

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
Anton Schwyter	11.3293 5204	aschwyter@sp.gov.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. É nosso entendimento que a opção menos custosa é não haver fins lucrativos, o que irá trazer menos onerosidade ao sistema como um todo. Ressaltamos que estamos pressupondo que o sistema será custeado pelos usuários do sistema, eventualmente se podendo prever utilização de premiações ao corpo técnico, como medida de incentivo.

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. Tal qual no sistema elétrico, propomos a adoção da prática de que o Orçamento deve ser elaborado pela diretoria do Gestor Independente e aprovado em assembleia. Posteriormente, tal orçamento deve seguir para aprovação pela ANP.

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

R. O Conselho de Administração deve ser formado pelas classes de agentes tais como autoprodutores, produtores, autoimportadores, importadores, terminais de GNL, UPGNs, transportadores, carregadores, comercializadores, distribuidores e consumidores livres.

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. Optamos pelo modelo ISO, tem características que denota mais independência.

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 agencia 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.