

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):.....

IBP

Nome	Telefone	Email
Repsol	97531-1026	erick.gonzalez@repsolsinopec.com
ENGIE	995523052	Emmanuel.delfosse@engie.com
Petrobras		max.junqueira@petrobras.com.br
Statoil		lauba@statoil.com

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.

O Gestor Independente do Sistema deve ser uma entidade sem fins lucrativos sujeita à controle de custos. O principal argumento a favor deste tipo de organização é que a entidade não terá incentivos comerciais para atuar de forma discriminatória em relação aos proprietários e os usuários da infraestrutura de gás. A sua independência conduz a um acesso justo e transparente à capacidade de transporte. Possível desvantagem seria não reinvestir na ampliação e na melhoria de processos internos.

- 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. Mediante aprovação anual. O orçamento deve ser definido com base na contribuição dos usuários através do pagamento das tarifas de transporte. Deve ser submetido a fiscalização do regulador e ter uma meta de eficiência revisada em um determinado período.

As definições do orçamento e dos sinais econômicos para uma gestão eficiente podem ser fruto de análise posterior, em detalhamento infra legal.

A organização deve ser dimensionada para garantir realizar as tarefas previstas, com adequada gestão dos fluxos de informação, utilizando os recursos de TI e mão de obra especializada. O prestador de serviço também pode ser proprietário, desde que esteja legalmente separado e não tenha acesso a informações comercialmente sensíveis sobre os fluxos de gás.

O Gestor Independente deve propor e justificar as tarifas ao regulador. O regulador pode solicitar ajustes antes da aprovação das tarifas com base em estimativas de custos, possivelmente combinadas com a avaliação comparativa internacional. Idealmente, o regulador solicita o parecer dos participantes no mercado por meio de uma consulta pública antes do ajuste e aprovação das tarifas e receitas autorizadas

A remuneração do agente pode ser proveniente de encargos específicos que serão repartidos entre os usuários do sistema de transporte de gás natural via tarifas de transporte.

Para o funcionamento técnico do sistema de transporte - não operado diretamente pelo Gestor Independente, os custos também devem ser definidos de forma muito detalhada. O prestador de serviço deve ser motivado a reduzir seus custos através de ganhos de eficiência. Por exemplo, a base de custo pode diminuir aplicando um fator de ganho de eficiência de x% ao ano.

Importante destacar que, mesmo sob a hipótese de uma coordenação de transportadoras (Virtual-ISO), permanece a necessidade de avaliação de orçamento, uma vez que as transportadoras passariam a assumir atribuições adicionais que hoje não constam em suas responsabilidades. Assim sendo, suas respectivas receitas permitidas necessitariam ser revisitadas de maneira a incorporar remuneração decorrente das novas atribuições.

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

A estrutura do Gestor Independente deve consistir em dois conselhos: Diretoria e o Conselho de Administração.

O Conselho de Administração deverá ser composto por pessoas que representem um interesse social capaz de supervisionar a implementação dos objetivos estabelecidos em Leis e Regulamentos.

A proporção de votos deveria considerar um % para todos os usuários e outro percentual % distribuído proporcionalmente considerando: a) a produção, b) receita de transmissão e c) volume consumido.

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):

O modelo OU não deve ser imposto devido as implicações deste modelo (venda de ativos).

O modelo ISO não parece aplicável num modelo de virtual ISO

Em função disso, o modelo ITO nos parece o mais adequado.

Para escolher definitivamente o modelo, nos proponhamos de estudar as implicações, condições e os riscos da aplicação de cada modelo nas situações atuais e a vir das transportadoras.

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 agência 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.