

## 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):

Camila Schoti – ABRACE  
Juliana Rodrigues – ABRACE

### 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)?

Sim. Diante dos elementos apresentados na consulta pública do Gás para Crescer parece correta a escolha do modelo por entradas e saídas para a reserva de capacidade de transporte, tendo em vista que poderá contribuir para aumentar a liquidez e conferir maior dinamismo à oferta competitiva entre os agentes do setor.

- 1.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

O modelo de entradas e saídas pode contribuir principalmente com a diversificação da oferta, maior liquidez e competitividade nas contratações do gás. O elemento principal neste modelo é a simplificação da rede de transporte e o descasamento dos fluxos físicos e contratuais de gás natural, o que poderia requerer uma operação coordenada do sistema para controle e operacionalização da flexibilidade implícita que é criada.

Dado o ainda incipiente desenvolvimento do mercado brasileiro de gás natural – pouco maduro e líquido – considera-se necessário como próximos passos um aprofundamento da análise em relação às especificidades e à operacionalidade do modelo para esclarecer algumas questões, dentre as quais merecem destaque:

- Se houver congestionamento físico em alguns trechos da rede de transporte brasileira, quais seriam as implicações tarifárias e à liquidez do sistema, uma vez que o mercado brasileiro apresenta pontos de abastecimentos importantes localizados em pontos específicos da rede?
- Se for necessário criar dois ou mais sistemas de entradas e saídas distintos, como mencionado nos documentos que subsidiaram a consulta pública do Gás para Crescer, como seriam coordenados os recursos para

balanceamento da rede? Seriam criados dois ou mais pontos de referência – *hubs* – para precificação do gás natural (molécula)? Isso poderia conferir algum tipo de arbitragem?

- No modelo entrada-saída há o enfraquecimento dos sinais de expansão da rede de transporte. Para contornar este problema o operador do transporte poderá atuar junto com os órgãos responsáveis para otimizar o planejamento da malha.

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?

Sim. Considerando os contratos vigentes e a forte participação da Petrobras no transporte e na comercialização de gás natural, a ABRACE defende a criação de um agente independente, a partir do modelo ISO com o objetivo de conferir um tratamento isonômico a todos os agentes do setor, garantir ampla publicidade das informações, reduzir os custos de transações num cenário de aumento do número de transportadores e promover a oferta competitiva do gás natural.

Este tema foi amplamente estudado na União Europeia que identificou na falta de separação entre o sistema de transporte e os demais segmentos da cadeia produtiva do gás práticas nocivas ao desenvolvimento competitivo do mercado de gás, dentre as quais merecem destaque: i) falta de capacidade disponível em pontos críticos de entrada no sistema de transporte e gasodutos de trânsito; ii) critérios de balanceamento que prejudicavam outros comercializadores; iii) falta de informação sobre capacidade nos gasodutos de trânsito e sobre o mercado secundário; iv) discriminação de novos entrantes com relação a pontos de entrada na malha de transporte v) alocação da totalidade da capacidade de estocagem para a empresa distribuidora afiliada, impedindo que novos entrantes pudessem comercializar gás com consumidores livres; vi) número elevado de zonas de balanceamento e regras complicadas, incluindo restrições horárias, etc.

É importante ressaltar que em qualquer modelo de desverticalização escolhido, o regulador tem papel fundamental e deverá garantir que as empresas envolvidas cumpram todas as condições necessárias para um resultado efetivo. Do mesmo modo, o modelo de operação independente do transporte deve oferecer a neutralidade necessária para a coordenação do sistema, ao mesmo tempo em que intervisse menos nas decisões contratuais dos agentes do setor.

Nesta acepção, para dar início a instituição do operador independente do transporte poderia ser estabelecido um *Network Code* pela ANP para coordenar a operação do

sistema brasileiro de transporte de gás natural, o balanceamento da rede e o congestionamento contratual.

2.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

Num modelo de entradas e saídas, haverá o descasamento entre os fluxos físicos e contratuais, o que torna necessário criar mecanismos que assegurem que os fluxos de gás resultantes das negociações entre os agentes sejam factíveis fisicamente. A flexibilidade gerada pelo sistema exige a definição de recursos de balanceamento, que ao invés de serem ofertados de forma não transparentes como é feito atualmente, podem ser gerenciados por um agente centralizado e regulado que tomará decisões coordenadas e isonômicas para garantir a integridade do sistema. Além disso, o gestor independente do sistema do transporte conferirá maior otimização do uso da rede de transporte.

Em relação aos custos deverá haver cobertura da atuação de um novo agente, que no entendimento da Abrace os benefícios superarão os custos pelo tratamento isonômico dos agentes e maior transparência.

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)?

A Abrace não tem uma posição formada sobre este tema. Entretanto, entende que deve haver transparência em relação à receita requerida e aos custos envolvidos no cálculo tarifário bem como o envolvimento da ANP na definição e fiscalização desses valores. Também é importante garantir que o modelo de outorga garantido assegure o acesso de terceiros aos gasodutos de transporte.

3.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

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?**

Simplificação da participação dos agentes no processo de proposição de construção de gasoduto de transporte.

O planejamento deve indicar os gasodutos que são imediatamente “licitáveis”, isto é, servir como um planejamento indicativo para a futura expansão da malha de gasodutos nacionais, apontando os locais desejáveis para expansão da rede, considerando as diretrizes do setor de gás e de outros setores associados ou impactados por ele, como exemplo, o setor elétrico. Ainda, o planejamento indicativo poderia identificar projetos de gasodutos que não são imediatamente licitáveis, mas que poderiam vir a sê-lo no futuro. Neste caso, os estudos de viabilidade para esses gasodutos poderiam ser menos detalhados. Mas, a cada revisão do plano de expansão da rede, as informações para estes projetos deveriam ser reavaliadas em função de novas informações sobre oferta, demanda, custos e preço.

Ademais, o planejamento da rede de transporte poderia incluir também projetos de gasodutos estruturantes e coerentes aos objetivos de políticas setoriais e regionais, incluindo gasodutos que interconectam diferentes áreas de distribuição, quando for identificado mercados que possam ser atendidos, de forma mais econômica, por gás de outra área de distribuição. Se essas interconexões não forem feitas por um gasoduto de transporte, as distribuidoras acabarão construindo gasodutos de distribuição para atender a seus mercados de maneira muito mais ineficiente: dutos mais longos e possivelmente de menor capacidade, com impactos à tarifa final dos consumidores.

Com o novo modelo de entradas e saídas e com a instituição de um agente independente para operar o transporte e gerir o sistema, pode haver perda de sinergia entre os sinais econômicos do investimento e a operação da rede de transporte. Para contornar estes problemas na coordenação dos investimentos deverão ser criados mecanismos que possibilitem a coordenação e a troca de informações entre os agentes do mercado, o operador, e os órgãos setoriais e regulatórios responsáveis. O processo de planejamento deve apresentar dados suficientes que traduzam as reais necessidades de expansão da malha de transporte.

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

Expansão mais eficiente da rede, a partir de uma melhor integração entre os setores de energia elétrica e gás natural, dos serviços de transporte e de distribuição de gás, e da participação mais efetiva dos agentes na definição da expansão, reduzindo ineficiências no planejamento integrado do sistema de gás natural.

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?

A Abrace não tem uma opinião formada sobre este tema.

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)?

Idem ao item 3.1.

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?