

Documento	Item	Subitem 1	Subitem 2	TEMA	Nome	Proposta de Alteração	Justificativa	Posicionamento ANP	Justificativa ANP
Minuta do Edital da Chamada Pública	5	5.1	5.1.1	GARANTIA / ERRO MATERIAL	TBG	No caso de contratos iniciados a partir de 2022, o Carregador deverá apresentar as garantias contratuais com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da data definida no contrato como a DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, em valor equivalente ao VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO, devendo permanecer válida durante toda a sua vigência.	Por um erro material, o prazo de antecedência para apresentação das garantias dos contratos iniciados em 2022 e nos anos seguintes estavam em 240 dias, ao invés de 30 dias. A proposta de alteração visa corrigir esse erro	Acatado.	Erro material
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6.1	6.1.1	TARIFA	IBP	6.1.1. O cálculo das Tarifas de Referência tem como base a parcela da Receita Máxima Permitida ("RMP") do Transportador para a contratação de capacidade de longo prazo (um ano ou mais de duração). Na medida em que a RMP é função da Base Regulatória de Ativos (BRA), reiteramos o comentário realizado na consulta de 2019, sugerindo revisão da mesma, com base nos mesmos argumentos já apresentados, uma vez que a ANP ainda não se posicionou sobre o tema.	A análise sobre a Nota Técnica ANP 007/2018 indica a presença de argumentos técnicos para questionar as premissas adotadas pela ANP, acarretando potencial de redução na valoração da BRA. Tal revisão de tal premissa vai ao encontro do pleito do mercado de modicidade tarifária e expectativa de redução do custo médio de transporte de gás natural no Brasil, o que aumenta, por conseguinte, a competitividade do produto.	Não acatado.	A determinação da Base Regulatória de Ativos está em análise pela ANP, a qual terá um apontamento em breve. A TBG seguiu o que determina a RANP 15 artigo 6º no que tange ao cálculo da BRA, com base em ambas metodologias previstas para gasodutos em operação. Foi utilizada no cálculo tarifário a BRA definida pela ANP na NT 013/2019.
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6.1	6.1.5	TARIFA	IBP	O edital deveria deixar explícita a possibilidade de revisão do custeio O&M e G&A pelo regulador para fins de atualização da tarifa, a partir, por exemplo de métricas comparativas e mecanismos que incentivem o ganho de eficiência.	Os custos operacionais devem ser acompanhados pelo regulador para que sofram ajustes através mecanismo que incentive ganhos de eficiência A eficiência pode ser medida não apenas em função da capacidade de realizar determinadas atividades ao menor custo possível, mas também em função de aprimoramentos tecnológicos e outros aspectos da prestação do serviço que possam gerar benefícios aos usuários. Para tanto, é muito útil que existam métricas de eficiência da indústria ("benchmarking"), calculadas através de metodologias já testadas, notadamente análises comparativas entre empresas do mesmo setor.	Acatado Parcialmente.	O Edital é o instrumento para contratação de capacidade de transporte e apresenta a expectativa de tarifa. Os custos operacionais considerados no cálculo das tarifas de transporte consideram o que foi definido pela ANP na NT 013/2019, a qual se baseou em projeção de custos. A ANP acompanhará o desenvolvimento entre a projeção de custos apresentadas e o efetivo dispêndio global, limitado à projeção apresentada. Há a previsão de aplicação da conta regulatória, a qual registra a diferença entre a RMP da Transportadora e a receita efetivamente auferida durante o mesmo período tarifário, conforme demonstrado na mesma NT. Eventuais diferenças observadas pela redução de custos pela TBG são consideradas na Conta Regulatória, tendo em vista a estruturação remuneratória baseada em custos.
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6.2	6.2.8	TARIFA	IBP	As tarifas de transporte foram determinadas por Ponto de Entrada e Zona de Saída, seguindo um modelo híbrido de cálculo tarifário composto por uma parcela de tarifa postal e outra parcela de tarifação pela metodologia Distância Ponderada pela Capacidade (Capacity Weighted Distance – "CWD"), visando a uma transição gradual do modelo de tarifação Postal praticado no Brasil atualmente para o modelo de tarifação de entrada e saída.	Considerando a presença de um custo postal de transporte historicamente percebido pela indústria brasileira de gás natural, entendemos que uma tarifação com forte componente locacional pode acarretar destruição de valor da indústria e ter efeitos contrários às expectativas dessa Agência. Entendemos que a abordagem inicial deveria ser postal ou majoritariamente postal no cálculo das tarifas, com possibilidade de transição para métodos com maior intensidade locacional de maneira suave e gradual. Assim, sugerimos, à luz da experiência do setor elétrico na precificação das tarifas de transmissão (TUST) e da visão já exposta pela própria ANP em 2016 sobre o tema, expressada na Nota Técnica nº 13/2019-SIM, uma proposição de parcela locacional suave, que no horizonte da chamada pública deveria ser não superior a 10%, da composição total da tarifa e metodologia para futuras modificações conforme amadurecimento do mercado. Tendo em vista movimentos recentes na Europa que fortalecem uma metodologia de tarifação 100% postal (exemplos na Alemanha, Reino Unido, Portugal, Holanda), sugestão de tornar mais suave a transição do modelo híbrido (postal + locacional) visando a um sinal locacional menos intenso Tal medida permitiria tornar mais suave a transição do modelo híbrido (postal + locacional) visando a um sinal locacional menos intenso, admitindo-se que tal proposta maximiza a entrada de agentes no sistema de transporte integrado.	Acatado Parcialmente.	Existem mecanismos no cálculo de tarifas de transporte que reduzem a sinalização intensa que uma tarifa com elevado grau locacional pode gerar, como o "equalization" e "reescaling". Inicialmente a ANP não identificou no Cálculo Tarifário proposto distorções significativas para utilização dessas ferramentas tarifárias.
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6.2	6.2.6	CUSTOS	IBP	Sugestão de alteração: Revisar o critério de alocação de custos de 70% na entrada e 30% na saída visando a um maior equilíbrio na alocação de riscos entre carregadores de entrada e carregadores de saída. Sugestão de adoção 50% x 50%.	Esta é a divisão usualmente adotada em relação a divisão de custos em sistemas de entrada e saída (vide parâmetros adotados em diversos países europeus e no setor elétrico brasileiro). O principal objetivo da abertura é atrair a participação de novos agentes, inclusive fornecedores de menor porte. A concentração de custos na oferta poderia dificultar a entrada desses agentes, concentrando a oferta de gás. Em relação à demanda, pode haver um grande número de soluções de mercado que permitem que o comercializador ou o fornecedor assumam a contratação da capacidade de saída (além do consumidor). Essa nova divisão proposta equilibra melhor os riscos entre os carregadores de entrada e de saída.	Não acatado.	A Alocação 70% dos custos sendo recuperados pela entrada e 30% pelas saídas visou reduzir os custos de garantias identificados no valor global de energia suportado pelos consumidores e amenizar o impacto da tarifa locacional no sistema. Neste primeiro momento, dadas as condições observadas no Brasil, identificamos que essa alocação é indicada. Em alguns países foram alocados 100% dos custos na entrada.
Minuta do Edital da Chamada Pública	ANEXO IX	----	----	PONTO DE INTERCONEXÃO	IBP	O ponto de interconexão deveria ter tarifa simbólica ou representar o valor marginal para fins de alocação entre carregadores.	A convergência para uma zona única de mercado deve ser um objetivo a ser perseguido desde o início pela agência reguladora. Embora ainda possam existir dificuldades de implementar essa convergência, no curto prazo, é essencial que não haja um custo significativo para o gás transitar de uma malha para outra, em especial, quando não houver gargalos físicos. Dessa forma, é imprescindível que as tarifas de interconexão entre as áreas sejam aproximadamente nulas ou sirvam apenas como mecanismo de alocação marginal. Essa questão é ainda mais importante pois essas tarifas estão previstas no horizonte 2021-2025, o que pode dificultar a integração das malhas nesse período.	Comentário geral	O assunto está sendo avaliado pela ANP no âmbito da estruturação da Chamada Pública Coordenada entre a TBG e a NTS.
Minuta do Edital da Chamada Pública	7	7.1	7.1.15	TARIFA	IBP	Solicitação de Esclarecimento: Os eventuais impactos da redistribuição de Capacidade serão publicados ao final da Rodada de Manifestação de Interesse. Eles terão efeito nas possibilidades de contratação dos Participantes, bem como no recálculo da Tarifa de Referência publicada no Edital. Desta forma, caso a Solicitação de Capacidade seja diferente daquela prevista no Cenário de Referência disponibilizado no item 6.11 deste Edital, as Tarifas de Referência do início da Rodada de Manifestação de Interesse serão ajustadas de maneira a manter a Receita Máxima Permitida do Transportador no ciclo regulatório.	Como será a dinâmica de recálculo da tarifa previstas no item 7.1.15 do presente edital, em conformidade com a recomendação dos parágrafos 125 e 126 da Nota Técnica nº 13/2019-SIM, e do item 7.4.1.1 do presente edital, que permite alocar a sub ou sobre receita na conta regulatória?	Comentário geral	Conforme estabelecido no artigo 4º da RANP 15/2014, a estrutura de remuneração do transportador segue o princípio de recuperação da receita necessária por meio da prestação de serviço de transporte. Desta forma, está previsto no item 7.1.15 o recálculo tarifário de modo a manter a RMP aprovada pela ANP para o Transportador no ciclo regulatório, decorrente do novo cenário de demanda observado durante a Chamada Pública. Por meio da Fiscalização da receita auferida pelo transportador e de eventuais ocorrências que possam alterar a receita requerida (seja um investimento extraordinário não previsto, porém necessário e aprovado pela ANP; saldos apurados na Conta Regulatória e outros), a ANP, por meio de uma nova NT, recalculará a nova projeção da receita requerida como a nova expectativa de tarifa a ser ofertada na Chamada Pública, visando sempre a modicidade tarifária. Cabe destacar que esses apontamentos e operacionalização estão por serem indicados na futura revisão da resolução de receita e tarifa, a qual passará por consulta e audiência públicas.

Minuta do Edital da Chamada Pública	2	2.4	2.4.8	TARIFA	IBP	Solicitação de Esclarecimento: Conforme interpretação dos itens 125 e 126 da Nota Técnica da ANP denominada "RECEITA MÁXIMA PERMITIDA E E TARIFAS DE TRANSPORTE APLICÁVEIS AO SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DA CHAMADA PÚBLICA DO GASÓDUTO BÓLÍVIA-BRASIL 2019", a tarifa flutuante em 2020 não pode ser superior a 5%, em termos reais, em relação aos valores de 2019. Por outro lado, o edital não menciona nada a respeito. Como será a dinâmica do cálculo das tarifas na hipótese de redução significativa da capacidade contratada em relação aos valores definidos para o cálculo da tarifa de referência? As tarifas resultantes serão limitadas em 5%?	Pelo item 7.4.1.1 da minuta do edital em consulta, a ANP tem liberdade para definir a tarifa e alocar a sub ou sobre receita na conta regulatória.	Comentário geral	Conforme estabelecido no item 99 da NT 013/2019, quaisquer alterações nas estimativas de reserva de capacidade deverão refletir no valor da RMP projetada, de forma que seja respeitado o princípio do Valor Presente Líquido igual a zero do fluxo de caixa do cálculo tarifário. Por meio da Fiscalização da receita auferida pelo transportador e eventuais ocorrências que possam onerar/desonerar a receita requerida pelo transportador, a ANP, por meio de uma nova NT, recalculará a nova projeção da receita requerida como a nova expectativa de tarifa a ser ofertada na Chamada Pública. Ademais, o que está estabelecido pela ANP na NT 013/2019 quanto ao conceito da conta regulatória é de que a mesma registra a diferença entre a projeção da RMP da Transportadora e a receita efetivamente auferida durante o mesmo período tarifário. No que tange a aplicação da conta regulatória, especificamente no caso de incremento tarifário, este não poderá exceder 5% de acréscimo nas tarifas de transporte. Cabe destacar que esses apontamentos e operacionalização estão por ser indicados na futura revisão da resolução de receita e tarifa, a qual passará por consulta e audiência públicas.
Minuta do Edital da Chamada Pública	7	7.1	7.1.6	TARIFA	IBP	Tais adequações serão necessárias, porque a metodologia tarifária utilizada, conforme descrita no Seção 6 deste Edital, considera simultaneamente o volume total a ser contratado e a distância a ser percorrida pelo conjunto de contratos de prestação de serviços de transporte firme que venham a ser celebrados. Portanto, se os Participantes sinalizarem uma intenção de contratação divergente daquela estimada no Cenário Base, as Tarifas de Referência deverão ser adequadas, antes do início das Rodadas de Proposta Garantida, visando a manter o princípio da maior refletividade dos custos de transporte associados à Prestação dos Serviços, <b>respeitando-se o limite de aumento referenciados nos itens 125 e 126 da Nota Técnica nº 13/2019-SIM, de forma que as tarifas para um mesmo ano, mesmo que contratadas em chamadas públicas distintas conforme item 2.4.8 e 2.4.9, sejam iguais e respeitem o limite de variação de 5%.</b>	Necessário deixar claro como será a dinâmica de recálculo da tarifa previstas no item 7.1.15 do presente edital, em conformidade com a recomendação dos parágrafos 125 e 126 da Nota Técnica nº 13/2019-SIM, e do item 7.4.1.1 do presente edital, que permite alocar a sub ou sobre receita na conta regulatória.	Comentário geral	Conforme estabelecido no artigo 40 da RANP 15/2014, a estrutura de remuneração do transportador segue o princípio de recuperação da receita necessária por meio da prestação de serviço de transporte. Ademais, o item 99 da NT 013/2019 estabeleceu que quaisquer alterações nas estimativas de reserva de capacidade deverão refletir no valor da RMP projetada, de forma que seja respeitado o princípio do Valor Presente Líquido igual a zero do fluxo de caixa do cálculo tarifário, recálculo este realizado no âmbito da Chamada Pública. Ademais, o que está estabelecido pela ANP na NT 013/2019 quanto ao conceito da conta regulatória é de que a mesma registra a diferença entre a projeção da RMP da Transportadora e a receita efetivamente auferida durante o mesmo período tarifário. No que tange a aplicação da conta regulatória, especificamente no caso de incremento tarifário, este não poderá exceder 5% de acréscimo nas tarifas de transporte. Caso haja alguma alteração da receita requerida calculada para o período regulatório abarcado na NT 13/2019, a mesma será aprovada e divulgada por meio de nova Nota Técnica emitida por esta Agência. Cabe destacar que esses apontamentos e operacionalização estão por ser indicados na futura revisão da resolução de receita e tarifa, a qual passará por consulta e audiência públicas.
Minuta do Edital da Chamada Pública	2.	2.4	2.4	HUB	IBP	Comentário: Entendemos que nesta seção deveria ter ficado explícito que a presente Chamada Pública representa o ponto de partida para a Constituição de um Hub Único Brasil	Entendemos que nesta seção deveria ter ficado explícito que a presente Chamada Pública representa o ponto de partida para a Constituição de um Hub Único Brasil. Adicionalmente, recomenda-se que seja incluída uma menção explícita no edital relacionada ao compromisso do carregador e do transportador de migração para o caso de fusão de hubs.	Acatado Parcialmente.	Entendemos que o solicitado está abarcado no Apêndice B dos Contratos, CLÁUSULA DEZENOVE – AJUSTES DECORRENTES DA PUBLICAÇÃO DE UM CÓDIGO DE REDE. O assunto está sendo estudado pela ANP conforme consulta pública prévia do modelo Conceitual do Mercado de Gás na Esfera de Competência da União que está em curso.
Minuta do Edital da Chamada Pública	2.	2.4	2.4.5 e 2.4.6	BALANCEAMENTO	IBP	Ao mesmo tempo em que o regime de E/S cria novas oportunidades, surgem também novas funções que deverão ser assumidas pelo Transportador como a de operador do Sistema de Transporte. A independência da contratação de entrada e saída e um maior número esperado de agentes atuando como carregadores exigem uma gestão logística mais atuante por parte do Transportador. Esta realidade se traduz, por exemplo, na necessidade de introdução de mecanismos de balanceamento da rede de transporte e ajustes nas regras de desequilíbrio contratual hoje em vigor. <b>2.4.5.1. O Transportador irá elaborar propostas de serviços de balanceamento de forma a atender às necessidades dos consumidores. Esses serviços poderão variar ao longo do tempo, em conformidade com a evolução de liquidez do mercado de gás natural, e podem ser elaborados de forma a atender o mercado de forma geral e/ou individualizada para necessidades específicas.</b> <b>2.4.6. O Transportador não deve auferir valores inferiores ou superiores àqueles previstos na RMP aprovada pelo órgão regulador para a prestação do serviço de transporte no período compreendido por determinado ciclo tarifário. Portanto, não deverão ocorrer lucros ou prejuízos extraordinários provenientes, dentre outros, de ações de balanceamento, vendas de Produtos de Curto Prazo ou penalidades aplicáveis ao Carregador visando ao cumprimento das obrigações estabelecidas na Minuta Padrão do Contrato de Serviço de Transporte Firme, presente no Anexo II deste Edital, conforme regulamentação aplicável e aprovação da ANP.</b>	O custo das flexibilidades de balanceamento serão arcados pelos carregadores, como pode ser visto no APENDICE B.1 do ANEXO II-A. Como são esses agentes que também percebem o benefício das flexibilidades, é importante que haja participação ativa dos carregadores na escolha dos parâmetros dessas flexibilidades, tais como: Período de Balanceamento, Limites de Flexibilidade, e penalidades por Desequilíbrio. É necessário estabelecer um mecanismo eficiente para buscar o ponto ótimo de flexibilidades, considerando custo e valor para os carregadores, atraindo assim novos agentes. Nas etapas iniciais da abertura, espera-se que ainda não existam mecanismos líquidos e eficientes de compra e venda de gás para fins de balanceamento. Dessa forma, o correto estabelecimento desses parâmetros é fundamental para atrair novos carregadores, criando um ciclo virtuoso de liquidez no sistema.	Acatado parcialmente.	Apesar de não estar no corpo do Edital, os serviços de balanceamento já foram elaborados e constam da minuta do contrato (anexo ao Edital), sendo o Transportador o responsável pela aquisição do gás, e essas condições sujeitas à aprovação da ANP para fins da fixação de tarifas de acordo com a legislação aplicável. A ANP está trabalhando junto aos transportadores na padronização dos contratos de serviço de transporte e nas suas condições de forma a harmonizar e compatibilizar seus termos. Adicionalmente, já está sendo discutido no âmbito regulatório a elaboração de Códigos Comuns de Rede para o mercado de gás natural que incluem padronização de questões operacionais e comerciais.
Minuta do Edital da Chamada Pública	5.	5.5	5.5	GARANTIA	IBP	Comentário: No caso de contratos iniciados a partir de 2022, o Carregador deverá apresentar as garantias contratuais, com no mínimo 240 (duzentos e quarenta) dias de antecedência em relação a data de início do contrato.	Apesar da melhoria introduzida nesta CP, o custo da garantia financeira para contratos a partir de 2022 pode reduzir o interesse pelos produtos de 2022-2025.	Acatado.	Garantias já ajustadas em relação ao CP01/2019 conforme discussão com os agentes ao longo de 2020, portanto o valor apresentado (240 dias) trata-se de um erro material que a TBG já havia verificado e corrigido ao longo da consulta pública.
Minuta do Edital da Chamada Pública	9	----	----	PRODUTOS DE CURTO PRAZO	IBP	Pedido de esclarecimento: Favor esclarecer se para o ano de 2021, os produtos extraordinários de curto prazo serão ofertados pela TBG de maneira perene, bem como o detalhamento de sua dinâmica.	Para que os agentes possam definir o seu portfólio de contratos de transporte, faz-se necessário detalhar a dinâmica de contratação dos produtos de curto prazo, principalmente em relação ao produto diário de forma a verificar a sua aderência as demandas sazonais (geração termelétrica) com baixa previsibilidade.	Comentário geral	Os produtos de curto prazo são de oferta contínua, inclusive para o ano de 2021. O calendário de contratação dos produtos de curto prazo serão divulgados anualmente, após o processo de Chamada Pública Anual.

Minuta do Edital da Chamada Pública	3	3.1	3.1	CRONOGRAMA	ABRACE	Comentário: 1) Inicialmente, chamamos atenção para o cronograma de eventos da chamada pública a que se refere a Consulta Pública em tela. Nota-se que o prazo final para envio das contribuições é dia 13/10/2020 e a divulgação do edital, dia 16/10/2020. A ANP, desta forma, terá apenas dois dias para avaliar as contribuições encaminhadas pelo mercado para decidir pelas alterações no edital e no contrato de entradas e saídas. Resta claro que o prazo é inexecutável, o que coloca, em dúvida se as contribuições desta Consulta Pública serão efetivamente analisadas	Reitera-se que a ANP promova Consultas Públicas com prazos razoáveis para a efetiva contribuição da sociedade. Considerando este um tema de elevada complexidade, em que inúmeras variáveis deverão ser consideradas, analisadas e calculadas, sugerimos que o prazo mínimo para a análise de CPAC seja de, no mínimo, 45 dias.	Não acatado.	O calendário disposto na minuta não é o calendário formal aprovado por esta ANP, o qual se dará quando da aprovação do Edital pela Diretoria Colegiada. Cabe destacar que, dada a relevância e urgência em se ter os contratos firmados para o ano de 2021, esta ANP aprovou o período de consulta de apenas 15 dias, seguindo o disposto na lei 13.848/2019, art. 9º, § 2º: "ressalvada a exigência de prazo diferente em legislação específica, acordo ou tratado internacional, o período de consulta pública terá início após a publicação do respectivo despacho ou aviso de abertura no Diário Oficial da União e no sítio da agência na internet, e terá duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dias, ressalvado caso excepcional de urgência e relevância, devidamente motivado". Merece destaque também que esta Agência está em trabalho contínuo junto aos transportadores na padronização dos serviços de transporte como também nos respectivos contratos de serviço.
Minuta do Edital da Chamada Pública	2	2.4	2.4.7	CONTA REGULATÓRIA	ABRACE	Comentário: 2) Outro ponto de contribuição da ABRACE diz respeito à opacidade da Conta Regulatória aprovada no Edital da CPAC 1 – 2019. Neste edital, a ANP se responsabiliza em contabilizar as receitas e despesas da TBG, em especial aquelas vinculadas às penalidades atribuídas pelo transportador. Possíveis receitas devem ser traduzidas em modicidade tarifária ou investimentos no sistema de transporte.	Inferimos pelo Edital desta Chamada Pública que as receitas extraordinárias obtidas pelo TBG em 2020 não foram contabilizadas. Sendo assim, sugerimos que a TBG divulgue periodicamente estas informações para análise do mercado e que no próximo processo a ANP inclua uma análise minuciosa, demonstrando a aplicação como compensação regulatória.	Acatado parcialmente.	A operacionalização da conta regulatória está atrelada ao processo de fiscalização da receita auferida pelo transportador por esta Agência. Estes temas serão melhor abordados e regulamentados pela ANP por meio de Ato Normativo, resolução de tarifa e receita.
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6.1	6.1.6	CUSTOS E ENCARGOS	ABRACE	Comentário: 3) Ainda com relação à transparência das informações, questionamos sobre as informações de custos orçados e realizados sobre o GUS e Encargo de Empacotamento. Tais custos dependem diretamente do custo do gás adquirido pelo transportador por GSAs de Transporte. Até o momento, não foi publicado qualquer informação sobre estes contratos, nem o custo de aquisição do gás pelo TBG. Reitera-se que, como se trata de uma atividade regulada, cujos custos são repassados automaticamente para aos consumidores através encargos citados, deve-se dar ampla transparência destas informações.	ANP deve dar transparência das informações sobre o custo do GUS e Encargo de Empacotamento	Acatado Parcialmente.	Conforme indicado, foi inserido na minuta do Edital (Item 6.1.18) as referências às cobranças dos Encargos de GUS cuja negociação com o fornecedor ainda está em curso. Contudo, esses encargos não são remunerados, tratando-se apenas de repasse de custos. O encargo de empacotamento refere-se a parcela de gás adquirida para composição do linepack sendo remunerado por meio de tarifa como um ativo da TBG.
Minuta do Edital da Chamada Pública	2	2.4	2.4.5	BALANCEAMENTO	ABRACE	Comentário: 4) É previsto nos editais e nos GTAs (2019 e 2020) que o transportador deve firmar contratos de entrada e saída de molécula (GSAs de transporte) para fins de balanceamento. Sugere-se a ANP que informe ao mercado o andamento destas contratações, bem como os custos envolvidos, já que os carregadores poderão arcar com tais despesas em caso de desbalanceamento.	ANP deve dar transparência das informações sobre a contratação dos GSAs de transporte – entrada e saída – para fins de balanceamento.	Acatado Parcialmente.	Conforme item anterior, negociação está em curso com a Petrosbras para definição dos custos associados a esses encargos (balanceamento e GUS). Ressalta-se que ainda não foi celebrado contrato entre as Partes. A Petrosbras enviou uma proposta comercial para os produtos Balanceamento e GUS, destacando que esta foi a única proposta recebida do mercado. Caso o contrato seja assinado a TBG verificará com a Petrosbras a sugestão de publicidade.
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6.1	6.1.2	BASE DE ATIVOS	ABRACE	Comentário: 5) Também não foi citado no edital pela ANP o status do processo de avaliação da base de ativos da TBG. Na consulta publicado de 2019, a Petrosbras informou que a base de ativos do transportador já estaria totalmente depreciada. Naquela ocasião, a ANP aprovou as tarifas provisoriamente, até que o regulador avaliasse a depreciação da base de ativos. Questiona-se sobre o andamento desta questão, que tem impacto substancial no valor da tarifa do transportador.	ANP deve informar o status do processo de reavaliação da base de ativos da TBG e divulgar o quanto antes para o mercado a previsão para sua imediata regularização	Comentário Geral	Esta para avaliação e decisão da diretoria geral o assunto em tela.
Minuta do Edital da Chamada Pública	2	2.5.	2.5.1.1	CONTRATOS LEGADOS	ABRACE	Supressão do texto.	Questiona-se o motivo pelo qual não foi considerada as capacidades que serão disponibilizadas a partir do vencimento do TCX. Consideramos que houve suficiente tempo hábil para cálculo das capacidades que seriam disponibilizadas. Este contrato vence no fim do 2021, sendo que as capacidades estão sendo ofertadas até 2025. A premissa deste artigo tem efeitos deletérios para o mercado já que há Zonas de Saídas congestionadas. Além disso, era esperado também que a partir de 2022, com o término do TCX fosse disponibilizada maior capacidade de entrada no Gascar.	Comentário geral	Considerando que o TCX e demais contratos legados estão relacionados com o contrato CPAC, que recebe volumes destes últimos, e que existem tratativas em curso para migração do contrato CPAC para um contrato de saída, optou-se não ofertar a capacidade deste contrato neste momento, sem qualquer prejuízo ao mercado se considerarmos o atual cenário de demanda.
Minuta do Edital da Chamada Pública	2	2.5.	2.5.5.1	CONTRATOS LEGADOS	ABRACE	Em adição aos Aditivos celebrados previamente à Chamada Pública 01/19, foi celebrado em [XX/XX/XX] o Aditivo ao Contrato TCX Brasil, com o objetivo de remanejamento da capacidade de 140 mil m³/dia da Zona RS1 para SC2, visando a atender às necessidades de mercado de curto prazo do estado de Santa Catarina atendidas por este contrato e liberando a respectiva capacidade em 140 mil m³/dia em RS1.	Foi transferida capacidade de RS1 para SC2 mas não foi disponibilizada esta capacidade firme em RS1. Questiona-se o motivo, especialmente porque esta zona está congestionada. Tal fato é agravado pelo exposto nas tabelas 22 e 23 do edital. Na tabela 22 há 349 mil m³ disponível em RS1, já na tabela 23 essa capacidade é reduzida para 10 mil m³/dia. Não faz sentido essa redução já que, conforme exposto "como procedimento para definição da capacidade a ser ofertada por zona, foi utilizado o critério de preenchimento do duto de baixo para cima"	Não acatado.	O remanejamento da capacidade indicada ocorreu no âmbito do contrato legado TCX, a qual foi remanejada a pedido do carregador, tendo sido aprovada pela ANP e, portanto, não cabe nenhuma alteração no presente edital. Apesar do "procedimento para definição da capacidade a ser ofertada por zona, foi utilizado o critério de preenchimento do duto de baixo para cima", os direitos contratuais existentes devem ser respeitados.
Minuta do Edital da Chamada Pública	5	5.7	5.7.3	PONTO DE INTERCONEXÃO	ABRACE	Supressão do item c) cujo objeto seja a contratação de capacidade em Ponto de Interconexão;	Questionamos a isenção de pontos de interconexão (PI) para classificação de congestionamentos contratuais. Entendemos que o PI são interfaces vitais para garantir liquidez no mercado. A diretiva europeia CMP (Congestion Management Procedures) relata a importância da aplicação destes procedimentos nos pontos de interconexão. Neste aspecto, a interconexão com NTS pode trazer novos ofertantes e consumidores ao sistema TBG. Portanto, consideramos que o PI deve ser contemplado para análise de congestionamento contratual.	Não acatado.	O assunto está sendo avaliado pela ANP na revisão da resolução de tarifa e receita bem como discutido no âmbito da futura Chamada Pública Coordenada entre e TBG e NTS. Para a chamada pública em curso, o ponto de interconexão está sendo tratado como ponto de entrada e de saída. Adicionalmente, também estamos coletando informações no âmbito desta Consulta Pública acerca do Modelo Conceitual do Mercado de Gás na Esfera de Competência da União.
Minuta do Edital da Chamada Pública	5	5.5.	5.5	GARANTIA	ABRACEEL	Solicitamos que as exigências impostas pela ANP sejam flexibilizadas.	O oferecimento da garantia proposta é excessivamente custoso e deveria estar mais alinhado ao risco da parte beneficiária, de modo a cobrir eventual default. Ou seja, visando manter um equilíbrio entre os riscos estabelecidos no contrato, o Edital deveria adequar o Valor da Garantia à exposição financeira que o transportador está sujeito ao prestar o serviço de transporte, por cerca de 30 a 60 dias. O valor equivalente ao produto de 100 (cem) multiplicado pela Quantidade Diária Contratada, multiplicado pela Tarifa de Transporte Firme ("Valor da Garantia do Contrato") é demasiadamente elevado e não reflete os riscos da transportadora.	Acatado Parcialmente.	As garantias financeiras foram objeto de aprimoramento em relação a CP01/2019 resultando em menor custo da contratação conforme aprovação da ANP.
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	----	----	TARIFA	ABRACEEL	Com base na Nota Técnica nº 13/2019, em que a ANP comenta contribuições sobre a ocorrência de depreciação acelerada dos ativos a partir de 2002, o que resultaria numa BRA substancialmente inferior a apresentada neste edital, solicitamos que: (i) a ANP revise os métodos de cálculo da BRA; e (ii) que sejam tornados públicos os cálculos de depreciação dos ativos.	de suma importância que o BRA previsto no Edital seja determinado de forma que estabeleça uma tarifa de transporte condizente com a infraestrutura que está sendo ofertada. Como não foram apresentados os documentos referentes a esta solicitação, a ANP determinou a manutenção do cálculo apresentado até que fosse possível fazer as correções devidas. Essa alteração, de suma importância para o estabelecimento da tarifa de forma adequada, não foi feita até o presente momento, mais de um ano da solicitação.	Acatado parcialmente.	A determinação da Base Regulatória de Ativos está em análise pela ANP, a qual terá um apontamento em breve. A TBG seguiu o que determina a RANP 15 artigo 6º no que tange ao cálculo da BRA, com base em ambas metodologias previstas para gasodutos em operação. Foi utilizada no cálculo tarifário a BRA definida pela ANP na NT 013/2019.

Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6.1	6.1.4		CMPC	ABRACEEL	Sugerimos que a CMPC e/ou os Encargos e Penalidades impostos nos Contratos de Capacidade sejam reduzidos a fim de equilibrar riscos dos agentes e garantir modicidade da tarifa de transporte	Cabe uma análise mais aprofundada da CMPC visto que: (I) poderia ser estimada uma alavancagem maior do que 30% para este tipo de negócio com receitas estáveis e garantidas pelos carregadores em bases anuais e; (II) o nível de risco deste negócio é baixo considerando as exigências de encargos de capacidade em bases diárias, excesso de tarifa para encargos adicionais autorizados ou não, penalidades de variação de vazão, etc.	não acatado.	Em linhas gerais, o transportador é remunerado por custos, conforme previsto na Resolução ANP 15/2014, art. 4º. II: "permitir que o Transportador obtenha receita suficiente para arcar com os seus custos e despesas vinculados à prestação do Serviço de Transporte, obrigações tributárias, assim como para a obtenção da remuneração justa e adequada do investimento em bens e instalações vinculados à prestação do Serviço de Transporte e a respectiva depreciação e amortização da Base Regulatória de Ativos, o que corresponde à sua Receita Máxima Permitida"; Desta forma, qualquer sobre-receita auferida pelo transportador, tem como destino a conta regulatória.												
Minuta do Edital da Chamada Pública	---	---	---			ABRACEEL	comercialização de sobras de molécula entre Carregadores	Sugestão de inclusão no Edital: O Edital poderia prever a livre comercialização de sobras de molécula entre zonas de saída contratadas pelos Carregadores Vencedores e Contratos Legados, desde que não haja desabastecimento ou dano ao serviço de Transporte	A inclusão no Edital de possibilidades que permitam a nominação de capacidade com mais flexibilidade corrobora para um aproveitamento melhor do sistema de transporte. Quanto maior as possibilidades geradas, maior será o fomento ao setor de gás natural	Acatado Parcialmente.	Não há nenhuma vinculação da comercialização à prestação de serviço de transporte. É possível e desejável que o mercado secundário de gás natural se desenvolva e haja a comercialização citada. A flexibilidade de contratação no modelo de entradas e saídas permite essa liberdade. Basta que ocorra a renominação pelas partes envolvidas, mantendo-se assim o transportador informado e o sistema de balançamento equilibrado. O processo de programação da capacidade de transporte tem como função permitir ao transportador oferecer capacidade ociosa do sistema de transporte, maximizando assim sua eficiência, dada a demanda apresentada.											
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6.1	6.15		TARIFA	FIESP	A FIESP acompanha com atenção o processo de Chamada Pública para Contratação de Capacidade de Transporte ANP nº 02/2020, da Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A. – TBG. Primeiro porque o segmento industrial, representado por esta Federação, é responsável por 70% do consumo de gás natural no Estado de São Paulo. Segundo, porque metade do gás consumido no Estado é importado da Bolívia, sendo 8,1 milhões de m³/dia apenas na área de concessão da Comgás. Assim, a definição das regras de importação e da tarifa de transporte do gás boliviano são temas da mais alta relevância para a competitividade da indústria consumidora de gás em São Paulo. Nesse sentido, nos causa estranheza que a definição das tarifas de transporte não tenha recebido, por parte da ANP, a devida atenção. Inúmeras manifestações passadas, inclusive de diretores da ANP, apontavam para possíveis reduções nas tarifas do Gasbol, que poderiam ultrapassar 40%, em virtude da amortização dos investimentos feitos no gasoduto. Parte dessa expectativa se materializou na ocasião da Chamada Pública ANP nº 01/2019, porém ficou muito aquém do esperado, especialmente devido a controvérsias no cálculo da base de remuneração da TBG. Esse assunto tem sido apontado, pelo atual presidente da Petrobras, como responsável por atrapalhar o processo de venda dos 51% de participação da petroleira na TBG. Logo, precisa ser devidamente endereçado, e rapidamente. A minuta de edital apresenta os componentes de cálculo da Receita Máxima Permitida (RMP) no capítulo 6, especificamente no item 6.1.5. Ali, o valor da Base Regulatória de Ativos (BRA) é definido em R\$ 3,023 bilhões (base 2020). Este valor é apresentado, sem o devido memorial de cálculo, mas aparenta ser resultado do mesmo cálculo feito em 2019, que estipulou uma BRA de R\$ 3,063 bilhões (base 2019) – supõe-se que o valor foi atualizado monetariamente e, então, depreciado. Para compreender o problema e solicitar novos esclarecimentos, apresentamos abaixo um breve histórico da controvérsia envolvendo o cálculo da base de remuneração da TBG. A metodologia para definição da BRA consta do item III, da Nota Técnica nº 013/2019-SIM. Juntamente com o memorial de cálculo, a NT apresenta algumas contribuições enviadas pela Petrobras, no âmbito da Consulta e Audiência Pública nº 8/2019, que questionou os valores utilizados pela ANP. Argumenta a Petrobras, em uma de suas manifestações, que a ANP deveria fazer: "uma reavaliação do cálculo, na medida em que, em nossa visão, uma abordagem com base em depreciação contábil, neste caso, não captura o valor residual econômico do ativo. (...) Nesse contexto, a ativação dos cerca de R\$ 5 bilhões proposta para a BRA pode representar um ganho extraordinário não previsto originalmente pelos acionistas e num segmento de negócios regulado."	Para suportar sua argumentação, a Petrobras apresentou uma série de fatos e cálculos para demonstrar que a alteração feita no regime de depreciação da base de ativos da TBG, em 2002, permitiu a completa amortização dos investimentos até 2019, sendo, assim, possível considerar o valor residual econômico da BRA nulo para efeitos de cálculo tarifário – ainda que exista um residual para efeitos contábeis. Apenas como ilustração, a FIESP apresenta na tabela abaixo uma simulação sobre o impacto do recálculo da BRA na tarifa de transporte de referência (cálculos feitos com base em valores 2019): Tabela 1. Estimativa da tarifa de transporte, para diferentes valores de base de remuneração <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>BRA (milhões R\$)</th> <th>Tarifa de transporte máxima (R\$/MMBTU)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>NT 13/2019 ANP</td> <td>5.095,38</td> <td>1,24</td> </tr> <tr> <td>CHCI</td> <td>4.183,97</td> <td>1,08</td> </tr> <tr> <td>Valor residual econômico</td> <td>4.252,00</td> <td>0,39</td> </tr> </tbody> </table> OBS: CHCI - Custo Histórico Corrigido pela Inflação, conforme cálculo realizado pela SIM/ANP. OBS: Valor residual econômico - Valor calculado pela Petrobras e disponibilizado no documento SEI nº 0298268, do Processo nº 48610.0003126/2016-50. Em que pese o considerável impacto tarifário desta contribuição – conforme observado na tabela acima –, causa espanto na FIESP o tratamento dado pela ANP ao tema. Após consultar a Petrobras e a TBG, com prazo para resposta de exíguos 3 dias, e não ter recebido a elucidação desejada, a ANP entendeu que "dado o adiamento do processo, a interrupção da Chamada Pública se torna temerária no sentido de não haver contratação de capacidade em tempo hábil para a continuidade do abastecimento das Unidades da Federação exclusivamente atendidas pelo GASBOL." Desde então, mais de um ano se passou e uma nova minuta de edital foi agora divulgada, sem, contudo, qualquer novidade a respeito do tema. De certa forma, o próprio valor final aprovado na NT 13/2019-SIM pode ser considerado providório, uma vez que se trata da média simples entre o CRN (Custo de Reposição Novo) e o CHCI (Custo Histórico Corrigido pela Inflação). Assim, a FIESP solicita maiores esclarecimentos pela ANP, a respeito do cálculo da BRA da TBG, em virtude da metodologia não-convencional utilizada para o cálculo da base de remuneração e da falta de conclusões sobre os questionamentos feitos pela Petrobras. Os impactos dessa decisão são bastante significativos e a falta de tratamento regulatório mais adequado pode acabar por prejudicar os consumidores de gás com tarifa de transporte		BRA (milhões R\$)	Tarifa de transporte máxima (R\$/MMBTU)	NT 13/2019 ANP	5.095,38	1,24	CHCI	4.183,97	1,08	Valor residual econômico	4.252,00	0,39	Acatado parcialmente.	A determinação da Base Regulatória de Ativos está em análise pela ANP, a qual terá um apontamento em breve. A TBG seguiu o que determina a RAMP 15 artigo 6º no que tange ao cálculo da BRA, com base em ambas metodologias previstas para gasodutos em operação. Foi utilizada no cálculo tarifário a BRA definida pela ANP na NT 013/2019.
	BRA (milhões R\$)	Tarifa de transporte máxima (R\$/MMBTU)																				
NT 13/2019 ANP	5.095,38	1,24																				
CHCI	4.183,97	1,08																				
Valor residual econômico	4.252,00	0,39																				
Minuta do Edital da Chamada Pública	3	3.1	3.1			CRONOGRAMA	COMGÁS	O prazo para o envio das contribuições desta Consulta Pública 15/2020 ficou bastante exiguo perante a complexidade dos temas abordados e a necessidade de compatibilizar interesses para propor o melhor modelo de Chamada Pública de Contratação de Capacidade de Transporte.	Comentário geral	Cabe destacar que, dada a relevância e urgência em se ter os contratos firmados para o ano de 2021, a ANP aprovou o período de consulta de apenas 15 dias, seguindo o disposto na lei 13.848/2019 art. 9, § 2º: "Reservada a exigência de prazo diferente em legislação específica, acordo ou tratado internacional, o período de consulta pública terá início após a publicação do respectivo despacho ou aviso de abertura no Diário Oficial da União e no sítio da agência na internet, e terá duração mínima de 45 (quarenta e cinco) dias, ressalvado caso excepcional de urgência e relevância, devidamente motivado". Merece destacar também que esta Agência está em trabalho contínuo junto aos transportadores na padronização dos serviços de transporte como também nos respectivos contratos de serviço.												
Minuta do Edital da Chamada Pública	2	2.5	2.5.3 I)			PROGRAMAÇÃO	COMGÁS	De forma similar ao que é concedido aos Contratos Legados, é necessário prever a possibilidade de os Carregadores Vencedores realizarem a programação de gás em outra Zona de Saída desde que respeitada a prioridade da alocação feita inicialmente pelos Carregadores Vencedores da Chamada Pública e, susseqüentemente, pelo Contratos Legados.	O item 2.5.3 (i) prevê que os contratos legados terão direito de solicitar programação em outra Zona de Saída a montante, desde que respeitada a prioridade de atendimento dos Carregadores Vencedores desta Chamada Pública. Prever tal flexibilidade para os demais carregadores é importante para garantir a otimização da utilização da capacidade de transporte.	Não acatado.	Os novos contratos de E/S não devem ter nenhuma vinculação aos dispositivos dos contratos legados. Flexibilidades na Contratação significam restrição e limitação de capacidade a ser ofertada numa Chamada Pública. Salvo a restrição física das instalações, não há restrição na Programação e Nominação de capacidade de transporte contratada (configuração do grupo de balançamento).											
Minuta do Edital da Chamada Pública	2	2.5	2.5.4			PROGRAMAÇÃO	COMGÁS	Esclarecer como será tratada a priorização da programação do gás em um determinado Ponto de Entrega (City Gate).	O Edital não é claro quanto à regra de priorização da alocação do gás entre os contratos legados e novos contratos. É importante ter o entendimento de como se dará a alocação do gás em cada Ponto de Entrega, tendo em vista que existem Sistemas isolados na rede de distribuição que não possuem redundância para o atendimento a um determinado local de consumo, podendo comprometer a entrega de gás a consumidores finais.	não acatado.	Este tema é tratado no âmbito do contrato. O Edital apenas faz referência ao assunto.											
Minuta do Edital da Chamada Pública	5	---	---				comercialização de sobras de molécula entre Carregadores	COMGÁS	Considerando a natureza volátil do mercado consumidor de gás e de forma a possibilitar maior liquidez do mercado, é importante prever a movimentação de possíveis sobras de molécula entre zonas de saída. Ao permitir a nominação da capacidade com maior flexibilidade, obtêm-se maior otimização do sistema de transporte, gerando benefícios para o setor de gás natural e propiciando o crescimento do setor.	Acatado Parcialmente.	Não há nenhuma vinculação da comercialização à prestação de serviço de transporte. É possível e desejável que o mercado secundário de gás natural se desenvolva e haja a comercialização citada. A flexibilidade de contratação no modelo de entradas e saídas permite essa liberdade. Basta que ocorra a renominação pelas partes envolvidas, mantendo-se assim o transportador informado e o sistema de balançamento equilibrado. O processo de programação da capacidade de transporte tem como função permitir ao transportador oferecer capacidade ociosa do sistema de transporte, maximizando assim sua eficiência, dada a demanda apresentada.											
							Em complemento aos Aspectos Comerciais da Contratação de Capacidade previsto no Item 5 e seus subitens, existe a necessidade de o Edital prever a possibilidade de comercialização de sobras de molécula entre zonas de saída contratadas pelos carregadores vencedores desta Chamada Pública.															

Minuta do Edital da Chamada Pública	5	5.5	5.5	GARANTIA	COMGÁS	Solicitamos que a ANP retire a obrigatoriedade de oferecimento de uma garantia financeira para os contratos com as Concessionárias de Serviço Público de Gás Canalizado, ou que, alternativamente, seja revisto o valor da Garantia Financeira dos Contratos	Entendemos que a garantia financeira é uma forma de inibir a participação na Chamada Pública por mera especulação. No entanto, consideramos elevado o valor equivalente ao produto de 100 (cem) multiplicado pela Quantidade Diária Contratada, multiplicado pela Tarifa de Transporte Firme ("Valor da Garantia do Contrato"). O objetivo da garantia financeira é equilibrar os riscos estabelecidos no contrato, trazendo maior segurança para a relação jurídica, de forma que deve estar balizada para garantir essa premissa e não onerar excessivamente a parte responsável pelo oferecimento da garantia. Com isso, o valor deve ser proporcional ao risco da parte beneficiária, razão pela qual o Edital deve adequar o Valor da Garantia do Contrato à real exposição financeira que o transportador se coloca ao prestar o serviço de transporte.  Considerando que as empresas de distribuição de gás encanado são concessionárias de serviço público reguladas, com endereço certo e ativos físicos, entendemos que o risco financeiro para o transportador é muito baixo nestes	Não acatado.	A apresentação de garantias da proposta é uma etapa fundamental no processo de contratação, visando dar mais segurança e eficácia ao processo e ao seu resultado final. Adicionalmente, relembramos que as atuais condições das garantias refletem reduções de custos se comparados com a primeira proposta na ocasião da Chamada Pública 01-2019, resultado do diálogo da TBG com o mercado.
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6.2.	6.2.6	TARIFA	COMGÁS	Apoiamos a ANP no objetivo de incluir um fator locacional nas tarifas, pois isso otimiza a utilização do sistema e garante a remuneração dos custos de forma adequada entre agentes. Entretanto solicitamos que a ANP considere o modelo de cálculo matricial apontado pela própria agência na NT 11/2016 como o melhor modelo a ser considerado.	A Nota Técnica 11/2016: "Parcela do preço referente ao transporte prevista no contrato de compra e venda de gás natural para fins de registro do contrato na ANP: Cronograma de aplicação de metodologias de cálculo para alocação dos custos de transporte" é um documento que norteou a ANP na elaboração da Consulta Pública nº 14/2016 – Parcela do Preço referente ao Transporte nos Contratos de compra e venda do gás natural.  Na referida Nota Técnica 11/2016, a ANP afirma que:  "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 locacionais adequados para uma operação e expansão eficiente do sistema de transporte de gás natural. Em que pese o posicionamento favorável acima expresso, sugere-se a aplicação desta metodologia de cálculo tarifário apenas em uma segunda etapa (ver seção VI), dado o tempo necessário para a sua conclusão. Dessa forma, em um cronograma de transição suave para uma abordagem definitiva, optou-se pela aplicação provisória da Abordagem A-5 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."  Concordamos com o ponto de vista acima colocado e, por esta razão, solicitamos que além de um forte sinal locacional que a metodologia de cálculo seja alterada para o modelo matricial.	Não acatado.	A consulta pública em tela visou contribuições acerca do Edital e Contratos. Em relação à metodologia tarifária, consta aquela indicada na NT ANP 013/2019, a qual a equipe técnica da considerou a metodologia CWD e fator locacional e a mais adequada para o momento.
Minuta do Edital da Chamada Pública	7	7.4	7.4	TARIFA	COMGÁS	Esclarecer os mecanismos de adequação de tarifa previstos no item 7.4.	Edital apresenta um exemplo do mecanismo de adequação de tarifa para equilibrar a oferta com a demanda na fase de proposta garantida, porém não deixa claro quais os mecanismos para readequação da tarifa ao limite da Receita Máxima Permitida ao final do processo de Chamada Pública e os impactos para todos os usuários do sistema de transporte.  A clareza das regras é fundamental para dar a sinalização adequada aos agentes do mercado.	Acatado.	Entendemos que os mecanismos de readequação citados estão devidamente detalhados no Edital (ascending clock).
Minuta do Edital da Chamada Pública	ITEM NOVO	---	---	PONTO DE INTERCONEXÃO	COMGÁS	O Edital deve prever o tratamento que será dado para a Interconexão com outras malhas de transporte	É necessário ter o claro entendimento de como será tratada a possível movimentação de gás entre gasodutos pertencentes a diferentes transportadoras, a fim de viabilizar maior acesso e utilização do sistema de transporte, tendo em vista a natureza integrada da indústria de rede, cuja otimização não comporta o tratamento isolado de apenas um trecho.	Comentário geral.	O assunto está sendo avaliado pela ANP na revisão da resolução de tarifa e receita bem como discutido no âmbito da Chamada Pública Coordenada entre e TBG e NTS. Para a chamada pública em tela, o ponto de interconexão está sendo tratado como ponto de entrada e de saída. Adicionalmente, também estamos coletando informações no âmbito da Consulta Pública em curso acerca do Modelo Conceitual do Mercado de Gás na Esfera de Competência da União.
Minuta do Edital da Chamada Pública	5	5.7	5.7.4	SAZONALIDADE	COMGÁS	Solicitamos a ANP esclarecer como serão realizadas as ofertas de capacidade disponível por conta da ociosidade proveniente do caráter sazonal.	Solicitamos mais informações sobre como ocorrerá essa oferta, as condições, como será feita a aferição e como será feita a reversão para o contratante do gás firme.	Comentário geral	Já esta previsto na regulação brasileira o serviço de transporte interruptível, que utiliza as capacidades contratadas ociosas, sejam elas sazonais ou não. A TBG esta trabalhando nas minutas contratuais do produto interruptível, previsto para ser lançado ao mercado ainda no ano de 2020.
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	---	---	TARIFA	COMGÁS	Em referência a Nota Técnica nº 13/2019, publicada pela ANP, item III, parágrafos 59 em diante, em que a ANP comenta as contribuições da Petrobras sobre a ocorrência de depreciação acelerada dos ativos a partir de 2002, o que resultaria numa BRA substancialmente inferior a apresentada neste edital, sugerimos que a ANP revise os cálculos das tarifas apresentadas considerando um novo valor da BRA à luz destas informações.	A correta aferição da BRA no âmbito deste edital tem o condão de estabelecer uma tarifa de transporte justa e condizente com a infraestrutura que está sendo ofertada.  Considerando que a TBG não tinha apresentado os documentos mencionados, a ANP informou na época que manteria provisoriamente o cálculo apresentado pela TBG e que, oportunamente, faria as correções devidas. Passado mais de um ano, as tarifas apresentadas no âmbito desta CP não foram revisadas.  Reforçamos que tal revisão é de fundamental importância para o estabelecimento da tarifa de transporte adequada.	Acatado parcialmente.	A determinação da Base Regulatória de Ativos está em análise pela ANP, a qual terá um apontamento em breve.
Minuta do Edital da Chamada Pública	2	2.4	2.4.7 e 2.4.9	CONTA REGULATÓRIA	COMGÁS	Sugerimos que na eventual possibilidade de aplicar saldos positivos da Conta Regulatória como investimento, esses investimentos sejam incorporados no ativo da TBG a valor zero, a fim de evitar a dupla cobrança.	A incorporação ao ativo a valor zero dos investimentos subsidiados pelos saldos da conta regulatória evita que os usuários paguem duas vezes pelo mesmo ativo, uma através da Conta Regulatória e outra através da remuneração do ativo. Uma aplicação diferente desta proposta não é coerente com os subsídios cruzados temporais que se está tentando evitar no 2.4.9.	Acatado.	O princípio a ser utilizado é esse apontado.
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6.2.	6.2.18	TARIFA	COMGÁS	Sugerimos que seja revista a forma de cálculo da tarifa mínima, alterando a base de cálculo do máximo da capacidade disponível para a capacidade efetivamente contratada pelos carregadores.	Ao estabelecer que a tarifa mínima considerada é calculada com base na ocupação total da infraestrutura, os carregadores estão obrigados a pagar por eventual ociosidade do sistema, enquanto que o desejável seria que o transportador fosse incentivado a buscar sua a máxima utilização.	Acatado parcialmente.	Conforme estabelecido no artigo 4º da RANP 15, o transportador tem direito a recuperar 100% da RMP pelo serviço de transporte firme, a qual é baseada nos custos incorridos pelo transportador. Assim, foram apresentadas as tarifas de transporte mínima e de referência de forma a permitir aos Participantes interessados visualizar um intervalo de tarifas prováveis (item 6.2.19), não sendo a mesma caracterizada pela ociosidade.

Minuta do Edital da Chamada Pública	7	7.1	7.15 e 7.1.16	TARIFA	COMGÁS	Sugerimos que seja permitida uma variação de capacidade maior que os 5% previstos entre a manifestação de interesse e a proposta garantida.	Ao limitar a alteração para no máximo 5% e definir que as adequações de tarifa após a manifestação de interesse obedecerão às mesmas regras, cria-se a possibilidade de se dobrar uma tarifa em um ponto de saída. Por exemplo, se um carregador manifestar interesse em metade da capacidade de um ponto de saída e, não tendo como ocupar essa capacidade inteira e não podendo reduzi-la, abandone o certame antes da proposta garantida. Os outros ofertantes para o mesmo ponto de saída poderão se ver obrigados a arcar com uma tarifa muito superior àquela que haviam se programado para pagar.	Acatado parcialmente.	Pela regra constante no edital, a limitação da redução em 5% do BID da Capacidade identificada na etapa de Manifestação de Interesses e a Proposta Garantida visa justamente limitar o seu impacto na tarifa nos participantes do certame, para aquele dado ponto.
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6.2	6.2.13	ENCARGO	COMGÁS	Solicitamos que seja revisto o cálculo para o Encargo de Capacidade – Empacotamento.	O gás de line-pack é o volume de gás que deve ficar no sistema para sua operação e deve ser considerado da mesma forma que um Ativo (não passível de depreciação). Diferentemente de um encargo nas tarifas, deve formar parte da RMP mas não ser um encargo por m3, uma vez que não é um fluxo. Como o gás de empacotamento somente precisa ser adquirido uma única vez para ocupação da infraestrutura, não faz sentido que ele tenha um encargo por metro cúbico.	Não acatado.	Conforme coluna K e o item 6.2.13 do Edital, o Encargo de Capacidade - Empacotamento corresponde ao custo com aquisição do gás para empacotamento da Rede de Transporte que antes da aquisição pela TBG, pertencia a Petrobras, sendo considerado um ativo que deve ser remunerado tais como as demais instalações de transporte, pois é parte fundamental para a operação do gasoduto.
Minuta do Edital da Chamada Pública	5	5.5	5.5.1	GARANTIA	ABEGÁS	5.5.1. Previamente à assinatura do contrato, de acordo com a data prevista no Cronograma, os Carregadores Vencedores deverão apresentar a(s) Garantia(s) Financeira(s) do(s) Contrato(s) de Prestação de Serviços de Transporte Firme ("Garantia(s) do(s) Contrato(s)"), correspondente a 60 dias do serviço de transporte <del>que tem por finalidade assegurar à TBG o recebimento dos pagamentos estipulados no Contrato de Prestação de Serviços de Transporte Firme.</del> <del>5.5.1.1. No caso de contratos iniciados a partir de 2022, o Carregador deverá apresentar as garantias contratuais, com no mínimo 240 (duzentos e quarenta) dias de antecedência em relação a data de início do contrato</del>	A ABEGÁS entende que a garantia financeira é uma forma de inibir a participação na Chamada Pública por mera especulação.  O objetivo da garantia financeira é equilibrar os riscos estabelecidos no contrato, trazendo maior segurança para a relação jurídica, de forma que deve estar balizada para garantir essa premissa e não onerar excessivamente a parte responsável pelo oferecimento da garantia. Com isso, no nosso entendimento, o valor deve ser proporcional ao risco da parte beneficiária, razão pela qual o Edital deve adequar o Valor da Garantia do Contrato à real exposição financeira que o transportador se coloca ao prestar o serviço de transporte, ou seja, no caso das Distribuidoras que apresentam Contrato Social compatível com o tamanho da operação e possui ativos que garantam esta operação, não se faz necessário.	Acatado parcialmente.	A apresentação de garantias da proposta é uma etapa fundamental no processo de contratação, visando dar mais segurança e eficácia ao processo e ao seu resultado final. Adicionalmente, relembramos que as atuais condições das garantias refletem reduções de custos se comparados com a primeira proposta na ocasião da Chamada Pública 01-2019, resultado do diálogo da TBG com o mercado. Quanto ao valor apresentado no item 5.5.1.1 de (240 dias) trata-se de um erro material que a TBG já havia verificado e corrigido ao longo da consulta pública.
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6.2	6.2 e Anexo IX	TARIFA	ABEGÁS	Solicitamos esclarecimentos sobre o cálculo das tarifas do serviço de transporte no que se refere à depreciação dos ativos, visto que na Nota Técnica ANP nº 13/2019 esta agência registra que não houve tempo hábil para a adequada avaliação da depreciação do Gasbol.	Considerando-se que o PNE 2050, indica um cenário futuro em que, devido à depreciação dos ativos, haverá espaço para uma redução significativa das tarifas de transporte, é fundamental que o regulador obtenha as informações necessárias relativas à amortização dos ativos para o cálculo adequado das tarifas.	Acatado parcialmente.	A determinação da Base Regulatória de Ativos está em análise pela ANP, a qual estamos ter um apontamento em breve. A partir da decisão da ANP, o conteúdo da NT 13/2019 será revisado no que couber.
Minuta do Edital da Chamada Pública	2	2.4	2.4.7	CONTA REGULATÓRIA	COMPASS	Remover a possibilidade de utilização do saldo da Conta Regulatória para investimentos em infraestrutura de transporte.	Se tal saldo da Conta Corrente pode ser utilizado para este fim, quaisquer investimentos da TBG deveriam ser incorporados à sua base de ativos a valor zero, caso contrário, serão cobrados em duplicidade.	Não acatado.	Caso um novo investimento seja realizado pela TBG e exista um saldo positivo na sua conta regulatória, o valor a ser apurado na Base Regulatória referente ao montante de investimento realizado poderá ser reduzido, caso a ANP entenda que, naquele momento, seja mais vantajoso para a sociedade a sua utilização para amortizar o investimento realizado.
Minuta do Edital da Chamada Pública	2	2.5	2.5.3 i)	DIREITO DOS CONTRATOS LEGADOS	COMPASS	Entendemos que deveria ser permitido aos Carregadores Vencedores da Chamada Pública realizar a programação de gás em outra Zona de Saída, nos mesmos termos do que é concedido aos Contratos Legados.	Esse item prevê que os contratos legados terão direito de solicitar programação em outra Zona de Saída a montante, desde que respeitada a prioridade de atendimento dos Carregadores Vencedores. O Edital poderia dispor regramento similar para os outros carregadores, otimizando a capacidade de transporte.	não acatado.	Os novos contratos de E/S não devem ter nenhuma vinculação aos dispositivos dos contratos legados. Flexibilidades na contratação significam restrição e limitação de capacidade a ser ofertada numa Chamada Pública. Salvo a restrição física das instalações, não há restrição na Programação e Nomenclatura de capacidade de transporte contratada (configuração do grupo de balanceamento).
Minuta do Edital da Chamada Pública	2	2.5	2.5.4	REGRAS DE ALOCAÇÃO	COMPASS	Não há, nem no Edital nem nos seus anexos as regras e os detalhes de alocação das Quantidades de Gás efetivamente retiradas nos Pontos de Entrada e Zona de Saída entre Carregadores e Contratos Legados.	O Edital prevê que as regras de alocação das Quantidades de Gás efetivamente realizadas nos Pontos de Entrada e Pontos de Saída compartilhados serão as mesmas para os Contratos Legados e os Contratos de Serviço Firmados no âmbito da Chamada Pública. No entanto, não fica estabelecido, por exemplo, ordem de prioridades de alocação do gás entre os contratos legados e novos contratos, nem mesmo mecanismos de interrupção para estas regras de alocação, afetando a entrega aos consumidores.	não acatado.	Entendemos que as Regras de Alocação estão endereçadas nos contratos. O edital é apenas uma referência.
Minuta do Edital da Chamada Pública	5	5.5	5.5	GARANTIA	COMPASS	Mesmo entendido os motivos pelo qual a garantia financeira é solicitada no âmbito da Chamada Pública, requeremos que essa exigência seja reconsiderada pela ANP.	O oferecimento da garantia é excessivamente custoso e deveria estar mais alinhado ao risco da parte beneficiária, e não onerar apenas aquele que está prestando a garantia. Ou seja, visando manter um equilíbrio entre os riscos estabelecidos no contrato, o Edital deveria adequar o Valor da Garantia à exposição financeira que o transportador está sujeito ao prestar o serviço de transporte, por cerca de 30 a 60 dias.  A TBG já disponibilizou em sua plataforma produtos de curto prazo os quais, em si, já possuem Tarifas de Transporte bastante superiores às do serviço firme de longo prazo. Caso um Carregador Vencedor reserve tal capacidade, tal valor pode ser rapidamente redirecionado ao mercado com baixos prejuízos aos demais agentes. Desta maneira, o valor equivalente ao produto de 100 (cem) multiplicado pela Quantidade Diária Contratada, multiplicado pela Tarifa de Transporte Firme ("Valor da Garantia do Contrato") é demasiadamente elevado e não reflete os riscos da transportadora.	não acatado.	A apresentação de garantias da proposta é uma etapa fundamental no processo de contratação, visando dar mais segurança e eficácia ao processo e ao seu resultado final. Adicionalmente, relembramos que as atuais condições das garantias refletem reduções de custos se comparados com a primeira proposta na ocasião da Chamada Pública 01-2019, resultado do diálogo da TBG com o mercado.
Minuta do Edital da Chamada Pública	5	5.7	5.7	SAZONALIDADE	COMPASS	Esclarecer mecanismos de retorno da receita com a venda de capacidade sazonal ou interruptível para os agentes.	O mecanismo proposto neste Edital coloca toda a responsabilidade da ociosidade do sistema do transporte nas mãos dos novos carregadores.  O mecanismo de tentar "devolver" caso haja serviço interruptível pode ser de complexa identificação (qual usuário possui maior direito de compensação?) e, além disso, desestimula o Transportador na criação de produtos sazonais, interruptíveis ou de prazo mais curto para a melhor utilização de seus ativos.  Desta maneira, a ociosidade não contratada nas Chamadas Públicas de Capacidade do sistema de transporte deveria ser ônus do Transportador.	Comentário Geral	Conforme estabelecido no artigo 4º do RANP 15/2014, o Serviço de Transporte prestado pelo Transportador será remunerado por meio de Tarifas de Transporte, as quais devem atender aos seguintes princípios: (...) II - permitir que o Transportador obtenha receita suficiente para arcar com os seus custos e despesas vinculados à prestação do Serviço de Transporte, obrigações tributárias, assim como para a obtenção da remuneração justa e adequada do investimento em bens e instalações vinculados à prestação do Serviço de Transporte e a respectiva depreciação e amortização da Base Regulatória de Ativos, o que corresponde à sua Receita Máxima Permitida;  Além disso as condições de prestação de serviço de transporte interruptível e extraordinário encontram-se detalhadas nos artigos 9º e 10 da mesma RANP.  Nessa senda, os produtos de curto prazo conferem flexibilidade de contratação ao adequação ao perfil de demanda de cada carregador.  Em linhas gerais, o controle da receita obtida pelo transportador será realizado por fiscalização pela ANP da receita recuperada pelo transportador e dos custos por ele incorridos, respeitando-se assim a receita máxima permitida identificada na projeção de custos.  A diferença será destinada à conta regulatória, permitindo assim um equilíbrio para uma remuneração justa ao transportador e obter a modicidade tarifária para a sociedade.  O retorno da conta regulatória poderá ocorrer de várias maneiras, sendo



Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6	6	TARIFA	COMPASS	Com base na Nota Técnica nº 13/2019, publicada pela ANP, item III, parágrafos 59 em diante, em que a ANP comenta as contribuições da Petrobras sobre a ocorrência de depreciação acelerada dos ativos a partir de 2002, o que resultaria numa BRA substancialmente inferior a apresentada neste edital, solicitamos que: (i) a ANP revise os métodos de cálculo da BRA; e (ii) que a TBG torne público os cálculos de depreciação dos ativos.	É de suma importância que a BRA prevista no Edital seja determinada de forma que estabeleça uma tarifa de transporte condizente com a infraestrutura que está sendo ofertada. Como o TBG não apresentou os documentos referentes a esta solicitação, a ANP determinou a manutenção do cálculo apresentado pela TBG até que fosse possível fazer as correções devidas. Essa alteração, de suma importância para o estabelecimento da tarifa adequada, não foi feita até o presente momento, transcorrido mais de um ano da solicitação.	Acatado Parcialmente.	A determinação da Base Regulatória de Ativos está em análise pela ANP, a qual estimamos ter um apontamento em breve. A partir da decisão da ANP, o conteúdo da NT 13/2019 será revisado no que couber.
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6.1	6.1.4	CMPC	COMPASS	Sugerimos a redução da CMPC ou dos Encargos e Penalidades impostas nos Contratos de Capacidade a fim de equilibrar riscos dos agentes e garantir modicidade da tarifa de transporte	Cabe uma análise mais aprofundada da CMPC da TBG ora estabelecida em 7,25% em termos anuais visto que o nível de risco deste negócio é baixo considerando o fato do mecanismo de ajuste da Tarifa de Referência repassar integralmente a ociosidade do sistema para os novos usuários, as exigências de encargos de capacidade em bases diárias, excesso de tarifa para encargos adicionais autorizados ou não, penalidades de variação de vazão. Além de limitar os danos da Transportadora para casos de falha no serviço de transporte, gás fora de especificação, entre outros.	não acatado.	Em linhas gerais, o transportador é remunerado por custos, conforme previsto na Resolução ANP 15/2014, artigo 4º, II - permitir que o Transportador obtenha receita suficiente para arcar com os seus custos e despesas vinculados à prestação do Serviço de Transporte, obrigações tributárias, assim como para a obtenção da remuneração justa e adequada do investimento em bens e instalações vinculados à prestação do Serviço de Transporte e a respectiva depreciação e amortização da Base Regulatória de Ativos, o que corresponde à sua Receita Máxima Permitida; Desta forma, qualquer sobrecarga auferida pelo transportador, tem como destino a conta regulatória.
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6.1	6.1.5 Tabela C, Anexo IX	BASE DE ATIVOS e TARIFA	COMPASS	Apresentar memória de cálculo da RMP segregada entre os contratos legados e os recursos estimados desta Chamada Pública. Revisar a RMP base para esta chamada pública diminuindo-a para R\$3,4 bilhões, refletindo imediatamente nas tarifas propostas no Anexo IX	Conforme disposto na referida Tabela, estima-se que, no final de 2025, o valor residual da Base Regulatória de Ativos esteja pela metade do valor inicial, o que se conclui que os ativos são depreciados em 10 anos.  Considerando, além disso, que os novos investimentos médios no período totalizam R\$71 milhões e são depreciados em 30 anos (conforme informações da mesma tabela), o CMPC de 7,25% ao ano e o custo médio anual totaliza R\$277 milhões.  Estima-se, que a RMP que a TBG deveria receber seria de aproximadamente R\$6,4 bilhões, já incluídos aí todos os custos e remunerações. Tais cálculos, entretanto não foram disponibilizados por esta agência aos interessados.  Deste valor, conforme apuramos a partir dos valores propostos neste Edital, que aproximadamente R\$4,75 bilhões	Comentário geral	Indicamos que o solicitado encontra-se disposto nas NTs 07/2018 e 13/2019. Cabe destacar que o valor da BRA está em suspeição e em análise por esta Agência. Em relação à taxa de amortização de investimentos, compete à ANP verificar o seu impacto tarifário sempre de forma a proporcionar modicidade tarifária. Os GTAS legados são remunerados pelas tarifas pactuadas nos próprios contratos e assim permanecem até hoje. A RMP abarca apenas os novos contratos de E/S.
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6.2	6.2.13	ENCARGO	COMPASS	Eliminar o Encargo de Empacotamento incluindo-o na RMP	O Gás de line-pack deveria ser considerado como um ativo (não depreciável), considerando o custo de oportunidade para a criação de tal estoque de gás. Portanto não deve ser um elemento tarifário exclusivo em R\$/mmBtu.  Além disso, solicita-se o esclarecimento do cálculo desta tarifa.	não acatado.	Conforme coluna L e o item 6.2.13 do Edital, o Encargo de Capacidade - Empacotamento corresponde ao custo com aquisição do gás para empacotamento da Rede de Transporte que antes da aquisição pela TBG, pertencia a Petrobras, sendo considerado um ativo que deve ser remunerado tais como as demais instalações de transporte, pois é parte fundamental para a operação do gasoduto.
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6.2	6.2.18	TARIFA	COMPASS	Substituir o texto: "As Tarifas de Transporte mínimas, com base no máximo da Capacidade Disponível dos Pontos de Entrada e das Zonas de Saída apresentadas no Anexo IX equivalerão às Tarifas de Referência se, e somente se, a demanda se igualar à Capacidade Disponível."  Por: "As Tarifas de Transporte mínimas, com base no máximo da Capacidade Disponível dos Pontos de Entrada e das Zonas de Saída apresentadas no Anexo IX equivalerão às Tarifas de Referência tanto para a Submissão da Manifestação de Interesse quanto para a primeira Rodada de Proposta Garantida."	A metodologia proposta coloca toda a ociosidade do sistema de transporte sob responsabilidade dos novos carregadores para, ainda que não tenham o interesse ou a possibilidade de tomar tais capacidades ociosas, sejam obrigados a pagá-las para manter a RMP da Transportadora.  Compreende-se RMP como Receita Máxima Permitida do Transportador. Não está previsto que o Transportador tenha direito a receita mínima ou receita fixa independentemente da utilização do seu sistema.  Desta maneira, o risco da ociosidade deve ficar por conta do Transportador que deve, em caso de ociosidade na sua rede, por sua iniciativa, buscar medidas para atrair mais carregadores à sua malha com condições mais flexíveis, produtos de prazo mais curto a preços módicos.	não acatado.	Conforme estabelecido no artigo 4º da RANP 15/2014, o transportador tem direito a recuperar 100% da RMP pelo serviço de transporte firme, a qual é baseado nos custos incorridos pelo transportador. Sendo assim, foram apresentadas as tarifas de transporte mínima e de referência de forma a permitir aos Participantes Interessados visualizar um intervalo de tarifas prováveis (Item 6.2.19), não sendo a mesma caracterizada pela ociosidade.
Minuta do Edital da Chamada Pública	---	---	---	PONTO DE INTERCONEXÃO	COMPASS	Inclusão. Entendemos que o Edital poderia prever como garantir a interconexão de gasodutos entre malhas de transporte.	Considerando a natureza da indústria do gás natural, que é formada por redes de transporte e distribuição, e ainda que a interconexão entre sistemas e malhas pode trazer sinergia e otimização ao sistema, que não se viabiliza pelo tratamento isolado de apenas um trecho, seria importante que o Edital torna-se claro o tratamento que será dado para a movimentação de gás entre gasodutos pertencentes a diferentes transportadoras.	Comentário geral.	O assunto está sendo avaliado pela ANP na revisão da resolução de tarifa e receita bem como discutido no âmbito da futura Chamada Pública Coordenada entre e TBG e NTS. Para a chamada pública em curso, o ponto de interconexão está sendo tratado como ponto de entrada e de saída. Adicionalmente, também estamos coletando informações no âmbito desta Consulta Pública acerca do Modelo Conceitual do Mercado de Gás na Esfera de Competência da União.
Minuta do Edital da Chamada Pública	---	---	---	comercialização de sobras de molécula entre Carregadores	COMPASS	Inclusão. O Edital poderia prever a livre comercialização de sobras de molécula entre zonas de saída contratadas pelos Carregadores Vencedores e Contratos Legados, sem ingerência da TBG, desde que não haja desabastecimento ou dano ao serviço de Transporte	A inclusão no Edital de possibilidades que permitam a nomeinação de capacidade com mais flexibilidade corrobora para um aproveitamento melhor do sistema de transporte. Quanto maior as possibilidades geradas, maior será o fomento ao setor de gás natural.	Acatado Parcialmente.	Não há nenhuma vinculação da comercialização à prestação de serviço de transporte. É possível e desejável que o mercado secundário de gás natural se desenvolva e haja a comercialização citada. A flexibilidade de contratação no modelo de entradas e saídas permite essa liberdade. Basta que ocorra a renomeinação pelas partes envolvidas, mantendo-se assim o transportador informado e o sistema de balançamento equilibrado. O processo de programação da capacidade de transporte tem como função permitir ao transportador oferecer capacidade ociosa do sistema de transporte, maximizando assim sua eficiência, dada a demanda apresentada.

Minuta do Edital da Chamada Pública	2 e 5	2.3 e 5.3	2.3.4 e 5.3.1	CRONOGRAMA e CURTO PRAZO	GÁS BRIDGE	<p>Pede-se ser considerada uma maior flexibilidade no Cronograma das Chamadas Públicas para Contratação de Capacidade de Transporte, por meio da oferta a mercado de contratos de prestação de serviços de transporte firme de Longo Prazo, minimamente, duas vezes ao ano, sendo a primeira, alocada para o primeiro semestre e a outra, para o segundo semestre, oferecendo ao mercado maior flexibilidade, sem a necessidade de que sejam contratados, como única solução possível, os produtos de curto prazo. Em tempo, pede-se ainda ser considerada a inclusão de produtos de longo prazo, além de 2025, possibilitando a contratação de capacidade de transporte em um horizonte superior a 5 anos. Para alguns potenciais clientes do mercado livre, quer sejam, indústrias químicas e termelétricas, a contratação de suprimento de gás e consequente capacidade de transporte, para novos projetos, ocorre, usualmente, em períodos da ordem de 10 a 15 anos. Dado ao fato de que, a cada cinco anos, o Carregador poderá contratar novas capacidades, estando sujeito à todas as condições previstas neste Edital, em especial ao processo de pró rata, representa um risco à tomada de decisão por novos investimentos. Sem prejuízo aos pleitos acima, pede-se a inclusão de produtos de curto prazo semanais e semestrais. Por fim, a solução mais indicada parece ser permitir que os contratos de curto prazo, em havendo disponibilidade de capacidade e sem prejuízo técnico ao Transportador, sejam celebrados com condições comerciais equivalentes à dos contratos celebrados através de chamada pública. Há quem entenda inadequado esse tratamento de forma permanente. Receia-se o esvaziamento da contratação de capacidade através de chamadas públicas, processo que reconhecidamente oferece maior segurança de tratamento isonômico pelo transportador em favor de todos os carregadores interessados na contratação de capacidade. Contudo, até que a abertura do mercado se torne uma realidade, essa solução pode ser essencial para viabilizar o ingresso de novos agentes na comercialização de gás natural no Brasil. O modelo atual que onera o serviço de transporte de curto prazo, contratado sem chamada pública, pode ser restabelecido após um período de transição, depois da efetiva consolidação da abertura do mercado.</p>	<p>A abertura do mercado livre para a comercialização de gás está em processo de desenvolvimento e até que se torne uma realidade, há que ser considerada alguma flexibilidade, especialmente do ponto de vista dos compromissos a serem assumidos pelos diferentes agentes, impactados pelas regras de contratação de capacidade de transporte. É compreensível que, para que o Transportador possa oferecer um serviço de transporte sob a modalidade firme, há que ser feita, de forma antecipada, uma reserva de capacidade pelos agentes Carregadores, e, que tal reserva seja garantida durante a vigência do contrato, como um compromisso entre as partes. Entretanto, em função de o mercado livre estar em processo de desenvolvimento, os períodos de fornecimento solicitados pelos potenciais consumidores do mercado livre não, necessariamente, se harmonizam com o cronograma e com os prazos dos contratos de transporte, detalhados no item 5.3 do Edital. A combinação desta indefinição quanto aos períodos nos quais os potenciais clientes do mercado livre têm interesse em contratar o fornecimento de gás natural com a necessidade de que sejam assumidos compromissos de reserva de capacidade por doze meses, minimamente, pode inviabilizar a participação de diversos agentes carregadores nas chamadas públicas promovidas pela TBG, especialmente pela rigidez do cronograma proposto. Como solução, são previstos os "produtos de curto prazo", como mecanismos de acesso à Rede de Transporte, entretanto, o modelo atual onera o serviço de transporte, contratado sem chamada pública. Considerando a necessidade de flexibilidade, ao menos neste momento de desenvolvimento do mercado livre, os produtos de curto prazo, que podem ser celebrados a qualquer momento independentemente de processo de chamada pública, diminuem a competitividade, uma vez que possuem tarifa bem mais elevada do que a dos contratos obtidos através da chamada pública (ainda que ambos possam ter o mesmo prazo). No cenário atual, a única alternativa realista para um novo comercializador adquirir capacidade de transporte no Gasbol seria através dos chamados contratos de transporte de curto prazo oferecidos pela TBG, detalhados no capítulo 9 do Edital. Na prática, os novos comercializadores serão forçados a contratar capacidade de transporte junto à TBG, com base em tarifa substancialmente mais elevada do que as pagas pela Petrobras. Como agente incumbente que ainda detém o monopólio de fato da comercialização de gás natural no Brasil, a Petrobras acaba sendo o único comercializador com condições de contratar capacidade de transporte através de chamada pública e pagar uma tarifa de transporte mais baixa. Fica clara a vantagem competitiva do agente incumbente nesse cenário. Muito provavelmente, continuará existindo o monopólio de fato da comercialização de gás natural porque não se conseguirá desenvolver um mercado verdadeiramente competitivo, como pretendido pelo Conselho Nacional</p>	Comentário geral	A ANP e os Transportadores vem desenvolvendo e ofertando produtos alinhados com as necessidades do desenvolvimento do mercado. A ANP é receptiva às contribuições dos agentes para uma avaliação mais aprofundada sobre o tema.
Minuta do Edital da Chamada Pública	6	6.1	6.1.1	TARIFA	GÁS BRIDGE	<p>Sugere-se revisão, por parte da ANP, da estrutura e metodologia de cálculo tarifário</p>	<p>Entende-se não ser razoável a inclusão, como componentes do cálculo da RMP, a Base Regulatória de Ativos – BRA, uma vez que, entende-se que os bens e instalações vinculados à prestação do Serviço de Transporte já estão depreciados, dado ao fato de conhecimento de mercado, que a infraestrutura em questão iniciou suas operações em 1999. A despeito da inclusão ou não do BRA no cálculo da RMP, vale ressaltar que a metodologia utilizada para cálculos das tarifas propostas, composta 50% pelo CUSTO DE REPOSIÇÃO NOVO (CRN) e 50% pelo CUSTO HISTÓRICO CORRIGIDO PELA INFLAÇÃO (CHCI), foi uma decisão unilateral da ANP, conciliando duas metodologias distintas, que usualmente o mercado aplica de forma individual, ou uma ou a outra, sendo a metodologia mais usual a CHCI.</p>	Acatado parcialmente.	A determinação da Base Regulatória de Ativos está em análise pela ANP, a qual estimamos ter um apontamento em breve. A partir da decisão da ANP, o conteúdo da NT 13/2019 será revisado no que couber.
Minuta do Edital da Chamada Pública	5	5.4	5.4.3.1 e 5.4.8	GARANTIA	GÁS BRIDGE	<p>Pede-se um maior detalhamento da cláusula 5.4 do Edital, no que tange a garantia financeira da proposta garantida, especialmente para os contratos com vigência a partir de janeiro de 2022. A redação original permite o entendimento de que os contratos dos produtos 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9 e 10 serão assinados em dezembro de 2020. Considerando ser válida essa interpretação, resta dúvida sobre como a garantia da Proposta Garantida será substituída pela Garantia do Contrato, uma vez que, o CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE FIRME DE GÁS NATURAL, quer seja o de SAÍDA ou de ENTRADA, estabelece que "15.3 Se este CONTRATO tiver DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE fixada em data posterior àquela indicada no item 15.2 desta Cláusula, a GARANTIA DO CONTRATO deverá estar disponível para o TRANSPORTADOR com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da DATA DE INÍCIO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE, em valor equivalente ao VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO, devendo permanecer válida durante toda a sua vigência." Em tempo, pede-se maior detalhamento sobre a manutenção da garantia da proposta garantida, em não sendo os contratos, com início de 2022 em diante, assinados em 2020. Considerando que as datas de assinatura destes contratos seja a posteriori, como é possível entender pela cláusula 15.3 do contrato, a garantia da proposta garantida deverá se manter válida desde dezembro de 2020 até a data em questão?</p>	<p>Conforme exposto ao lado.</p>	não acatado.	As garantias financeiras foram objeto de aprimoramento em relação a CP01/2019 resultando em menor custo da contratação conforme aprovação da ANP. Entendemos que o Edital (Item 5.4.3) deixa claro que a garantia da proposta garantida é válida até a data da assinatura do contrato de transporte. O detalhamento do mecanismo de garantia está disposto nos próprios contratos.
Minuta do Edital da Chamada Pública	5	5.5	5.5.1.1	GARANTIA	GÁS BRIDGE	<p>Pede-se ser considerado o ajuste da cláusula 5.5.1.1 do Edital, conforme cláusula 15.3 dos contratos de prestação de serviço de saída e entrada. Para os contratos iniciados a partir de 2022, as garantias contratuais devem ser apresentadas e estarem disponíveis com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da data de início do serviço, e, não 240 (duzentos e quarenta) dias de antecedência em relação a data de início do contrato. Proposta de Redação: 5.5.1.1. No caso de contratos iniciados a partir de 2022, o Carregador deverá apresentar as garantias contratuais, com no mínimo 30 (trinta) dias de antecedência em relação a data de início do contrato</p>	<p>Existe uma inconsistência entre o Edital e os termos previstos em ambos os contratos, de Entrada e Saída. O pleito por apresentação de uma garantia contratual com antecedência de 240 dias em relação ao início do contrato, especialmente considerando a monta potencial em questão (equivalente ao produto de 100 (cem) vezes a QUANTIDADE DIÁRIA CONTRATADA vezes o somatório das tarifas: (i) a TARIFA DE CAPACIDADE DE ENTRADA, (ii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE, (iii) a TARIFA DE CAPACIDADE DE SAÍDA e (iv) TARIFA DE CAPACIDADE – EMPACOTAMENTO ("VALOR DA GARANTIA DO CONTRATO), pode representar um empecilho para que agentes Carregadores possam contratar produtos de 2022 em diante, detalhados no item 5.3 do contrato. A manutenção de uma garantia, desta ordem de valor, por um período como oito meses, sem, contudo, que o serviço tenha se iniciado, representa despesas financeiras que oneram o custo total de molécula e transporte ao potencial cliente do mercado livre.</p>	Acatado	Ajuste já considerado e efetuado ao Edital.
Minuta do Edital da Chamada Pública	7	7.1	7.1.16	ALOCAÇÃO	GÁS BRIDGE	<p>7. PROCESSO DE ALOCAÇÃO DE CAPACIDADE 7.1. Submissão da Manifestação de Interesse 7.1.16. Não será permitida redução de quantidade superior a 5% (cinco por cento) entre a Rodada de Manifestação de Interesse e a Primeira Rodada de Proposta Garantida, salvo para carregadores que tenham manifestado interesse em contratação de capacidade de entrada e saída, simultaneamente, e, cuja demanda sinalizada por todos os Participantes àquela zona em questão, for superior à oferta de Capacidade máxima disponível.</p>	<p>Pede-se ser considerada condição específica ou excepcionalidade para Carregadores que contratem simultaneamente Capacidade de Entrada e Capacidade de Saída. Como o próprio Edital estabelece, em seu capítulo 7, item 7.4, "Mecanismo de Adequação de Tarifa na Dinâmica de Alocação por Preferência dos Participantes nas Rodadas de Propostas Garantidas", é possível o cenário em que, para um Carregador que tenha como produtos de contratação, capacidades de entrada e saída, ocorra o advento de que a demanda agregada, de todos os participantes, àquela zona de entrada ou saída, objeto da sua proposta, seja superior à oferta de Capacidade máxima. Neste cenário, inicia-se o processo de adequação de tarifa por preferência dos participantes, em prol de serem ajustadas demandas que excedam a oferta de Capacidade Disponível nas Rodadas de Propostas Garantidas. É previsto pelo próprio mecanismo, detalhado no Edital, no item 7.4.4., neste momento, "A Capacidade Pretendida pelo Participante a cada Rodada da Chamada Pública subsequente deverá ser igual ou inferior ao volume da Rodada anterior, considerando-se o Mecanismo de Adequação de Tarifa por Preferência do Participante a cada Rodada para adequação entre a Capacidade demandada e ofertada". Neste cenário, naturalmente, o Carregador precisará rever as quantidades de alocação de capacidade. Naturalmente, esta etapa diz respeito à etapa de Propostas Garantidas, após a Rodada de Manifestação de Interesse, mas para que não haja desvios já desde o início do processo, pede-se revisão do texto.</p>	não acatado.	O regime de entrada e saída encontra previsão legal e pressupõe oferta e contratação independentes, de forma a oferecer maior acesso e flexibilidade. O objetivo desta modalidade de contratação é que os carregadores que se encontrem nas zonas de saída contratem capacidade de saída e que os carregadores de entrada contratem as respectivas capacidades dos pontos de entrada.



Minuta do Edital da Chamada Pública	5 e 7	5.4	5.4.3 e 5.4.4, 7.4.1, 7.4.4 e 7.4.10	GARANTIA	<p>5.4.4. Caso o Participante deixe de assinar o(s) Contrato(s) de Serviço de Transporte, as Garantias Financeiras de suas Propostas Garantidas serão executadas, salvo para os cenários previstos no capítulo 7, item 7.4.10 (...) 7.4.10. O Mecanismo de Adequação de Tarifa por Preferência do Participante estará limitado a 3 (três) Rodadas. Ao final das 3 (três) Rodadas, caso ainda haja excesso de demanda, haverá a divisão pro-rata da quantidade solicitada entre os Participantes. Neste caso, os participantes poderão aceitar ou declinar as Capacidades pro-rata oferecidas, sem prejuízo de qualquer direito de executar a Garantia Financeira da Proposta Garantida que exista em virtude da desistência pelo Participante do Processo de Chamada Pública ou da não-assinatura do Contrato de Prestação de Serviços de Transporte Firme no prazo estipulado no Cronograma. A desobrigação de assinatura do Contrato de Prestação de Serviços de Transporte Firme em todas as rodadas de negociação previstas pelo Mecanismo de Adequação de Tarifa por Preferência ao Participante, incluindo a rodada de divisão pro-rata, sendo condição sine qua non que o Carregador demonstre que as Capacidades contratadas na Zona de Entrada e de Saída, após as etapas em questão, não estão balanceadas e não estão competitivas à condição originalmente proposta por este Edital. Será facultado ao Carregador a opção por desistência da assinatura de ambos os contratos, de entrada e saída, sem que seja executada a garantia da Proposta Garantida. Por fim, para as situações nas quais a demanda agregada, por todos os participantes, à (s) zona (s) de saída (s) e/ou entrada (s), objeto (s) da proposta garantida em questão, seja superior à oferta de Capacidade máxima, parece razoável que seja assegurada preferência de alocação do volume e aceitação da proposta, ao Carregador que simultaneamente apresentar propostas para capacidade de entrada e saída, especialmente porque a contratação de um dos produtos, pode ser equacionada sem contudo o outro produto estar definido.</p>	<p>Pede-se ser considerada condição específica ou excepcionalidade para Carregadores que contratem simultaneamente Capacidade de Entrada e Capacidade de Saída, no que tange o item 5.4.4. Ao estabelecer que "caso o Participante deixe de assinar o(s) Contrato(s) de Serviço de Transporte, as Garantias Financeiras de suas Propostas Garantidas serão executadas", é ignorado o efeito colateral e impacto técnico-comercial de um cenário que o próprio Edital menciona. Como o próprio Edital estabelece, em seu capítulo 7, item 7.4, "Mecanismo de Adequação de Tarifa na Dinâmica de Alocação por Preferência dos Participantes nas Rodadas de Propostas Garantidas", é possível o cenário em que, para um Carregador que tenha como produtos de contratação, capacidades de entrada e saída, ocorra o advento de que a demanda agregada, de todos os participantes, àquele zona de entrada ou saída, objeto da sua proposta, seja superior à oferta de Capacidade máxima. Neste cenário, inicia-se o processo de adequação de tarifa por preferência dos participantes, em prol de serem ajustadas demandas que excedam a oferta de Capacidade Disponível nas Rodadas de Propostas Garantidas. É previsto pelo próprio mecanismo, detalhado no Edital, no item 7.4.4., neste momento, "A Capacidade Pretendida pelo Participante a cada Rodada da Chamada Pública subsequente deverá ser igual ou inferior ao volume da Rodada anterior, considerando-se o Mecanismo de Adequação de Tarifa por Preferência do Participante a cada Rodada para adequação entre a Capacidade demandada e ofertada". Neste cenário, naturalmente, o Carregador precisará rever as quantidades de alocação de capacidade, e, igualmente poderá ter condições tarifárias distintas daqueles propostas inicialmente, chegando ao extremo de, após a 3 (três) Rodadas de negociação, em havendo ainda excesso de demanda, a divisão da capacidade da zona em questão, será pró-rata da quantidade solicitada entre os Participantes. Para este cenário, é previsto que os participantes poderão aceitar ou declinar as Capacidades pro-rata oferecidas, sem prejuízo de qualquer direito de executar a Garantia Financeira da Proposta Garantida que exista em virtude da desistência pelo Participante do Processo de Chamada Pública ou da não-assinatura do Contrato de Prestação de Serviços de Transporte Firme no prazo estipulado no Cronograma. No entanto, pede-se que esta condição também seja considerada durante as rodadas de negociação, considerando que, a depender da evolução e da necessidade de redução dos volumes propostos, um Carregador pode ter um desbalanceamento do seu processo, considerando entrada em saída, ou seja, ele pode estar com uma das etapas equacionada, mas a necessidade de revisão de volumes da outra etapa, aliada a uma condição comercial distinta do seu planejamento inicial podem inviabilizar a contratação, como todo. Neste cenário, pede-se que o Carregador seja isentado de qualquer executar a Garantia</p>	não acatado.	<p>O regime de entrada e saída encontra previsão legal e pressupõe oferta e contratação independentes, de forma a oferecer maior acesso e flexibilidade. Os riscos de não se obter uma determinada capacidade, seja de entrada ou saída, são inerentes ao processo de contratação e estão sujeitos às especificações técnicas da rede e dos sinais de demanda pelo mercado. Desta forma, como preconiza o modelo, os consumidores devem contratar as capacidades de saída e os agentes comercializadores de molécula contratarão a capacidade de entrada do sistema de transporte.</p>
-------------------------------------	-------	-----	--------------------------------------	----------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------















