

QUESTIONÁRIO PARA MAPEAMENTO DE POSIÇÕES & PROPOSTAS

Prazo para resposta: até 22/02/2017

Instituição: Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão
Diretoria de Assuntos Microeconômicos da Secretaria de Planejamento e Assessoramento
Econômico. (Cláudio Evangelista – Diretor, Pedro Celso)
Departamento de Infraestrutura de Energia da Secretaria de Desenvolvimento da
Infraestrutura (Celso Knijnik – Diretor, Ernani Kuhn)

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)?

Dado que o modelo de referência é o europeu, o sistema de entrada e saída é o que melhor se adequa à proposta de reserva de capacidade de transporte. Conforme informações disponíveis na consulta pública, trata-se de mecanismo equilibrado entre as opções apresentadas (tarifa postal e ponto-a-ponto). Talvez seja o caso de o grupo avaliar se a adoção desse sistema é conveniente para toda e qualquer situação.

- 1.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

A priori os custos observados estão relacionados à necessidade de criação de um operador independente da rede e aos custos político e tributário de equalização do ICMS.

O benefício seria a promoção de liquidez e transparência nas negociações possibilitando o desenvolvimento dos mercados de curto e longo prazos.

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

Em discussão na Pasta.

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?

Com o amadurecimento do mercado, espera-se uma expansão da malha de gasodutos, o que demandará a criação de um agente independente. No entanto, no estágio atual da nossa estrutura de transporte acreditamos que o mercado não está maduro o suficiente que tal operador seja necessário. Cabe colocar que, com a expansão da malha e da carga, sua existência e o custo decorrente serão apropriados, neste caso restando dúvida quanto à conveniência da definição de marco adequado para sua criação ou mesmo de uma fase transitória.

2.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

Semelhante a resposta 1.2.

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

Em discussão na Pasta.

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)?

Sim, conforme a Lei do Gás nº 11.909 propomos que as autorizações sejam transformadas em concessões. Dado que as autorizações são um instrumento de outorga precário. Para avaliação do grupo, questionamos se haveria situação em que a autorização se aplicaria, no intuito de não causar impedimentos ao desenvolvimento do modelo.

3.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

Não identificamos custos, somente o benefício de potencialização dos investimentos mediante um contrato com maior segurança jurídica.

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

Em discussão na Pasta.

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?

No âmbito do Ministério do Planejamento sugerimos a construção de um cronograma aceito por todos os participantes do Gás para Crescer, de modo que permita a construção de consensos evitando custos regulatórios. Lembra-se que é objetivo do programa de óleo e gás a expansão da malha dutoviária nacional dentro do Programa Plurianual 2016-2019.

4.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

Custo de negociação administrativos e políticos e os benefícios estão relacionados à criação de um mercado de gás natural consistente.

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

Em discussão na Pasta.

ESTOCAGEM

5. Estímulo ao desenvolvimento de instalações de estocagem de gás natural, inclusive reavaliação do modelo de outorga, tendo em vista o desenho de novo mercado de gás natural:

5.1. Quais medidas poderiam estimular o desenvolvimento de instalações de estocagem de gás natural no Brasil?

A perspectiva de criação do mercado de curto e médio prazo propiciará o desenvolvimento de instalação de estocagem. Uma proposta preliminar seria contemplar ao concessionário com plano de expansão da malha a outorga para a construção e operação de instalações de estocagem. Para tal, é importante definir as regras para compartilhamento.

5.2. É o entendimento desta instituição que há a necessidade de alterar o modelo de outorga das estocagens? Qual(is) seria(m) o(s) modelo(s) alternativo(s)?

Não.

5.3. Quais os custos e benefícios destes posicionamentos?

Não se aplica.

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

Em discussão na Pasta.