

QUESTIONÁRIO

CONSOLIDAÇÃO DO MAPEAMENTO DE POSIÇÕES & PROPOSTAS
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)?

ABAR, ABIAPE, ABRAGET, ANP, ABRACEEL, EPE, IBP, Petrobras, TBG, Secretaria de Acompanhamento Econômico (SEAE), do Ministério da Fazenda, Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG) e ABRACE entendem que sim.

ABEGÁS não se posicionou.

- 1.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

Quanto aos benefícios do sistema de entrada-saída:

- ABIAPE, ANP, ABRACEEL, ABRACE, EPE, IBP, Petrobras e MPDG citaram como benefício a promoção de liquidez ao mercado;
- EPE, Petrobras e TBG citaram o desenvolvimento de *hubs* de negociação;
- EPE, ABRACEEL e ABRACE citaram a separação da coordenação do fluxo físico do gás e dos contratos de capacidade de transporte;
- ANP e IBP citaram a maior imparcialidade, uma vez que segundo a ANP este modelo fomenta o anonimato nas negociações, e segundo o IBP não haveria o estabelecimento de subsídios para alguns agentes em detrimento de outros;
- ABIAPE, ANP, IBP e ABRACEEL citaram a maior homogeneidade quanto ao produto comercializado, o que aumentaria a robustez e a competição;
- Petrobras e TBG citaram a redução dos custos de transação;
- ABRACEEL, IBP, ABRACE, Petrobras e SEAE citaram o incentivo à entrada de novos agentes no mercado;
- Petrobras e TBG citaram a otimização da utilização da malha existente;
- ABAR, ABRACEEL, IBP, ABRACE e MPDG citaram a maior transparência;
- IBP citou possível redução nos preços, e maior flexibilidade na integração de redes, que independe do fluxo;
- ABAR citou a maior competição nas contratações;
- EPE citou a concorrência gás-gás, a simplificação do sistema de transações contratuais na rede de gás, e que os contratos de transporte passariam a ser mais homogêneos, além da aplicabilidade tanto em redes de transporte simples quanto complexas;

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

QUESTIONÁRIO

- TBG citou o alinhamento com os princípios e diretrizes do Gás para Crescer, o incentivo a investimentos, o sucesso das experiências internacionais, além da maior facilidade de integração com o sistema elétrico; também citou o fato de este modelo poder ser implementado concomitantemente aos contratos já existentes.

Quanto às dificuldades do sistema de entrada-saída:

- ABRAGET pondera que é importante que as tarifas reflitam os custos de operação e manutenção das malhas, levando a um modelo que não gere desequilíbrios entre as Regiões do País;
- EPE citou a dificuldade de definição de acesso e de mecanismos para alocação de capacidade e balanceamento do sistema, assim como possíveis congestionamentos físicos de trechos do sistema de transporte;
- ABRACEEL, ABRACE e o IBP citaram que seria necessário um agente que teria a atribuição de gerenciar ou balancear o mercado;
- Petrobras e MPDG citam que poderia haver custos envolvidos na remuneração do agente criado para gerenciar a malha;
- IBP citou que poderia haver custos associados ao monitoramento e medição mais complexos que seriam necessários;
- ABIAPE e ABEGÁS ponderaram que a mudança deve respeitar os contratos vigentes;
- SEAE aponta que deve haver um período de transição;
- ABRACEEL e IBP observaram que será necessária a definição das zonas e a escolha de um método de tarifação, e segundo a ABRACEEL isto poderia ser realizado em etapa posterior, decidindo-se o modelo a ser adotado;
- TBG e SEAE apontam a definição das responsabilidades de cada agente (público ou privado);
- TBG apontou que devem ser desenvolvidos uma solução tributária e mecanismos de coordenação e balanceamento (mais complicados caso não seja adotado o STGN), citando também como dificuldades o ineditismo dos contratos no País;
- SEAE aponta que deve haver regras contratuais claras, definindo-se também a propriedade dos ativos, e necessidade ou não de indenizações, além de definir-se o papel do operador independente e da estrutura de *hubs*.
 - ABRACE apontou 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.
- ABRACE também chamou atenção para os seguintes pontos:
 - 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?

○

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

QUESTIONÁRIO

- 1.3. Qual redação/alteração esta instituição sugere para o novo texto legal no que tange a este tema?

EPE e ABEGÁS ponderam que deve-se primeiramente amadurecer o tema.

ANP observa que devem ser verificados todos os trechos da legislação vigente que serão impactados com a mudança.

Tanto ANP quanto ABIAPE observam que o texto não deve ser excessivamente prescritivo, permitindo posterior detalhamento.

ABRACEEL propõe que sejam consultadas as diretrizes definidas pela União Europeia.

TBG aponta que, como a Lei do Gás não define as modalidades de contratação, talvez não sejam necessárias propostas de alteração nesta Lei.

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?

ABIAPE, ABRACEEL, ABRAGET, IBP, Petrobras, SEAE e ABRACE entendem que sim.

ABEGÁS e MPDG entendem que não seria necessário no momento, porém pode vir a ser no futuro.

ANP entende que não seria necessário, e que seria suficiente a criação de Códigos Comuns de Rede (ou *Network Codes*) que aprimorassem a operação conjunta da malha pelos diversos transportadores. ABAR sugeriu a transição por meio do estabelecimento de *Network Codes* criados pela ANP, independente do modelo a ser adotado no futuro. A TBG também apontou os *Network Codes* como uma solução possível a curto prazo, contemplando mecanismos de balanceamento.

EPE entende que o assunto deve ser melhor estudado, porém, a princípio, o modelo que aparenta ser mais adequado para a gestão da malha de transporte é uma associação dos transportadores como, por exemplo, o ENTSGO (*the European Network of*

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

QUESTIONÁRIO

Transmission System Operators for Gas) na Europa, com termos e condições de acesso à rede (*network code*) disponíveis publicamente.

IBP citou como atribuições do agente centralizado de transporte:

- i) Gestão e publicação da informação de forma transparente e neutra;
- ii) Estruturação de mecanismos de contratação de capacidades no sistema integrado de transporte a partir de um modelo de entrada e saída, com os produtores contratando a entrada e os consumidores contratando a saída de forma independente;
- iii) Balanceamento do sistema, garantindo sua integridade;
- iv) Viabilização de uma plataforma eletrônica de trocas, de maneira a promover a livre negociação da commodity entre os agentes no curto prazo;
- v) Proposição de adequações e expansões necessárias na rede.

E citou que **não** seriam atribuições deste agente:

- i) Definir a oferta e a demanda de gás no sistema;
- ii) Atuar como comercializador de gás;
- iii) Ser operador dos dutos.

IBP apontou ainda que este agente deve ter controle sobre parte dos serviços de flexibilidade, em especial empacotamento dos gasodutos, capacidade de estocagem e acesso a terminais de regaseificação de GNL, para que possa acioná-los e remunerá-los de forma eficaz e eficiente, mas que isto não necessariamente implica a propriedade dos mesmos. Apontou também que o agente centralizado deve incorporar mecanismos de participação dos agentes de mercado em sua governança, não deve ser uma barreira burocrática, e não deve ter fins lucrativos.

Segundo a ABIAPE, o gestor deve ter como atribuições o registro de contratos, o recebimento das declarações de oferta e demanda físicas, a operação do sistema e a contabilização/liquidação do mercado físico.

Segundo a SEAE, o principal papel do operador independente é o de informar a capacidade de oferta dos *hubs* e dos pontos de entrada e saída, com o objetivo de desenvolver o mercado de curto prazo, além de ser uma câmara de liquidação de contratos. O papel seria mais limitado que o do ONS, não abrangendo por exemplo a operação dos dutos.

ABRACE destacou que 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. Como principais atribuições do operador, citou a coordenação da operação do sistema brasileiro de transporte de gás natural, o balanceamento da rede e o congestionamento contratual.

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

QUESTIONÁRIO

Ainda, para dar início a instituição do operador independente do transporte sugeriu que a ANP estabelecesse o Network Code.

2.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

Sobre os benefícios da criação do STGN:

- ABRAGET, ABRACE e IBP citam maior neutralidade, transparência e otimização da operação do sistema;
- ABIAPE, ABRACE e ABRACEEL citam a otimização dos fluxos de gás natural na malha de transporte;
- ABRACEEL cita a garantia de suprimento (segurança da rede), a garantia de livre acesso e prevenção contra conflito de interesses, e a transparência das informações;
- Petrobras observa que a gestão centralizada, analogamente ao que ocorre no setor elétrico, é necessária para que não sejam estabelecidos fluxos de gás que não sejam factíveis, e para que o sistema seja balanceado;
- ABIAPE, ABRACE e Petrobras citam que o gestor também poderia apontar gargalos na infraestrutura para indicação de ampliações;
- SEAE cita a promoção da desverticalização, a gestão centralizada da movimentação de gás natural, e o maior acesso de agentes à capacidade de transporte.

Já em relação às dificuldades para criação do STGN:

- ABRAGET, IBP, SEAE, ABRACE e MPDG citam os custos da criação de mais um órgão gestor;
- IBP cita o compartilhamento das informações dos sistemas de controle e monitoramento das malhas de dutos existentes;
- ANP cita que a criação do STGN como um novo agente poderia incorrer em aumento de custos e em problemas de governança e de incentivos.

Sobre os benefícios da adoção de Códigos Comuns de Rede (ou *Network Codes*):

- ABAR e ANP citam o fato de a harmonização de procedimentos operacionais entre os transportadores já ser prevista na Resolução ANP nº 11/2016;
- ANP cita que, neste caso, a operação seria equiparável à de um operador independente virtual do sistema (Virtual-ISO);
- TBG cita o alinhamento com os princípios e diretrizes do Gás para Crescer, a agilidade para mudança, a redução dos custos de transação, a otimização da estrutura de custos do transportador, e a possibilidade de transição gradual para uma tarifa única de entrada e saída.

Sobre as dificuldades da adoção de Códigos Comuns de Rede (ou *Network Codes*):

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

QUESTIONÁRIO

- TBG cita a necessidade de estabelecimento dos *Network Codes*, a harmonização dos procedimentos operacionais, para eliminar riscos de desbalanceamento, e as múltiplas tarifas de entrada e saída no curto prazo.

Já no caso do modelo de associação de transportadores, a EPE cita como benefícios:

- operações por cada Transportador;
- acordos operacionais de interconexão negociados;
- acordos de balanceamento para ajustes de fluxos (*Operational Balancing Agreements*);
- contabilização e liquidação das diferenças (*Natural Gas Imbalances*);
- plataforma de transparência das operações;
- diversidade de agentes com poder de alavancar investimentos e correr riscos para expandir a malha.

ABEGÁS também observa que neste caso não haveria custos extras.

Ainda sobre o modelo de associação de transportadores, a EPE cita como dificuldades:

- Necessidade de adequação ao modelo de reserva de capacidade por entrada/saída;
- Período de transição para o novo modelo de gestão da malha de transporte;
- Respeito à manutenção dos contratos vigentes.

2.3. Qual redação/alteração esta instituição sugere para o novo texto legal no que tange a este tema?

ANP sugere deixar clara na Lei a obrigação dos transportadores em “cooperar para harmonizar os procedimentos operacionais e comerciais”, em linha com o texto do Art. 4º da Resolução ANP nº 11/2016.

EPE e ABEGÁS entendem que o tema ainda necessita ser amadurecido tecnicamente.

ABRACEEL sugere a seguinte redação:

Art. X Cria-se GESTOR INDEPENDENTE DO MERCADO DE GÁS NATURAL, sob a forma de pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, mediante autorização do Poder Concedente, fiscalizado e regulado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), com as seguintes atribuições:

- I. Promover leilões periódicos de compra e venda de gás natural para o atendimento ao MERCADO DE CURTO PRAZO, conforme diretrizes do MME e regulamentação da ANP;
- II. Apurar os preços do MERCADO DE CURTO PRAZO do gás natural por ZONA DE COMERCIALIZAÇÃO, conforme as curvas de oferta e demanda agregadas dos leilões de que trata o inciso I.
- III. Manter o registro dos volumes e prazos de todos os Contratos de Comercialização de Gás Natural dos Ambientes Regulado e Livre e de Capacidade;

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

QUESTIONÁRIO

IV. Gerir a operação do sistema conforme as definições do mercado de curto prazo e visando a otimização do uso dos recursos;

V. Apurar a medição dos volumes dos agentes que integram o GESTOR INDEPENDENTE DO MERCADO DE GÁS NATURAL o registro de dados relativos às operações de compra e venda de gás natural;

VI. Efetuar a contabilização dos montantes de gás comercializados e a liquidação financeira dos valores decorrentes das operações de compra e venda de gás realizadas no MERCADO DE CURTO PRAZO;

VII. Apurar os montantes e promover as ações necessárias para a realização do depósito, da custódia e da execução de garantias financeiras relativas às liquidações financeiras do mercado de curto prazo, conforme regulamentação da ANP.

Segundo o IBP, o agente centralizado deve garantir o suprimento contínuo de gás natural com os objetivos de:

- Garantir que todos os agentes do setor de gás natural tenham acesso ao sistema de transporte de forma transparente e não discriminatória;
- Gestão e publicação da informação de forma transparente e neutra;
- Estruturação de mecanismos de contratação de capacidades no sistema integrado de transporte a partir de um modelo de entrada e saída, com os produtores contratando a entrada e os consumidores contratando a saída de forma independente;
- Balanceamento do sistema, de forma a promover a otimização do sistema, visando o menor custo para o sistema, observando os critérios técnicos e garantindo sua integridade;
- Viabilização de uma plataforma eletrônica de trocas, de maneira a promover a livre negociação da commodity entre os agentes no curto prazo;
- Proposição de adequações e expansões necessárias na rede, contribuindo para que a expansão se faça ao menor custo e visando melhores condições operacionais futuras.

TBG aponta a necessidade de alterações no arcabouço legal ou infralegal no que tange à compra e venda de gás para fins de balanceamento da rede, ou para fins do estabelecimento do STGN caso isto seja realizado, considerando que não deveria haver vedação à participação de transportadoras neste ramo de atividade.

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)?

ANP, ABRACEEL, ABEGÁS, EPE, Petrobras e SEAE não veem necessidade de alteração completa do modelo de outorga baseado em Concessão. A esse respeito,

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

QUESTIONÁRIO

Petrobras e ABRACEEL sugerem que os custos dos novos gasodutos possam ser rateados por todo o sistema de transporte. A ABEGÁS propõe que os gasodutos provocados por terceiros possam ser imediatamente enviados para chamada pública.

MPDG propõe que as autorizações sejam convertidas em concessões, porém questiona se haveria situação em que a autorização se aplicaria, no intuito de não causar impedimentos ao desenvolvimento do mercado.

ANP, IBP, EPE e TBG sugerem a coexistência dos dois tipos de outorga (autorização e concessão) dependendo das especificidades de cada gasoduto de transporte. A EPE ressalta ainda que há gasodutos de transporte já autorizados e que não foram construídos, portanto os modelos de outorga e de planejamento não aparentam ser os principais motivos que desencorajam a expansão.

ABRAGET entende que seria possível um modelo de leilões nos moldes do que é feito para linhas de transmissão. Porém, até que o mercado seja robusto o suficiente para tal, a outorga poderia ocorrer por autorização.

ABRAGET aponta, ainda, a impossibilidade no modelo atual de os transportadores construírem um gasoduto com capacidade maior que a necessária, visando crescimento do mercado, e arcando com os riscos. É apontado também como entrave ao desenvolvimento do mercado a necessidade da contratação de capacidade por 30 anos, que não seria factível.

Segundo a ABAR, deve haver transparência em relação ao cálculo tarifário, e o modelo de outorga deve assegurar o acesso de terceiros aos gasodutos de transporte.

Segundo a ABIAPE, é necessário um maior estudo a fim de avaliar os impactos de quaisquer mudanças no regime de outorga de gasodutos.

TBG entende que não deve haver vedação de participação de caráter societário, e que a outorga (por autorização ou concessão) deveria incluir ainda estocagem, transporte de biocombustíveis, construção e operação de terminais, e instalações de processamento de gás natural.

ABRACE entende que, independente do modelo a ser adotado, 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 assegure o acesso de terceiros aos gasodutos de transporte.

3.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

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

QUESTIONÁRIO

Quanto aos benefícios do modelo de autorização:

- ANP, ABRACEEL, ABEGÁS, ABRAGET, Petrobras e TBG citam que este confere maior agilidade à construção de novos gasodutos.

Quanto aos benefícios do modelo de concessão:

- ABRACEEL, IBP, Petrobras e TBG observam que acarreta em maior competição;
- EPE, SEAE e MPDG citam que o modelo de concessão confere transparência e segurança jurídica tanto para o investidor como para o consumidor.

Já quanto às dificuldades do modelo de concessão:

- SEAE cita que há burocracia no processo licitatório e há a necessidade de um carregador com contratação a longo prazo, o que contrasta com a flexibilidade requerida para a diversificação do mercado.

Segundo a TBG, o modelo poderia se beneficiar da eficiência e dos *skills* dos transportadores existentes caso não fosse vedada a participação devido à composição societária.

3.3. Qual redação/alteração esta instituição sugere para o novo texto legal no que tange a este tema?

ABEGÁS propõe a revisão do artigo 6º do Decreto 7.382/10, que regulamentou a Lei do Gás, bem como da regulação existente, viabilizando-se a realização de chamadas públicas de capacidade sempre que a construção e operação de um novo gasoduto de transporte for proposta por terceiros interessados, independentemente da sua inclusão no PEMAT.

ABRAGET sugere a Revisão da Lei do Gás, enquanto a ANP observa que as alterações são extensas, mas devem deixar claro qual o modelo de outorga usado, e as exceções a esta regra, citando que o detalhamento da lei poderia ser feito posteriormente.

TBG sugere incluir o processamento de gás no parágrafo 3 do artigo 3º da Lei do Gás, além de revisar a Lei no que se refere aos casos onde é permitido o modelo de autorização, e revisar o arcabouço infralegal para que seja permitida a participação em processo licitatório independente da composição societária.

Segundo a EPE, é necessário o amadurecimento técnico das discussões antes de serem feitas sugestões de alteração.

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

QUESTIONÁRIO

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?

Segundo a EPE, há espaço para revisão do planejamento de expansão do sistema de transporte, mas os modelos de outorga e de planejamento não foram os únicos motivos de a malha de transporte não ter se expandido nos últimos anos no Brasil, por exemplo por haver vários projetos já autorizados e que não foram construídos.

Ainda segundo a EPE, a revisão do modelo de planejamento da expansão da malha de gasodutos vai depender da definição nos modelos de:

- Sistema de transporte de gás natural (STGN);
- Contratação de reserva de capacidade;
- Outorga de transporte;
- Integração com o setor elétrico;
- Competitividade do gás natural.

IBP propõe que o planejamento da expansão do sistema seja feito em alguns estágios conforme tabela abaixo:

	Estágio Inicial	Transição	Estágio Futuro
Planejamento da Expansão	Centralizado, com participação efetiva do ACT, MME e EPE	Processo administrado com participação de vários agentes	Open Seasons como método prioritário (ou outro mecanismo de mercado) ⁽³⁾

(3) Open Seasons são licitações da futura capacidade de transporte para obter compromissos de uso antes da decisão de construção de novos gasodutos. Outros métodos de expansão englobam decisões centralizadas, como por exemplo via planos de expansão.

Segundo o IBP, poderia ainda haver algum tipo de isenção da necessidade de licitações para lidar com casos especiais em que a viabilidade econômica depende de condições especiais, tal como praticado pelo sistema Europeu. O IBP aponta ainda que o planejamento deve ser feito de forma integrada, e deve conciliar a flexibilidade requerida pelo sistema (por exemplo, setor elétrico) com a segurança necessária pelas atividades de E&P de gás natural associado. Para tal, cita que é importante a criação de um lastro físico e a consideração de novas áreas de produção, assim como estoques.

ABEGÁS sugere que seja feito um planejamento baseado nas projeções de demanda, independente da disponibilidade de gás, e levando também em conta o custo benefício

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

QUESTIONÁRIO

entre reforço da malha e capacidade de estocagem, além dos terminais de regaseificação, pontos de estocagem e fontes de suprimento.

ABRAGET propõe que haja geração térmica na base.

ABIAPE e ABRAGET sugerem um planejamento indicativo integrado de gasodutos e térmicas, considerando também instalações de estocagem.

ANP sugere que as chamadas públicas para as ampliações dos gasodutos considerados existentes e sob o regime de autorização (e em todos os casos, se este regime for adotado como regra geral) sejam conduzidas pelos transportadores autorizados, sob supervisão da ANP, usando os modelos já existentes.

ABRACEEL propõe o aprimoramento do PEMAT, considerando a compatibilização com o Plano Nacional de Energia (PNE) e o Plano Decenal de Expansão de Energia (PDE), além de permitir uma maior participação dos agentes. Segundo a TBG, o planejamento de dutos estruturantes poderia ter uma fase de recebimento de *inputs* do mercado para análise da EPE e encaminhamento à Chamada Pública.

ABRACEEL, ABRACE e TBG propõem a simplificação do processo de Provocação por Terceiros.

Segundo a ABRACEEL e ABRACE, o gestor independente do sistema também poderá sinalizar ao MME os possíveis gargalos no sistema e reforços/expansões na malha.

Segundo a Petrobras, o gestor Independente poderá identificar os gargalos do sistema, eventuais necessidades de reforços e indicar ao MME as ampliações e expansões necessárias, a exemplo do setor elétrico (Plano de Ampliações e Reforços - PAR elaborado pelo ONS).

Segundo a ABAR, a entrada de novos agentes deveria ser simplificada, e deveriam ser indicados os projetos considerados prioritários para a expansão.

SEAE observa que o período de exclusividade pode ser revisto, pois contraria os princípios do modelo de entrada e saída que se pretende aplicar.

MPDG propõe a construção de um cronograma que permita a construção de consensos evitando custos regulatórios, e ressalta que é objetivo do programa de óleo e gás a expansão da malha dutoviária nacional dentro do Programa Plurianual 2016-2019 do Ministério do Planejamento.

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

QUESTIONÁRIO

ABRACE destacou que o planejamento deve indicar os gasodutos que são imediatamente “licitáveis”, isto é, servir como um planejamento indicativo e integrado com o setor de energia elétrica para a futura expansão da malha de gasodutos nacionais. Ainda, deveria indicar projetos que não são imediatamente licitáveis, reavaliando estas informações a cada revisão do plano de expansão da malha de transporte.

Segundo a ABRACE, com o modelo de entradas e saídas pode haver perda de sinergia entre os sinais econômicos do investimento e a operação da rede de transporte, o que irá demandar maior coordenação e a troca de informações entre os agentes do mercado, o operador do transporte, e os órgãos setoriais e regulatórios responsáveis.

4.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

Segundo a EPE, a revisão do planejamento de expansão do sistema de transporte depende de uma série de medidas que estão sendo estudadas em outros subcomitês da Iniciativa Gás para Crescer.

Os benefícios citados pela ABEGÁS quanto ao planejamento baseando-se nas projeções de demanda foram os seguintes:

- desenvolvimento de novos polos de consumo;
- otimização dos ativos existentes;
- flexibilidade e segurança do abastecimento;
- potencialização da entrada de novos players;
- previsibilidade ao mercado;

Dentre os benefícios do aprimoramento do PEMAT e da simplificação do Processo de provocation por Terceiros, a ABRACEEL cita a diminuição das barreiras para a expansão da malha de transporte, o aumento da capilaridade do sistema de transporte e o aumento do mercado de gás natural. A este respeito, a TBG cita a maior agilidade na ampliação e na adequação da malha de transporte.

Já no caso de o planejamento da expansão ser realizado pelo gestor independente do sistema, a Petrobras citou como benefício a maior celeridade do processo.

Segundo a ABAR, a simplificação da entrada de novos agentes e a indicação de projetos prioritários promoveriam a expansão mais eficiente do sistema, o aumento da competição e a indução de maior eficiência alocativa.

ABIAPE opina que o aperfeiçoamento no planejamento da expansão tem como benefícios estimular o aumento da malha, o aumento da liquidez e da competitividade, além de fomentar uma política desenvolvimentista.

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

QUESTIONÁRIO

ABRACE destacou a 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?

Segundo a EPE e a ABEGÁS, é necessário o amadurecimento técnico das discussões antes de serem feitas sugestões de alteração.

A TBG propõe, para simplificação do Processo de provocação por Terceiros e remoção da proibição de participação no processo licitatório devido a composição acionária, alterações nas Portarias MME 94/12 e no Artigo 7 da Portaria MME 472/11, respectivamente.