Carta nº 008/2025-CDU

Rio de Janeiro, 27 de março de 2025

À
Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustível - ANP
Av. Rio Branco, 65 / 22º andar - 20090-004 - Rio de Janeiro – RJ

Referência: Consulta Prévia 01/2025 - que tem como objetivo a obtenção de contribuições acerca da revisão da Resolução ANP n°15/2014 que trata da regulamentação de Tarifas de Transporte de Gás Natural.

Prezados membros da ANP,

O Conselho de Usuários do Sistema de Transporte de Gás Natural (CdU), vem, por meio desta correspondência, apresentar suas contribuições à Consulta Prévia ANP 01/25.

Inicialmente, registramos que recebemos de forma positiva a abertura dessa consulta prévia tendo em vista a relevância e desdobramentos desse tema para o setor de transporte e consequentemente para o setor de gás natural.

De modo geral, temos alguns comentários genéricos que devem ser considerados antes da apresentação das nossas respostas/comentários às indagações apresentadas na Consulta em epígrafe.

O CdU entende que, a despeito dos avanços dos últimos anos, ainda há a necessidade de assegurar transparência sobre alguns processos e informações referentes à atividade de transporte e que afetam diretamente o objetivo da presente Consulta. O acesso a essas informações – atual Base de Ativos e da metodologia de cálculo tarifário constante nos contratos legados - é fundamental para que o mercado possa contribuir de maneira mais assertiva às consultas promovidas pela ANP. Nesta acepção, seria desejável que a ANP as disponibilizasse com a maior brevidade possível.

Ademais, há uma preocupação em relação aos prazos que serão concedidos após a finalização da presente Consulta. Isto porque, como é do conhecimento de V.Sas., o processo de revisão tarifária deveria encerrar no final de 2025, mas considerando que possivelmente a ANP realizará AIR, Consulta e Audiência Públicas para o fechamento da Revisão Tarifária, há a apreensão de que o assunto não seja equacionado dentro do prazo. Neste hipotético cenário de um período de transição, solicitamos, desde já, que as eventuais determinações provisórias sejam previamente submetidas ao conhecimento e avaliação do CdU e que seja, em qualquer cenário, definido um prazo final para resolução do tema e início da vigência e plena aplicabilidade das determinações resultantes do processo regular.

Feitas tais considerações preliminares e considerando que a expectativa do CdU é de redução das tarifas de transporte, seguem as respostas aos questionamentos apresentados por esta ANP:

Pergunta 01

A Prática Recomendada AACE 97R-18 da Association for the Advancement of Cost Engineering (AACE), intitulada "Cost Estimate Classification System – As Applied in Engineering, Procurement, and Construction for the Pipeline Transportation Infrastructure Industries", deve ser acolhida em novo regulamento como único referencial de classificação de grau de incerteza de estimativas de custos?

Apoiamos parcialmente a prática de adoção de regulamento único referente à classificação do grau de incerteza de estimativa de custos. Isto porque, se por um lado a AACE é uma referência consolidada em engenharia de custos (o que aumenta a confiabilidade das estimativas), por outro falta transparência em relação ao processo de aprovação de novos investimentos.

Preliminarmente a essa discussão, entendemos que a ANP deveria endereçar a forma com que novos investimentos (CAPEX) serão incorporados à RMP e BRA. Ao nosso ver, todo e qualquer investimento precisa passar pelo rito regulatório completo (consulta e audiências públicas, exceto para conexões diretas), momento em que se deve avaliar, objetivamente, a economicidade do projeto pela relação custo x demanda.

Ademais, é necessário que propostas de investimentos sejam acompanhadas de comparativos de custos (nacionais e internacionais) e análise de risco para avaliação da eficiência do investimento proposto.

Pergunta 02

A tipologia Sustaining CAPEX deve ser incorporada ao conjunto de elementos que compõem a rubrica CAPEX da proposta tarifária?

A implementação indicada no questionamento deve ser bem estruturada para equilibrar os interesses do setor e mitigar impactos tarifários excessivos. Assim, para o melhor desenvolvimento de suas considerações, o Conselho de Usuários solicita mais informações acerca do tema.

Pergunta 03

Itens como programas de inspeção com pigs instrumentados (inclusive escavação e recomposição da faixa para correlação de falhas indicadas em relatório) ou manutenção de obras geotécnicas devem ser considerados como elementos que agregam melhoria aos ativos e consequentemente devem ser incorporados a BRA?

Para as empresas carregadoras, essa prática poderia ser positiva considerando que possibilitaria a recuperação dos investimentos essenciais para a operação segura e eficiente dos dutos. De outro lado, não está claro o impacto tarifário dessa alternativa, o que precisa de uma avaliação mais aprofundada pela ANP, de forma a demonstrar ao mercado a vantajosidade em relação a sua identificação como OPEX.

Pergunta 04

Qual metodologia utilizar na valoração da BRA?

Independentemente do critério que será estabelecido, há a necessidade de refletir, de forma precisa, o valor dos ativos ao longo do tempo, considerando aspectos como a depreciação e a eficiência do uso dos recursos investidos. Assim, entendemos que qualquer definição de BRA deve guardar relação com a metodologia constante nos contratos legados aprovada pela ANP.

Cabe destacar, ainda, que o CdU ainda não teve acesso a estes contratos (pleito antigo deste Conselho), mas entendemos que o valor residual desses ativos é zero ao final dos contratos legados.

Pergunta 05

Você considera pertinente a aplicação de sistemas de incentivos?

O modelo de regulação por incentivos busca alinhar os interesses das empresas reguladas com os interesses dos carregadores, consumidores e da sociedade, promovendo eficiência, inovação e qualidade nos serviços prestados. Entendemos que o adequado funcionamento deste modelo se dá por meio do estabelecimento de metas ou padrões de desempenho, com a criação de indicadores de performance. Assim, as empresas são recompensadas ou penalizadas com base em sua capacidade de atingir ou superar essas metas/indicadores.

Esse tipo de regulação pode trazer benefícios como a promoção da eficiência operacional, a redução dos custos e o aumento da competitividade, já que as empresas se tornam mais incentivadas a buscar uma melhoria contínua. Além disso, a definição de metas de performance pode estimular também a qualidade do serviço, garantindo que a regulação possa gerar benefícios para aspectos voltados à confiabilidade, segurança e inovação, objetivando o ganho de eficiência traduzido em modicidade tarifária.

Ademais, os incentivos podem contribuir para a previsibilidade e a estabilidade regulatória, o que facilita o planejamento estratégico e reduz riscos. No entanto, é essencial que o sistema de incentivos seja bem calibrado, garantindo equilíbrio entre redução de custos e manutenção da qualidade e segurança das operações.

Pergunta 06

Quais parâmetros de qualidade devem ser adotados em uma regulação por incentivo? Justifique.

Entendemos que a existência de mecanismos de incentivos seria uma forma de o Regulador criar meios para que o Transportador busque constantemente uma melhora na eficiência e eficácia na gestão do Sistema de Transporte. Deste modo, parâmetros como qualidade técnica e padrões de segurança, qualidade comercial ou do serviço, e confiabilidade do sistema são requisitos mínimos que devem ser atendidos pelas transportadoras, independentemente de quaisquer incentivos regulatórios.

Todavia, acreditamos e apoiamos que a regulação deva direcionar a tomada de decisão pelo transportador de forma a assegurar que a prestação do serviço seja eficiente, com

modicidade tarifária. Esta decisão não deve estar restrita à escolha de quais investimentos são mais eficientes, mas entre a melhor decisão em investir ou encontrar soluções operacionais alternativas que se mostrem mais econômicas para atender ao mesmo objetivo.

Como exemplo podemos citar o posicionamento do CdU em relação à proposta de investimento para a Estação de Compressão de Itajuípe para corrigir um gargalo físico na rede. A proposta parece levar em consideração a demanda máxima por capacidade para evitar que a transportadora continue contratando serviços de descongestionamentos, supostamente mais custosos do que o investimento proposto, mas que, pelas informações existentes, nunca foram acionados. Neste caso, não nos parece haver qualquer análise alternativa das opções, incluindo cenários entre oferta e demanda no longo prazo e soluções operacionais, para contornar a restrição de oferta de capacidade, uma vez que a proposta do referido investimento leva em consideração um custo que nunca foi suportado pelo sistema.

Assim, a ausência de incentivos para que o regulado busque alternativas operacionais menos custosas, tem direcionado a uma única direção: aumento do CAPEX. Por isso, recomendamos que a regulação por incentivos seja adotada também para direcionar a escolha pelo transportador em adotar alternativamente soluções operacionais menos custosas e que se mostrem eficientes tanto quanto o investimento potencial.

Concordamos com a proposta da NT que faz referência ao estudo "Study on Regulation of Tariffs and Quality of the Gas Distribution Service in the Energy Community (KEMA, 2010)" com a divisão em quatro macro categorias que contemplam a regulação da qualidade do serviço prestado: i) Segurança do Suprimento de gás; ii) Qualidade Técnica e Padrões de Segurança; iii) Qualidade Comercial ou Qualidade do Serviço; iv) Confiabilidade do Suprimento. Entretanto, tendo em vista a inexistência de dados históricos para orientar a parametrização de quais critérios devem ser considerados na definição dos incentivos ao transportador, entendemos que a ANP deva avaliar a dificuldade de considerá-los. Esses parâmetros devem ser bem calibrados para evitar distorções e, em muitas situações, precisarão passar por um processo de normalização (há consultorias especializadas que detêm base de dados e fatores de normalização), para que sejam comparáveis entre transportadoras.

Por fim, parâmetros que recomendamos para também serem avaliados pela ANP na elaboração da regulação por incentivo, além do gerenciamento de restrição e demanda por capacidade (uso diário da rede): i) gerenciamento do linepack; ii) performance de preço para aquisição de gás de uso do sistema (GUS) e balanceamento; e iii) cumprimento do plano de manutenção para evitar interrupções não planejadas e para minimizar impactos aos carregadores.

Pergunta 07

Em quais condições caberia conceder prêmio de receita para os transportadores? Marque todas que considera aplicáveis.

O CdU entende que prêmios somente poderão ser concedidos aos transportadores mediante a comprovação dos benefícios ao sistema como um todo. Importante não perder de vista que o agente que realiza a atividade do serviço de transporte é regulado e que sua própria

existência se dá pela prestação do seu serviço. Portanto, não deve ser uma premiação pela simples execução dos serviços prestados nos termos das normas aplicáveis.

De todo o modo, o Conselho de Usuários precisará de mais informações acerca do tema para apresentar suas considerações mais detalhadas.

Pergunta 08

Em quais situações deveria ser utilizada a depreciação acelerada? Justifique.

Como a remuneração dos investimentos no segmento de transporte ainda se encontra em um primeiro ciclo, restando pendente a remuneração inicial de todos os ativos que compõem a infraestrutura da TAG e NTS, entendemos que não seria aplicável a adoção de depreciação acelerada até que houvesse o término do último contrato de transporte (contrato GASENE em 2033).

Caso contrário, uma vez que a adoção da depreciação acelerada tende a incrementar as tarifas, estaríamos convivendo com tarifas elevadas associadas aos contratos originais e resultantes do impacto da aplicação da depreciação acelerada (perda de competitividade).

Após concluído esse período inicial e para novos ativos, entendemos que deveria haver uma análise transparente e criteriosa, a parir de consulta pública ao mercado.

Pergunta 09

Dado que o transportador deverá recuperar uma parte de sua RMP via produtos de capacidade firme de curto prazo (diário, mensal e trimestral), na sua opinião, como deve ser calculado o percentual da receita que deverá vir desses produtos?

Considerando o atual estágio de desenvolvimento do mercado de gás natural no Brasil, avaliamos que o cálculo pela média dos últimos 12 meses parece o mais adequado. Entendemos que, à medida que o mercado se desenvolva e se torne mais maduro no país, será viável estabelecer metas definidas pela ANP e alinhado com o modelo de regulação por incentivos.

Porém, como há grande expectativa de mudança na dinâmica de contratação e movimentação de capacidade, tendo em vista a nova metodologia do LRCAP, que prevê maior flexibilidade operacional para as térmicas, sugerimos que as transportadoras também simulem se e como poderá afetar a contratação de capacidade entre o curto e o longo prazo, para que a regulação possa endossar ou redefinir, por meio de incentivos, o parâmetro a ser utilizado.

Pergunta 10

Qual desconto é considerado razoável para as tarifas em pontos de entrada/saída a partir de/para as instalações de estocagem de gás natural?

CdU ainda não se manifestará sobre essa questão.

Pergunta 11

Quais elementos, na sua visão, ensejariam uma revisão extraordinária das tarifas de transporte?

Consideramos que processos extraordinários devem ocorrer quando houver decisões e eventos imprevistos e significativos que possam comprometer o equilíbrio econômico-financeiro da transportadora, de forma que não seja possível aguardar o período pré-estabelecido para o ajuste tarifário ordinário, como eventos ou circunstâncias excepcionais que podem causar impactos significativos nos custos ou na operação do sistema de transporte justificam a adoção de um processo de revisão extraordinária de tarifas.

Neste sentido destacamos os seguintes elementos: (i) alterações no ambiente de negócios que demandem incremento de atividades não previstas quando do estabelecimento das tarifas; (ii) alterações na lei ou regulação que demandem alteração na gestão dos ativos, alterando rotinas operacionais, de manutenção ou mesmo investimentos não previstos originalmente; (iii) eventos de força maior que comprovadamente tenham afetado os ativos da transportadora e que ela efetivamente não pudesse prever ou evitar, enquadrando-se, por conseguinte, na previsão legal (Código Civil) e iv) alterações macroeconômicas, que comprometam o mercado de gás.

Pergunta 12

Dada a aplicação de um desconto ex-ante para a prestação do serviço de transporte interruptível, qual deveria ser a metodologia utilizada no cômputo da probabilidade de atendimento?

Destacamos que o serviço interruptível, em capacidade ociosa, só pode ser contratado em pontos de entrada ou de saída em que não haja capacidade disponível e nem possibilidade de negociação para cessão de capacidade entre carregadores. Ao mesmo tempo também sugerimos que a nova regulação traga maior detalhamento em relação à oferta de capacidade interruptível, de forma a garantir que as receitas associadas à venda desses produtos sejam redistribuídas de forma equitativa entre os usuários da rede, de forma a equilibrar os custos de acesso e assegurar a neutralidade financeira das transportadoras.

Atualmente, temos dificuldade em apurar e validar a metodologia, dado que ela é complexa e difícil de ser auditada/rastreada. Desta forma, precisamos que as transportadoras ou a ANP, disponibilizem informações que garantam: (i) transparências ao processo, (ii) informações tempestivas sobre as capacidades dos ativos e suas ociosas e (iii) qual o valor da tarifa interruptível considerando todos esses elementos – probabilidade de interrupção. A definição de todos esses pontos é essencial para que tenhamos uma maior exatidão e confiabilidade do processo, diminuindo a possibilidade de discricionariedade por parte das transportadores em ofertar o serviço interruptível (pouca variabilidade de tarifa apontada no simulador conforme alterações dos parâmetros).

Entendemos ser necessário uma simplificação neste processo para estimular a competitividade na modalidade interruptível, visando o aumento da concorrência no mercado de molécula.

Pergunta 13

Dado que a ANP definirá os multiplicadores para a prestação dos serviços de curto prazo (diário, mensal e trimestral) no início de cada ciclo regulatório, quais deveriam ser esses números?

Os multiplicadores são fatores de ajuste tarifário, com o objetivo de incentivar a contratação eficiente do sistema de transporte. Se, de um lado o incentivo à contratação de longo prazo é benéfico para conferir maior previsibilidade às necessidades de investimentos na rede e à recuperação de receita pelas transportadoras; a contratação de curto prazo, a um custo menor, por outro, permite fomentar a liquidez na comercialização da molécula, uma vez que os carregadores terão maior flexibilidade para responder aos ajustes de oferta e demanda, promovendo a concorrência.

Sugerimos, portanto, que a regulação direcione para esse equilíbrio. Ou seja, que a ANP não defina, neste momento, valores para os multiplicadores, mas discuta com o mercado metodologia para calcular esses valores.

Pergunta 14

A ANP deveria autorizar a utilização de uma tarifação de curta distância? Em quais situações específicas? Dado que a definição de uma tarifação de curta distância tem impacto na tarifa paga pelos demais carregadores, qual deveria ser a modelagem desse tipo de tarifação?

Entendemos que o tema precisa ser estudado com profundidade tendo em vista a elevada complexidade e relevância do assunto, o que justificaria a adoção de um processo de consulta pública apartado, sobretudo em função dos impactos nas tarifas.

De todo o modo, importante destacar que há o risco de uma vez implementada essa solução, outros mercados também reivindiquem o mesmo direto de pleito e isso pode configurar desafios adicionais a todo o modelo de transporte como: (i) conectar todas as fontes de suprimento e (ii) prover segurança de suprimento e abastecimento.

Independentemente da distância do supridor – consumidor, o modelo de entrada e saída é, conceitualmente, um grande contrato de opção, que permite a cada usuário negociar suas moléculas de gás com qualquer outro agente do sistema. Portanto, independentemente da distância, idealmente todos deveriam pagar pelo sistema como um todo.

Pergunta 15

Dado que a definição de uma tarifação diferenciada para as usinas termelétricas conectadas às redes de transporte de gás natural tem impacto na tarifa paga pelos demais carregadores, se adotada pela ANP, qual deveria ser a metodologia desse tipo de tarifação?

O Conselho de Usuários entende que a metodologia deverá estar focada no equilíbrio entre custos, impacto nos consumidores e transparência, de modo a garantir uma tarifação que seja justa para as usinas termelétricas, mas também que proteja os demais carregadores do sistema.

Para tanto, porém, há a necessidade de se ter uma base de estudos mais robusta sobre o tema que poderia envolver ANEEL e EPE de modo a contemplar a avaliação dos cenários de despacho das usinas termelétricas.

Pergunta 16

Considerados os riscos associados ao incremento de capacidade para demanda específica, deve ser previsto em regulamento a aplicação de um ajuste tarifário ou prêmio de preço de reserva para melhor proteger o investimento associado a tarifa incremental?

CdU ainda não se manifestará sobre essa questão.

Pergunta 17

Considerando a possibilidade de aplicação de ajuste tarifário visando a proteção do investimento associado a tarifa incremental, a quais usuários este ajuste deve ser aplicado?

CdU ainda não se manifestará sobre essa questão.

Pergunta 18

Qual deve ser a priorização na utilização do saldo da conta regulatória?

A resposta acima está atrelada a resposta da questão n. 9, isto é, o importante é a ANP garantir a antecipação da receita com a venda de produto de curto prazo para recuperação da RMP pelas transportadoras.

No entanto, vale mencionar que a Nota Técnica 13/2019/SIM estabelece em seu item 121 que a conta regulatória "(...) será reconciliada, encaminhando o saldo resultante para a receita de serviços de transporte, passando a fazer parte da RMP para o próximo período tarifário relevante."

O item 122 do mesmo documento traz uma figura ilustrativa que descreve o processo de reconciliação da Receita Máxima Permitida das transportadoras. Na figura em questão, é indicado que os valores apurados na conta regulatória devem ser revertidos em redução tarifária em n+1.

A utilização de n+2, como apresentado em uma das alternativas, não é considerada adequada pois leva a um "delta" temporal muito elevado, provocando uma defasagem grande dos valores da conta regulatória em relação a indicadores econômicos importantes como a Taxa Selic ou as taxas de inflação que são publicadas anualmente.

Do ponto de vista das transportadoras, é compreensível que uma parcela das receitas auferidas no ano n não possa ser apurada em tempo hábil, sobretudo quando ocorrem no período final do ano. Neste caso, é razoável que tal parcela seja transferida para n+2. Entretanto, é importante que sejam feitos esforços para que a parcela a ser transferida para n+2 seja a menor possível, de modo que a maior parte dos valores apurados na conta regulatória seja apurada e revertida em favor da modicidade tarifária o mais rapidamente possível.

Posteriormente, com mercado mais maduro, ANP deve desenvolver mecanismos para a implementação de algum tipo de “gatilho” para repasse imediato para carregadores.

Pergunta 19

Quais diretrizes você julga importantes para os mecanismos de repasse de receita

Importante mencionar que o mecanismo de repasse entre as transportadoras precisa ser neutro para os carregadores, ou seja, não pode haver a inclusão/incremento de quaisquer custos (operacionais, econômicos e tributários) as tarifas de transporte para a resolução desse repasse.

Entendemos que as tarifas de transporte precisam guardar uma certa relação econômica em todas as áreas de mercado. Dito de uma outra forma, não podemos ter grandes disparidades tarifárias entre as transportadoras. É preciso ter a visão da malha integrada como sendo uma única área de mercado na qual as tarifas sejam equânimes, considerando os volumes envolvidos em cada transportadora e seus respectivos pontos de entradas e saídas.

Todo e qualquer investimento que tenha sido feito por uma transportadora será remunerado de forma justa e correta, sendo necessária a sua alocação e/ou repassado ao agente investidor. Desta forma, a ANP ou gestor da área de mercado precisam regulamentar os mecanismos de repasse de receita entre os transportadores tendo em vista que uma transportadora poderá arrecadar tarifas/receitas que, eventualmente, precisem ser repassadas para outra(s) transportadora(s).

Em suma, defendemos: (i) Transparência e Clareza nos Critérios de Repasse; (ii) Equidade no Repasse de Receita; (iii) Incentivo à Eficiência e à Qualidade dos Serviços; (iv) Adequação ao Custos Operacionais e Condições de Mercado; (v) Adoção de Mecanismos de Monitoramento e Auditoria; (vi) Estabilidade e Previsibilidade nos Repasses; (vii) Consideração das Especificidades de Diferentes Modalidades de Transporte: (viii) Busca por Eficiência Administrativa; Administrativa e; (ix) proteger os carregadores de aumentos nos custos.

Pergunta 20

O repasse de receitas entre transportadores poderá incluir a transferência de saldos nas contas regulatórias de cada um dos transportadores?

CdU ainda não se manifestará sobre essa questão.

Pergunta 21

Identifique questões tributárias afetas ao repasse de receita entre transportadores entre os transportadores?

Em linhas gerais, o CdU entende que o sistema tributário deve ser simplificado e repasses entre transportadoras não devem onerar carregador.

Pergunta 22

Há questões, aspectos ou informações adicionais que julgue pertinente e gostaria de abordar nesta consulta prévia?

Do ponto de vista do carregador, a regulamentação das tarifas de transporte de gás natural é um tema de grande relevância, especialmente considerando os impactos diretos que tais tarifas podem ter sobre a sua operação e competitividade.

Neste sentido, apontamos alguns temas que devem ser considerados no âmbito da presente Consulta Prévia:

Sobre a dosimetria das penalidades de transporte, recomenda-se a avaliação e revisão do arcabouço regulatório das penalidades, o que inclui a dosimetria, os valores, a aplicabilidade, entre outros aspectos.

Buscando o desenvolvimento do mercado de gás natural no Brasil, é importante que se tenha equilíbrio nas penalidades entre transportadores e carregadores de modo que se busque promover a justiça, a eficiência e a segurança operacional ao longo de toda a cadeia. Entretanto, o que se observa hoje é que as penalidades possuem um caráter punitivo demasiadamente elevado para os carregadores.

Um exemplo nesta linha é o caso das penalidades que envolvam diferenças entre a alocação programada (quantidade de gás natural contratada para transporte) e a alocação realizada (quantidade efetivamente transportada ou entregue). Buscando assegurar o equilíbrio operacional do sistema de transporte, há uma penalidade imposta aos carregadores.

Entretanto, do ponto de vista físico, mesmo quando se garante o balanceamento da malha de maneira geral – ou seja, sem nenhum impacto sistêmico e/ou operacional na malha – uma eventual diferença entre a alocação programada e a alocação realizada levam a aplicação de penalidades bastante severas aos carregadores. Tal situação pode gerar uma série de riscos e impactos para o equilíbrio do mercado de gás, sua operação eficiente de toda a cadeia e até mesmo sua atratividade econômica.

Também, sugerimos que o Encargo de Capacidade não Utilizada (ECNU) fosse apurado de uma outra forma de modo a trazer mais flexibilidade ao carregador. Entendemos e apoiamos que o objetivo do ECNU (100% de ship or pay – previsibilidade de receita) seja garantir a remuneração devida ao transportador - Receita Máxima Permitida aprovada pela ANP.

Porém, o ECNU, pela lógica de apuração atual, representa um custo irrecuperável ao carregador sendo potencializado pela exclusão de movimentação de volumes acima do contratado - excedentes da capacidade.

Visando dar uma maior flexibilidade ao carregador, seria importante que a ANP considerasse a recuperação de saldos do ECNU (abatimento de valores pagos) para volumes acima dos contratados, limitado a percentuais que sejam toleráveis pelas transportadores ou desde que isso não impactasse o sistema operacional de transporte.

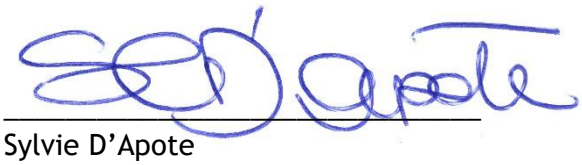
Ademais, atualmente, cada transportadora aplica uma estrutura diferente para a composição tarifária e cobrança de encargos adicionais. Para permitir melhor transparência e entendimento aos carregadores, acerca dos custos relativos ao acesso ao transporte, seria desejável que houvesse a padronização da estrutura das componentes envolvidas no cálculo tarifário. Adicionalmente, seria desejável que a regulação garantisse um processo

transparente em relação ao repasse dos custos relativos à aquisição do Gás de Uso do Sistema (GUS). Atualmente, seu custo é informado a posteriori, podendo haver variação de até 40%.

Por fim, importante não perder de vista a necessidade de tarifas transparentes e com previsibilidade, reforçando a necessidade e benefícios da alocação de custos entre usuários, tratamento de tarifas de transporte em cenários de integração de outros fontes de gás e fontes alternativas, além da equação das já mencionadas questões tributárias.

Nos colocamos à disposição e renovamos os nossos protestos de elevada estima e consideração ao trabalho da ANP.

Atenciosamente,



Sylvie D'Apote
Presidente