

## 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
Camila Schoti	61 3878-3500	camila@abrace.org.br
Juliana Rodrigues	61 3878-3500	juliana@abrace.org.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.

Proposta de um modelo híbrido, considerando um orçamento mínimo necessário para operar o sistema – fixo e regulado – e um orçamento variável condicionado a ganhos de eficiência em termos de: i) liberação de capacidade nos termos da regulação vigente e; ii) redução de custos do sistema.

› Vantagem:

- Decisões centradas na otimização e eficiência no uso da infraestrutura de transporte, independente se determinada decisão gerará maior receita ou não para o proprietário do ativo.
- Isto é, as decisões tendem a considerar a melhor operação em termos de custo e de segurança operacional da rede de transporte.
- Ainda, oferece segurança na operação no período de transição, ao mesmo tempo em que oferece o incentivo econômico para a otimização do sistema.

› Desvantagem: Necessidade de maior esforço regulatório e de fiscalização para garantir a operação ótima e segura, principalmente no que se refere à expansão e planejamento da malha no longo prazo.

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.

Deve ser estabelecido um orçamento mínimo pelo regulador, considerando os custos relativos à atividade fim deste agente, acrescido de um adicional de eficiência para garantir que o Gestor Independente do Sistema de Transporte irá buscar a máxima eficiência possível na gestão da rede.

Portanto, este adicional de eficiência deverá considerar o desempenho do gestor independente tanto em termos de custos como de segurança operacional, e deverá ser acompanhado e revisado periodicamente pelo regulador.

Caso o Gestor do Sistema consiga atingir a meta de incentivos (adicional de eficiência) definida pelo regulador, receberá um benefício financeiro, caso contrário será penalizado.

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

R.

Preferencialmente composto por cada agente usuário do sistema, exceto carregadores e comercializadores de gás natural, para que o objetivo da separação entre as atividades competitivas e monopolísticas seja obtido. Órgãos reguladores e setoriais assim como os transportadores também deverão fazer parte do Conselho de Administração.

Cada instituição deverá indicar um titular e um suplente para integrar o conselho administrativo.

Os votos serão equitativos entre os usuários do sistema e órgãos reguladores e setoriais. Transportadores, no entanto, não terão direito a voto.

## **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.

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.

O modelo ideal para garantir a independência comercial e operacional é o “Ownership Unbundling”. A experiência internacional demonstra que<sup>1</sup>:

- › *Em mercados em que houve a instituição de empresas subsidiárias para atuar na operação do transporte afiliadas à empresa supridora, não houve desenvolvimento da competição entre agentes, nem a expansão do mercado de gás, que se manteve altamente concentrado. As empresas incumbentes não promoviam a comercialização independente de gás e novos entrantes eram dependentes das empresas verticalmente integradas.*
  - *Observou-se limitada concorrência nos mercados franceses e belgíco e em países similares – que mantiveram o operador do transporte interligado à empresa produtora/comercializadora de gás – devido à existência em vigor de contratos de longo prazo, e ainda de contratos de importação de longo prazo, reduzindo o número de ofertas competitivas ao mercado.*
- › *Do mesmo modo foram listados uma série de abusos de poder de mercado por empresas operadoras subsidiárias de empresas produtoras/comercializadoras, principalmente: i) restrições da empresa controladora quanto aos investimentos das empresas de transporte; ii) contratos de gás (molécula) eram firmados de forma conjunta com os contratos de transporte, prejudicando a transparência das informações; iii) condições contratuais, nomeações de acesso ao transporte e tarifas mais favoráveis para empresas supridoras afiliadas ao operador de transporte.*
- › *Por fim, o relatório da UE propôs diversas medidas remediadoras, as quais merecem destaque: i) a separação obrigatória da propriedade e maior transparência das informações relativas à disponibilidade de capacidade; e ii) regulação de mecanismos de gerenciamento do congestionamento contratual – use-it-or-lose-it – para a capacidade de transporte que não estivesse sendo utilizada.*

A revisão promovida pelo DG Energia da UE concluiu que empresas operadoras que combinam a propriedade do sistema de transporte com operação independente (ITSO) têm uma performance melhor do que operadores que são meramente um *spin off* da empresa mãe. Mas, a ABRACE considera que para aplicar este modelo (ITSO) no mercado brasileiro seria necessário que as autoridades do setor garantissem a

---

<sup>1</sup> A despeito da primeira diretiva da UE, no início dos anos 2000 a Europa ainda contava com sistemas de gás semi-verticalizados, com pouca liquidez e onde terceiros interessados tinham dificuldade de acesso à capacidade de transporte. Em 2005 a Diretoria de Competição em Energia da UE iniciou um levantamento sobre a eficácia das diretrizes. O estudo foi publicado em 2007. Análise elaborada pela Consultoria Energix Strategy a pedido da ABRACE.

**Comitê Técnico para o Desenvolvimento da Indústria do Gás Natural (CT-GN)**  
**Subcomitê de Transporte e Estocagem**  
**QUESTIONÁRIO**

desverticalização legal entre as atividades de transporte e carregamento/comercialização, aprovando operações de venda dos ativos, no sentido de acelerar condições menos monopolísticas e liberalizar o mercado de gás.