



FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES

CONSULTA PÚBLICA Nº 14/2016 DE 12/9/2016 a 13/10/2016

NOME: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Ensino Superior de Minas Gerais

<input type="checkbox"/> agente econômico <input type="checkbox"/> consumidor ou usuário	<input type="checkbox"/> representante órgão de classe ou associação <input checked="" type="checkbox"/> representante de instituição governamental <input type="checkbox"/> representante de órgãos de defesa do consumidor	
Consulta Pública sobre a aplicação de metodologias de cálculo das Parcelas do Preço referente ao Transporte que devem constar dos contratos de compra e venda de gás natural, conforme o embasamento exposto na Nota Técnica nº 11/2016-SCM, de 31 de agosto de 2016.		
SEÇÃO/SUB-SEÇÃO DA NOTA TÉCNICA	PROPOSTA DE REDAÇÃO	JUSTIFICATIVA
<p>IV.2 - Metodologia de Tarifação Aplicável ao Brasil</p> <p>“Pelas razões que serão apontadas na próxima subseção e por privilegiar a metodologia mais simples e com maior disponibilidade de dados, em um primeiro momento, considera-se adequada a abordagem proposta pela PETROBRAS de utilização das receitas dos contratos de transporte vigentes para a determinação do custo unitário dos dutos (ver seção III da presente Nota Técnica). Tal medida tem a vantagem adicional de garantir que os transportadores terão garantidas as receitas esperadas no momento em que foram celebrados seus contratos de serviço de transporte, reduzindo a incerteza sobre o seu retorno pelo investimento realizado.”</p>	<p>A ANP aplicará metodologia de receita requerida para a determinação do custo unitário dos dutos, que leve em consideração os investimentos realizados, a depreciação e o custo operacional dos dutos de transporte, bem como os investimentos a serem realizados, a fim de que haja justa remuneração do investidor e cobertura dos custos de operação.</p>	<p>O entendimento desta Secretaria é de que nova metodologia proposta para a definição das receitas dos contratos de transporte deve considerar os investimentos realizados e o custo operacional dos dutos de transporte, a fim de que haja justa remuneração do investidor e cobertura dos custos de operação. Ao mesmo tempo deve-se cobrar um preço módico dos usuários do sistema. O que se verifica na Nota Técnica da ANP é que há pouca informação sobre as condições de contratação da atual capacidade de transporte, portanto, não se sabe se as receitas previstas nos contratos de transporte vigentes são justas ou não.</p> <p>Além disso, questiona-se o favorecimento do transportador na abordagem proposta, a quem é garantida a manutenção da receita, enquanto que agentes de outras etapas da cadeia do gás natural não tem tratamento semelhante. A metodologia proposta não busca evitar impactos substanciais nos valores das tarifas finais, exceto quando redistribui os custos entre as diferentes regiões durante as primeiras etapas da transição. Não obstante, de acordo com a metodologia proposta haverá aumento do preço da parcela de transporte para determinadas concessões nas etapas seguintes, o que poderá provocar profundas mudanças na competitividade e nas vendas de gás natural nas diferentes</p>

		regiões brasileiras.
<p>IV.2 – Metodologia de Tarifação Aplicável ao Brasil</p> <p>“Pelas razões acima exposta, o método de tarifação considerado mais apropriado ao caso brasileiro aparenta ser o do tipo Entrada/Saída.</p> <p>Uma vez decidida a adoção da tarifação por Entrada/Saída e definido o custo total a ser recuperado pelas tarifas com base nas receitas dos contratos de transporte vigentes, é necessário tomar duas decisões.”</p>	<p>Pelas razões acima exposta, o método de tarifação considerado mais apropriado ao caso brasileiro aparenta ser o do tipo Entrada/Saída. No entanto, antes de definir qual metodologia de tarifação deverá ser adotada são necessários estudos mais aprofundados que revelem os potenciais impactos dessa alteração. Para se obter tais informações também será necessário definir o custo total a ser recuperado pelas tarifas e tomar decisões quanto a alocação de custos entre encargos de capacidade ou movimentação e entre os pontos de entrega e recebimento.</p>	<p>A adoção da tarifação para a parcela de transporte de gás do tipo Entrada/Saída, conforme justificado pela própria ANP, pode representar um avanço na regulação das tarifas de transporte do setor. No entanto, as especificidades do setor de gás natural brasileiro, como a concentração da produção de gás natural e da malha de transporte de gás brasileira na faixa litorânea, a limitada infraestrutura de transporte de gás nacional e o ainda incipiente mercado de consumo de gás natural brasileiro, tornam necessária uma análise mais aprofundada dos impactos da adoção desse tipo de tarifação no Brasil.</p> <p>Antes da decisão pela adoção da tarifação por Entrada e Saída é necessário, primeiramente, apresentar informações mais detalhadas sobre a malha de transporte de gás brasileira, como extensão, capacidade física e contratada e custos dos dutos. Em seguida deve se apresentar com mais clareza as premissas do modelo e a justificativa para adotá-las com base em resultado objetivos das mudanças sobre as tarifas. Só assim é possível garantir a transparência e permitir uma discussão mais consistente da mudança regulatória em questão de forma a buscar a finalidade da ANP de proteger o interesse dos consumidores. Essa análise deve levar em consideração as especificidades do setor de gás natural brasileiro e buscar um equilíbrio entre sinalização correta, competitividade e estabilidade das tarifas, visando promover o desenvolvimento justo do país.</p>
<p>IV.2 – Metodologia de Tarifação Aplicável ao Brasil</p> <p>“Outra decisão refere-se à alocação dos custos entre o conjunto de pontos de recebimento (entrada) e o conjunto dos pontos de entrega (saída), ou seja, é necessário estabelecer o quanto da receita do transportador será proveniente das tarifas de entrada e o quanto virá das tarifas de saída. Usualmente, a solução adotada é da recuperação dos custos igualmente entre pontos de entrada e de saída (50% da receita recuperada por meio da movimentação nos pontos de entrada e 50% da receita recuperada por meio da movimentação nos</p>	<p>Outra decisão refere-se à alocação dos custos entre o conjunto de pontos de recebimento (entrada) e o conjunto dos pontos de entrega (saída), ou seja, é necessário estabelecer o quanto da receita do transportador será proveniente das tarifas de entrada e o quanto virá das tarifas de saída. A solução genérica adotada nos Códigos de Rede para Tarifas (<i>Network Codes on Tariffs</i>) europeus é da recuperação dos custos igualmente entre pontos de entrada e de saída (50% da receita recuperada por meio da movimentação nos pontos de entrada e 50% da receita recuperada pelo conjunto dos pontos de</p>	<p>O que se observa pelas informações contidas na nota é que a inserção do critério da distância alterará o custo do transporte do gás de forma diferente nas distintas regiões (na primeira fase) e nas distintas áreas de concessão (na terceira fase). Nas áreas mais distantes dos poços de produção a tendência é que o custo de transporte se eleve consideravelmente o que afetará a distribuidora e os clientes e poderá provocar impactos econômicos que vão além da simples redução do mercado de gás natural. As áreas de concessão mais distantes da produção arcarão com custos mais elevados diminuindo sua competitividade, dificultando a atração de novas indústrias para as quais o gás seja fator de produção estratégico e mesmo expulsando empresas já</p>

<p>pontos de entrada e 50% da receita recuperada pelo conjunto dos pontos de saída), em linha com o padrão adotado nos Códigos de Rede para Tarifas (<i>Network Codes on Tariffs</i>) europeus.”</p>	<p>saída). No entanto, a ACER prevê a determinação de alocação entre entrada e saída distintos do genérico baseada nos determinantes de custos, como capacidade e distância. Assim, a ANP aprofundará a avaliação dos determinantes dos custos dos sistemas de transporte de gás canalizado para verificar os resultados e impactos de se usar abordagens distintas da divisão das receitas recuperadas igualmente entre pontos de entrada e saída.</p>	<p>instaladas nessas áreas. Além disso, nessas áreas haverá a perda de competitividade do gás natural frente a energéticos substitutos de maneira que as Concessionárias serão altamente afetadas em seu mercado e seu planejamento, provavelmente revertendo previsões que definiram os investimentos realizados nos últimos anos e implicando em grandes prejuízos.</p> <p>Apesar de não ter sido apresentado com detalhes o modelo de tarifação por Entrada e Saída que será utilizado, a repartição dos custos entre os pontos de Entrada e Saída será fator importante para determinação dos preços de transporte, impactando principalmente na diferença entre os pontos próximo e distantes dos poços produtores. Assim, um estudo sobre as diferenças nos valores tarifários de acordo com diferentes repartições de custos entre Entrada e Saída pode revelar possíveis aperfeiçoamentos do modelo para sua adequação a realidade brasileira. Ou seja, é possível que outra forma de divisão de custos entre pontos de entrada e saída resultem em tarifas mais justas e mais equilibradas para pontos com diferentes proximidades da produção de gás. Isso pode contribuir para a estabilidade, competitividade e desenvolvimento do setor.</p> <p>Assim, propõe-se que a Nota Técnica da ANP preveja estudos mais aprofundados sobre a alocação de custos entre entrada e saída antes de sua determinação</p>
<p>IV.2 – Metodologia de Tarifação Aplicável ao Brasil</p> <p>Considerando as características de cada uma das metodologias apresentadas, constata-se que a utilização do método Matricial para o cálculo tarifário por Entrada/Saída evidencia-se como a mais aplicável para o caso brasileiro, uma vez que há mais disponibilidade de informações para os seus parâmetros de entrada e é o que melhor equilibra os atributos de refletividade de custos, transparência no seu cálculo e possibilidade de introdução de restrições econômicas na determinação das tarifas de entrada e saída da rede, conferindo os sinais locais adequados para uma operação e</p>	<p>Considerando as características de cada uma das metodologias apresentadas, verifica-se que a utilização do método Matricial para o cálculo tarifário por Entrada/Saída apresenta vantagens na aplicação para o caso brasileiro, uma vez que há mais disponibilidade de informações para os seus parâmetros de entrada e é o que melhor equilibra os atributos de refletividade de custos, transparência no seu cálculo e possibilidade de introdução de restrições econômicas na determinação das tarifas de entrada e saída da rede, conferindo os sinais locais adequados para uma operação e expansão eficiente do sistema de transporte de gás natural. No entanto, só é possível constatar a superioridade da abordagem matricial sobre as demais após análise</p>	<p>Como observado anteriormente, a alteração da metodologia deverá provocar mudanças nos valores das tarifas de forma que áreas mais distantes dos poços de produção tenderão a ter o custo de transporte mais elevado o que afetará a distribuidora e os clientes e poderá provocar impactos econômicos que vão além da simples redução do mercado de gás natural.</p> <p>A abordagem matricial possui propriedades desejáveis conforme apresentado na Nota Técnica da ANP. No entanto, é um sistema mais complexo de tarifação e seu resultado pode ser mais ou menos adequado a realidade de acordo com as restrições econômicas e correções adotadas no sistema. Na visão da Secretaria sua superioridade em relação a outras abordagens de alocação de custos na prática deve ser demonstrada com um estudo comparativo que simule a aplicação de diferentes metodologias de alocação de custos.</p>

<p>expansão eficiente do sistema de transporte de gás natural.</p>	<p>mais robusta que permita avaliar os resultados práticos de sua aplicação em comparação com o uso de abordagens distintas, tendo em vista as peculiaridades e necessidades do cenário brasileiro.</p>	<p>Ademais, as peculiaridades do mercado de gás brasileiro devem ser refletidas nas restrições econômicas e nas correções propostas para o modelo. Nesse sentido é importante que se considere os objetivos da política tarifária entre os quais deve constar o desenvolvimento do setor, ampliação da utilização do gás e equilíbrio entre as diversas regiões do país.</p>
<p>IV.2 – Metodologia de Tarifação Aplicável ao Brasil “Dessa forma, em um cronograma de transição suave para uma abordagem definitiva, optou-se pela aplicação provisória da Abordagem A-S descrita na seção III da presente Nota Técnica, uma vez que esta representa um avanço na direção de introduzir o componente de custo da distância percorrida na rede de transporte, em contraposição com a abordagem postal anteriormente adotada. A opção pela aplicação apenas provisória da Abordagem A-S reside no fato do valor total da parcela referente ao transporte na venda do gás natural ser função do volume comercializado (quantidades máximas contratadas de gás) e do consumo próprio da PETROBRAS e não da reserva de capacidade de transporte para a movimentação dessas quantidades. Como consequência, os consumidores finais arcam com o custo da sobrecontratação de capacidade na forma da cobrança de uma espécie de componente postal (tarifa-selo), cujo valor é inversamente proporcional à utilização da rede de transporte, de maneira a recuperar o total do custo de transporte arcado pelo carregador a partir da sua projeção de movimentação.”</p>	<p>A ANP avaliará a pertinência da adoção da Abordagem A-S descrita na seção III da presente Nota Técnica como abordagem de transição para a abordagem matricial definitiva. Essa abordagem representa um avanço na direção de introduzir o componente de custo da distância percorrida na rede de transporte, em contraposição com a abordagem postal anteriormente adotada. No entanto, ela apresenta deficiências como o fato do valor total da parcela referente ao transporte na venda do gás natural ser função do volume comercializado (quantidades máximas contratadas de gás) e do consumo próprio da PETROBRAS e não da reserva de capacidade de transporte para a movimentação dessas quantidades. Como consequência, os consumidores finais arcam com o custo da sobrecontratação de capacidade na forma da cobrança de uma espécie de componente postal (tarifa-selo), cujo valor é inversamente proporcional à utilização da rede de transporte, de maneira a recuperar o total do custo de transporte arcado pelo carregador a partir da sua projeção de movimentação. Além disso, há problemas na metodologia de cálculo apresentada pela PETROBRAS que utiliza a capacidade contratada para as distribuidoras de gás e o consumo máximo esperado no caso das termelétricas e empresas da PETROBRAS. Uma vez que existem problemas na contratação das distribuidoras que podem muitas vezes estar sobrecontratadas em função das condições de poder de mercado da PETROBRAS, estas podem ser prejudicadas no uso de tal metodologia. Há ainda que se considerar que a sobrecapacidade</p>	<p>O que se verifica na Nota Técnica 011/2016-SCM da ANP é que há pouca informação sobre as condições de contratação da atual capacidade de transporte, portanto, não se sabe se as receitas previstas nos contratos de transporte vigentes são justas ou não. Além disso, questiona-se o favorecimento do transportador na abordagem proposta, a quem é garantida a manutenção da receita, enquanto que agentes de outras etapas da cadeia do gás natural não tem tratamento semelhante. A metodologia proposta não busca evitar impactos substanciais nos valores das tarifas finais, exceto quando redistribui os custos entre as diferentes regiões durante a primeira etapa da transição. De acordo com a metodologia proposta haverá aumento do preço da parcela de transporte para determinadas concessões, o que poderá provocar profundas mudanças na competitividade e nas vendas de gás natural nas diferentes regiões brasileiras. O que se observa pelas informações contidas na nota é que a inserção do critério da distância alterará o custo do transporte do gás de forma diferente nas distintas regiões (na primeira fase) e nas distintas áreas de concessão (na terceira fase). Naquelas áreas mais distantes dos poços de produção a tendência é que o custo de transporte se eleve consideravelmente o que afetará a distribuidora e os clientes e poderá provocar impactos econômicos que vão além da simples redução do mercado de gás natural. As áreas de concessão mais distantes da produção arcarão com custos mais elevados diminuindo sua competitividade, dificultando a atração de novas indústrias para as quais o gás seja fator de produção estratégico e mesmo expulsando empresas já instaladas nessas áreas. Além disso, nessas áreas haverá a perda de competitividade do gás natural frente a energéticos substitutos de maneira que as Concessionárias serão altamente afetadas em seu mercado e seu planejamento, provavelmente revertendo previsões que definiram os investimentos realizados nos últimos anos e implicando em grandes prejuízos. Esses fatos devem ser melhor estudados e considerados pela ANP. Há ainda que se considerar que a proposta de adoção da</p>

	<p>dos dutos da PETROBRAS podem ser resultado de decisões equivocadas da empresa, de forma que esse custo não deva ser repassado aos clientes.</p>	<p>Abordagem A-S, não deixa claro quais os critérios utilizados para atribuir os custos de determinados dutos para determinadas regiões. Uma metodologia adequada exige clareza na definição de seus cálculos, só assim, será possível verificar a adequabilidade dos resultados.</p> <p>Deve-se reconhecer que a inclusão do critério de distância no custo do transporte de gás é importante fator de incentivo a novos investimentos, de aumento da transparência e mesmo da competitividade do gás natural. No entanto, as especificidades do setor de gás natural brasileiro, como a concentração da produção de gás natural e da malha de transporte de gás brasileira na faixa litorânea, a limitada infraestrutura de transporte de gás nacional e o ainda incipiente mercado de consumo de gás natural brasileiro, tornam necessárias ponderações diferenciadas no custo do transporte para áreas de concessão mais distantes das zonas produtoras, onde a malha de transporte é menos desenvolvida.</p> <p>Dessa forma, questiona-se a ausência de estudo mais aprofundado sobre os impactos da alteração da tarifação da parcela de transporte do gás natural nas tarifas finais e no mercado consumidor tanto nacional como regionais. Tal estudo não pode desconsiderar a competitividade do gás natural frente aos seus substitutos, bem como a interferência da nova metodologia sobre a competitividade econômica das áreas que tiverem distintos preços de transporte.</p> <p>Outro ponto de atenção da metodologia proposta é a distribuição dos custos de reserva de capacidade por meio de um componente postal. Deveria haver uma análise mais aprofundada das características de contratação de capacidade excedente pelos diferentes agentes para que houvesse uma distribuição mais justa destes custos, desde o primeiro momento de aplicação da nova metodologia.</p> <p>Também se critica a ausência de informações na Nota Técnica que permitam reproduzir os cálculos da metodologia proposta e testar modelos alternativos viáveis para a parcela de transporte.</p> <p>No entanto, ela apresenta deficiências como o fato do valor total da parcela referente ao transporte na venda do gás natural ser função do volume comercializado (quantidades máximas contratadas de gás) e do consumo próprio da PETROBRAS e não da reserva da capacidade de transporte para a movimentação dessas quantidades. Como consequência, os consumidores finais arcam com o custo da</p>
--	--	---

		<p>sobrecontratação de capacidade na forma da cobrança de uma espécie de componente postal (tarifa-selo), cujo valor é inversamente proporcional à utilização da rede de transporte, de maneira a recuperar o total do custo de transporte arcado pelo carregador a partir da sua projeção de movimentação. Além disso, há problemas na metodologia de cálculo apresentada pela PETROBRAS que utiliza a capacidade contratada para as distribuidoras de gás e o consumo máximo esperado no caso das termelétricas e empresas da PETROBRAS. Uma vez que existem problemas na contratação das distribuidoras que podem muitas vezes estar sobrecontratadas em função das condições de poder de mercado da PETROBRAS, estas podem ser prejudicadas no uso de tal metodologia. Há ainda que se considerar que a sobrecapacidade dos dutos da PETROBRAS podem ser resultado de decisões equivocadas da empresa, de forma que esse custo não deva ser repassado aos clientes.</p>
<p>V - Cronograma de aplicação de metodologias de cálculo para alocação dos custos de transporte nas parcelas de transporte dos contratos de compra e venda de gás natural</p> <p>➤ “2016-2017 (1º ano):</p> <ul style="list-style-type: none"> • (i) período de revisão: 1 (um) ano; • (ii) custo unitário de cada duto (seção): valor da receita a partir dos contratos de serviço de transporte, por metro-pol/m3 (ver seção III da presente Nota Técnica); • (iii) metodologia de alocação dos custos de transporte: Abordagem A-S, com os ajustes indicados na subseção IV.3; • (iv) modelagem da rede de transporte: topologia de rede simplificada apresentada pela PETROBRAS (ver seção III); • (v) área de abrangência da PT: Região (Nordeste, Sudeste, Sul, Centro-Oeste). <p>➤ 2017-2018 (2º ano):</p> <ul style="list-style-type: none"> • (i) período de revisão: 1 (um) ano; • (ii) critério de custo de transporte: valor da receita a partir dos contratos de serviço de transporte, por metro-pol/m3; 	<p>1.2017 (1º ano)</p> <p>a. Levantamento e disponibilização de informações sobre as características da rede de transporte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capacidade técnica e contratada de todos os pontos da rede para os quais se aplicam a metodologia tarifária, de forma a permitir a identificação da capacidade total de entrada e saída; • Fluxos de gás entre os pontos da rede para os quais se aplicam a metodologia tarifária, de forma a permitir a identificação dos fluxos totais entre os pontos de entrada e saída; • Condições de referência para a determinação da capacidade técnica e contratada ou dos fluxos • Representação da rede de transporte utilizada para a metodologia que inclua distâncias, extensão, diâmetro e capacidade dos dutos <p>b. Apresentação e discussão da metodologia de receita requerida dos sistemas de transporte de gás, que contemple os custos</p>	<p>As justificativas para a apresentação de novas informações e aprofundamento das análises das novas metodologias propostas foram apresentadas anteriormente. Tendo em vista as considerações, a SEDECTES apresenta nova proposta de Cronograma com o objetivo de estabelecer prazos razoáveis para a apresentação das informações, metodologias e análises necessárias ao estabelecimento de uma parcela de transporte adequada a realidade brasileira. Espera-se que até 2019 seja possível realizar todo o processo de discussão e alteração da tarifa da parcela de transporte de forma apropriada.</p> <p>Mesmo que não haja concordância com os argumentos colocados por esta Secretaria e com a proposta de Cronograma, questiona-se o cronograma proposto pela ANP. Os prazos do cronograma são curtos para que a discussão leve a resultados mais sólidos na metodologia da parcela de transporte. Também são propostas três alterações da metodologia que levarão a três processos de alterações contratuais em apenas três anos. Isso poderia gerar elevados custos de transação para o setor. Portanto, é imprescindível a revisão do cronograma que conte com melhor tempo de discussão da metodologia e busque reduzir o número de etapas de transição até a metodologia final.</p> <p>Ressalta-se que o processo pelo qual passa a indústria de gás natural no Brasil, em especial o setor de transporte de gás cujos ativos serão repassados de uma empresa pública dominante para agentes privados, requer ações adicionais da ANP para a garantia do seu bom</p>

<p>• (iii) metodologia de alocação dos custos de transporte: Abordagem A-S, com os ajustes indicados na subseção IV.3, com a gradual reflexão dos custos de reserva de capacidade, ao invés dos volumes comercializados e de consumo interno da PETROBRAS – havendo sobrecontratação do transporte pelo carregador incumbente, 10% (dez por cento) do excesso de ociosidade não poderá ser repassado para a PT por meio da cobrança da componente postal (tarifa-selo);</p> <p>• (iv) modelagem da rede de transporte: modelagem efetuada pela ANP;</p> <p>• (v) área de abrangência da PT: Unidade da Federação.</p> <p>➢ 2018 em diante (3º ano em diante):</p> <p>• (i) período de revisão: 1 (um) ano;</p> <p>• (ii) critério de custo de transporte: valor da receita a partir dos contratos de serviço de transporte, por metro-pol/m3;</p> <p>• (iii) metodologia de alocação dos custos de transporte: cálculo tarifário por Entrada/Saída pela abordagem Matricial (ver subseção IV.2 e item 3.4.1.4 de ACER[2013]) elaborado pela ANP, considerando o fluxo predominante (cenário de máxima utilização da rede de transporte) e a capacidade reservada de transporte nos pontos (nas zonas) de recebimento e de entrega;</p> <p>• (iv) modelagem da rede de transporte: modelagem efetuada pela ANP;</p> <p>• (v) área de abrangência da PT: áreas de concessão atendidas por concessionárias de distribuição de gás canalizado vigente à época.</p>	<p>com investimentos, operação, depreciação e expansão</p> <p>c. Avaliação de impacto da aplicação da abordagem A-S com as devidas correções como metodologia transitória</p> <p>d. Avaliação preliminar do impacto do uso da abordagem matricial para alocação dos custos</p> <p>2. 2018</p> <p>a. Determinação da receita requerida dos dutos de transporte</p> <p>b. Aplicação de metodologia transitória caso seja determinado o seu impacto positivo, que preveja:</p> <ul style="list-style-type: none"> • limitação do repasse do custo pelo excesso de ociosidade para a PT por meio da cobrança da componente postal • Modelagem da rede de transporte efetuada pela ANP <p>c. Apresentação do relatório de impacto da aplicação das tarifas da PT com uso de alocação dos custos pela abordagem matricial que inclua:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Justificativa sobre a definição da divisão dos custos entre os pontos de entrada e saída • Comparação dos resultados da abordagem matricial em relação a outras abordagens de alocação de custos que demonstre sua adequabilidade e vantagem • Apresentação de ajustes possíveis na metodologia com o objetivo de dar estabilidade aos preços ou com outras finalidades <p>3. 2019</p> <p>a. Aplicação de metodologia de cálculo tarifário por Entrada/Saída pela abordagem Matricial, caso seja determinado seu impacto positivo, elaborado pela ANP, considerando o fluxo predominante (cenário</p>	<p>funcionamento, com continuidade e aumento dos investimentos e manutenção da qualidade do serviço. Maior transparência em regras contratuais, definição de um operador nacional do sistema de transporte de gás natural, transparência quanto as capacidades ociosas dos dutos, bem como ações em outras etapas da cadeia da indústria de gás natural são essenciais para o desenvolvimento da indústria.</p>
--	---	---

	<p>de máxima utilização da rede de transporte) e a capacidade reservada de transporte nos pontos (nas zonas) de recebimento e de entrega e que apresente:</p> <ul style="list-style-type: none">b. modelagem da rede de transporte efetuada pela ANP;c. Justificativa sobre definição dos ajustes aplicados na metodologia com o objetivo de dar estabilidade aos preços ou com outras finalidades	
--	---	--

Este formulário deverá ser encaminhado à ANP para o endereço eletrônico: scm@anp.gov.br.