, o custo do operador

recairia sobre poucos agentes, o que poderia representar ônus excessivo aos mesmos.

2.3. Qual redação/alteração esta instituição sugere para o novo texto legal no que tange a este tema?

3. Reavaliação dos modelos de outorga de transporte, levando em consideração o desenho de novo mercado de gás natural:

3.1. É o entendimento desta instituição de que há a necessidade de alterar o modelo de outorga dos gasodutos de transporte? Qual(is) seria(m) o(s) modelo(s) alternativo(s)?

Deve-se levar em conta a natureza de prestação de serviço em cada segmento da cadeia do setor de gás natural. A princípio, entende-se que certas características da prestação de serviços de transporte, tais como, as economias de escala e de rede, elevados custos afundados, multiplicidade de agentes acessando a mesma infraestrutura, necessidade de coordenação dos agentes, entre outros, levam a conclusão que o segmento de transporte deva ser prestado através de serviço público.

Nesse sentido, a previsão de regime de concessão pela Lei do Gás, podem ser adequadas ao dinamismo da indústria, uma vez que teve por objetivo a promoção do acesso isonômico aos carregadores e a transparência na formação da tarifa de transporte.

Todavia, em virtude da ausência de processos licitatórios desde a instituição do marco regulatório (Lei nº 11.909/2009), não é possível inferir se há deficiências na própria legislação ou se as condições de mercado não foram favoráveis ao êxito do modelo.

Portanto, entende-se como apropriado a manutenção do regime de concessão para o segmento de transporte.

3.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

Os benefícios se relacionam à segurança jurídica para o prestador de serviço garantir a maturação dos elevados investimentos necessários e a subsunção do agente à regulação, com o objetivo de garantir o acesso a terceiros.

Os custos relacionados seriam a burocracia do processo licitatório e a necessidade de um carregador que contrate capacidade de longo prazo, a fim de garantir a viabilidade econômico-financeira do investimento. Contudo, isso contrasta com a necessidade de flexibilidade para que o mercado seja mais diverso.

3.3. Qual redação/alteração esta instituição sugere para o novo texto legal no que tange a este tema?

4. Revisão do planejamento de expansão do sistema de transporte, que poderá considerar instalações de armazenamento e estocagem, além de maior integração com o planejamento do setor elétrico:

4.1. Quais são as contribuições desta instituição para aperfeiçoar o modelo de planejamento da expansão?

Consideramos que o modelo mais adequado seja o de chamadas públicas de alocação de capacidade, com a proposição dos gasodutos a serem licitados pelo MME, à luz do que está previsto na Lei do Gás, com um modelo adequado à expansão. Contudo, o período de exclusividade do carregador pode ser revisto, pois contraria os princípios do novo modelo que se pretende aplicar (entradas e saídas com *hubs*). Deste modo, há que se aprofundar a questão, mas é possível que o próprio modelo de *hubs* e criação de mercado de curto prazo possa contribuir para que o gasoduto não precise de um carregador exclusivo com contrato de longo prazo para se viabilizar.

4.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

4.3. Qual redação/alteração esta instituição sugere para o novo texto legal no que tange a este tema?

ESTOCAGEM

5. Estímulo ao desenvolvimento de instalações de estocagem de gás natural, inclusive reavaliação do modelo de outorga, tendo em vista o desenho de novo mercado de gás natural:

5.1. Quais medidas poderiam estimular o desenvolvimento de instalações de estocagem de gás natural no Brasil?

5.2. É o entendimento desta instituição que há a necessidade de alterar o modelo de outorga das estocagens? Qual(is) seria(m) o(s) modelo(s) alternativo(s)?

5.3. Quais os custos e benefícios destes posicionamentos?

5.4. Qual redação/alteração esta instituição sugere para o novo texto legal no que tange a este tema?