

## 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): TBG.

*As informações contidas neste documento estão relacionadas exclusivamente à discussão preliminar no Subcomitê de Transporte e Estocagem, no âmbito do Comitê Técnico para o Desenvolvimento da Indústria do Gás Natural (CT-GN), e possuem a finalidade de análise e o aprofundamento sobre o tema, não tendo caráter propositivo ou vinculante. Os temas aqui relacionados estão ainda sujeitos à aprovação de diversas instâncias internas da TBG, às quais deverão ser submetidos antes da formalização de qualquer compromisso junto ao CT-GN. Estas informações são privilegiadas e/ou confidenciais. O uso, divulgação, cópia ou distribuição das mesmas por quem não seja o destinatário é estritamente proibido.*

### 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)?

As 3 alternativas disponíveis nas experiências internacionais podem ser resumidas como se segue:

- (i) postal – nesta modalidade o carregador pode injetar e retirar o gás com total flexibilidade nos pontos de recebimento e entrega, limitando-se à capacidade total contratada e à capacidade operacional do duto.
- (ii) ponto a ponto – contratos ponto a ponto caracterizam-se pela definição pré-determinada do caminho a ser percorrido pelo gás, com a fixação, em contrato da origem e destino da molécula.
- (iii) entrada e saída – o sistema de entrada e saída permite a contratação independente das capacidades de entrada e saída do gasoduto de transporte.

Entendemos que, dentre as 3 alternativas descritas, a modalidade de entrada e saída aparece como a melhor opção no longo prazo. Todavia, deve-se refletir sobre o processo de implantação, de forma a garantir uma transição suave para uma estrutura de negócios mais dinâmica e pulverizada, de acordo com o ritmo e apetite a ser demonstrado pelos agentes. Conforme demonstrado por algumas experiências internacionais, o modelo de entrada e saída é capaz de contemplar, em sua fase de implementação, a contratação conjunta de entrada e saída pelo mesmo carregador de parte da capacidade, bem como o funcionamento sem um hub de comercialização efetivo, que traga maior pulverização do risco entre os supridores e compradores. Também é possível verificar a convivência do

modelo de entrada e saída com contratos na modalidade ponto a ponto e ofertas condicionadas de alocação. A flexibilidade deste modelo constitui-se, portanto, em argumento favorável à sua adoção. Some-se a isto, o fato de permitir a otimização do uso da rede, pela maior facilidade de transação entre os agentes e menor custo do ajuste de suas posições no curto prazo.

1.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

<b>Benefícios</b>
<b>Alinhamento com os Princípios e Diretrizes do Gás para Crescer</b>
<b>Incentivo a novos investimentos (refletividade de custos nas tarifas)</b>
<b>Ajuste de Posição dos Agentes no Curto Prazo (custos de transação)</b>
<b>Experiências Internacionais</b>
<b>Convivência com Contratos Remanescentes</b>
<b>Maior facilidade de Integração com Sistema Elétrico (flexibilidade)</b>
<b>Otimização do uso da rede ("swap implícito")</b>

<b>Pontos de Atenção/ "Custos"</b>
<b>Solução Tributária</b>
<b>Mecanismos de Coordenação/Balanceamento sem STGN</b>
<b>Ineditismo dos contratos</b>
<b>Atribuição das responsabilidades de cada agente</b>

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

A definição de capacidade de transporte na Lei do Gás não especifica sua modalidade de contratação. Considerando-se que os conceitos de reserva de capacidade de entrada e saída manterão a ideia de movimentação e transporte do gás, inclusive para fins de tributação, talvez não seja necessário propor alteração na Lei do Gás.

**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?

A modalidade de contratação de entrada e saída, recomendada como melhor alternativa em 1, não necessariamente está vinculada à existência de um único operador da rede. A experiência europeia, particularmente, demonstrou a possibilidade de coexistência de vários TSOs, com múltiplos sistemas de balanceamento, que, através de *network codes*, conseguiram harmonizar as questões operacionais relativas ao bom funcionamento da rede de transporte. Muito embora a otimização do uso desta rede possa, no longo prazo,

caminhar para a figura de um operador único, entende-se que a constituição de um agente independente, com os *skills* e robustez financeira necessários, demandaria tempo precioso vis à vis a orientação do Comitê em acelerar, o quanto possível as mudanças do segmento. Tendo em vista o vencimento de contratos de transporte importantes em um curto espaço de tempo, deve-se refletir se a opção de vincular a criação de um STGN à mudança na modalidade de contratação seria de fato uma boa alternativa.

## 2.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

Com relação à proposta de desempenho das funções de operador pelo Transportador e da coordenação dos mesmos através de *network codes*, temos:

<b>Benefícios</b>
<b>Alinhamento com os Princípios e Diretrizes do Gás para Crescer</b>
<b>Agilidade para mudança no sistema de contratação</b>
<b>Redução dos custos de transação</b>
<b>Otimização da estrutura de custos do transportador</b>
<b>Possibilidade de Transição Gradual para tarifa única de entrada e saída no sistema</b>

<b>Pontos de Atenção/ "Custos"</b>
<b>Necessidade de estabelecimento de networkcodes</b>
<b>Harmonização dos procedimentos operacionais (Riscos de Balanceamento)</b>
<b>Múltiplas tarifas de entrada e saída no curto prazo</b>

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

A alternativa de atribuir, no curto prazo, as funções de operador ao transportador exigiria algumas alterações no arcabouço legal, ou infralegal, em especial, no que tange ao exercício da compra e venda de gás pelo transportador para fins de balanceamento da rede.

A alternativa de criação de um operador único do STGN, por sua vez, também implicaria na figura de um operador nacional do sistema, e suas atribuições deveriam estar previstas no arcabouço legal e/ou infralegal. Neste caso, consideramos que não deva haver vedação para atuação das transportadoras neste ramo de atividade.

## 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)?

O modelo de concessão para gasodutos parece ser capaz de gerar competitividade e transparência nos custos do transporte. Todavia, deveria haver a possibilidade do regime de autorização para casos de interesse específico de um agente, com transparência de informação e maior agilidade no processo.

Com relação à competitividade da Chamada Pública para Transporte em Novos Gasodutos, entendemos que não deve haver vedação de caráter societário, uma vez que a regulação avançou suficientemente para garantir a transparência da informação acerca da utilização dos dutos e seus mecanismos tarifários e não tarifários de acesso. Desta forma, o agente mais eficiente e com menor custo deveria ter a possibilidade de oferecer seus serviços ao mercado.

Ressalta-se, ainda, que a outorga de concessão ou autorização das transportadoras deveria incluir, além da atividade de transporte de gás natural, estocagem, transporte de biocombustíveis e construção e operação de terminais, aquelas relacionadas aos terminais de processamento de gás.

### 3.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

<b>Benefícios</b>
<b>Transparência</b>
<b>Competitividade</b>
<b>Eficiência e skills das transportadores existentes</b>

<b>Pontos de Atenção/ "Custos"</b>
<b>Morosidade do processo de concessão</b>

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

Incluir atividade de processamento de gás no § 3º do artigo 3º da Lei do Gás.

Revisar a Lei do gás no que diz respeito à previsão de autorização para os casos de gasodutos de de interesse específico de um agente.

Revisar o arcabouço infralegal no que se refere à vedação da participação de transportador em processo licitatório para novos gasodutos de transporte em função de sua composição societária.

## 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?

Quanto às etapas necessárias para provocação de terceiros que deve preceder à chamada pública *((i) requerimento para análise com envio prévio de estudo de oferta e demanda, características e custos do projeto, análise sócio ambiental e cronograma físico financeiro, (ii) análise da EPE em até 90 dias, (iii) análise do MME em até 12 meses, (iv) aceitação*

*imediate ou inclusão nos estudos para o PDE), acreditamos que as mesmas possam ser simplificadas e dotadas de maior velocidade.*

A redução da assimetria de informação em função da maior disponibilidade de informações exigida pela RANP 11/16 acerca da utilização, congestionamento e solicitação de acesso dos dutos poderão auxiliar na revisão deste processo, garantindo-lhe maior agilidade.

Desta forma, entendemos que as demandas do mercado, através de suas solicitações de acesso ao transportador, serão a forma mais frequente de iniciar tratativas de possíveis projetos. Tais projetos, em especial quando relativos a gasodutos e para investimentos integrados específicos, após os esclarecimentos necessários entre interessado e transportador, poderiam apenas seguir para autorização do poder concedente. Caso não fossem conflitantes com o planejamento da matriz energética e mantendo-se a publicidade das condições negociadas, seria iniciado, de maneira indireta, pelo próprio transportador, seguindo as orientações da ANP, um processo ágil de chamada pública, que permitiria a entrada de novos interessados e redimensionamento do mesmo.

Outro caminho, mais afeto a dutos estruturantes, seria o ciclo de planejamento do MME e EPE, baseado nas avaliações da matriz energética e cenários de oferta e demanda, que contaria com fase de recebimento de inputs do mercado acerca de sugestões indicativas. Além disso, sugestões de mercado, poderiam, a qualquer tempo, serem avaliadas pela EPE, à luz da matriz energética e, se aprovadas, encaminhadas diretamente para os procedimentos de Chamada Pública da ANP.

#### 4.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

Maior agilidade na ampliação e adequação da malha de transporte

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

Necessidades de alterações nas Portarias MME 94/12.(provocação de terceiros) e Art 7 da Portaria MME 472/11

## 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?

Concessão dos campos depletados, cujo período de concessão para atividades de exploração e produção tenha expirado, com publicidade de informações das instalações

disponíveis, termos e condições de acesso, para acesso negociado dos agentes interessados em estocar gás.

No caso de campos depletados ou em depleção ainda não devolvidos à União e que ainda se encontram sob a concessão de produção, sugere-se o regime de autorização.

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)?

Concessão dos campos já devolvidos, com acesso negociado aos interessados na contratação dos serviços, mediante estabelecimento de regras mínimas e publicidade de informações das instalações disponíveis, termos e condições de acesso.

5.3. Quais os custos e benefícios destes posicionamentos?

Maior flexibilidade e agilidade nas negociações.

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

Necessidade de aprimoramentos nos artigos 37-42 Lei do Gás.