



## FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES

CONSULTA PÚBLICA Nº 8/2019 - de 06/03/2019 a 04/04/2019

NOME: ECOM COMERCIALIZADORA DE GÁS LTDA.

<input checked="" type="checkbox"/> (x) agente econômico <input type="checkbox"/> ( ) consumidor ou usuário			<input type="checkbox"/> ( ) representante órgão de classe ou associação <input type="checkbox"/> ( ) representante de instituição governamental <input type="checkbox"/> ( ) representante de órgãos de defesa do consumidor
Edital de Chamada Pública para a contratação de Capacidade de Transporte de Gás Natural referente ao Gasoduto Bolívia-Brasil (Rede de Transporte da Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A.)			
ARTIGO DA MINUTA	PROPOSTA DE ALTERAÇÃO	JUSTIFICATIVA	
Item 3 da Minuta do Edital (pp.11-12)	<b>QUESTIONAMENTO:</b> Há coordenação do processo desta Chamada Pública do GASBOL com o processo de Chamada Pública das Distribuidoras de Gás (Compagas, GasBrasiliano, MSGás, SCGás e Sulgás)?	Entendemos que os cronogramas destes 2 processos devam estar alinhados, tendo em vista que ambos os processos são interdependentes. Ressalte-se que há Estados no traçado do gasoduto que não estão no mercado livre de gás, e portanto são os únicos adquirentes.	
Item 5.2 da Minuta do Edital (p.17)	<b>ORIGINAL:</b> a minuta do Edital estabelece 4 tipos de produtos para a Capacidade de Transporte na modalidade firme, os quais totalizam um horizonte máximo de 5 anos (até 31/Dezembro/2024). <b>SUGESTÃO:</b> a minuta do Edital deve prever a possibilidade de apresentação de propostas com prazo igual ou superior a 10 (dez) anos, contados a partir do início do contrato.	Contratos com prazos maiores (diferentes daqueles pré-estabelecidos na minuta do Edital) viabilizarão, econômico – financeiro, projetos de produção de gás associado / não associado offshore e de importação de GNL, entre outros. Da mesma forma contratos de carregamento por períodos curtos colocarão em exposição os consumidores cativos das distribuidoras interligadas ao gasoduto.	
Item 5.7 da Minuta do Edital (p.21)	<b>ORIGINAL:</b> a minuta do Edital pré-estabelece 9 Zonas de Saída e 2 Pontos de Entrada. <b>SUGESTÃO:</b> a minuta do Edital deveria prever a possibilidade de novas Zonas de Saída e novos Pontos de Entrada alternativos a serem propostos pelos participantes dessa Chamada Pública.	A possibilidade de apresentação de propostas com Zonas de Saída e/ou Pontos de Entrada alternativos (diferentes daqueles pré-estabelecidos na minuta do Edital) permitirá a racionalização da capacidade do gasoduto e viabilizará a entrada de gás de projetos de importação de GNL em trechos intermediários do gasoduto.	
Item 7.4.2.1 da Minuta do Edital (p.39)	<b>ORIGINAL:</b> “7.4.2.1 O Pequeno Degrau de Tarifa terá o valor correspondente a 20% (vinte por cento) do Grande Degrau de Preços.”	A referência/itenização está incorreta (igual ao item anterior).  Além disso, não há definição de “Grande Degrau de <u>Preços</u> ”, somente de “Grande Degrau de <u>Tarifa</u> ”.	

	<b>SUGESTÃO:</b> “7.4.2.2 O Pequeno Degrau de Tarifa terá o valor correspondente a 20% (vinte por cento) do Grande Degrau de Tarifa.”	
<b>Item 7.4.10 da Minuta do Edital (p.40)</b>	<p><b>ORIGINAL:</b> “7.4.10 O Mecanismo de Adequação de Tarifa por Preferência do Participante estará limitado a 5 (cinco) Rodadas. Ao final das 5 (cinco) Rodadas, caso ainda haja excesso de demanda, haverá a divisão pro-rata da quantidade solicitada entre os Participantes. Neste caso, os participantes poderão aceitar ou declinar as Capacidades pro-rata oferecidas.”</p> <p><b>SUGESTÃO:</b> “7.4.10 Não haverá limitação do número de Rodadas que devem ocorrer até ser atingido o equilíbrio entre as quantidades de Entradas e Saídas de gás no gasoduto.”</p>	Entendemos que a utilização de divisão <i>pro-rata</i> da capacidade disponível entre os participantes é um critério que inviabilizará projetos que dependem de uma vazão determinada e continua de gás para a sua viabilidade econômica- financeira.
<b>Item 4.2 da Minuta do Contrato – Entrada (p.9) e da Minuta do Contrato – Saída (p.9)</b>	<p><b>ORIGINAL:</b> “4.2 O TRANSPORTADOR não será obrigado a iniciar a prestação de SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME no caso de (i) não implemento das condições precedentes previstas no item 5.1 do presente CONTRATO, (ii) ocorrência de um evento de FORÇA MAIOR; (iii) não outorga das AUTORIZAÇÕES GVERNAMENTAIS para a operação das instalações de transporte, a que o TRANSPORTADOR comprovadamente não tenha dado causa ou (iv) inexistência de condições operacionais nos PONTOS DE INTERCONEXÃO que permitam a movimentação de GÁS”</p> <p><b>SUGESTÃO:</b> a programação é de responsabilidade do TRANSPORTADOR, e não pode penalizar o CARREGADOR. Caso seja mantida essa prerrogativa, deve ser incluído um item que atribua ao CARREGADOR os mesmos direitos do TRANSPORTADOR no caso da ocorrência dos eventos listados acima.</p>	<p>O serviço, incluindo a programação, é de responsabilidade do TRANSPORTADOR, de modo que o CARREGADOR não pode ser penalizado exceto por força maior bem definida.</p> <p>Lembramos que a entrada e saída de gás no gasoduto não encerram as consequências e responsabilidades por si só. Há a montante da entrada e a jusante da saída contratos com responsabilidades definidas que não permitem essas prerrogativas para o TRANSPORTADOR.</p>
<b>Item 4.3 da Minuta do Contrato – Entrada (p.9) e da Minuta do Contrato – Saída (p.9)</b>	<p><b>ORIGINAL:</b> “4.3 Caso seja necessário implantar alguma modificação na REDE DE TRANSPORTE para que seja prestado o SERVIÇO DE TRANSPORTE de forma segura, o TRANSPORTADOR poderá alterar a DATA DE INICIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, mediante envio de NOTIFICAÇÃO ao CARREGADOR com antecedência mínima de 30 (trinta) DIAS contados da data original prevista no item 4.1 desta Cláusula do CONTRATO, informando uma nova data estimada e detalhando os motivos que ensejaram tal alteração. Tal fato não será considerado uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE”</p> <p><b>SUGESTÃO:</b> a programação é de responsabilidade do TRANSPORTADOR, não podendo penalizar o CARREGADOR. Caso seja mantida essa prerrogativa, deve ser atribuída a mesma capacidade de alteração da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO por parte do CARREGADOR mediante notificação ao TRANSPORTADOR.</p>	<p>O serviço, incluindo a programação, é de responsabilidade do TRANSPORTADOR, de modo que o CARREGADOR não pode ser penalizado exceto por força maior bem definida.</p> <p>Lembramos que a entrada e saída de gás no gasoduto não encerram as consequências e responsabilidades por si só. Há a montante da entrada e a jusante da saída contratos com responsabilidades definidas que não permitem essas prerrogativas para o TRANSPORTADOR.</p>
<b>Cláusula 5ª da Minuta do Contrato –</b>	<p><b>ORIGINAL:</b> trata das condições precedentes do contrato.</p> <p><b>SUGESTÃO:</b> incluir um item “(vi) comprovação de compromissos(contratos ou pré</p>	No trecho sul (nos 3 estados do Sul), não há mercado livre regulamentado. Dessa forma, pode ocorrer o desabastecimento desses mercados por reserva de capacidade por um único (ou poucos)

<b>Entrada (pp.9-10) e da Minuta do Contrato – Saída (pp.9-10)</b>	<i>contratos) de compra e venda de suprimento e venda de gás pelo Licitante que justifiquem as suas propostas de entrada e saída no gasoduto.”</i>	CARREGADOR(ES) no gasoduto. O fato deste gasoduto ser único para o suprimento de gás para a região sul, não permite total liberdade para o licitante, que poderá usar o fato para revendas do direito de carregamento/saída onerando o gás para o consumidor final e algumas vezes inviabilizar o consumo principalmente pelo mercado industrial. Verificar que os estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul dependem da disponibilidade de capacidade para poderem ser supridos.
<b>Item 5.1 (v) da Minuta do Contrato – Entrada (p.10) e da Minuta do Contrato – Saída (p.10)</b>	<b>ORIGINAL:</b> “(v) a adesão, vinculação ou credenciamento, pelo CARREGADOR, ao Ajuste SINIEF 03/2018 ou a qualquer ato normativo subsequente que venha a substituí-lo ou a conceder tratamento diferenciado às obrigações tributárias relacionadas às operações de circulação e prestações de serviço de transporte de gás natural por meio de gasoduto, ao qual o TRANSPORTADOR tenha aderido ou esteja vinculado ou credenciado e, para o qual, a fruição do regime fiscal diferenciado também exija a adesão, vinculação ou credenciamento do CARREGADOR”	Por favor esclarecer item..
<b>Itens (ii) e (iii) do Anexo II-A Apêndice B da Minuta do Contrato – Entrada (pp.22-23) e da Minuta do Contrato – Saída (pp.22-23)</b>	<b>ORIGINAL:</b> itens (ii) e (iii) definem o valor a faturar para a Quantidade Excedente Autorizada (QEA) e Quantidade Excedente Não Autorizada (QENA), respectivamente. Tais itens definem um faturamento de 2x e 5x o valor das tarifas, respectivamente.  <b>SUGESTÃO:</b> excluir o fator “2x” da fórmula referente ao valor a faturar para a Quantidade Excedente Autorizada (QEA). Para o valor a faturar para a Quantidade Excedente Não Autorizada (QENA), condicionar o pagamento de uma tarifa 5x maior à: (i) ocorrência de eventuais prejuízos a terceiros e/ou outros CARREGADORES e/ou (ii) recorrência de quantidade excedente por um mesmo CARREGADOR em determinado período a ser definido.	Caso não haja prejuízos à operação do gasoduto, entendemos não ser necessário penalizar o CARREGADOR onerando a tarifa.
<b>Item (iv) do Anexo II-A Apêndice B da Minuta do Contrato – Entrada (p.24) e da Minuta do Contrato – Saída (p.24)</b>	<b>ORIGINAL:</b> fórmula de cálculo do Encargo de Capacidade de Transporte Não Utilizada.  <b>SUGESTÃO:</b> inserir parênteses antes de “QDCi” e após “QFSTi”.	Faltou inserir parênteses antes de “QDCi” e após “QFSTi” para que a fórmula faça sentido.
<b>Item 6.1.3 do Anexo III – TCG da Minuta do Contrato – Entrada (p.44) e da Minuta do</b>	<b>ORIGINAL:</b> “6.1.3 A obrigação do TRANSPORTADOR de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, tal como prevista na Cláusula Terceira deste TCG, está condicionada ao fornecimento de GUS pelo(s) FORNECEDOR(SES) DO GÁS ao TRANSPORTADOR em quantidades e condições que viabilizem a operação da REDE DE TRANSPORTE, seja por meio do GSA TRANSPORTE ENTRADA ou por outra forma de fornecimento pelos carregadores de entrada. Caso em qualquer dia o GUS	A responsabilidade pelo serviço de transporte não pode ser transferida para os CARREGADORES. É do TRANSPORTADOR.

<b>Contrato – Saída (p.42)</b>	<p><i>não esteja disponível para o TRANSPORTADOR, por qualquer razão não imputável exclusivamente ao TRANSPORTADOR, as QUANTIDADES DE GÁS injetadas ou retiradas poderão ser reduzidas, sem que o TRANSPORTADOR incorra em qualquer penalidade ou custo adicional ou redução de receita, não ficando caracterizada FALHA NO SERVIÇO DE TRANSPORTE”</i></p> <p><b>SUGESTÃO:</b> exclusão deste item.</p>	
<b>Item 6.1.5 do Anexo III – TCG da Minuta do Contrato – Entrada (p.44)</b>	<p><b>ORIGINAL:</b> “6.1.5 Caso o(s) GSA TRANSPORTE ENTRADA não venha(m) a ser celebrado(s) com nenhum FORNECEDOR DE GÁS, ou ainda caso o(s) GSA TRANSPORTE ENTRADA celebrado(s) seja(m) insuficiente(s) para atender às necessidades de GUS da REDE DE TRANSPORTE, por qualquer motivo, o CARREGADOR DE ENTRADA será responsável por fornecer, sem custos, a quantidade de GUS necessário para a prestação do SERVIÇO DE TRANSPORTE, nos termos desta Cláusula”</p> <p><b>SUGESTÃO:</b> exclusão do item.</p>	<p>A responsabilidade pelo serviço de transporte não pode ser transferida para os CARREGADORES. É do TRANSPORTADOR.</p>
<b>Item 7.3.1 do Anexo III – TCG da Minuta do Contrato – Entrada (p.47)</b>	<p><b>ORIGINAL:</b> parece haver um texto “sobrando” entre os subitens (i) e (ii): “como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA , ou como QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE SAÍDA no PONTO DE INTERCONEXÃO, conforme o caso, da seguinte forma:</p> <p>(a) Será alocada ao CARREGADOR a parcela resultante da distribuição da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE ENTRADA ou da QUANTIDADE DIÁRIA MEDIDA DE SAÍDA, proporcionalmente às QUANTIDADES DE GÁS programadas por cada CARREGADOR no PONTO DE INTERCONEXÃO em questão”</p> <p><b>SUGESTÃO:</b> exclusão do texto (erro).</p>	<p>Parece haver um texto “sobrando” entre os subitens (i) e (ii) do item 7.3.1.</p>
<b>Itens 8.2.1 (iii) e 8.2.1 (iv) do Anexo III – TCG da Minuta do Contrato – Entrada (p.49) e da Minuta do Contrato – Saída (p.47)</b>	<p><b>ORIGINAL:</b> “8.2.1 (iii) O TRANSPORTADOR tenha enviado aos carregadores, conforme o caso, um AVISO DE REDUÇÃO DE FLUXO em virtude da ocorrência, ou da potencial ocorrência de GÁS DESCONFORME na REDE DE TRANSPORTE causada por um carregador de entrada;”</p> <p>“8.2.1 (iv) Falha de fornecimento de gás no âmbito do(s) GSA TRANSPORTE ENTRADA ou falha de recebimento no âmbito do(s) GSA TRANSPORTE SAÍDA ou a rescisão de qualquer desses instrumentos, por qualquer motivo;”</p> <p><b>SUGESTÃO:</b> exclusão desses itens.</p>	<p>O TRANSPORTADOR é responsável pelo serviço de transporte do gasoduto e deve garantir o transporte de gás dos CARREGADORES adimplentes com suas obrigações.</p> <p>O TRANSPORTADOR deve ter supridor alternativo para cobrir falhas eventuais de CARREGADORES do gasoduto, de forma que não haja prejuízos para os demais.</p> <p>Faz parte do serviço do TRANSPORTADOR verificar a qualidade e especificações (incluindo poder calorífico) do gás disponibilizado pelos CARREGADORES, antes que esse gás seja injetado no gasoduto.</p>

<p><b>Itens 8.2.2 (i), 8.2.2 (ii) e 8.2.2 (iii) do Anexo III – TCG da Minuta do Contrato – Entrada (pp.49-50) e da Minuta do Contrato – Saída (pp.67-48)</b></p>	<p><b>ORIGINAL:</b> “8.2.2 (i) Um carregador de entrada não tiver disponibilizado no ponto de entrada, em um determinado DIA OPERACIONAL, QUANTIDADE DE GÁS igual à QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA;”</p> <p>“8.2.2 (ii) Um carregador de entrada tiver disponibilizado GÁS DESCONFORME no PONTO DE ENTRADA, tendo ou não enviado ao TRANSPORTADOR um AVISO DE GÁS DESCONFORME;”</p> <p>“8.2.2 (iii) Um carregador de entrada tiver disponibilizado GÁS com um PODER CALORÍFICO SUPERIOR inferior ao PODER CALORÍFICO DE REFERÊNCIA. Caso seja configurada uma FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE no contrato de transporte de saída por este motivo, o carregador de entrada será exclusivamente responsável perante o carregador de saída e pelo pagamento de qualquer penalidade por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE a ele devido;”</p> <p><b>SUGESTÃO:</b> exclusão desses itens.</p>	<p>O TRANSPORTADOR é responsável pelo serviço de transporte do gasoduto e deve garantir o transporte dos CARREGADORES de gás adimplentes com suas obrigações.</p> <p>O TRANSPORTADOR deve ter supridor alternativo para cobrir falhas eventuais de carregamento.</p> <p>Faz parte do serviço do TRANSPORTADOR verificar a qualidade e especificações (incluindo poder calorífico) do gás disponibilizado pelos CARREGADORES, antes que</p>
<p><b>Item 8.2.2 (iv) do Anexo III – TCG da Minuta do Contrato – Entrada (p.50) e da Minuta do Contrato – Saída (p.48)</b></p>	<p><b>ORIGINAL:</b> “8.2.2 (iv) A QUANTIDADE DIÁRIA ALOCADA DE ENTRADA, por parte do CARREGADOR DE ENTRADA, tiver sido maior ou igual do que 95% (noventa e cinco por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA PROGRAMADA DE ENTRADA, ainda que a PRESSÃO DE ENTRADA tenha ficado acima do limite máximo contratual ;”</p> <p><b>SUGESTÃO:</b> a redação deste item não está clara; favor reescrever.</p>	<p>A redação do item não está clara.</p>
<p><b>Item 9.2.1 do Anexo III – TCG da Minuta do Contrato – Entrada (p.51) e da Minuta do Contrato – Saída (p.49)</b></p>	<p><b>ORIGINAL:</b> “9.2.1 O valor total das penalidades por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, em cada ANO, está limitado ao valor equivalente à aplicação do percentual de 10% (dez por cento) sobre o produto (i) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA multiplicada pelo número de DIAS do ANO em questão pelo (ii) somatório da TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA E TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO.”</p> <p><b>SUGESTÃO:</b> Não deve haver limitação de penalidade para o TRANSPORTADOR por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.</p> <p>Falhas superiores a 10% devem ser motivo de penalização da ANP, sendo que a reincidência repetida ser motivo para perda da Concessão.</p>	<p>O TRANSPORTADOR é responsável pelo serviço de transporte do gasoduto e deve garantir o transporte de gás dos CARREGADORES adimplentes com suas obrigações.</p> <p>Não deve haver limitação de penalidade para o TRANSPORTADOR por FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE.</p>
<p><b>Item 12.8.1 do Anexo III – TCG da Minuta do Contrato –</b></p>	<p><b>ORIGINAL:</b> “12.8.1 Sem prejuízo do disposto no 12.7.1, caso o evento ou circunstância de FORÇA MAIOR afete o TRANSPORTADOR na sua capacidade de prestar o SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME, a parcela do ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e do ENCARGO DE CAPACIDADE DE</p>	<p>A ocorrência de tal evento não pode causar prejuízos aos CARREGADORES.</p>

<p><b>Entrada (p.59) e da Minuta do Contrato – Saída (p.56)</b></p>	<p><i>TRANSPORTE NÃO UTILIZADA relativa à QUANTIDADE DE GÁS afetada pela FORÇA MAIOR paga pelo CARREGADOR ao TRANSPORTADOR constituirá um crédito em favor do CARREGADOR que será deduzido de futuros ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE E ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA, no limite da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA de cada mês, até que seja compensado o total do referido crédito”</i></p> <p><b>SUGESTÃO:</b> o valor de crédito deve ser corrigido <i>pro-rata</i> pela mesma fórmula paramétrica de reajuste das tarifas.</p>	
<p><b>Item 12.9.1 do Anexo III – TCG da Minuta do Contrato – Entrada (p.59) e da Minuta do Contrato – Saída (p.57)</b></p>	<p><b>ORIGINAL:</b> “12.9.1 Caso o evento ou circunstância de FORÇA MAIOR afete o CARREGADOR na sua capacidade de disponibilizar GÁS <b>ou GÁS PARA USO DO SISTEMA</b> no PONTO DE ENTRADA, a parcela do somatório ENCARGO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE e ENCARGO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE NÃO UTILIZADA relativa à QUANTIDADE DE GÁS correspondente à capacidade de transporte afetada pela FORÇA MAIOR permanecerá devida ao TRANSPORTADOR sem que assista ao CARREGADOR qualquer direito à sua devolução”</p> <p><b>SUGESTÃO 1:</b> exclusão do texto destacado em vermelho (“ou GÁS PARA USO DO SISTEMA”).</p> <p><b>SUGESTÃO 2:</b> replicar o racional de geração e utilização de créditos, porém em valor parcial e a ser dividido ao longo da duração do contrato.</p>	<p>O GÁS PARA USO DO SISTEMA deve ser objeto de um contrato de compra e venda do TRANSPORTADOR, com um CARREGADOR ou outro supridor.</p> <p>Entendemos que o sistema de crédito mencionado no item anterior (12.8.1 do Anexo III – TCG da Minuta do Contrato – Entrada (p.59) e da Minuta do Contrato – Saída (p.56)) se aplica parcialmente neste item.</p>
<p><b>Item 13.2.1 (ii) do Anexo III – TCG da Minuta do Contrato – Entrada (p.61) e da Minuta do Contrato – Saída (p.59)</b></p>	<p><b>ORIGINAL:</b> “13.2.1(ii) se, em decorrência de FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE, o TRANSPORTADOR deixar de transportar uma QUANTIDADE DE GÁS superior a 90% (noventa por cento) da QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA por um período superior a 30 (trinta) DIAS contínuos ou 45 (quarenta e cinco) DIAS alternados a cada ANO, exceto se a FALHA DE SERVIÇO DE TRANSPORTE tenha sido ocasionada por um evento de FORÇA MAIOR. ”</p> <p><b>SUGESTÃO:</b> reduzir prazo para, no máximo, 10 (dez) dias contínuos ou alternados a cada ANO e alterar o percentual para 95% (noventa e cinco por cento). Sugerimos melhoria da redação.</p>	<p>Os prazos e o percentual originais não criam incentivos adequados ao TRANSPORTADOR, podendo onerar os CARREGADORES.</p> <p>Instituir multa contratual ao TRANSPORTADOR em caso de rescisão contratual por este motivo.</p>
<p><b>Apêndice II – Balanceamento do Anexo III – TCG da Minuta do Contrato – Entrada (pp.93-112) e da Minuta do Contrato -</b></p>	<p><b>ORIGINAL:</b> estabelece as regras de balanceamento, programação, apurações, limites de variação, etc.</p> <p>Especificamente no item 1.1.2 (p.93), discutiu-se na última reunião se tal exigência era factível de ser cumprida do ponto de vista operacional: “1.1.2 Adicionalmente, os carregadores são responsáveis por manter o BALANCEAMENTO de seus PORTFÓLIOS, ou seja, por manter em zero a diferença entre as QUANTIDADES DE GÁS injetadas e retiradas da REDE DE TRANSPORTE em determinada ZONA DE BALANCEAMENTO”</p>	<p>Somente uma observação.</p>

Saída (pp.89-107)	<b>OBSERVAÇÃO:</b> deve ser observado se, operacionalmente, é possível manter essa condição uma vez que o gasoduto opera como um “pulmão”.	
<b>Item 1.3.5 do Apêndice II – Balanceamento do Anexo III – TCG da Minuta do Contrato - Saída (p.91)</b>	<p><b>ORIGINAL:</b> parece estar faltando o subitem (i) do item 1.3.5, bem como a letra (b) do subitem 1.3.5 (ii).</p> <p><b>SUGESTÃO:</b> corrigir a itenização.</p>	Parece estar faltando o subitem (i) do item 1.3.5, bem como a letra (b) do subitem 1.3.5 (ii).
<b>Item 4.4. do Apêndice II – Balanceamento do Anexo III – TCG da Minuta do Contrato – Entrada (p.112) e da Minuta do Contrato – Saída (p.106)</b>	<p><b>ORIGINAL:</b> nesta página a itenização se repete em “4.4” e segue a partir daí.</p> <p><b>SUGESTÃO:</b> corrigir a itenização.</p>	Nesta página a itenização se repete em “4.4” e segue a partir daí.

Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: [sim@anp.gov.br](mailto:sim@anp.gov.br), fax (21) 2112-8618.