



FORMULÁRIO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES
CONSULTA PÚBLICA Nº 14/2016 DE 12/9/2016 a 12/12/2016

NOME: **Companhia de Gás do Estado do Rio Grande do Sul - SULGÁS**

Legenda Comentários Sulgás: em preto redação existente. Em azul inclusões na redação.

<input type="checkbox"/> agente econômico <input type="checkbox"/> consumidor ou usuário <input type="checkbox"/> representante órgão de classe ou associação <input 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
I - Introdução	<p><u>Complementação de redação:</u></p> <p>“A comercialização do gás, assim como de outros energéticos, está envolvida em um ambiente concorrencial. A necessidade da inclusão de sinalizações econômicas adequadas no mercado de energia torna-se fundamental para que não se desenvolvam distorções...”</p> <p><u>Inclusão de novos parágrafos:</u></p> <p>A análise econômica para a formação da parcela de transporte do gás natural deve considerar além do aspecto técnico, o papel estratégico que ocupa o gás natural no desenvolvimento dos estados e do país. Em suma, deve ser avaliado se as mudanças promovidas ao final do processo garantirão o crescimento do PIB nacional.</p>	<p>Sugerimos lembrar que o gás natural compete com outros energéticos, que também são ou podem ser objeto de políticas nacionais de incentivo. Assim, a contribuição visa ampliar a visão ao introduzir o assunto, trazendo novos elementos para contextualização.</p> <p>Ponderamos também que proposta de alterações que impactam o preço do suprimento de energéticos, em especial para a indústria, deveriam ser acompanhados de estudo sobre a projeção do PIB nacional com a introdução de tais alterações.</p>

	<p>A formação do preço do gás precisa além de ser transparente aos agentes, garantir a competitividade nos mercados e induzir a ampliação dos investimentos.</p>	
<p>II) Contextualização II.1 <i>Histórico da Regulamentação do Preço do gás Natural</i></p>	<p>Complementação a redação: “ Em resumo, portanto, a intervenção estatal no preço do gás natural teve como objetivos principais no que diz respeito ao segmento de transporte, a saber: i) introduzir o Fator Distância (FD) no cálculo da tarifa de transporte; ii) a garantir a transparência desta tarifa nos contratos de compra e venda do gás e; iii) estabelecer a Parcela Referencial de Transporte (T_{ref.}) – Preço máximo de transporte.</p>	<p>Não está claro na Nota Técnica se os valores referência informados para as parcelas de transporte refletem a Parcela Referencial de Transporte referida na Portaria MME/MF nº 003/2000. Sugere-se esclarecer com base nos estudos realizados qual é a Parcela Referencial de Transporte – tarifa máxima de transporte, e se a mesma é aplicável ou se justificadamente não deve ser mais utilizada no cenário atual.</p>
<p>II) Contextualização II.2 <i>Formação do Preço do Gás Natural Pós-liberação legal</i></p>	<p><u>Inclusão de novo parágrafo</u> “... os interesses de seus compradores. É neste contexto que há 16 anos o mercado do gás natural está inserido, e neste ambiente foram firmados os Contratos entre as distribuidoras de gás natural e a Petrobras, assim como os contratos entre distribuidoras e seus clientes. Esta é a sinalização reconhecida pelo mercado. “ A referência de 16 anos se refere a data da Portaria do MME nº 003/2000</p>	<p>Sugere-se ampliar o horizonte de contextualização para que a tomada de decisão em relação a mudança na formação do preço do transporte consiga refletir os resultados esperados junto aos agentes econômicos. O mercado do gás natural reconhece os preços que vem sendo praticados ao longo desses 16 anos, tornando recomendável que a transição de regras se faça de forma transparente e gradual, permitindo a todos os envolvidos na cadeia uma adequação ao novo cenário permitindo o replanejamento e reavaliação das decisões de investimentos/desinvestimentos dos consumidores,</p>

		<p>principalmente os industriais. Não é possível repassar as mudanças ao mercado de forma imediata sem que haja prejuízos, principalmente, a produção industrial.</p>
<p>III) Metodologia de cálculo da Parcela de Transporte apresentadas pela Petrobras</p> <p>IV) Cálculo da Parcela do Preço Referente ao Transporte pela SCM/ANP</p>	<p>Conforme exposto nos itens abaixo, há necessidade de revisão do método empregado, por isso não serão tecidas proposições de alteração de redação para esta seção.</p> <p>i) Modelagem da rede transporte: não consideramos adequada a topologia simplificada utilizada nas metodologias apresentadas,. Qualquer que seja a modelagem adotada, essa deve ter seus parâmetros e critérios publicamente descritos e definidos de forma que os agentes competentes e especialistas consigam reproduzir a análise e verificação de sua regra de formação e de seus resultados, atributos ainda não incorporados na Nota Técnica. Recomendamos que a Nota Técnica seja complementada com uma modelagem da topologia mais aderente a realidade atual do sistema integrado de transporte de gás natural do Brasil, e que a mesma seja publicada e ajustada com a contribuição de todos os agentes do setor. Recomendamos que nenhuma metodologia de calculo seja implementada baseada em topologia simplificada, mas somente com um modelo representativo a ser adotado para o sistema.</p>	<p>Sugere-se a realização de novo estudo da modelagem da rede, buscando maior correspondência à topologia de fato, e que o mesmo seja na íntegra validado junto aos especialistas e aos agentes competentes.</p> <p>Sugere-se também que seja realizada a verificação da consistência dos valores de receitas esperados pelas transportadores. Que para isso seja definida uma metodologia, mesmo que com algumas limitações, e ao final, os resultados sejam apresentados de forma transparente aos agentes.</p>

	<p>ii) Receita anual: Ao aceitar a receita dos transportadores estabelecida nos contratos vigentes sem verificações de sua consistência, deixa-se o mercado brasileiro de gás natural exposto a tarifas inadequadas, que não asseguram a modicidade e o interesse público, pois não há qualquer evidência de que sejam justas e suficientes para remunerar os investimentos ou reinvestimentos e os custos operacionais de cada gasoduto. A Nota Técnica aborda metodologias que podem ser utilizadas, que, apesar de suas limitações, podem servir de balizador para análise dos valores praticados pelos transportadores.</p>	
<p>IV) Cálculo da Parcela do Preço Referente ao Transporte pela SCM/ANP <i>IV.2 Metodologia de Tarifação Aplicável ao Brasil</i></p>	<p><u>Complementação de redação:</u> O principal determinante dos custos de transporte é o investimento, o que implica que os custos devem ser recuperados principalmente por meio do encargo de capacidade, no entanto deve-se também considerar os custos operacionais os quais são remunerados pelo encargo de movimentação.</p>	<p>Não restou claro se foi admitida uma simplificação em relação ao custo de transporte, levando todo o custo a ser remunerado como encargo de capacidade - parcela única.</p> <p>Propomos que o preço do transporte seja composto por dois encargos, um que remunere os investimentos/reinvestimentos e outro que remunere os custos operacionais, cumprindo com os seguintes objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Remunerar adequadamente a reserva de capacidade, permitindo que o consumidor possa optar por efetuar ou

		<p>não uma reserva de capacidade, sem que para isso tenha que remunerar custos que efetivamente não são incorridos, aqueles associados à movimentação do gás.</p> <p>- - Possibilitar a recuperação dos compromissos pactuados nos contratos vigentes para recuperação da capacidade de transporte paga e não utilizada.</p>
<p>IV) Cálculo da Parcela do Preço Referente ao Transporte pela SCM/ANP</p> <p><i>IV.2 Metodologia de tarifação aplicável ao Brasil</i></p>	<p>“O objetivo da regulação tarifária é estabelecer tarifas que resultem em uma receita pela contraprestação do serviço de transporte que garanta o retorno justo e adequado para o transportador dados seus custos de investimento e operação.”</p> <p>Redação existente:</p> <p>Conforme a Nota Técnica, o método matricial para o cálculo tarifário de Entrada/Saída evidencia-se como mais aplicável ao caso brasileiro.</p>	<p>Sugere-se considerar a importância da remuneração ao transportador refletir efetivamente os custos necessários à operação dos gasodutos, assim como do retorno do investimento ou reinvestimentos necessários, tendo como norteadores centrais a eficiência e economicidade do serviço prestado. É necessária a aplicação de metodologia que seja capaz de expurgar ineficiências administrativas e operacionais como forma de estímulo a eficiência operacional das transportadoras.</p> <p>Fundamental se faz conduzir um processo em que o custo do gás natural mantenha sua competitividade, com a redução da ociosidade do sistema de transporte e com a indução e fomento a novos investimentos.</p>
<p>x.V) Cronograma de aplicação de Metodologias de Cálculo para Alocação dos Custos de Transporte</p>	<p>Cronograma sugerido</p> <p>2017 - 2018 (1º ano)</p> <p>- Revisão dos estudos de topologia da rede;</p> <p>- Avaliação da remuneração às transportadoras;</p>	<p>A tarifa inicial que está sendo proposta pela ANP para o transporte de gás natural até o estado do Rio Grande do Sul, acresce em média 27% à tarifa de transporte atual, representando custo adicional aproximado de 32,7</p>

<p>nas Parcelas de Transporte dos Contratos de Compra e Venda de Gás Natural</p>	<p>- Criação de um operador nacional para as redes de transporte de gás natural;</p> <p>2018 - 2020 (2º ano)</p> <p>- Apresentação ao mercado de uma nova proposição para preço da parcela de transporte.</p> <p>- Apresentação da forma de operacionalização do método de tarifação pretendido.</p> <p>- apresentação de plano de ampliação da malha de transporte de gasodutos nacional, estabelecendo a robustez do sistema para permitir a competição e a maximização de agentes.</p> <p>2020 - 2030 (período de transição)</p> <p>- Implantação gradual do método escolhido.</p>	<p>milhões de reais por ano ao mercado.</p> <p>Sugere-se um cronograma de aplicação mais suave, tendo em vista a necessidade de adaptação e organização do setor e dos consumidores de gás natural.</p> <p>Até então o mercado do gás natural trabalhou com uma tarifa postal, coordenada por um único agente. A migração para uma estrutura mais pulverizada deve ser feita de forma gradual para evitar impactos aos consumidores finais e que levem a uma redução, ainda que momentânea, do PIB nacional.</p> <p>Atualmente não existe a figura de um operador nacional para o sistema de gás capaz de dar suporte a adoção do método apresentado. Em nosso entender, é imprescindível sua criação já na primeira etapa do processo para conduzir a operação do novo sistema com múltiplos agentes e topologia complexa. Importante esse agente realizar o estudo sobre a implementação de hubs virtuais para permitir fluxos comerciais não necessariamente iguais aos fluxos operacionais, buscando a máxima participação de agentes e a possibilidade de contratações de curtíssimo prazo e liquidação de diferenças.</p> <p>Diante a vigência dos contratos existentes, entende-se</p>
---	---	---

		<p>que o início da implantação do novo método deve ser postergada para o ano de 2020.</p> <p>Sugere-se que o período de transição tenha duração mínima de 10 anos, período necessário para a criação e efetiva atuação de um operador nacional do sistema, implementação de plano de investimentos nacional para a ampliação da malha de transporte para a retirada de gargalos existentes atualmente e para adaptação de todos os agentes do setor, inclusive as companhias distribuidoras de gás natural e seus mercados.</p> <p>Por fim, propomos que a tarifa de transporte deve, nos anos iniciais da transição, apresentar um componente locacional e também um componente postal.</p> <p>Posteriormente, quando a malha de transporte nacional esteja robustecida e redundante, pode-se eliminar gradativamente o componente postal.</p>
--	--	---

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