

ANEXO 3 - TEMA 2: MOVIMENTAÇÃO DE PETRÓLEO, DERIVADOS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS

TÍTULO: Importação e Exportação de Gás Natural

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
1	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
2	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	SIM
6	SIM	órgão de classe ou associação	ABEGÁS - Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado		SIM	2	As regulações mencionadas, na forma atual, não trazem prejuízos às atividades dos agentes regulados.	
7	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás		SIM	2	Na prática tem funcionado, mesmo sem o novo ato normativo, pois a ANP tem adotado os critérios estabelecidos pelas Portarias MME (232/2012 e 67/2010). Tanto a solicitação de autorizações para importação/exportação, bem como as suas renovações não foram comprometidas.	NÃO
8	SIM	agente econômico	Eneva S.A.		SIM	3	A prioridade regulatória acima foi estimada considerando o horizonte bienal da agenda regulatória, bem como a limitação de recursos humanos frente aos demais temas propostos em Consulta Prévia. Assim, embora a Lei Federal nº 14.134/2021 tenha conferido à ANP a competência – ora do MME – para autorizar o exercício das atividades de importação e exportação de gás natural, consideramos que os temas associados à abertura de mercado sejam mais relevantes para o momento da indústria. Isso especialmente quando o processo de autorização atual – embasado pela norma do MME e ainda não regulamentado em norma específica da ANP – não compromete os projetos em discussão no setor.	SIM
9	SIM	órgão de classe ou associação	AbriLivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres		NÃO			
10	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		NÃO			NÃO
11	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS.		NÃO			
12	SIM	órgão de classe ou associação	ABRACE Energia		SIM	2	Como há temas mais urgentes a serem priorizados, entendemos que esta discussão possa ser direcionada para o médio prazo.	SIM
15	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E ALCOOL LTDA		NÃO			NÃO
18	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás - ABPIP		SIM	3	A prioridade regulatória acima foi estimada considerando o horizonte bienal da agenda regulatória, bem como a limitação de recursos humanos frente aos demais temas propostos em Consulta Prévia. Assim, embora a Lei Federal nº 14.134/2021 tenha conferido à ANP a competência – ora do MME – para autorizar o exercício das atividades de importação e exportação de gás natural, consideramos que os temas associados à abertura de mercado sejam mais relevantes para o momento da indústria. Isso especialmente quando o processo de autorização atual – embasado pela norma do MME e ainda não regulamentado em norma específica da ANP – não compromete os projetos em discussão no setor.	SIM
25	SIM	órgão de classe ou associação	Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto – ATGÁS		SIM	2	Entendemos que, neste momento, existem ações regulatórias de maior prioridade, cujas contribuições estão sendo submetidas pela ATGÁS nesta Consulta Prévia.	NÃO

TÍTULO: AIR para Eventual Programa de Redução de Concentração de Gás Natural - Gas Release

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
1	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			1		
2	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	NÃO
6	SIM	órgão de classe ou associação	ABEGÁS - Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado		SIM	5	A priorização das iniciativas de gas release é crucial para a transformação estrutural do mercado de gás natural no Brasil. É de amplo conhecimento que o controle concentrado da Petrobras sobre a produção e comercialização de gás natural tem restringido a entrada de novos agentes, criando barreiras significativas para a ampliação da concorrência. A urgência na desconstituição dessa situação é mais evidente tendo em vista que a Petrobras invariavelmente goza de vantagens concorrenciais decorrentes de sua posição monopolista (tais como o a propriedade e o acesso preferencial às infraestruturas essenciais) que precisam ser neutralizadas a fim de permitir um nível de condições de igualdade na competição por novos fornecedores. Assim, a implementação de programas de gas release é uma ferramenta para criar uma dinâmica de mercado mais equilibrada e inclusiva e neutralizar as vantagens competitivas do agente incumbente ao longo da cadeia. Ao obrigar a empresa dominante a liberar parte de sua oferta de gás, essas medidas criam oportunidades para novos fornecedores, estimulando a diversificação da oferta e aumentando a pluralidade de opções para distribuidoras e consumidores. Essas iniciativas são ainda mais relevantes em um contexto global de transição energética, onde o gás natural desempenha um papel estratégico como fonte de energia de transição. A abertura do mercado para novos atores não só democratiza o acesso ao gás, mas também impulsiona investimentos em infraestrutura e inovação, essenciais para modernizar o setor. A desconcentração do mercado, além de promover maior competitividade, pode gerar uma série de benefícios econômicos diretos, como a redução de preços para os consumidores finais e o aumento da eficiência na alocação de recursos. Ao permitir que novos agentes possam competir em condições mais justas, o gas release contribui para o desenvolvimento de um setor mais dinâmico e resiliente, essencial para o crescimento sustentável do Brasil. Por fim, essas medidas também fomentam a transparência no setor, ao introduzir novos agentes e práticas de governança mais modernas. Isso é crucial para a criação de um ambiente de negócios que atraia investimentos de longo prazo, gerando empregos e promovendo o desenvolvimento econômico. Em um mercado mais aberto e competitivo, a pressão para a eficiência se torna maior, e os benefícios são refletidos em toda a cadeia de valor, incluindo a ampliação da infraestrutura de transporte e escoamento, que são fatores críticos para o crescimento do setor energético brasileiro.	
7	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás		SIM	3	A elaboração de AIR sobre o Gas Release tem importância média, sendo importante que a ANP dê prioridade a temas que permitam o funcionamento adequado do mercado de gás (adequação das resoluções vigentes ao Novo Marco Legal). A discussão sobre gas release deverá considerar o grau de maturidade do processo de abertura e o risco de inibir a realização de investimentos.	NÃO
8	SIM	agente econômico	Eneva S.A.	TÍTULO: O título da ação regulatória deve ser "AIR para Programa de Redução de Concentração de Gás Natural - Gas Release", suprimindo o termo "Eventual". A adoção de mecanismos de redução da concentração na oferta de gás natural está prevista no Artigo 33 da Lei Federal nº 14.134/2021 e no Artigo 22 de seu decreto regulamentador, de modo que não há condição que justifique o termo "Eventual" para caracterizar o gas release.	SIM	5	A entrada de outros produtores na atividade de comercialização, levou à redução (tímida) do market share da Petrobras, ao longo dos últimos dois anos. Mesmo com a entrada de novos terminais de GNL privados, a oferta de gás natural ainda fica muito concentrada nas mãos de um único agente. Isto posto, para promover um mercado mais competitivo é urgente implementar mecanismos de gas release que permitam a entrada de novos players no mercado. Isso envolve a liberação progressiva de gás natural por parte da Petrobras a fim de diluir sua participação e estimular a concorrência no mercado.	SIM
9	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres		NÃO			
10	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		NÃO			NÃO
11	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCMBUSTÍVEIS.		NÃO			

12	SIM	órgão de classe ou associação	ABRACE Energia	SIM	5	<p>A experiência internacional demonstra que os programas de liberação de oferta – Gas Release – são necessários para acelerar a introdução da concorrência até que as barreiras de acesso ao mercado estejam plenamente superadas. Portanto, normalmente são aplicados em conjunto com outras medidas estruturais para permitir a contestação do poder de mercado da empresa dominante. Tais medidas devem, contudo, partir de modelos adequados para a oferta/compra competitiva e eficiente – em volume, preços – de gás pelo mercado e acesso à infraestrutura.</p> <p>A partir disso, a ANP, por meio da Nota Técnica Conjunta ANP nº 2/2023, aponta a excessiva concentração da oferta no mercado brasileiro, destacando que a partir do diagnóstico apresentado, faz-se necessário que a ANP avalie as possíveis alternativas disponíveis ao cumprimento de seus objetivos elencados pela Lei do Petróleo. Especificamente, deverá seguir a determinação legal de promover medidas para ampliar a concorrência no mercado de gás natural, tal como consta no inciso XXIX, art. 8º da Lei do Petróleo, analisando as alternativas que reduzam o atual grau de concentração na oferta de gás natural no mercado nacional, tal como preceituado pelo art. 33 da Nova Lei do Gás. Em que pese o reconhecimento da Agência sobre a importância desta ação, inclusive dos efeitos nocivos que advêm da forte concentração no mercado brasileiro de gás natural, a regulação do Gas Release está prevista somente para iniciar em dezembro de 2025, momento em que, se não houver atrasos na agenda, a Agência publicará a Análise de Impacto Regulatório.</p> <p>Diante do exposto e da importância do tema, cujo debate está consolidado entre grande parte dos agentes e órgãos do setor, incluindo o Congresso Nacional, recomendamos que a ANP dê prioridade a regulação desta ação. Para contribuir com o processo, a ABRACE Energia compartilha o estudo contratado com a consultoria internacional Brattle Group: Estudo de Gas Release para o Mercado Brasileiro de Gás Natural, o qual indica, com base nas experiências internacionais, as alternativas que poderiam ser adotadas no Brasil.</p>	NÃO
15	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA	NÃO			NÃO
18	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás - ABPIP	SIM	5	<p>A entrada de novos produtores na atividade de comercialização de gás natural resultou em uma leve redução no market share da Petrobras nos últimos dois anos, principalmente com a introdução de terminais de GNL privados. No entanto, a oferta de gás natural no Brasil ainda permanece muito concentrada nas mãos de um único agente, o que limita a competitividade no mercado. Para promover um ambiente de mercado mais dinâmico e competitivo, é urgente a implementação de mecanismos de Gas Release que permitam a entrada de novos players.</p> <p>O Gas Release, que envolve a liberação progressiva de gás natural por parte da Petrobras, é essencial para diluir sua participação de mercado e estimular a concorrência. Isso não apenas abre espaço para novos agentes, como também melhora as condições de competitividade, permitindo que mais empresas participem do setor de comercialização de gás. A diversificação de players, facilitada por esse mecanismo, poderá melhorar a oferta e beneficiar diretamente consumidores e pequenos operadores.</p> <p>A criação de um programa de Gas Release, conforme previsto na Nova Lei do Gás (Lei nº 14.134/2021) e na Resolução CNPE nº 3/2022, é imprescindível para garantir maior concorrência e evitar a formação de monopólios ou oligopólios no mercado de gás natural. A prática de Gas Release já demonstrou sua eficácia em mercados internacionais, promovendo um maior dinamismo e acessibilidade ao mercado. A avaliação regulatória para a adoção desse programa no Brasil deve ser tratada com urgência para assegurar que o mercado opere de forma justa e competitiva, promovendo a eficiência e o crescimento do setor.</p>	SIM
24	SIM	órgão de classe ou associação	Confederação Nacional da Indústria (CNI)	SIM	4	<p>O elevado grau de concentração na comercialização de gás natural reflete no preço ao consumidor final e cria barreiras para o investimento. Desse modo, é primordial que a Agência empregue os mecanismos para o estímulo à eficiência e à competitividade, como Capacity Release e Gas Release, introduzidos pela Nova Lei do Gás instituídos no Art. 33 da Lei 14.134/2021. A promoção da desconcentração e a diversidade da oferta representam condições necessárias ao desenvolvimento de um mercado spot de gás no Brasil. É importante ressaltar que se trata de uma análise complexa e que deve levar em consideração diversos aspectos para o desenvolvimento competitivo do mercado (volume, duração, forma de comercialização, precificação, entre outros), sobretudo diante das especificidades do mercado brasileiro.</p>	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto – ATGÁS	SIM	2	<p>Entendemos que, neste momento, existem ações regulatórias de maior prioridade, cujas contribuições estão sendo submetidas pela ATGÁS nesta Consulta Prévia.</p>	NÃO

TÍTULO: Critérios para definição de gasodutos de transporte

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
1	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			4		
2	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	NÃO
3	SIM	instituição governamental	Companhia de Gás do Amazonas - Cigás		SIM	3	Os critérios para definição de gasoduto de transporte que venham a ser propostos pela ANP não devem invadir as atribuições de competência estadual, tendo em vista que os gasodutos de distribuição estão previstos na CF/88 (§2º, art. 25) e nas Constituições Estaduais - Atribuem aos Estados - membros a competência exclusiva para explorar, diretamente ou mediante concessão, os serviços locais de gás canalizado. Assim, a harmonização Federal - Estadual deve resguardar a prestação dos serviços públicos dos estados e garantir o exercício pleno da competência exclusiva prevista constitucionalmente.	NÃO
5	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.	N/A	SIM	4	O tema é muito importante considerando que o estabelecimento de parâmetros objetivos e técnicos para a caracterização de gasodutos de transporte poderá impactar, por analogia, a regulação aplicável a oleodutos.	NÃO
6	SIM	órgão de classe ou associação	ABEGÁS - Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado	OBJETIVOS PRETENDIDOS: discutir publicamente as definições pretendidas, com o objetivo de evitar conflitos com as competências estaduais. PROBLEMA REGULATÓRIO: Definições federais não regulamentadas podem conflitar com definições estaduais.	SIM	2	Deve-se evitar conflitos entre as regulações estaduais e a legislação federal. A Lei 14.134/2021 já determina uma lista exaustiva de critérios técnicos que devem ser considerados para a classificação. Desse modo, sob uma lógica de eficiência dos esforços da agência, a priorização do tema da classificação não é particularmente relevante para efetivação do acesso de terceiros a essas infraestruturas, justificando seu endereçamento em momento posterior. Ademais, tendo em vista que o tema da classificação só afetará dutos a serem construídos futuramente, a priorização de sua regulamentação teria pouca utilidade na alteração do panorama de acesso e ampliação da malha já existente.	
7	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás		SIM	3	De forma a atrair novos investimentos e manter a segurança jurídica dos projetos em andamento, sugerimos priorização. Importante para evitar distorções como o Subida da Serra. Além disso, de acordo com a Agenda Regulatória vigente, o trabalho já está com 50% de execução.	NÃO
8	SIM	agente econômico	Eneva S.A.		SIM	3	O tema engendra curva de aprendizagem com casos observados no setor, mas – com base no horizonte bial da agenda regulatória, bem como a limitação de recursos humanos frente aos demais temas propostos em Consulta Prévia – foi estimada a priorização acima. De todo modo, é mandatório evitar o by-pass no sistema de transporte e criação de “ilhas de gás” que possam gerar prejuízos tarifários para os demais consumidores atendidos pelo sistema integrado de gasodutos de transporte, em contraposição ao modelo de um sistema integrado.	NÃO
9	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres		NÃO			
10	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		NÃO			NÃO
11	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCUMBUSTÍVEIS.		NÃO			
12	SIM	órgão de classe ou associação	ABRACE Energia		SIM	3	A ABRACE Energia já se posicionou formalmente junto à ANP em relação à importância desta ação. No caso, apontamos que a ausência da regulamentação dos critérios técnicos previstos no art. 7º, inciso VI da Lei nº 14.134/2021 aumenta a insegurança jurídico-regulatória para novos investimentos, com potencial conflito federativo, como ocorreu, recentemente, com as discussões que envolveram o gasoduto Subida da Serra. Ademais, a definição de tais critérios busca garantir a eficiência global, por meio da otimização dos ativos (redução da ociosidade no uso da capacidade técnica da malha). Portanto, está diretamente relacionada à competitividade do gás ofertado ao mercado, não apenas por perseguir a modicidade tarifária, mas por promover a competição e a liquidez, a partir da característica estruturante das instalações de transporte. No entanto, tendo em vista que há outros temas mais urgentes e prioritários para fomentar a competição e a redução necessária dos custos relacionados às infraestruturas que compõem a cadeia de valor do gás, consideramos que esta ação possa ser regulamentada no médio prazo.	NÃO

15	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA	NÃO				NÃO
18	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás - ABPIP	SIM	3	O tema engendra curva de aprendizagem com casos observados no setor, mas – com base no horizonte bienal da agenda regulatória, bem como a limitação de recursos humanos frente aos demais temas propostos em Consulta Prévia – foi estimada a priorização acima.		NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto – ATGÁS	SIM	5	De todo modo, é mandatório evitar o by-pass no sistema de transporte e criação de “ilhas de gás” que possam gerar prejuízos tarifários para os demais consumidores atendidos pelo sistema integrado de gasodutos de transporte, em contraposição ao modelo de um sistema integrado.		NÃO
						Para garantir um sistema integrado de gás natural e o desenvolvimento de um mercado aberto e competitivo, é necessário definir os critérios para a classificação de gasodutos de transporte, também quantos aos seus parâmetros técnicos.		
						Nesse sentido, consideramos este o segundo tema de maior importância nesta Consulta Prévia, com o condão de mitigar o risco de by-pass do transporte, que é altamente prejudicial à malha integrada de gasodutos de transporte. Além disso, é essencial adotar critérios de pressão, diâmetro e distância baseados em boas práticas regulatórias internacionais, visando a conexão eficiente das fontes de suprimento, maximização da eficiência global das redes e baixo impacto sobre outras infraestruturas de gás, conforme estabelecido no Decreto 12.153/2024.		

TÍTULO: Autorização de Instalações de Movimentação

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
1	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			3		
2	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	A estabilização do tema é relevante para todo o setor de combustíveis, que utiliza as instalações de armazenagem e transporte dutoviário.	NÃO	1	N/A	NÃO
4	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras .		SIM	5	Cabe promover revisão da norma com o objetivo de torná-las mais clara e de simplificar as regras buscando transparência das diretrizes e requisitos, além de adequá-la às mudanças no contexto brasileiro e, também, relacionadas à mudança do clima. Cabe ressaltar o esforço já realizado por esta ANP para revisão de resoluções de outorgas de instalações de outros segmentos, com importante simplificação das resoluções e exigências.	NÃO
5	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.	N/A	SIM	5	A estabilização do tema é relevante para todo o setor e determinante para o dimensionamento de riscos em logística.	NÃO
6	SIM	órgão de classe ou associação	ABEGÁS - Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado		SIM	2	Necessário que a deliberação não contemple estímulos a instalação de pequenos terminais de liquefação e de regaseificação, com vistas ao atendimento em postos ou indústrias diretamente. Necessário que se observe o atendimento ao mercado pelas distribuidoras.	
7	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	Norma carece de aprimoramentos para torná-la mais clara e simplificar as regras buscando maior transparência das diretrizes e requisitos, a fim de promover maiores incentivos ao desenvolvimento da infraestrutura. Além disso, é necessário adequá-la às mudanças no contexto brasileiro e, também, relacionadas à mudança do clima.	SIM	5	A matéria consta há alguns anos na agenda regulatória, mas ainda não foi revisada. Cabe ressaltar o esforço já realizado por esta ANP para revisão de resoluções de outorgas de instalações de outros segmentos, com importante simplificação de resoluções e exigências, mas a RANP 52/2015 não foi atualizada.	NÃO
8	SIM	agente econômico	Eneva S.A.	PROBLEMA REGULATÓRIO: Sugerimos adição, ao problema regulatório, sobre a necessidade de alinhamento entre normas associadas à operação e transferência de titularidade de terminais de GNL/projetos integrados entre agências reguladoras (ANP, ANTAQ, ANEEL).	SIM	4	É relevante discutir simplificação regulatória da norma, a depender do grau de complexidade das instalações, de modo a conferir maior celeridade no processo de autorização, ampliação ou transferência das instalações.	NÃO
9	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres		NÃO			
10	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	4	A revisão da Resolução ANP nº 52/2015 visa simplificar o processo de autorização para instalações de transporte e armazenamento de produtos regulamentados, diferenciando requisitos para instalações de maior e menor complexidade. Essa medida reduzirá a burocracia e os custos para os agentes regulados, garantindo a segurança das operações e facilitando o acesso de novas empresas ao setor, promovendo um ambiente mais competitivo e eficiente.	SIM
11	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS.		SIM	3	A revisão da Resolução ANP nº 52/2015 visa simplificar o processo de autorização para instalações de transporte e armazenamento de produtos regulamentados, diferenciando requisitos para instalações de maior e menor complexidade. Essa medida reduzirá a burocracia e os custos para os agentes regulados, garantindo a segurança das operações e facilitando o acesso de novas empresas ao setor, promovendo um ambiente mais competitivo e eficiente.	NÃO
12	SIM	órgão de classe ou associação	ABRACE Energia		SIM	2	Como há temas mais urgentes a serem priorizados, entendemos que esta discussão possa ser direcionada para o médio prazo.	NÃO
13	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIGÁS - Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo		SIM	3	Os requisitos estabelecidos para a outorga das autorizações são fundamentais para promover garantias que os princípios técnicos e administrativos foram cumpridos pelos agentes econômicos solicitantes. Entretanto, em muitos casos, a amplitude das exigências documentais, especialmente aquelas que dependem de terceiros, impacta no plano de investimento e implantação do empreendimento, levando ao descumprimento dos prazos compromissados em contratos comerciais com revenda e clientes industriais, e consequentemente a rupturas no abastecimento de determinada região geográfica. Neste sentido, sem perda de qualidade e segurança no processo autorizativo por parte da ANP, recomenda-se uma revisão visando simplificar as exigências atualmente obrigatórias da RANP 52/2015 e que sejam realizadas sob as perspectivas de: •obrigatória -> manter na resolução; •não mais obrigatória -> retirar da resolução ou; •obrigatória pós-autorizativa -> com prazo máximo para apresentação pós autorização.	SIM
							A atividade de GLP se difere em muito de outras atividades e neste sentido as suas obrigações relativas ao cumprimento da RANP 52/2015 e, muitas vezes, apenas a conexão de um duto conectado a um outro duto, seja de uma fornecedora ou mesmo uma distribuidora, demanda um conjunto de documentos consideráveis, devendo ser simplificado o processo de autorização.	

14	SIM	órgão de classe ou associação	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan)	PROBLEMA REGULATÓRIO: Possibilidade de simplificação da Resolução ANP nº 52/2015. OBJETIVOS PRETENDIDOS: Simplificar exigências para construção e operação de instalações de movimentação de produtos regulados de acordo com as diretrizes da Lei 14.134/2021. ATORES AFETADOS: Empresas de transporte e armazenamento de produtos regulados. NORMA RELACIONADA: Resolução ANP nº 52/2015.	SIM	4	O desenvolvimento do tema atinge uma parte relevante da cadeia de gás e cujo resultado fomentará a abertura do mercado e ainda beneficiará a própria ANP.	NÃO
15	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		SIM	3	A revisão da Resolução ANP nº 52/2015 visa simplificar o processo de autorização para instalações de transporte e armazenamento de produtos regulamentados, diferenciando requisitos para instalações de maior e menor complexidade. Essa medida reduzirá a burocracia e os custos para os agentes regulados, garantindo a segurança das operações e facilitando o acesso de novas empresas ao setor, promovendo um ambiente mais competitivo e eficiente. PRODUÇÃO DE	SIM
16	SIM	agente econômico	PETROBRAS TRANSPORTE S.A - TRANSPETRO		SIM	5	Solicita-se a revisão prioritária da Resolução ANP 52/2015 pelos seguintes motivos: 1.A resolução está em vigor há mais de 9 anos e sua revisão está na agenda regulatória desde 2020, demonstrando a importância e urgência dessa atualização para os próximos anos. 2.Revisões periódicas nas resoluções são essenciais para manter as normas atualizadas, alinhadas com as necessidades do setor e em conformidade com a legislação vigente. É fundamental que a resolução se adapte às mudanças regulatórias, tecnológicas e de mercado, refletindo as melhores práticas do setor. 3.É necessário tornar a norma mais clara, evitando interpretações divergentes e fornecendo maior segurança jurídica para os agentes regulados. Além disso, a revisão pode simplificar os processos, agilizar a burocracia e reduzir o custo regulatório para os agentes do setor. 4.Deve-se considerar as simplificações significativas em outras resoluções que autorizam o funcionamento de instalações semelhantes às mencionadas na Resolução ANP 52/2015. Por exemplo, a supressão do processo de autorização de construção e a flexibilidade em relação à alteração de produtos autorizados, simplificações que também seriam bem-vindas nos processos de autorização das instalações de movimentação.	NÃO
17	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP	Concordamos com a abordagem apontadas no PROBLEMA REGULATÓRIO e OBJETIVOS PRETENDIDOS, onde acrescentamos a necessidade de PRIORIZAÇÃO desta revisão e que sejam considerados os itens abaixo: I – Que as Autorizações de Operações (AO) da RANP nº 52/2015 sejam emitidas independente da completude de documentações que dependam de outros órgãos, mas que venham com condição suspensiva no sentido de só entra em vigor no caso de emissão dos documentos obrigatórios da RANP nº 52/2015. Noutras palavras, a ANP, ao esgotar sua análise técnica do projeto, emite a AO, condicionando a sua vigência à emissão definitiva dos documentos obrigatórios que eventualmente ainda não estejam emitidos; II- Que a exigência de Autorização de Construção (AC) seja retirada da norma, em aderência à outras resoluções da ANP e em consonância com os procedimentos de outorga da ANTAQ, que já preveem que a ANP seja ouvida; III – Que sejam unificados os prazos definitivos da Agência, conforme Lei de Liberdade Econômica e seu respectivo Decreto; IV – Que seja prevista a Autorização Tácita dos projetos em que tenham sido apresentados todos os documentos obrigatórios da norma da ANP e que a ANP tenha ultrapassado o prazo máximo de análise previsto na legislação; e V – Que as transferências de titularidade entre instalações de naturezas diferentes sejam definidas em norma. Exemplo: instalação que opera como base e passará a operar como terminal.	SIM	4	Simplificação e desburocratização do processo e previsibilidade aos diversos agentes regulados.	SIM
18	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás - ABPIP	PROBLEMA REGULATÓRIO: Sugerimos adição, ao problema regulatório, sobre a necessidade de alinhamento entre normas associadas à operação e transferência de titularidade de terminais de GNL/projetos integrados entre agências reguladoras (ANP, ANTAQ, ANEEL).	SIM	4	É relevante discutir simplificação regulatória da norma, a depender do grau de complexidade das instalações, de modo a conferir maior celeridade no processo de autorização, ampliação ou transferência das instalações.	NÃO
19	SIM	agente econômico	Atvos		SIM	3	A norma regulatória poderá ter relevância para a Companhia, pois ela atuará na cadeia de produção e comercialização de biometano, podendo futuramente depender de outros meios de transporte de GNL. A simplificação regulatória da normativa poderá contribuir nos processos que poderão ser utilizados para transporte do GNL. Portanto, a medida proposta pode garantir a segurança jurídica da atividade.	NÃO
20	NÃO	agente econômico	Grupo Dislub Equador	Baseado na Lei nº. 13.726/2018 (Lei da desburocratização), entende-se como necessário a simplificação dos processos de Autorização para Construção e Operação de instalações de movimentação e armazenamento, sem prejuízo dos deveres de prévia comunicação ao órgão regulador. Essa medida pode criar novas dinâmicas operacionais, reduzir custos e aumentar a competitividade no setor, inclusive, propulsionar implementações de melhorias logísticas e a expansão da capacidade de armazenagem.	SIM	3		NÃO

22	SIM	órgão de classe ou associação	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABTL	<p>Em vários dispositivos da RANP 52/2015, há obrigações documentais incompatíveis com o dinamismo exigido pela atividade de movimentação e armazenagem de líquidos. Visivelmente, há um excesso de burocracia, principalmente para a construção e operação de novas instalações e a ampliação das existentes, o que gera entraves documentais para a expansão de novos projetos nessa atividade.</p> <p>Toda essa burocracia pode ser substituída por sistemas mais eficientes, como já ocorre em outras atividades reguladas pela agência.</p> <p>Por essa razão, a ANP deve desenvolver um sistema mais eficiente, evitando a gestão documental burocrática, que comprovadamente não funciona e atrapalha a própria atividade da ANP.</p>	SIM	4	Os terminais frequentemente não têm previsibilidade do fim de processos de AC e AO, gerando insegurança jurídica para expansão dos projetos de ampliação.	SIM
25	SIM	órgão de classe ou associação	Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto – ATGÁS	Objetivos: Simplificação e atualização do processo de AC/AO.	SIM	4	Priorização estabelecida em vista da necessidade de atualização e simplificação do processo de AC/AO, direcionamento aos regulamentos e normas aplicáveis, conferindo mais previsibilidade, celeridade, liquidez e dinamismo ao novo mercado de gás natural.	NÃO

TÍTULO: Acesso de terceiros interessados às infraestruturas essenciais de gás natural

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
1	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			5	Dar prioridade ao item possibilitaria o aumento de oferta de gás natural; a redução dos custos de transporte, acarretando a possibilidade de uma maior oferta de gás natural para a industrial.	
2	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	NÃO
5	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
6	SIM	órgão de classe ou associação	ABEGÁS - Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado	PROBLEMA REGULATÓRIO: Com uma tarifa adequada, pode estimular aumento da oferta, sabendo que as infraestruturas essenciais de hoje podem ser o gargalo. Embora o acesso negociado tenha sido atribuído pela Lei nº 14.134/2021 para instalações de escoamento, processamento e Terminais de GNL, entendemos que tais instalações possuem diferenças contextuais e operacionais que justificam que as ações regulatórias para a regulamentação do acesso sejam tomadas em separado. Especificamente com relação ao escoamento e processamento, o recente Decreto nº 12.153/2024 determinou a necessidade de aplicação de medidas de controle de acesso e tarifação mais restritas, o que ilustra as dificuldades enfrentadas para o acesso de terceiros nessas infraestruturas. Sendo assim, sugere-se que a ANP priorize a regulamentação do tema do acesso negociado às infraestruturas de escoamento e processamento.	SIM	5	Com uma tarifa adequada a referida regulamentação pode estimular aumento da oferta, considerando que as infraestruturas essenciais hoje podem ser o gargalo. Os carregadores também são atores afetados. Deve-se considerar a criação de grupo de trabalho permanente que será responsável pela elaboração da solução comum de intercâmbio de dados, bem como suas atualizações. A regulamentação do acesso aos escoamento/processamento demanda urgência neste momento em razão da finalização da Rota 3 e início das operações no Complexo de Energias Boaventura. Para justificar essa urgência, citamos diagnóstico da douta ANP no sentido de que embora a participação do agente incumbente na produção de gás natural tenha reduzido consideravelmente na última década, seu monopólio sobre a infraestrutura de escoamento e processamento acaba por forçar a venda na boca do poço e causar que a participação da empresa nas vendas de gás natural seja bem superior à sua participação na propriedade originária do gás nacional (atingindo, em novembro de 2022, a média anual de 83% do gás vendido na malha integrada de transporte). Considerando a dominância da Petrobras na composição do portfólio de suprimento das distribuidoras, enxergamos que a coibição da venda do gás antes da entrada do transporte é essencial para aumentar a competitividade da oferta de outros produtores às distribuidoras, o que poderia se traduzir em enormes ganhos tarifários aos mercados consumidores brasileiros. Sem uma regulação adequada, os novos agentes que buscam acessar essa infraestrutura enfrentarão barreiras impostas pelo monopólio existente, perpetuando um desequilíbrio no mercado. A manutenção dessa concentração, como já diagnosticado pela ANP, onde a Petrobras detém uma participação excessivamente alta na venda de gás, desproporcional à sua participação na produção, compromete a abertura de um mercado mais competitivo e eficiente.	
7	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás		SIM	5	Considerando a recente publicação do Decreto 12.153/24, que traz novas atribuições para a ANP/EPE relativas ao tema de acesso às infraestruturas essenciais, é fundamental que a ANP possa avaliar a abordagem técnica e jurídica apresentada no Decreto, antes de concluir a minuta da nova resolução a ser apresentada na Consulta Pública.	NÃO
8	SIM	agente econômico	Eneva S.A.	OBJETIVOS PRETENDIDOS: O Relatório de AIR preliminarmente divulgado sobre o tema em dezembro de 2023 – que se utilizou do Método de Análise Hierárquica – AHP (Thomas Saaty, 1991) para definição de diretrizes de regulamentação, precisa se aproximar, em adicional, da realidade prática de operadores (e os possíveis impactos da norma nesse cotidiano operacional).	SIM	5	O impacto potencial do tema para a dinâmica de mercado justifica, por si só, a relevância da ação regulatória. A infraestrutura é um dos principais entraves à entrada de novos agentes na comercialização de gás natural. Além disso, as condições e os custos de acesso às infraestruturas essenciais também são um tema relevante na formação de preços do gás natural para o consumidor final, necessitando de transparência nas condições de negociação de acesso. Por isso, o entendimento que o novo ato normativo contemple tarifas de acesso livremente negociadas, sem o acesso regulado. Diretrizes para resolução de conflitos também devem ser aperfeiçoadas para que eventual discordância entre agentes não implique em longos imbrólios ao setor de óleo e gás.	NÃO
9	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres		NÃO			
10	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		NÃO			NÃO
11	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCUMBUSTÍVEIS.		NÃO			

12	SIM	órgão de classe ou associação	ABRACE Energia	ATORES AFETADOS: tendo em vista que essa ação tem impacto direto na diversificação da oferta e competitividade dos preços do gás ao mercado, sugerimos incluir também as distribuidoras estaduais e consumidores.	SIM	5	<p>A ausência de acesso às infraestruturas essenciais e os efeitos negativos a ela relacionados foi um dos motivadores para a reformulação do arcabouço regulatório do setor. A ANP traz esse histórico na Análise de Impacto Regulatório elaborada para esta ação, a partir das contribuições recebidas na consulta prévia associada a este tema. É amplamente público e documentado em notas técnicas desta Agência, inclusive pelo Trustee que monitorou o cumprimento do TCC, que faltam métodos básicos de governança pela Petrobras que ofereçam previsibilidade quanto a metodologia utilizada na formação dos preços cobrados, bem como dos procedimentos e termos que serão considerados na negociação do acesso. Ademais, as "minutas padrões" dos contratos sofrem alterações conforme cada negociação, as quais não observam um padrão de etapas pela estatal, de forma que algumas são injustificadamente mais céleres que outras.</p> <p>Esta preocupação é fonte de grande esforço por parte dos agentes do setor com reconhecimento de outros órgãos, como o Tribunal de Contas da União (TCU) que, por meio do Relatório de Auditoria nº TC 002.279/2020-7, apontou que, mesmo diante dos compromissos assumidos pela Petrobras junto ao Cade, o acesso às infraestruturas essenciais foi realizado de maneira discriminatória, sem publicidade e transparência necessária em atendimento aos termos do TCC. Segundo o TCU, [a] equipe de auditoria levantou informações no sentido de que as negociações da Petrobras para acesso a infraestruturas essenciais, bem como as informações disponibilizadas ao mercado, se deram em prazos distintos para diferentes atores, o que gerou assimetria de informações e favorecimento de determinadas empresas, em contrariedade aos termos acordados de concessão de acesso "não discriminatório".</p> <p>Para seguir com este propósito, de garantir maior transparência e acesso a informações que possam assegurar o acesso não-discriminatório a essas infraestruturas e cumprir com o objetivo principal dos diversos programas estabelecidos ao longo dos últimos oito anos: promover a abertura do mercado brasileiro de gás e a competitividade dos preços deste energético, o Ministério de Minas e Energia publicou o Decreto nº 12.153/2024, dando senso de urgência a essa regulação.</p> <p>Resta claro, portanto, que a publicação de diretrizes por parte da ANP, autoridade reguladora do setor, e da exigência de ampla transparência relativa ao acesso, incluindo os procedimentos de negociação estabelecidos ou a serem iniciados entre a Petrobras e terceiros interessados, assim como a atualização constante destas informações, são fundamentais para garantir previsibilidade, isonomia e o direito legal, e em tempo hábil, do acesso a estas infraestruturas.</p>	SIM
14	SIM	órgão de classe ou associação	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan)	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO: Necessidade de regulamentar o acesso não discriminatório de terceiros às infraestruturas de gás natural, conforme disposto do art 18 da Lei 14.134/2021.</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS: aumentar a participação de agentes no mercado de gás nacional e maximizar o aproveitamento de infraestruturas ociosas.</p> <p>ATORES AFETADOS: Empresas atuantes nos diferentes elos da cadeia de gás natural.</p>	SIM	5	<p>Apesar do grande aumento na produção nacional na última década, o mercado nacional de gás natural pouco evoluiu no período. O consumo não termoeletrônico encontra-se em patamares semelhantes ou até um pouco inferiores aos níveis de 2011. Apesar dos avanços regulatórios trazidos pela aprovação da Lei 14.134/2021, ainda há necessidade de melhorias do ambiente de negócios neste mercado onde a questão do acesso às infraestruturas de terceiros.</p>	NÃO
15	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		NÃO			NÃO
18	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás - ABPIP	OBJETIVOS PRETENDIDOS: O Relatório de AIR preliminarmente divulgado sobre o tema em dezembro de 2023 – que se utilizou do Método de Análise Hierárquica – AHP (Thomas Saaty, 1991) para definição de diretrizes de regulamentação, precisa se aproximar, em adicional, da realidade prática de operadores (e os possíveis impactos da norma nesse cotidiano operacional).	SIM	5	<p>É imprescindível que a ANP avance com a regulamentação do acesso de terceiros às infraestruturas essenciais de gás natural, um tema que está alinhado com políticas públicas recentemente aprovadas, como o novo Decreto do Gás. Essa regulamentação é crucial para garantir um mercado mais competitivo e não discriminatório, conforme previsto no art. 28 da Lei nº 14.134/2021. Diretrizes claras e equitativas entre todos os agentes – incluindo produtores, comercializadores, importadores e transportadores – são fundamentais para fomentar a concorrência e o uso eficiente das infraestruturas, evitando práticas discriminatórias que dificultem a entrada de novos operadores e comprometam a competitividade das empresas independentes.</p> <p>A relevância desse tema regulatório é amplificada pelo impacto direto da infraestrutura na dinâmica de mercado, sendo um dos principais entraves à entrada de novos agentes na comercialização de gás natural. As condições e custos de acesso às infraestruturas são fatores determinantes na formação de preços do gás natural para o consumidor final, reforçando a necessidade de transparência nas negociações de acesso.</p> <p>Portanto, o novo ato normativo deve priorizar a criação de tarifas de acesso livremente negociadas, evitando o acesso regulado, e incluir diretrizes claras para a resolução de conflitos entre os agentes. Isso garantirá que eventuais discordâncias não resultem em prolongados impasses que possam prejudicar o setor de óleo e gás. Dessa forma, a regulamentação contribuirá para um acesso justo, transparente e eficiente às infraestruturas, promovendo o crescimento e a competitividade no mercado de gás natural no Brasil.</p>	SIM
24	SIM	órgão de classe ou associação	Confederação Nacional da Indústria (CNI)		SIM	5	<p>A ausência de um marco regulatório de acesso às infraestruturas essenciais dificulta as negociações para os terceiros interessados. A promoção da transparência e o estabelecimento de regras claras para o acesso negociado e não discriminatório às infraestruturas de escoamento e processamento de gás natural e Terminais de Gás Natural Liquefeito (GNL) é crucial para a transição ao mercado concorrencial do gás natural. O Decreto 12.153/2024 dispõe uma série de pressupostos para o acesso às infraestruturas essenciais. Além disso, Nota Técnica publicada pela Empresa de Pesquisa Energética elenca que o regramento operacional e condições negociais transparentes para acesso não discriminatório às infraestruturas essenciais deve tomar como base a análise de aspectos técnicos e econômicos, com transparência e publicidade das principais informações requeridas para o acesso de terceiros; padronização de contratos; e princípios de cálculo de tarifa de acesso que fundamentem a negociação entre as partes, prevenindo o abuso do exercício do direito de propriedade, que impeça, dificulte ou discrimine o acesso de terceiros às infraestruturas essenciais.</p>	SIM
25	SIM	órgão de classe ou associação	Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto – ATGÁS		SIM	3	<p>O acesso às infraestruturas essenciais é fundamental para o desenvolvimento de um mercado competitivo, alinhando-se às conclusões dos programas federais, como o Gás para Empregar. Além disso, o tema, que impacta indiretamente as transportadoras, ganhou relevância com o Decreto 12.153/24.</p>	NÃO

TÍTULO: Serviço de Transporte de Gás Natural

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
1	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			5	Dar prioridade ao item possibilitaria a melhoria da disponibilidade de informações do gás natural; o aumento de demanda e de oferta de gás natural; a redução dos custos de transporte, acarretando a possibilidade de uma maior oferta de gás natural para a industrial.	
2	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	NÃO
5	SIM	agente econômico	Impasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
6	SIM	órgão de classe ou associação	ABEGÁS - Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado	PROBLEMA REGULATÓRIO: tratamento não discriminatório. Aprimoramento das regras de oferta de capacidade e seu respectivo controle.	SIM	5	Regulamentação essencial para comercialização e entrega de gás, bem como para o tratamento não discriminatório entre quaisquer dos carregadores interessados na contratação de capacidade transporte. Outrossim, julgamos indispensável aprimorar os mecanismos de controle e fiscalização relacionados aos processos de oferta e contratação de capacidade de transporte de forma a contribuir com o acesso dos agentes interessados, consequentemente, com a expansão dos serviços para o atendimento das demandas atual e futura. Alguns aspectos da Resolução ANP 11/2016 carecem de atualização diante do novo regime de oferta de capacidade e prestação do serviço de transporte estabelecidos pela Lei 14.134/2021. Dentre os temas desse regulamento, são de particular urgência, além da elaboração dos códigos comuns de acesso, a regulação das condições de oferta sob o regime de entradas e saídas de forma a garantir condições justas e não discriminatórias para todos os agentes (principalmente decorrentes de assimetrias de informação entre carregadores e falta de transparência). Assim, é importante o estabelecimento de diretrizes claras quanto à conduta dos transportadores para evitar práticas que possam limitar ou dificultar o acesso à infraestrutura de transporte. Um regime transparente e coordenado permitirá que as diferentes partes do mercado atuem de maneira previsível e ordenada, fomentando uma integração mais eficiente entre os diversos agentes envolvidos na cadeia de valor do gás natural. Ainda, a definição de responsabilidades claras entre transportadores e acessantes no regime de entradas e saídas promoverá maior segurança operacional, reduzindo riscos de conflitos ou interrupções. A regulamentação adequada dessas interações aumentará a confiança no sistema, favorecendo a atração de novos investimentos ao setor. Além disso, é possível regular a adoção de melhores práticas de governança na oferta do serviço de transporte, contribuindo para a expansão e modernização da infraestrutura de transporte, fatores essenciais para o fortalecimento do mercado de gás natural no Brasil.	
7	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	Sugestão de abertura de consulta pública para publicidade e discussão com agentes interessados sobre a minuta do contrato master de transporte. Atualmente é prerrogativa da transportadora realizar alinhamento prévio, junto a ANP e posteriormente junto ao mercado – atualmente somente TAG realiza essa ação – enquanto as demais transportadoras, a publicidade só é realizada no lançamento da oferta de capacidade. O desafio é realizar a avaliação do novo contrato, identificação de alterações, avaliação de impacto (operacional, processual, financeiro etc) em poucos dias antes do prazo para assinatura. Indo além, ainda que as cláusulas sejam semelhantes, entre os contratos das transportadoras, a maneira como cada uma delas entende e aplica as regras ao mercado é distinta o que acarreta, por exemplo, em três maneiras diferentes de realizarmos o faturamento. Por fim, não há uma governança de quando eventual alteração será realizada, o que pode surpreender o mercado para uma implementação em poucos dias.	SIM	4	Na prática, os serviços vêm funcionando ainda que sem a revisão completa da RANP 11/2016, pois houve uma revisão pontual em 2024 e entendemos que como os temas serão tratados pela mesma área da SIM-ANP, tentamos fazer uma priorização que seja exequível e seguir, na medida do possível, a ordem originalmente proposta pela SIM-ANP.	NÃO
8	SIM	agente econômico	Eneva S.A.		SIM	4	O ato normativo a ser revisado contempla temas importantes sobre o serviço de transporte de gás natural (e.g., oferta integral de capacidade disponível e de capacidade ociosa de forma obrigatória por parte do Transportador, seja para contratação em modalidade firme, interruptível ou extraordinária). Nesse sentido, considera-se importante a célere adequação de alguns itens, sobretudo com vistas a identificar congestionamento contratual prolongado causado pela não utilização de capacidade contratada de transporte em modalidade firme de modo sistemático. Nesse caso, sugere-se que a ANP determine procedimentos específicos de gerenciamento de congestionamento contratual, com o objetivo de que a respectiva capacidade seja novamente oferecida ao mercado.	NÃO

9	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres			NÃO		
10	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A			NÃO	NÃO	
11	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS.			NÃO		
12	SIM	órgão de classe ou associação	ABRACE Energia		4	SIM	A RANP 11/2016 foi elaborada sob um modelo de sistema de transporte diferente daquele idealizado pela Nova Lei do Gás. Hoje, o serviço de transporte é ofertado sem regramentos claros, com base em determinações pontuais, em notas técnicas, ou nos próprios contratos. Assim, será necessário atualizar a normativa em questão para conferir maior segurança jurídico-regulatória e para atender à dinâmica do novo modelo vigente, que, possui uma lógica diferente de contratação e alocação dos custos e envolve outros elementos anclares aos serviços de transporte, por exemplo: oferta de flexibilidade pelo transportador; compra e venda de gás pra fins de balanceamento; aquisição de linepack e gás para uso do sistema; oferta agregada de capacidade, quando houver a integração entre as áreas de capacidade; dentre outros. Assim, entendemos que esta ação deva ser priorizada. Ademais, nesta oportunidade, recomendamos também que a ANP inicie a discussão de quais incentivos regulatórios poderiam ser adotados para garantir a prestação de um serviço eficiente pelas transportadoras.	
14	SIM	órgão de classe ou associação	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan)	PROBLEMA REGULATÓRIO: Falta de diretrizes claras para o transporte de gás natural pelos agentes econômicos. OBJETIVOS PRETENDIDOS: Atender a Lei nº 14.134/21 e ao Decreto 10.712/21 para organização do sistema de transporte. Itens que precisam ser avaliados com transparência dentre, outros, Critérios para Definição de Gasodutos de Transporte, AIR para redução de concentração de gás natural (Gás Release), e Importação e Exportação de Gás Natural.		5	SIM	A ação é essencial para garantir a evolução eficiente do mercado de gás, impactando diretamente a segurança e transparência das operações.
15	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA			NÃO	NÃO	
18	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás - ABPIP		4	SIM	A revisão da Resolução ANP nº 11/2016 é fundamental para garantir que o mercado de transporte de gás natural funcione de forma eficiente e competitiva, principalmente com a entrada em vigor da Nova Lei do Gás (Lei nº 14.134/2021). Essa revisão é essencial para assegurar que as empresas independentes tenham acesso justo e não discriminatório à infraestrutura de transporte de gás, permitindo a viabilidade de suas operações. Tarifas justas e uma oferta de serviços de transporte adequada são vitais para reduzir os custos operacionais das operadoras independentes e estimular a concorrência no setor. O ato normativo em questão abrange temas importantes relacionados ao serviço de transporte de gás natural, como a oferta integral de capacidade disponível e ociosa de forma obrigatória por parte dos transportadores, seja em modalidades firmes, interruptíveis ou extraordinárias. Nesse contexto, torna-se crucial a rápida adequação de alguns itens, em especial para identificar o congestionamento contratual prolongado causado pela não utilização sistemática de capacidade contratada em modalidade firme. Para mitigar esse problema, sugere-se que a ANP defina procedimentos específicos de gerenciamento de congestionamento contratual, de modo que a capacidade subutilizada seja novamente oferecida ao mercado, garantindo maior eficiência e competitividade no setor.	
24	SIM	órgão de classe ou associação	Confederação Nacional da Indústria (CNI)		4	SIM	O modelo de contratação de transporte por entrada e saída possibilita a contratação independente e já está em vigor. No entanto, ainda não houve a atualização regulatória para a fusão das áreas de mercado de capacidade, bem como uma maior segurança jurídica-regulatória e regramentos sobre atividades anclares aos serviços de transporte.	
25	SIM	órgão de classe ou associação	Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto – ATGÁS	Objetivo: Necessidade de atualização residual daquilo que não foi tratado na RANP 961/2023, para itens tais como, mas sem se limitar, previsão regulatória para o Contrato de Conexão de Acesso, mercado secundário de capacidade, swap de biometano, novos produtos, período de contestação, congestionamento contratual, etc.		5	SIM	O tema é de grande relevância para o setor de transporte, pois poderá definir os ritos de investimentos em ativos de interesse geral, para fins de retirada de restrições da rede de transporte e integração de áreas de mercado de capacidade, adequações de instalações e melhorias operacionais para fins de atendimento à regulação da ANP e confiabilidade do serviço, ou então de acordos bilaterais de conexão de acesso, a partir de instrumentos como estudos de mercado e planejamento prospectivo da rede de transporte. Ademais, a ação regulatória poderá ter o condão de regulamentar as definições dos produtos de alocação dinâmica, restrita e de livre alocação. Ainda no âmbito da revisão ampla da RANP 11/20216, é válido destacar que o Decreto nº 12.153/24 trouxe ainda mais relevância para o processo seletivo público para escolha de projetos, que, até o momento, não tem parâmetros claros pela regulação. Sendo assim, entende-se que esse assunto deva ser regulamentado pela Agência a fim de conferir melhores condições concorrências, previsibilidade e segurança jurídica ao setor.

TÍTULO: Códigos Comuns de Acesso

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
1	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			4		NÃO
2	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	NÃO
5	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
6	SIM	órgão de classe ou associação	ABEGÁS - Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado	PROBLEMA REGULATÓRIO: Considerando relevância do tema da interconexão para o acesso de terceiros, sugere-se que "Carregadores" sejam incluídos nos atores afetados.	SIM	5	Entendemos necessário o endereçamento de itens regulatórios diretamente relacionados a conduta de transportadores e a atividade de transporte sob o regime entradas e saídas. Considerando que os códigos comuns de acesso serão instrumentos que orientarão a conduta de transportadores quanto ao acesso e interconexão (dispondo sobre níveis de transparência, ação coordenada, responsabilidades etc.), sua elaboração é primordial para conferir maior segurança jurídica e operacional a novos agentes, estimulando novos investimentos e competitividade.	
7	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás		SIM	4	Necessidade de definir os limites de escopo entre as resoluções e os códigos de rede.	NÃO
8	SIM	agente econômico	Eneva S.A.	ATORES AFETADOS: Salieta-se que o problema regulatório dos Códigos Comuns de Rede também afeta os carregadores, uma vez que cada código aborda aspectos comerciais e operacionais associados à comercialização de gás natural na malha.	SIM	5	Os códigos comuns de rede abordam áreas específicas do sistema de transporte de gás, como alocação de capacidade, gerenciamento de congestionamento contratual, tarifação, encargos, nomeação e programação, balanceamento, responsabilidades e outros. Em conjunto, esses temas impactam não só a programação comercial dos carregadores, como também o valor a ser pago por cada carregador pela utilização do serviço de transporte. Por isso, sem prejuízo ao resultado das discussões do Conselho de Usuários previsto no Art. 17 da Lei Federal nº 14.134/2021, a ANP deverá aprovar códigos comuns que traduzam as necessidades operacionais e comerciais de transportadores e usuários (carregadores, produtores, autoprodutores, importadores, autoimportadores, comercializadores, distribuidoras, consumidores livres e membros independentes).	NÃO
10	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		NÃO			NÃO
11	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCUMBUSTÍVEIS.		NÃO			
12	SIM	órgão de classe ou associação	ABRACE Energia	ATORES AFETADOS: Transportadores, carregadores, comercializadores, distribuidoras estaduais e consumidores	SIM	3	Os Códigos Comuns de Rede são um conjunto de regras que objetivam a operação harmônica, eficiente, segura e não discriminatória dos sistemas de transporte de gás natural. Na nossa visão, o papel do regulador é orientar a elaboração desses códigos, a partir de diretrizes que sinalizarão a adequação desses códigos à regulação que se espera implementar entre os diversos temas que os compõem: i) balanceamento; ii) interoperabilidade e transparência e troca de dados; iii) harmonização tarifária; e iv) alocação de capacidade e gerenciamento dos congestionamentos contratuais. Hoje, na ausência de regulação, algumas dessas regras estão inseridas nos próprios contratos de serviço de transporte, negociados entre transportadores e carregadores. É natural, portanto, que sejam aperfeiçoadas e transferidas para estes códigos para facilitar a interface de negociação e dar maior segurança ao processo de negociação e operação dessas redes. A discussão é importante porque não está claro a relação entre os códigos de rede e outras resoluções da ANP. Por exemplo, qual escopo do código de rede de tarifas e interoperabilidade versus as resoluções de tarifas, interconexão e interoperabilidade previstas nas ações regulatórias anteriores? Em que pese a sua importância, e entendendo que o esforço do regulador precisa se concentrar em ações que trarão resultados mais efetivos para o mercado no curto prazo, consideramos que a regulação dos códigos de rede possa partir de propostas encaminhadas pelos próprios agentes, a partir de discussões entre transportadoras e carregadores. No nosso entendimento, caso, em um momento posterior, estes códigos estejam em conflito com a regulação que será implementada, as transportadoras deverão atualizá-los. A ação é essencial para garantir a evolução eficiente do mercado de gás, impactando diretamente a segurança e transparência das operações.	NÃO
14	SIM	órgão de classe ou associação	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan)	PROBLEMA REGULATÓRIO: Falta de diretrizes claras para o transporte de gás natural pelos agentes econômicos. OBJETIVOS PRETENDIDOS: Simplificar o acesso à infraestrutura de transporte de gás e sincronizar os prazos dos processos de chamada pública.	SIM	5		NÃO
15	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		NÃO			NÃO

18	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás - ABPIP	ATORES AFETADOS: Salieta-se que o problema regulatório dos Códigos Comuns de Rede também afeta os carregadores, uma vez que cada código aborda aspectos comerciais e operacionais associados à comercialização de gás natural na malha.	SIM	5	Os códigos comuns de rede abordam áreas específicas do sistema de transporte de gás, como alocação de capacidade, gerenciamento de congestionamento contratual, tarifação, encargos, nomeação e programação, balanceamento, responsabilidades e outros. Em conjunto, esses temas impactam não só a programação comercial dos carregadores, como também o valor a ser pago por cada carregador pela utilização do serviço de transporte. Por isso, sem prejuízo ao resultado das discussões do Conselho de Usuários previsto no Art. 17 da Lei Federal nº 14.134/2021, a ANP deverá aprovar códigos comuns que traduzam as necessidades operacionais e comerciais de transportadores e usuários (carregadores, produtores, autoprodutores, importadores, autoimportadores, comercializadores, distribuidoras, consumidores livres e membros independentes).	NÃO
24	SIM	órgão de classe ou associação	Confederação Nacional da Indústria (CNI)		SIM	3	Estabelecer diretrizes para a elaboração conjunta de códigos comuns de acesso ao sistema de transporte de gás natural será um passo importante para a criação de um ou mais pontos virtuais de negociação no país. A oferta de capacidade ao mercado e o funcionamento do sistema de transporte com vários carregadores dependem da definição de regras operacionais (código de rede) de transporte. A atuação dos transportadores deve ser coordenada para garantir acesso não discriminatório e possibilitar o balanceamento. As questões sobre esse tema versam sobre a divisão de responsabilidades entre transportadores e gestores de áreas e as formas eficientes de promover a coordenação, permitindo a melhor interconexão e interoperabilidade para o Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural.	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto – ATGÁS	Objetivos: Sugerimos incluir as temáticas dos códigos, vis-a-vis os códigos europeus, isto é, balanceamento, interoperabilidade, tarifas, mecanismos de alocação de capacidade e gestão de congestionamento contratual.	SIM	3	Os Códigos Comuns de Acesso, previstos na Lei do Gás, são essenciais para padronizar regras de acesso às redes de transporte, promovendo maior transparência, eficiência e competitividade no setor. Eles facilitam o uso compartilhado da infraestrutura de gasodutos, garantindo condições equitativas para todos os agentes. O transportador desempenha um papel central na aplicação desses códigos, sendo responsável por coordenar o acesso, assegurar a integridade do sistema e garantir o cumprimento das normas estabelecidas para a operação segura e eficiente do transporte de gás natural. Não obstante a sua relevância ao mercado, a ATGás classificou a ação como "3", em vista da determinação da ANP de que a ATGás discuta os referidos códigos com o Conselho de Usuários (Cdu), antes de suas novas submissões à ANP, ação que demandará maior tempo para deliberações entre as partes.	NÃO

TÍTULO: Tarifas de Transporte de Gás Natural

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
1	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.		SIM	5	O item apontado a seguir possibilitaria o aumento de demanda e de oferta de gás natural, acarretando a possibilidade de uma maior oferta de gás natural para a industrial.	SIM
2	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	NÃO
3	SIM	instituição governamental	Companhia de Gás do Amazonas - Cigás		SIM	5	Considerando que: i) a tarifa de transporte do gasoduto Urucu-Coari-Manaus é a mais cara do país, conforme estudo de competitividade que tem como base o Boletim Energético Nacional do Ministério de Minas e Energia. ii) gasoduto Urucu – Coari – Manaus (Gasoduto), de acordo com os instrumentos contratuais, tem sua amortização, finalizada em 30 de novembro de 2030; iii) a tarifa de transporte objeto da Nota Técnica 008/2016-SCM, aprovada pela ANP, através da Resolução Homologatória 2.159/2016, considerou que a amortização dos investimentos realizados no Gasoduto, incluído aí todo sistema de transporte, bem como demais custos associados, findará em novembro de 2030; iv) a demanda por gás natural existente e futura, após novembro de 2030, relacionada a projetos industriais e termelétricos no Estado do Amazonas, incluindo aqueles derivados da Lei 14.182/2021, indicam a necessidade de previsibilidade de condições comerciais e, para fins de efetivação dos mesmos, a tarifa de transporte é fundamental; v) a necessidade continuada de geração das usinas a gás natural, após novembro de 2030, que representa mais de 80% da energia elétrica utilizada na capital amazonense e região; vi) a Petrobras vendeu sua subsidiária integral, a Transportadora Associada de Gás - TAG, para ENGIE, detentora do Gasoduto de transporte, sendo mantida a tarifa de transporte homologada por essa ANP cuja concessão do Gasoduto se encerra em 2030, data em que o mesmo estará 100% amortizado. Tendo em vista que a integral amortização do gasoduto Urucu-Coari-Manaus ocorrerá em novembro de 2030, faz-se necessário recálculo da tarifa de transporte do referido gasoduto, a vigor a partir de 01 de dezembro de 2030, mediante prévia manifestação técnica pública, cujo processo deverá ser precedido de Consulta e Audiência Públicas, a fim de assegurar o equilíbrio econômico e financeiro e o irrestrito interesse social, em condições de eficiência para ambas as partes. Essa informação é de extrema importância para definição do preço a ser sugerido aos participantes dos futuros leilões de geração energia além das estratégias para o desenvolvimento de novos negócios e a captação de potenciais usuários do serviço, contribuindo com a sustentabilidade socioeconômica do Estado do Amazonas.	NÃO
5	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			

6	SIM	órgão de classe ou associação	ABEGÁS - Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado	PROBLEMA REGULATÓRIO: transparência, disponibilidade de dados da BRA e previsibilidade tarifária. Norma relacionada RAMP 15. A RANP 15/2014 traz os fundamentos básicos da metodologia de cálculo para as tarifas de transporte. Nesse sentido, define que a partir das tarifas de transporte, a Receita Máxima Permitida deverá ser obtida. Adicionalmente determina ciclos de 5 anos e premissas para o cálculo e remuneração da Base de Ativos Regulatória - BRA, entre outros. Destaca-se que no seu parágrafo 6º, já previa a publicidade e transparência da BRA. No entanto, mesmo em vigência desde 2014, tal resolução não foi impeditiva para que até o momento, a BRA não se tornasse pública e os contratos legados fossem mantidos de forma confidencial, sem a devida transparência ao mercado. Ressalta-se que cada contrato legado garante ao transportador a correspondente RMP, sem que esta seja obtida diretamente via tarifa.	SIM	5	<p>O tema traz impacto direto nos valores das tarifas de transporte, sua evolução ao longo do tempo e como os usuários serão afetados.</p> <p>A RANP 15/2014 traz os fundamentos básicos da metodologia de cálculo para as tarifas de transporte. Nesse sentido, define que a partir das tarifas de transporte, a Receita Máxima Permitida deverá ser obtida. Adicionalmente determina ciclos de 5 anos e premissas para o cálculo e remuneração da Base de Ativos Regulatória - BRA, entre outros. Destaca-se que no parágrafo 6º do regulamento já há previsão de publicidade e transparência da BRA. No entanto, mesmo em vigência desde 2014, a BRA não se tornou pública e os contratos legados foram mantidos de forma confidencial e sem a devida transparência ao mercado. Ressalta-se que cada contrato legado garante ao transportador a correspondente Receita Máxima Permitida, sem que esta seja obtida diretamente via tarifa. Ainda que haja uma atualização da normatização referente às tarifas de transporte, esta deverá ser publicada de forma a conceder a devida transparência que permita que as tarifas aplicadas ao mercado disponham da abertura de sua composição (BRA, OPEX e G&A e Capex).</p> <p>Adicionalmente, os parâmetros devem ser isonômicos para os transportadores, inclusive para fins de revisão tarifária, e definidos previamente pela ANP, mediante prévia manifestação técnica pública, cujo processo deverá ser precedido de Consulta e Audiência Públicas, a fim de assegurar o equilíbrio econômico e financeiro e o irrestrito interesse social, em condições de eficiência para ambas as partes.</p> <p>Quanto ao mecanismo de repasse de receita entre os transportadores de gás natural interconectados, é importante que haja uma definição de forma a evitar o empilhamento tarifário entre os transportadores.</p> <p>O recente "tarifaço" que afetou os usuários da rede da NTS é forte indicativo da premência da revisão da regulação tarifária para o transporte de gás natural. Em outras palavras, é urgente que se dê a maior previsibilidade e segurança com relação às tarifas de transporte a serem pagas pelos novos acessantes da malha. Outro ponto de preocupação que justifica a urgência é a necessidade de maior transparência e tempo no processo de aprovação das tarifas, vide o ocorrido no Processo de Oferta e Contratação de Capacidade 2024-2028.</p> <p>Assim, a necessidade de revisão da regulação tarifária também se justifica pela falta de um equilíbrio adequado entre o incentivo ao investimento em infraestrutura e a proteção dos consumidores contra aumentos tarifários inesperados. Nesse ponto, destacamos que as premissas de retorno financeiro que fundamentam as tarifas atualmente aplicadas foram desenvolvidas com base nos contratos legados, negociados e firmados em um contexto de monopólio</p>
7	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás		SIM	5	<p>Priorizar revisão da RANP 15/2024 de modo a adequar às novas práticas adotadas após a liberalização do mercado por meio do novo marco legal (Nova Lei do Gás).</p>
8	SIM	agente econômico	Eneva S.A.		SIM	5	<p>Um dos temas mais relevantes no transporte, ideal que fosse tratado até a renovação dos Contratos de Transporte (GTA) Malhas SE e Malhas NE em 2025.</p> <p>Haja vista o modelo de mercado desejado para o território nacional (malha integrada em que produtores, comercializadores e consumidores possam transacionar de forma competitiva e desburocratizada, com diferentes produtos e variedade de agentes), a atual conjuntura sugere a priorização de ações regulatórias que criem ou ampliem a liquidez do mercado.</p> <p>Como é de conhecimento da ANP, o mercado brasileiro de gás natural é caracterizado por um agente dominante e apresenta baixa liquidez e competitividade no valor da molécula (com metodologia de cálculo tarifário variando de acordo com a transportadora). Essa caracterização incorre não apenas em assimetria das tarifas praticadas, mas – em muitos casos – em tal desajuste que onera a remuneração da atividade de transporte, comprometendo a competitividade de mercado.</p> <p>Por isso, se o objetivo é viabilizar um produto mais competitivo, urge focar no desenvolvimento de produtos de flexibilidade com regras claras e que incentivem o desenvolvimento de um mercado spot. Isso se justifica pela capacidade dos produtos spot em proporcionar liquidez ao setor e, como resultado, avançar na abertura do mercado de gás.</p> <p>Pormenorizadamente, o desafio reside em encontrar alternativas para reduzir o custo atual, que é aproximadamente 60% maior do que o da contratação firme anual.</p> <p>Medidas para reduzir custos podem incluir a revisão das estruturas tarifárias, incentivos fiscais temporários, e a implementação de novos modelos de leilão que incentivem a competitividade.</p>
9	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres		NÃO		
10	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		NÃO		NÃO

12	SIM	órgão de classe ou associação	ABRACE Energia		SIM	5	<p>Na nossa visão a definição de critérios para o cálculo tarifário é a ação mais importante da Agenda Regulatória ANP, tendo em vista a proximidade do término de alguns contratos legados em áreas de capacidade importantes, como NTS e TAG (está prevista a realização da revisão tarifária das três principais transportadoras no próximo ano, para início em 2026).</p> <p>Além da ausência metodológica a complexidade e os riscos envolvidos a esta ação aumentam, uma vez que, hoje, os carregadores não têm informações sobre a Base Regulatória de Ativos (BRA), a não ser aquelas poucas publicadas pela ANP na Nota Técnica nº 21/2024/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ que dispôs sobre a estimativa de impacto na tarifa de transporte de gás natural com a operação do Gasoduto Subida da Serra.</p> <p>É interessante notar que, na referida nota técnica, a ANP utilizou três métodos distintos para valoração da BRA das transportadoras: i) custo histórico corrigido pela inflação (CHCI); ii) valor residual econômico; e iii) valor residual zero. Com base nestas metodologias, a valoração da BRA dessas transportadoras poderá variar de zero reais a bilhões de reais.</p> <p>Ademais, importa ressaltar que o acesso às informações relativas a ativos característicos de um monopólio natural – obrigatoriamente regulados – embora, hoje, inexistentes, são fundamentais para que o mercado possa contribuir com o regulador e garantir que o processo regulatório seja menos assimétrico e atinja aos seus objetivos: resultados coerentes com a estrutura e vida útil dos ativos e seja concluído no tempo necessário.</p> <p>Além disso, será necessário padronizar a estrutura tarifária das transportadoras, evitando a inserção de custos transacionais e operacionais aos carregadores e a criação de encargos sem transparência e discussão pública adequada. Há, também, que se discutir as penalidades que poderão ser cobradas e os multiplicadores aplicados, a partir de um critério de eficiência operacional, observando a liquidez do mercado. Essa discussão é elementar para garantir que os princípios impostos a esta atividade sejam atingidos, dentre os quais: transparência, neutralidade e modicidade tarifária. Por isso, no nosso entendimento, a regulação da Conta Regulatória dos transportares também deve estar no escopo desta discussão.</p> <p>Diante do exposto e da urgência do tema, além de sugerir que a ANP priorize esta ação, sugerimos também que, anteriormente à abertura de discussão pública sobre a metodologia tarifária, dê, celeremente, publicidade a todas as informações inerentes ao processo de revisão tarifária para reduzir a assimetria de informação, de modo que o mercado possa contribuir de forma efetiva com essa discussão e em igualdade de condições às transportadoras.</p>	NÃO
14	SIM	órgão de classe ou associação	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan)	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO: Falta de transparência e critérios claros para cálculo de tarifas no modelo de Entrada e Saída. Resolução ANP nº 11/2016 e Decreto nº 12.153/2024.</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS: Revisar critérios de tarifas e garantir alocação eficiente das receitas, tais como Revisão da Base Regulatória de Ativos (BRA), ajuste da metodologia tarifária e publicidade das informações pelas transportadoras.</p>	SIM	5	<p>Trata-se de uma questão central para a abertura do mercado de gás, com impacto em toda a cadeia de transporte e comercialização.</p>	NÃO
15	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		NÃO			NÃO
18	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás - ABPIP		SIM	5	<p>A definição de novos critérios para o cálculo das tarifas de transporte de gás natural é essencial para alinhar o setor à nova realidade trazida pela Nova Lei do Gás (Lei nº 14.134/2021) e à crescente diversidade e dinamismo do mercado. A adoção do modelo de Entrada e Saída para contratação de capacidade exige uma adequação das tarifas, que deve refletir as transformações do mercado e assegurar uma remuneração justa pelos serviços de transporte, sem impor ônus excessivo aos carregadores e consumidores.</p> <p>Além disso, a regulamentação deve estabelecer mecanismos claros e transparentes para o processo de aprovação de tarifas, promovendo previsibilidade e segurança jurídica, especialmente em um cenário de crescente interconexão de infraestruturas. Para evitar distorções no mercado, principalmente para novos entrantes e empresas independentes, é crucial que haja regras definidas para o repasse de receitas entre transportadores, garantindo um ambiente de competição saudável.</p> <p>A revisão da Resolução ANP nº 15/2014 à luz da Nova Lei do Gás é imprescindível para garantir que os serviços de transporte firme, interruptível e extraordinário sejam oferecidos de maneira competitiva e não discriminatória, fortalecendo a livre concorrência e promovendo a eficiência do sistema de transporte. Nesse sentido, é necessário priorizar ações regulatórias que fomentem a liquidez do mercado, particularmente por meio do desenvolvimento de produtos de flexibilidade com regras claras que incentivem a criação de um mercado spot, capaz de proporcionar maior liquidez e reduzir a assimetria tarifária.</p> <p>O mercado brasileiro de gás natural, historicamente caracterizado por um agente dominante e baixa competitividade no valor da molécula, necessita de ajustes tarifários para aumentar sua competitividade. A metodologia de cálculo das tarifas varia entre transportadoras, gerando desajustes que comprometem a remuneração justa e a competitividade do mercado. O desenvolvimento de soluções para reduzir os custos atuais, que chegam a ser aproximadamente 60% superiores à contratação firme anual, é um desafio importante.</p>	NÃO
21	SIM	agente econômico	Nova Transportadora do Sudeste	<p>Objetivos Pretendidos: Metodologia de cálculo das tarifas de referência CWD, da tarifa de transporte (firme, interruptível, curto prazo...) e da tarifa de empacotamento. Tarifa de conexão. Metodologia de cálculo da tarifa integrada + ITC e prazo para implementação. Metodologia de cálculo da RMP e WACC. Período tarifário, reajuste anual, revisão periódica e revisão extraordinária. Conta regulatória. Metas de eficiência. Condições tarifárias especiais para conexão e swap de biometano, bem como outros temas não listados acima.</p>	SIM	5	<p>Nesse contexto, medidas como a revisão das estruturas tarifárias, incentivos fiscais temporários, e a implementação de novos modelos de leilão que incentivem a competitividade são fundamentais para melhorar a eficiência do sistema</p> <p>Consideramos esta ação o tema mais prioritário nesta Consulta Prévia. Importante considerar o alinhamento da RANP ao material desenvolvido pelas transportadoras em 2024/2025 sobre a metodologia tarifária para a revisão quinzenal do ciclo 2026 a 2030, bem como a minuta de Código de Tarifas encaminhada à ANP e em processo de discussão com o CdU.</p> <p>Dentre outros temas que carecem de ser pacificados para promover previsibilidade e segurança quanto a investimentos, incluem-se o WACC para projetos de longo prazo, momento de incorporação da base de ativos e início de sua remuneração, multiplicadores de curto prazo, conta regulatória, proporção da recuperação de receita entre ponto de entrada e saída, etc.</p> <p>Sugere-se ainda o fracionamento dos temas da RANP em mais de uma ação, como, por exemplo, WACC, BRA e critérios de depreciação e vida útil.</p> <p>As demais contribuições desta consulta prévia estão apontadas no material da ATGás.</p>	NÃO

24	SIM	órgão de classe ou associação	Confederação Nacional da Indústria (CNI)		SIM	5	A revisão dos critérios para o cálculo das tarifas e receitas de transporte é de fundamental importância para o mercado. Essa necessidade se torna ainda mais evidente dada a iminência do término de alguns contratos legados em áreas de capacidade importantes. A formação de um mercado organizado ainda precisa de transparência sob a base regulatória de ativos, incluindo a base de ativos residual dos contratos legados. O acesso a essas informações é fundamental para reduzir a assimetria entre os agentes da indústria de gás natural, com vistas a dar mais previsibilidade aos investidores e aos usuários das infraestruturas.	NÃO
27	SIM	agente econômico	Transportadora Associada de Gás - TAG	Objetivo: Metodologia de cálculo das tarifas de referência CWD, da tarifa de transporte (firme, interruptível, curto prazo...) e da tarifa de empacotamento. Tarifa de conexão. Metodologia de cálculo da tarifa integrada + ITC e prazo para implementação. Metodologia de cálculo da RMP e WACC. Período tarifário, reajuste anual, revisão periódica e revisão extraordinária. Conta regulatória. Condições tarifárias especiais para conexão e swap de biometano, bem como outros temas não listados acima.	SIM	5	"Consideramos esta ação o tema mais prioritário nesta Consulta Prévia. Importante considerar o alinhamento da RANP ao material desenvolvido pelas transportadoras em 2024/2025 sobre a metodologia tarifária para a revisão quinzenal do ciclo 2026 a 2030, bem como a minuta de Código de Tarifas encaminhada à ANP e em processo de discussão com o CdU. Dentre outros temas que carecem de ser pacificados para promover previsibilidade e segurança quanto a investimentos, incluem-se o WACC para projetos de longo prazo, critérios de repasse da receita entre TSOs, momento de incorporação da base de ativos e início de sua remuneração, multiplicadores de curto prazo, conta regulatória, proporção da recuperação de receita entre ponto de entrada e saída. Sugere-se o fracionamento dos temas da RANP em mais de uma ação, como, por exemplo, WACC, BRA, depreciação e critérios para baixa contábil de ativos. e critérios de depreciação e vida útil."	NÃO

TÍTULO: Comercialização e Carregamento de Gás Natural

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
1	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços, Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			4		
2	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	NÃO
3	SIM	instituição governamental	Companhia de Gás do Amazonas - Cigás		SIM	4	Os contratos de suprimento celebrados com a Petrobras, referentes ao gás natural produzido na província de Urucu e movimentado através do gasoduto de transporte Urucu-Coari-Manaus vencem em 30 de novembro de 2030. Desta forma e considerando ainda que a Petrobras já informou que contratação da capacidade para o transporte a partir de 01 de dezembro de 2030 será de responsabilidade distribuidora local de gás canalizado, tornou-se premente a definição das condições técnicas e comerciais relacionadas à prestação do serviço de transporte, mormente da tarifa de transporte considerando a integral amortização do gasoduto supramencionado, bem como a autorização para o exercício da atividade de Carregamento, conforme pedido protocolado pela Cigás.	NÃO
5	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
6	SIM	órgão de classe ou associação	ABEGÁS - Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado	PROBLEMA REGULATÓRIO: Transparência. Dar publicidade nos contratos.	SIM	3	A ABEGÁS entende que, uma vez endereçados os temas de maior urgência relacionados diretamente ao setor de transporte, a revisão das Resoluções ANP nº 52/2011 e nº 51/2013 torna-se necessária para criação de critérios mais bem definidos e seguros para entrada de novos agentes no setor. É importante o estabelecimento de critérios mínimos de robustez financeira e corporativa para qualificação de novos agentes comercializadores e carregadores, evitando ameaças à confiabilidade e segurança do suprimento. Na linha da harmonização das regulações federais e estaduais para efetivação da abertura do mercado de gás brasileiro (como ordenada pela Resolução CNPE nº3/2022), exemplos de regulações estaduais que já estabelecem tais critérios podem parametrizar a agenda do problema regulatório pela ANP. Neste sentido citamos a Deliberação 1065/2020 da ARSESP. Frisamos que o interesse das distribuidoras na criação de tais contrapesos regulatórios se evidencia pelo papel central desses agentes no atendimento de mercados consumidores, do qual depreende-se o risco de absorção de impactos operacionais e de suprimento que eventualmente sejam causados pela falta de qualificação de agentes de comercialização.	
7	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás		SIM	3	Tema relevante para a operacionalização do Novo Mercado de Gás, inclusive do Ponto Virtual de Negociação (PVN) cuja funcionalidade essencial é a viabilização da transferência bilateral de gás entre portfólios de balançamento dos carregadores dentro do sistema, seja para fins comerciais ou para gerenciamento da posição de desequilíbrio. Um mercado organizado a partir de um PVN envolve transações de balcão e bolsa a partir de contratos padronizados que aumentam o dinamismo e a liquidez do mercado como um todo.	NÃO
8	SIM	agente econômico	Eneva S.A.		SIM	5	Parte dos atos normativos que tratavam de comercialização e carregamento de gás natural se tornaram obsoletos após a publicação da Lei Federal nº 14.134/2021. Por este motivo, torna-se premente rever e adequar itens importantes que abarcam questões relacionadas à comercialização e carregamento de gás natural, que afetam os agentes de mercado. Exemplos são o processo de oferta e contratação de capacidade de transporte e a limitação da livre concorrência, onde o agente detentor de autorização não pode exercer de modo abusivo posição dominante em qualquer elo da cadeia de gás natural.	NÃO
9	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres		NÃO			
10	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		NÃO			NÃO
11	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCUMBUSTÍVEIS.		NÃO			

12	SIM	órgão de classe ou associação	ABRACE Energia	PROBLEMA REGULATÓRIO: consideramos que esta ação transcende a revisão dos normativos relacionados à autorização da atividade de comercialização e de carregamento de gás natural. Vimos esta discussão como o marco zero para orientar a estrutura regulatória e institucional da indústria brasileira do gás natural, a fim de estabelecer um mercado organizado para esse energético no país. Inexiste regramentos que detalhem a governança e o funcionamento do Mercado Organizado de Gás Natural previsto na Lei nº 14.134/21. Entendemos que a discussão desta ação deveria incluir a definição do papel dos transportadores, da formação do ponto virtual de negociação, das funções do operador deste ponto virtual, além de estabelecer regras específicas que delimitem a competência da União na regulamentação do mercado atacadista e dos Estados em regular o mercado varejista de gás natural. ATORES AFETADOS: Carregadores, Comercializadores, Transportadoras, Distribuidoras Estaduais e Consumidores.	SIM	4	Como já mencionado, para a ABRACE Energia, a discussão dessa ação servirá como um guia – target model – para a regulação do mercado organizado brasileiro de gás natural, estabelecendo as relações institucionais e comerciais entre diversos agentes que atuarão no mercado atacadista. No entanto, em que pese a sua importância, como há temas mais urgentes relacionados à redução do custo de acesso ao mercado (infraestruturas essenciais e metodologia tarifária para o transporte) e à promoção de um ambiente concorrencial (gás release), consideramos que poderá esperar, contanto que seja discutido no curto prazo.	NÃO
14	SIM	órgão de classe ou associação	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan)	PROBLEMA REGULATÓRIO: Revisão das Resoluções ANP nº 52/2011 e nº 51/2013 em função da nova Lei do Gás. OBJETIVOS PRETENDIDOS: Adequar a regulamentação ao modelo de Entrada e Saída. ATORES AFETADOS: Carregadores. NORMA RELACIONADA: Resolução ANP nº 52/2011 e Resolução ANP nº 51/2013.	SIM	3	Essa atualização permitirá a implementação de diretrizes que favoreçam um mercado mais dinâmico e competitivo, alinhado às práticas globais e garantindo maior eficiência na alocação de capacidade e no transporte de gás. Essa adequação é essencial para dar segurança regulatória aos carregadores, principais agentes afetados, e permitir o desenvolvimento do setor de forma transparente e previsível.	NÃO
15	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		NÃO			NÃO
18	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás - ABPIP		SIM	5	É essencial adequar a regulação vigente às novas disposições trazidas pelas políticas públicas, especialmente no contexto da Nova Lei do Gás (Lei nº 14.134/2021) e do Decreto nº 10.712/2021. A revisão e unificação das RANPs nº 52/2011 e nº 51/2013 são fundamentais para alinhar a regulação da comercialização e carregamento de gás natural com as novas diretrizes, particularmente em relação ao modelo de Entrada e Saída para a contratação de capacidade. Sem essa atualização, o setor corre o risco de enfrentar inconsistências regulatórias e insegurança jurídica, prejudicando a competitividade e a livre comercialização de gás natural no mercado brasileiro. Com a promulgação da Lei nº 14.134/2021, muitos dos atos normativos que regulavam a comercialização e o carregamento de gás natural se tornaram obsoletos, tornando urgente a revisão de pontos críticos que afetam os agentes de mercado. Aspectos como o processo de oferta e contratação de capacidade de transporte, e a prevenção ao uso abusivo de posição dominante por agentes autorizados, são exemplos de áreas que necessitam de adequação para promover um ambiente de concorrência saudável e transparente. A atualização rápida e eficaz desses regulamentos é indispensável para garantir que o setor de gás natural opere de forma eficiente, transparente e alinhada ao novo marco legal. Isso não apenas facilitará a operação dos agentes no mercado, mas também assegurará que o detentor de autorização não abuse de sua posição, preservando a livre concorrência em toda a cadeia de gás natural.	NÃO
19	SIM	agente econômico	Atvos		SIM	3	Considerando a aplicação da Resolução nº 52/11 para as atividades de comercialização de biometano, se demonstra urgente a necessidade de revisão da norma para adequação da redação e incorporação das particularidades envolvidas no setor de biometano e na cadeia de comercialização do produto, haja vista as diferenças que já de demonstram no mercado quando comparado ao gás natural. Ainda, é recomendável que o anexo à resolução seja revisado, de forma a acomodar o preenchimento devido pelos agentes regulados e comercializadores de biometano.	NÃO
24	SIM	órgão de classe ou associação	Confederação Nacional da Indústria (CNI)		SIM	4	O mercado organizado possibilita o surgimento de contratos de curto prazo e o aumento da liquidez no mercado brasileiro de gás. Dessa forma, o desenvolvimento do arcabouço regulatório e de modelos de negócios que tratem da comercialização e carregamento de gás natural são importantes para promover avanços para um mercado dinâmico e maduro. A Lei 14.134/2021 definiu o conceito de mercado organizado de gás, enquanto o Decreto nº 10.712/2021 definiu o conceito de ponto virtual de negociação. A Lei determinou que a comercialização de gás natural no mercado organizado deverá ser efetuada por meio de Contratos de Transporte de Gás Natural padronizados (§ 4º do Art. 31) e que a ANP deverá estabelecer o conteúdo mínimo desses contratos (§ 1º do Art. 31). Contudo, ainda que o mercado organizado e o ponto virtual de negociação tenham sido definidos na referida Lei e no Decreto que a regulamenta, as suas delimitações não foram tratadas por esses instrumentos. O detalhamento dessa regulamentação dependerá de normas infralegais que deverão ser estabelecidas pela ANP.	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto – ATGÁS		SIM	2	Entendemos que, neste momento, existem ações regulatórias de maior prioridade, cujas contribuições estão sendo submetidas pela ATGÁS nesta Consulta Prévia.	NÃO
26	SIM	órgão de classe ou associação	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO BIOGÁS - ABIOGÁS		SIM	3	Considerando a aplicação da Resolução nº 52/11 para as atividades de comercialização de biometano, se demonstra urgente a necessidade de revisão da norma para adequação da redação e incorporação das particularidades envolvidas no setor de biometano e na cadeia de comercialização do produto, haja vista as diferenças que já de demonstram no mercado quando comparado ao gás natural. Ainda, é recomendável que o anexo à resolução seja revisado, de forma a acomodar o preenchimento devido pelos agentes regulados e comercializadores de biometano.	NÃO

TÍTULO: Autonomia e Independência no Transporte de Gás Natural

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
1	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			2		
2	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	NÃO
5	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
6	SIM	órgão de classe ou associação	ABEGÁS - Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado	OBJETIVOS PRETENDIDOS: o disposto na normativa deve considerar as competências da EPE, designadas pelo decreto 12.153/24. PROBLEMA REGULATÓRIO: Atualização da regulação com as normativas legais	SIM	2	<p>Avaliar o impacto desta autonomia no acesso não discriminatório e na decisão de expansão do sistema de transporte.</p> <p>A independência prevista na Lei, não pode se confundir com um cenário de autoregulação, especialmente por não haver gestor de mercado, o que tem levado as transportadoras a atuarem como. De fato, o transporte é um serviço regulado e deve passar ao mercado a transparência necessária referente às suas tarifas, BRA, investimentos e contratos. Ampliações de gasodutos não devem estar atreladas às consultas ao mercado, mas às diretrizes de governo (MME e EPE) e investimentos em ampliações de gasodutos e ECOMPS deveriam passar por processos competitivos de mercado, de forma a assegurar a prudência de investimentos e eficiência de custos.</p> <p>Adicionalmente, considera-se que as ações de desinvestimento da Petrobras dos transportadores, bem como as medidas de governança adotadas com relação às transportadoras onde a participação minoritária foi mantida (conforme obrigações assumidas por ocasião do recente aditivo ao Termo de Cessação de Conduta acordado entre Petrobras e CADE), já garantem razoável autonomia às transportadoras para mitigar risco de interferência indevida na competitividade da oferta de capacidade. Importante notar que essa consideração é feita sem prejuízo das demais medidas de transparência e eficiência que devem ser impostas às Transportadoras pela ANP para garantir maior competitividade na oferta de capacidade.</p>	
7	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás		SIM	3		NÃO
8	SIM	agente econômico	Eneva S.A.		SIM	4	Há temas mais relevantes para o funcionamento do mercado de gás à luz do Novo Marco Legal. A Lei Federal nº 14.134/2021 veda relações societárias entre transportadores e empresas atuantes em outras atividades do setor de gás natural, de modo que a potencial criação de joint-ventures nesse pode criar distorções de mercado prejudiciais à competitividade. Nesse sentido, a ANP deve monitorar e regular essas situações com rigor, assegurando que a legislação seja cumprida para evitar monopólios e garantir um mercado justo e equilibrado. Além disso, o cenário que transportadores assumem papel de carregadores e/ou comercializadores pode limitar o desenvolvimento e o amadurecimento do mercado (e de seus players).	NÃO
9	SIM	órgão de classe ou associação	AbriLivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres		NÃO			
10	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		NÃO			NÃO
11	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCUMBUSTÍVEIS.		NÃO			
12	SIM	órgão de classe ou associação	ABRACE Energia		SIM	3	Em que pese a importância da regulação da independência operativa do transporte para evitar subsídios cruzados e tratamento não-discriminatório a agentes que atuam em elos concorrenciais da cadeia de valor do gás natural, a ABRACE Energia entende que há outros temas mais urgentes e necessários para o desenvolvimento da competitividade do mercado brasileiro de gás natural.	NÃO
15	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		NÃO			NÃO

18	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás - ABPIP	SIM	3	<p>A elaboração de um ato normativo que regule os critérios de autonomia e independência dos transportadores no mercado de gás natural, em conformidade com a Lei nº 14.134/2021 (Nova Lei do Gás), é de extrema relevância e urgência para assegurar um mercado justo e equilibrado. A ausência de diretrizes claras pode criar lacunas que comprometem a livre concorrência, a transparência nas operações e o acesso não discriminatório às infraestruturas essenciais. Essa incerteza jurídica abre espaço para práticas anticoncorrenciais que favorecem determinados agentes econômicos em detrimento de outros, prejudicando a competitividade e o desenvolvimento saudável do mercado.</p> <p>A definição de critérios regulatórios específicos é necessária para evitar distorções no mercado, como a participação de transportadores em outras atividades do setor de gás natural, o que pode levar à concentração de poder econômico e à redução da competitividade. A Lei nº 14.134/2021 já impede relações societárias entre transportadores e empresas de outras atividades do setor, e é crucial que a ANP monitore e regule essas situações rigorosamente, garantindo o cumprimento da legislação para impedir monopólios e proteger a concorrência no mercado.</p> <p>Além disso, é importante que os transportadores mantenham sua independência e não atuem como carregadores ou comercializadores, pois isso pode restringir o crescimento e amadurecimento do mercado. A promoção de um uso eficiente das infraestruturas, combinada com um ambiente regulatório claro e transparente, é essencial para otimizar a malha de transporte de gás natural no Brasil e garantir que o mercado opere de forma justa, sem barreiras artificiais que dificultem o acesso de novos participantes. Diante da importância desse tema, a ANP deve priorizar a criação de um ato normativo que assegure a autonomia dos transportadores e o equilíbrio do mercado de gás natural, garantindo a transparência e a competitividade.</p>	SIM
24	SIM	órgão de classe ou associação	Confederação Nacional da Indústria (CNI)	SIM	3	<p>A Lei 14.134/2021 estabeleceu o conceito de transportador independente, deixando a cargo da ANP apenas regulamentar acerca dos transportes existentes que não cumprissem com os critérios de independência na data de publicação desta Lei. No Art. 5º, a referida Lei determinou que o transportador deve construir, ampliar, operar e manter os gasodutos de transporte com independência e autonomia em relação aos agentes que exerçam atividades concorrenciais da indústria de gás natural. Dessa forma, é essencial regular os aspectos do transportador independente estipulados no Art. 5º da Lei 14.134/2021. A ausência dessa regulamentação possa resultar em favorecimento comercial dentro do sistema.</p>	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto – ATGÁS	SIM	4	<p>A autonomia e independência no transporte de gás natural são fundamentais para promover um mercado competitivo e eficiente. Ao garantir que os operadores de transporte não estejam diretamente vinculados a empresas de produção ou distribuição, cria-se um ambiente de livre acesso às infraestruturas essenciais. Isso evita práticas monopolistas, incentiva novos entrantes e amplia a oferta para os consumidores. A separação clara de atividades também assegura uma operação mais transparente, promovendo maior confiança nos processos regulatórios e na dinâmica de mercado. Ressalta-se que a regulação deve abarcar todos os modelos de unbundling, inclusive o ITO (independent transmission operator). Sendo assim, entendemos que o tema é prioritário a médio prazo para o ciclo 2025-2026 da Agenda Regulatória.</p>	NÃO

TÍTULO: Elaboração de AIR bases x terminais

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
1	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			2		
2	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	SIM	3	N/A	SIM
4	SIM	agente econômico	Petróleo Brasileiro – Petrobras .		SIM	4	Considerando existência de tipos de instalação similares autorizados ou a serem autorizadas em portos, com diferentes graus de exigência para o acesso de terceiros interessados, sem justificativa técnica plausível, entende-se que a ANP deverá avaliar os impactos positivos e negativos dos referidos tipos de instalação similares.	NÃO
5	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
7	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás	Avaliar em conjunto as RANPs 852/2021, 881/2022 e 960/2023 (antiga 784/2019), entre outras, a fim de harmonizar os conceitos de cessão de espaço/armazenagem/acesso de terceiros/essencialidade de ativos de forma transversal às normas da Agência.	SIM	4	Indefinições e falta de harmonização conceitual entre as discussões regulatórias gera incertezas, maior percepção de riscos e afasta investimentos. Nesse sentido, entendemos ser muito importante que a ANP faça um alinhamento de premissas e conceitos que devem ser observados nos debates de infraestrutura, ainda que os temas individuais recebam diferentes níveis de urgência.	NÃO
8	SIM	agente econômico	Eneva S.A.		SIM	2	A prioridade regulatória acima foi estimada considerando o horizonte bienal da agenda regulatória, bem como a limitação de recursos humanos frente aos demais temas propostos em Consulta Prévia.	SIM
9	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres	PROBLEMA REGULATÓRIO: Consideramos que o problema regulatório apontado não se encontra apenas nas bases portuárias, mas, sim, nas bases portuárias e fora do porto e, ainda, naquelas primárias e secundárias. Com efeito, verifica-se atualmente no mercado brasileiro um número relativamente pequeno de bases de distribuição de derivados instaladas e, ainda, a ausência de regras claras para o seu acesso e compartilhamento entre as distribuidoras de derivados. De fato, segundo os dados públicos divulgados pela ANP, a maioria das bases (em termos de volume de armazenagem e número de bases), atualmente instaladas no país, é de propriedade e/ou controlada, a partir de contratos de locação, pelas três principais distribuidoras (Vibra/BR, Raizen/Shell e Ipiranga). Além dessas três distribuidoras serem as proprietárias e/ou controladoras da maioria das bases instaladas no Brasil, nota-se que, frequentemente, tais bases costumam ser compartilhadas exclusivamente entre essas três distribuidoras. Este fenômeno acaba, por um lado, reforçando a posição dominante dessas três distribuidoras e ainda criando uma certa estabilidade na participação de mercado delas, em nível estadual, regional ou nacional, sem dizer uma maior facilidade de práticas coordenadas entre elas. Porém, por outro, implica em uma redução da concorrência, em nível estadual, regional e/ou nacional, seja porque tais bases são infraestruturas essenciais para o exercício da atividade de distribuição, seja ainda porque o acesso a tais bases encontra-se limitado pela rigidez das legislações, especialmente as ambientais, e burocracias para obtenção de autorizações para instalação de uma base de distribuição, seja ainda pela ausência de uma regulação que controle e regulamente o compartilhamento de tais bases entre distribuidoras concorrentes.	SIM	3	Entendemos que os revendedores de combustíveis são indiretamente atingidos por este tema, na medida que a restrição de número e acesso a bases de distribuição, primárias ou secundárias, em portos ou fora deles, afeta diretamente o número de distribuidoras instaladas na região e, conseqüentemente, a oferta de derivados e seus preços. Desta forma, consideramos que a relevância deste tema para o mercado é de mediana a elevada.	NÃO
10	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		SIM	4	A realização da Análise de Impacto Regulatório (AIR) para definir quais instalações portuárias devem ser autorizadas pela ANP é fundamental para evitar assimetrias de mercado e prevenir abusos de poder econômico, garantindo que todos os agentes do setor tenham acesso equitativo e não discriminatório às infraestruturas essenciais para a entrega e armazenamento de combustíveis. A abertura de terminais aquaviários para terceiros é estratégica não apenas para promover a concorrência e o equilíbrio no setor, mas também para garantir a regularidade do abastecimento nacional, aumentando a capacidade logística e mitigando os riscos de desabastecimento que poderiam prejudicar a economia e a segurança energética do país.	SIM

11	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCMBUSTÍVEIS.		SIM	4	A realização da Análise de Impacto Regulatório (AIR) para definir quais instalações portuárias devem ser autorizadas pela ANP é fundamental para evitar assimetrias de mercado e prevenir abusos de poder econômico, garantindo que todos os agentes do setor tenham acesso equitativo e não discriminatório às infraestruturas essenciais para a entrega e armazenamento de combustíveis. A abertura de terminais aquaviários para terceiros é estratégica não apenas para promover a concorrência e o equilíbrio no setor, mas também para garantir a regularidade do abastecimento nacional, aumentando a capacidade logística e mitigando os riscos de desabastecimento que poderiam prejudicar a economia e a segurança energética do país.	SIM
13	SIM	órgão de classe ou associação	SINDIGÁS - Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo	NORMA RELACIONADA : Incluir a Resolução ANP 881/2022, entendendo que o texto acima foi migrado da Agenda Regulatória anterior 2021-2022 quando não existia ainda tal resolução.	SIM	3	A Diretoria da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, com base na Proposta de Ação nº 0687, de 1º de dezembro de 2020, e considerando o Despacho nº 45/2020/DG/ANP-RJ-e, resolveu incluir na Agenda Regulatória de 2021-2022 a realização de AIR para avaliar o tipo de autorização a ser outorgada a instalações de armazenamento e movimentação de produtos regulados pela ANP em portos públicos, em consonância com o previsto no art. 1º, inciso V, da Resolução CNPE nº 12, de 4 de junho de 2019 que estabelece: "V - a avaliação do tipo de autorização em portos públicos e as condições de acesso de terceiros a terminais aquaviários para movimentação de petróleo, seus derivados e biocombustíveis;" Entende-se que o referido artigo V acima foi desmembrado pela ANP em 2 ações regulatórias: •A primeira que trata da avaliação do tipo de autorização em portos públicos, prevista nesta consulta prévia 02/24, tendo em vista a agenda regulatória ANP 2025/26; •A segunda que trata das condições de acesso de terceiros a terminais aquaviários, que já foi regulamentada pela Resolução ANP 881/2022 após revisão da Portaria ANP 251/2020, e não faz parte desta agenda regulatória ANP 2025/26. Diante deste cenário, não fica claro a relevância desta proposta de AIR uma vez que o Despacho nº 45/2020/DG/ANP-RJ já foi parcialmente atendido com as condições de acesso já revisadas na RANP 881/2022. Além disso, a presente proposta de ação regulatória se mistura a outra ação prevista nesta Consulta Pública que trata de "Autorização de Instalações de Movimentação", que foi migrada de agenda regulatória ANP 2022-23, ação 2.13. De todos os modos, importante ressaltar que qualquer revisão normativa que trata de acesso às instalações portuárias de armazenamento de petróleo, seus derivados e biocombustíveis deve ser direcionada para otimizar o aproveitamento econômico dessas infraestruturas, bem como a concorrência na indústria de combustíveis, levando-se em consideração as peculiaridades da atividade de GLP que em muito se difere dos outros combustíveis. Considerando que a ANP tem como finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis, nos termos da Lei nº 9.478, de 19 de junho de 1997, a realização da Análise de Impacto Regulatório (AIR) para definir quais instalações portuárias devem ser autorizadas pela ANP é fundamental para evitar assimetrias de mercado e prevenir abusos de poder econômico, garantindo que todos os agentes do setor tenham acesso equitativo e não discriminatório às infraestruturas essenciais para a entrega e armazenamento de combustíveis. A abertura de terminais aquaviários para terceiros é estratégica não apenas para promover a concorrência e o equilíbrio no setor, mas também para garantir a regularidade do abastecimento nacional, aumentando a capacidade logística e mitigando os riscos de desabastecimento que poderiam prejudicar a economia e a segurança energética do país.	SIM
15	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		SIM	4	A realização da Análise de Impacto Regulatório (AIR) para definir quais instalações portuárias devem ser autorizadas pela ANP é fundamental para evitar assimetrias de mercado e prevenir abusos de poder econômico, garantindo que todos os agentes do setor tenham acesso equitativo e não discriminatório às infraestruturas essenciais para a entrega e armazenamento de combustíveis. A abertura de terminais aquaviários para terceiros é estratégica não apenas para promover a concorrência e o equilíbrio no setor, mas também para garantir a regularidade do abastecimento nacional, aumentando a capacidade logística e mitigando os riscos de desabastecimento que poderiam prejudicar a economia e a segurança energética do país.	SIM
18	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás - ABPIP		SIM	2	A prioridade regulatória acima foi estimada considerando o horizonte bienal da agenda regulatória, bem como a limitação de recursos humanos frente aos demais temas propostos em Consulta Prévia.	SIM
19	SIM	agente econômico	Atvos		SIM	2	Deve-se buscar facilitar a implantação de estruturas portuárias como tanques, linhas de bombeio, a fim de aumentar a capacidade de exportação de produtos no longo prazo.	SIM
23	SIM	órgão de classe ou associação	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS - ABTL	Nos termos da NOTA TÉCNICA CONJUNTA Nº 27/2020/ANP: a) outorgar novas autorizações nas regiões portuárias apenas a terminais, mantendo as autorizações para base de distribuição já em vigor, até o fim dos contratos de arrendamento vigentes; e c) autorizar apenas terminais em portos públicos, reclassificando as bases de distribuição já autorizadas.	SIM	4	A ANP deverá avaliar os impactos de se autorizar Bases em portos públicos, priorizando a outorga de autorizações a Terminais Multipropósito.	SIM

TÍTULO: Ampliação da Capacidade de Gasodutos de Transporte

ID	Representa alguma organização, instituição, etc?	Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?
1	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.			3		
2	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	NÃO
3	SIM	instituição governamental	Companhia de Gás do Amazonas - Cigás		SIM	4	A capacidade de transporte do gasoduto Urucu - Coari - Manaus encontra-se próximo ao limite autorizado pela ANP. Desse modo, é imprescindível estudo de viabilidade técnica e econômica de eventual ampliação da capacidade de transporte do referido gasoduto, visando garantir o atendimento ao mercado local, principalmente ao segmento termelétrico proveniente de Leilões de Energia definidos pelo Ministério de Minas e Energia, observada a publicidade e a amortização do sistema de transporte existente para fins de cálculo da tarifa.	NÃO
5	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
6	SIM	órgão de classe ou associação	ABEGÁS - Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado	PROBLEMA REGULATÓRIO: A ampliação da capacidade de transporte é necessária e importante para o desenvolvimento do mercado de gás, mas tem que ser definida a partir de processos públicos, transparentes e com a participação ativa do mercado. Os investimentos devem ser prudentes de forma a não onerar as tarifas de transporte, permitindo que o desenvolvimento do mercado aconteça. De acordo com o Decreto 12.153 de 2024, a ANP deverá considerar um processo transparente, a partir de consultas públicas, coordenado pela EPE. Atualização da regulação com as normativas legais.	SIM	4	Impacta na segurança do fornecimento e na tarifa de transporte. Pode viabilizar mais mercado ou impedir a expansão. A ampliação da capacidade de transporte é necessária e importante para o desenvolvimento do mercado de gás, mas tem que ser definida a partir de processos públicos, transparentes e com a participação ativa do mercado. Os investimentos devem ser prudentes de forma a não onerar as tarifas de transporte, permitindo que o desenvolvimento do mercado aconteça. Como previsto no Decreto 12.153 de 2024, em especial, nos artigos 6º-C, 6º-D e 6º-E, a ANP deverá considerar um processo transparente, a partir de consultas públicas, coordenado pela EPE. É fundamental atribuir a este tema a mesma prioridade das demais iniciativas para revisão e atualização dos demais regulamentos aplicáveis ao setor de transporte, uma vez que a ampliação de capacidade invariavelmente será pré-requisito para o acesso de novos agentes (principalmente aqueles que dependem de novos pontos de origem). Além disso, o tratamento regulatório dessas ampliações possuirá reflexos tarifários em toda a malha e que afetam todos os usuários, logo sendo de grande importância para distribuidoras e consumidores finais. O esclarecimento regulatório das ampliações de rede de transporte, portanto, é de alta relevância para a otimização do acesso de terceiros à malha de transporte e competitividade na oferta de gás natural.	
7	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás		SIM	4	Discussão relevante sobre expansão/ampliação de gasodutos de transporte.	NÃO
8	SIM	agente econômico	Eneva S.A.		SIM	3	A ampliação da capacidade de gasodutos de transporte é importante para ampliar o número de agentes econômicos e a movimentação de gás natural no sistema de transporte de gás natural, buscando o desenvolvimento e o aumento da competição do mercado de gás natural. Ainda assim, a prioridade regulatória acima foi estimada considerando o horizonte bienal da agenda regulatória, bem como a limitação de recursos humanos frente aos demais temas propostos em Consulta Prévia.	NÃO
9	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres			NÃO		
10	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A			NÃO		NÃO
11	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCUMBUSTÍVEIS.			NÃO		

12	SIM	órgão de classe ou associação	ABRACE Energia		SIM	4	<p>Há, hoje, uma lacuna regulatória importante em relação aos investimentos relativos ao transporte. A Lei Federal nº 14.134/2021 define gasoduto de transporte como duto, integrante ou não de um sistema de transporte de gás natural (...), nos termos da regulação da ANP. Portanto, definir a integração de gasoduto ao sistema de transporte traduz, na nossa concepção, a decisão do regulador em permitir a socialização tarifária da infraestrutura em questão.</p> <p>A Resolução ANP nº 37/2013, que será revisada nesse processo, define ampliação da capacidade de transporte quando há um aumento da capacidade de um gasoduto decorrente de alteração nos procedimentos operacionais ou implantação de qualquer substituição, adequação ou acréscimo de nova Instalação de transporte ou modificação nas instalações existentes do referido gasoduto. Entretanto, tendo em vista o modelo por entradas e saídas, em que o acesso ao transporte não será mais avaliado duto a duto, mas de forma mais abrangente, olhando para todo o sistema de transporte, entendemos que o termo ampliação deve guardar relação com o aumento efetivo e ininterrupto de capacidade a ser disponibilizada em benefício de todos os carregadores conectados neste sistema, que possa justificar a socialização pelo benefício tarifário.</p> <p>Citamos como exemplo o gasoduto GASIG, que foi objeto de negociação bilateral entre as partes (NTS e Petrobras), sem passar pelo rito regulatório necessário, seguindo, portanto, a necessidade específica de um carregador, que, ao longo do processo, foi considerado de interesse de todos e "transformado" em gasoduto integrante do sistema, sem uma análise clara dos seus benefícios sistêmicos imediatos.</p> <p>Ademais, espera-se que as discussões relativas a esta ação, leve em consideração a otimização das infraestruturas de transporte não só em uma análise incremental, mas também operacional, proporcionando os incentivos corretos a operação eficiente, segura e módica.</p> <p>Por fim, consideramos esta ação prioritária, tendo em vista que pode impactar diretamente o custo de acesso ao transporte. Portanto, necessária para orientar adequadamente os investimentos, evitando sobreposições entre áreas de mercado de capacidade. Novamente, frisamos que seria desejável que a norma resolutiva trouxesse o entendimento daqueles investimentos que serão considerados como parte do sistema, beneficiando a todos os carregadores, daqueles que, em uma análise de custo-benefício, apenas beneficiarão a parte interessada em sua conexão.</p>	NÃO
14	SIM	órgão de classe ou associação	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan)	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO: Revisão dos critérios de caracterização da capacidade de transporte de gasodutos.</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS: Garantir a ampliação da capacidade de transporte e maior movimentação de gás.</p> <p>ATORES AFETADOS: Transportadores, carregadores, comercializadores, consumidores livres, distribuidoras.</p> <p>NORMA RELACIONADA: Resolução ANP nº 37/2013 e Decreto nº 12.153/2024.</p>	SIM	3	<p>A revisão dos critérios de caracterização da capacidade de transporte de gasodutos é fundamental para permitir a ampliação dessa capacidade e, assim, promover uma maior movimentação de gás natural no Brasil. Com essa atualização, a regulamentação poderá atender de forma mais adequada às demandas dos transportadores, carregadores, comercializadores, consumidores livres e distribuidoras, permitindo que o setor opere com maior eficiência e segurança.</p>	SIM
15	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETROLEO E ALCOOL LTDA		NÃO			NÃO
18	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás - ABPIP		SIM	3	<p>A previsibilidade e segurança jurídica na implementação de projetos relacionados ao mercado de gás natural são essenciais para garantir a confiança dos investidores e o desenvolvimento sustentável do setor. Nesse contexto, a ampliação da capacidade dos gasodutos de transporte desempenha um papel fundamental, pois permite aumentar o número de agentes econômicos e a movimentação de gás natural no sistema, promovendo maior concorrência e dinamismo no mercado de gás natural.</p> <p>Essa ampliação deve ser considerada uma prioridade regulatória, mesmo diante das limitações de recursos humanos e do horizonte bienal da agenda regulatória, pois seu impacto positivo no desenvolvimento do mercado e na competitividade justifica a atenção especial dentro das demais propostas em Consulta Prévia.</p>	NÃO
24	SIM	órgão de classe ou associação	Confederação Nacional da Indústria (CNI)		SIM	4	<p>A infraestrutura de gasodutos de transporte para o desenvolvimento do mercado de gás deve avaliar a otimização das infraestruturas existentes e novas rotas de transporte de gás natural sob a perspectiva do sistema integrado. Para tanto, deve-se observar as condições de custo baseada na eficiência econômica, que impactam diretamente no acesso e a demanda pelo insumo.</p>	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto – ATGÁS	<p>Problema Regulatório: A caracterização da capacidade de transporte de gasodutos deve se basear não apenas no novo modelo de Entradas/Saídas, mas também nas possibilidades de investimentos na rede de transporte para atendimento às necessidades do mercado e alcance de objetivos de política energética.</p>	SIM	5	<p>A revisão da RANP 37/2013, alinhado à Lei nº 14.134/2021 e Decreto nº 12.153/2024, é fundamental para o desenvolvimento do mercado de gás natural no Brasil, pois a definição de ampliação da capacidade permeia as decisões de investimento do setor.</p> <p>Dessa forma, ao atualizar e simplificar os critérios de expansão (ex. tipologia de investimentos), a medida atrai investimentos, facilita a interconexão regional, e alinha-se ao regime de entrada e saída, essencial para garantir competitividade, infraestrutura eficiente e segurança do suprimento de gás natural em um mercado em expansão.</p>	NÃO

TÍTULO: Interconexão e interoperabilidade

ID	Representa alguma organização, instituição, etc? Informe seu perfil:	Nome da organização, instituição, etc.:	Se tiver sugestões para alguma das informações apresentadas, informe a seguir indicando o respectivo campo: PROBLEMA REGULATÓRIO, OBJETIVOS PRETENDIDOS, ATORES AFETADOS ou NORMA RELACIONADA (se aplicável)	Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?	Se respondeu "SIM" à pergunta anterior (Considera-se afetado pelo problema regulatório descrito?), sugira a prioridade desta ação regulatória, onde: 1 - Nada importante (Não há ou há pouca necessidade de regulamentação) 2 - Pouco importante (Neutro e pode esperar a longo prazo) 3 - Razoavelmente importante (Neutro e pode esperar a médio prazo) 4 - Importante (Prioritário e pode esperar a curto prazo) 5 - Muito importante (Prioritário e urgente)	Se tiver informado a prioridade da ação no campo anterior, gostaríamos de saber qual sua justificativa.	Considera que este assunto tenha impacto sobre o comércio exterior?	
1	SIM	instituição governamental	Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) - Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Insumos e Materiais Intermediários.		4			
2	SIM	órgão de classe ou associação	UNEM - União Nacional do Etanol de Milho	N/A	NÃO	1	N/A	NÃO
5	SIM	agente econômico	Inpasa Agroindustrial S.A.		NÃO			
6	SIM	órgão de classe ou associação	ABEGÁS - Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado	OBJETIVOS PRETENDIDOS: o objetivo é a padronização da forma de comunicação das informações aos carregadores e transportadores, nos referidos pontos de interconexão. PROBLEMA REGULATÓRIO: "A interconexão entre transportadores é um tema relevante não apenas à segurança operacional, mas também à eficiência da utilização de rede com vistas ao acesso de terceiros, na medida em que viabiliza (i.) a expansão do atendimento a mercados consumidores a partir de um único ponto de origem; (ii.) criação de áreas de mercado de capacidade; (iii.) aumento do horizonte de potenciais trocas comerciais dentro da rede. Portanto, sugere-se que a descrição do problema regulatório passe a ser: "Harmonização da operação entre transportadores, bem como a definição de obrigação de realização de investimentos para tal finalidade e parâmetros tarifários aplicáveis à interconexão. Utilização ineficiente do sistema que pode prejudicar a segurança operacional e o acesso de terceiros." ATORES AFETADOS: Com base nas mesmas justificativas feitas acima acerca da relevância do tema da interconexão para o acesso de terceiros, sugere-se que "Carregadores" e "Comercializadores" sejam incluídos nos atores afetados. NORMA(S) RELACIONADA(S): A Resolução ANP 11/2016 possui disposições quanto a interconexão de transportadores e entendemos que deve constar das normas afetadas."	SIM	4	Os carregadores são atores afetados. Deve-se considerar a criação de grupo de trabalho permanente que será responsável pela elaboração da solução comum de intercâmbio de dados, bem como suas atualizações. O Objetivo é a padronização da forma de comunicação das informações aos carregadores e transportadores, nos referidos pontos de interconexão. Considerando o aumento de número de pontos de origem com conexão à rede de transporte (novos terminais, bem como rotas de escoamento e processamento), é urgente que incertezas regulatórias para a interconexão entre transportadores sejam mitigadas a fim de que carregadores e comercializadores possam considerar essa possibilidade na estruturação de seus respectivos projetos de oferta e aquisição de gás. Mais importante, diante de um cenário de concentração de oferta na região sudeste, espera-se que a viabilização de interconexão entre transportadores reflita-se em condições mais competitivas para a oferta de gás para consumidores e distribuidoras outras regiões do Brasil, capilarizando os benefícios do Novo Mercado de Gás pelo território.	
7	SIM	órgão de classe ou associação	Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás		SIM	4	Tema relevante para consolidar o modelo de entrada e saída ao longo da malha integrada, viabilizando a integração de áreas de mercado.	NÃO
8	SIM	agente econômico	Eneva S.A.		SIM	5	A regulamentação da interconexão e interoperabilidade de gasodutos é essencial para a eficiência do sistema de transporte de gás natural. Isso pode ser alcançado através da padronização dos contratos de transporte, implementação de uma tarifa única para transportadoras interligadas, e isenção de custos de integração entre infraestruturas existentes. Isso enseja a criação de um ato normativo específico para harmonizar essas operações, promovendo maior eficiência e reduzindo barreiras operacionais. Além disso, na harmonização da operação entre transportadores, considerando os fluxos físicos nominados e programados no processo de correspondência, podem ocorrer desvios operacionais acumulados que impactem não só a programação comercial, que podem incorrer em penalidades, como também o balanceamento do portfólio dos carregadores.	NÃO
9	SIM	órgão de classe ou associação	Abrilivre - Associação Brasileira de Revendedores de Combustíveis Independentes e Livres		NÃO			
10	SIM	agente econômico	TDC DISTRIBUIDORA DE COMBUSTÍVEIS S/A		NÃO	3	A eficiência do fluxo logístico e o acesso às estruturas de transporte são essenciais ao desenvolvimento do abastecimento nacional. A maximização das interligações gera otimização e dinamismo ao mercado, além de gerar o reforço da infraestrutura de abastecimento	NÃO
11	SIM	órgão de classe ou associação	BRASILCOM - FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE COMBUSTÍVEIS, GÁS NATURAL E BIOCUMBUSTÍVEIS.		NÃO	3		

12	SIM	órgão de classe ou associação	ABRACE Energia	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO: na nossa visão, esta ação não tem efeitos somente à segurança operacional do transporte, mas ao desenvolvimento do mercado brasileiro atacadista de gás natural. A integração entre áreas de mercado de capacidade irá auxiliar na redução da complexidade, custos e riscos percebidos, hoje, na contratação da infraestrutura de transporte, tendo em vista a ausência de padronização contratual. Ademais, permitirá otimizar as ações de balanceamento, aumentando as opções de oferta flexível a carregadores e às transportadoras, fomentando a liquidez para a formação de um mercado concorrencial de gás natural no Brasil. É importante que, com esta integração, o custo de interconexão seja nulo, corroborando para a liquidez do mercado, hoje além do pagamento na entrada e saída de cada gasoduto, existe também o pagamento da tarifa de interconexão, encarecendo o acesso a diferentes ofertas.</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS: maior liquidez e acesso a ofertas flexíveis e de diversas fontes, incluindo internacionais (Bolívia e Argentina) para diversificação da oferta e desenvolvimento da concorrência, estabelecendo, no futuro, um único hub como referencial de preço ao mercado brasileiro de gás.</p> <p>ATORES AFETADOS: transportadoras e carregadores (produtores, comercializadores, distribuidoras estaduais e consumidores).</p>	SIM	5	<p>Com o novo modelo por entradas e saídas, a demanda por capacidade não corresponde diretamente à demanda de acesso a um gasoduto específico, mas a uma "rede comercial". Isso permitirá ao carregador contratar capacidade por meios de serviços de transporte padronizados e acessar uma diversidade de opções de suprimento de molécula, independentemente de sua localização física na rede. Como consequência, a integração de áreas aumentará a liquidez e a flexibilidade na contratação de gás natural.</p> <p>Por outro lado, a existência de mais de uma área de mercado de capacidade aumenta a complexidade, os custos e os riscos percebidos pelos carregadores, ao terem que gerenciar termos contratuais diversos e o esforço do regulador que precisará coordenar e garantir, minimamente, a interoperabilidade entre redes operando sob regras distintas. Para contribuir com esta ação, a ABRACE Energia encaminhou por e-mail a Nota Técnica "Desafios para a Fusão de Áreas de Mercado de Capacidade de Transporte (Zonas de Balanceamento)".</p>	NÃO
14	SIM	órgão de classe ou associação	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan)	<p>PROBLEMA REGULATÓRIO: Necessidade de harmonização operacional entre transportadores de gás.</p> <p>OBJETIVOS PRETENDIDOS: Garantir interconexão eficiente e não discriminatória dos gasodutos de transporte.</p> <p>ATORES AFETADOS: Transportadores.</p> <p>NORMA RELACIONADA: Lei nº 14.134/21.</p>	SIM	5	<p>Entendemos tratar-se de processo sobre questões operacionais. A regulamentação da interconexão entre gasodutos de transporte é essencial para garantir uma operação contínua e segura da rede de gás, minimizando falhas e gargalos que possam comprometer a eficiência e a confiabilidade do sistema.</p>	NÃO
15	SIM	agente econômico	PETRONAC DISTRIBUIDORA NACIONAL DE DERIVADOS DE PETRÓLEO E ALCOOL LTDA		NÃO			NÃO
18	SIM	órgão de classe ou associação	Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás - ABPIP		SIM	5	<p>A harmonização das operações entre transportadores e a regulamentação da interconexão e interoperabilidade de gasodutos são fundamentais para garantir a eficiência e a competitividade no sistema de transporte de gás natural. A interconexão eficiente entre transportadores, possibilitada pela padronização de contratos de transporte e implementação de uma tarifa única para transportadoras interligadas, promove o uso otimizado da infraestrutura existente e facilita a integração entre infraestruturas, eliminando barreiras operacionais.</p> <p>Essa abordagem não só contribui para um mercado de gás mais dinâmico e seguro, mas também minimiza ineficiências que poderiam comprometer a competitividade, especialmente para as empresas independentes que necessitam de acesso facilitado ao sistema. Ao mesmo tempo, a criação de um ato normativo específico para harmonizar as operações ajudaria a evitar desvios operacionais acumulados que podem impactar tanto a programação comercial quanto o balanceamento do portfólio dos carregadores, reduzindo penalidades e garantindo maior segurança operacional para todos os envolvidos.</p>	NÃO
24	SIM	órgão de classe ou associação	Confederação Nacional da Indústria (CNI)		SIM	5	<p>A interconexão e interoperabilidade de gasodutos de transporte é fundamental para que haja a diversificação das fontes de suprimento, o aumento da concorrência e para o desenvolvimento do mercado brasileiro. Isso porque essa medida incentiva o surgimento de Contratos de Fornecimento de Gás Natural de curto prazo e possibilita um melhor gerenciamento do balanceamento e gestão eficiente do sistema integrado de transporte.</p> <p>O mercado organizado de gás tem como uma de suas bases o modelo de entrada e saída para contratação de capacidade de transporte. A Lei 14.134/2021 determinou que os transportadores que operassem em uma mesma área de mercado de capacidade deveriam constituir gestor de área de mercado, e determina que seja oferecido aos carregadores potenciais, serviços de transporte padronizados na área de mercado de capacidade, de forma transparente e não discriminatória, por meio de plataforma eletrônica conjunta (Art. 15). Além disso, o § 1º do Art. 10 do Decreto nº 10.712/2021 determinou que a ANP deverá regular as áreas de mercado de capacidade de forma a favorecer o processo de fusão entre elas, como objetivo de progressiva diminuição do número de áreas e aumento da liquidez do ponto virtual de negociação.</p>	NÃO
25	SIM	órgão de classe ou associação	Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto – ATGÁS	<p>Objetivo: A aprovação de acordos de interconexão são mais urgentes para fins de atendimento ao objetivo da proposta. Estes acordos poderiam ser revisados no caso de regulação superveniente.</p>	SIM	3	<p>A integração das áreas de mercado no transporte por gasodutos exige a definição de protocolos operacionais entre as transportadoras, que, futuramente, serão regulamentados pelo Código de Rede de Interoperabilidade, atualmente em discussão no Conselho de Usuários (CdU) e já submetido à ANP. Avaliar se a aprovação do Código de Rede de Interoperabilidade pela ANP, pode ser suficiente para o atendimento regulatório.</p> <p>Apesar do tema ser relevante e necessário para a expansão do transporte de gás natural, a definição de criticidade deve-se pelo entendimento de que soluções eficazes de interconexão já estão sendo aplicadas no momento.</p>	NÃO