



Advogada discute acesso aos gasodutos de transporte

O aumento da utilização do gás natural na matriz energética brasileira é sem dúvida a grande aposta do governo brasileiro no setor de energia. Para tanto, foram feitos vultosos investimentos em infraestrutura, merecendo destaque por sua importância estratégica e sua extensão, o gasoduto Brasil-Bolívia, visando a trazer o excesso de produção de gás boliviano ao mercado nacional carente desta fonte de energia.

Para escoar o gás trazido da Bolívia, o governo brasileiro promoveu o Programa Prioritário de Termelétricidade, incentivando investidores a construir centrais geradoras térmicas movidas a gás natural. Por outro lado, diversas reservas de gás natural vêm sendo descobertas em território brasileiro, pois, com o fim do monopólio da Petrobrás, empresas privadas puderam participar das licitações promovidas pela ANP e investir na prospecção de gás natural e petróleo no Brasil.

Visando a uma utilização democrática dos meios de transporte de gás natural, baseada no artigo 58 da Lei nº 9478/97 (“Lei do Petróleo”), que faculta a qualquer interessado o uso das Instalações de Transporte de Gás natural existentes ou a serem construídas, mediante remuneração ao titular das instalações de transporte, a ANP pôs em consulta pública minuta de portaria com o intuito de regulamentar o artigo 58 supra citado, em substituição à Portaria ANP 169/98.

Tal minuta traz inúmeras inovações. A principal dentre elas é a exigência do chamado “concurso aberto” para toda oferta e alocação de capacidade para o serviço de transporte firme (STF). Em outras palavras, o Transportador (pessoa jurídica autorizada pela ANP a operar as instalações de transporte) deve promover uma oferta pública, feita por meio de leilão, indicando a capacidade de gasoduto que pretende disponibilizar para transporte firme. O concurso aberto permitirá que qualquer empresa interessada possa ter acesso aos gasodutos de transporte em condições de igualdade com outras empresas.

Por outro lado, o novo texto impõe uma limitação de capacidade de transporte ao Carregador dominante, que é aquele que detém contratos que somam mais de 50% da capacidade de uma instalação de transporte, em contratar no máximo 40% de uma expansão do sistema. Esclarecemos que o Carregador, na definição da Portaria, é a pessoa jurídica que contrata com o Transportador o serviço de transporte de gás. O intuito da limitação na capacidade de transporte do Carregador dominante é reduzir as barreiras à entrada de outros supridores, representadas pelas vantagens competitivas do Carregador dominante, ou mesmo por interesses cruzados de relações comerciais entre agentes controladores e controlados.

A nova minuta possibilita também, ao contrário da Portaria 169/98, que os Carregadores comercializem sua capacidade contratada parcial ou integralmente, desde que por meio de concurso aberto, nos mesmos moldes do concurso aberto a ser promovido pelos Transportadores, o que permitirá um aumento de capacidade disponível ao mercado.

Por fim, a nova minuta proposta pela ANP esclarece algumas definições e critérios que necessitavam de maior clareza no texto anterior, notadamente os critérios de negociação da tarifa, que recebeu maior detalhamento neste novo texto.



Não há dúvidas que a minuta proposta pela ANP trouxe inúmeros avanços e demonstrou que a agência é sensível à evolução do mercado e pretende que a regulamentação acompanhe tal evolução. Entretanto, restam ainda questões a serem equacionadas. Uma dessas questões concerne a parte boliviana do gasoduto Brasil-Bolívia. Tendo em vista que a ANP só tem jurisdição sobre o território brasileiro e a lei brasileira só se aplica dentro de nossas fronteiras, será necessário um esforço conjunto entre o governo brasileiro e o governo boliviano para uniformizar as regras de acesso aos gasodutos.

Revista **Consultor Jurídico**, 4 de maio de 2001.

Date Created

04/05/2001