

---

## **A LEI 11.909/2009 E OS NOVOS INSTRUMENTOS REGULATÓRIOS PARA OS SEGMENTOS DE TRANSPORTE E COMERCIALIZAÇÃO DE GÁS NATURAL NO BRASIL<sup>1</sup>**

### **Autores:**

Bruno Conde Caselli\*  
Eduardo Roberto Zana\*  
Guilherme de Biasi Cordeiro\*<sup>2</sup>  
Luciano de Gusmão Veloso\*  
Marco Antonio Barbosa Fidelis \*  
Maria Tereza Alves de Oliveira Filha\*  
Melissa Cristina Pinto Pires Mathias\*

### **RESUMO**

O objetivo deste artigo é expor as principais características estruturais e aspectos concorrenciais do mercado de gás natural no Brasil (com foco nas atividades de transporte e comercialização) mostrando como a introdução das recentes mudanças na regulamentação relativa a esta indústria permitirão uma maior participação da ANP na regulação da indústria do gás natural no país, tanto no que se refere ao segmento de transporte, quanto no segmento de comercialização de gás, na esfera de competência da União.

**Palavras-chave:** Gás Natural, Regulação, Transporte de Gás, Comercialização

### **ABSTRACT**

This paper presents the new regulatory framework for the Natural Gas Industry in Brazil, focusing on the federal regulatory agency (ANP – National Oil, Gas and Biofuels Agency) roles in introducing competition in shipping activity. The new Gas Act gave ANP new regulatory tools to treat agents in a non discriminatory basis, establishing the open season process (conducted by ANP) to define allocation capacity between shippers, and also a bidding process to elect the transporter responsible to construct and operate new pipelines. The new regulatory framework also determined regulation for natural gas sales and purchase in federal jurisdiction, which have to be authorized by ANP.

---

<sup>1</sup> As opiniões expressas neste trabalho são de exclusiva responsabilidade dos autores.

\* Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP.

<sup>2</sup> Autor principal. Endereço: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – Av. Rio Branco, 65 – 17º andar – Centro – Rio de Janeiro/RJ – CEP: 20.090-004. Tel: 21 2112-8611. E-mail: [mfidelis@anp.gov.br](mailto:mfidelis@anp.gov.br)

**Keywords:** Natural Gas, Regulation, Gas Transportation, Gas Sales and Purchases

## 1. INTRODUÇÃO

No Brasil, durante mais de quatro décadas, as atividades que compõem as indústrias de petróleo e gás natural no Brasil foram exercidas por uma única empresa, a Petrobras, sob o regime de monopólio legal. Obedecendo à lógica econômica de integração das indústrias de rede, buscando ganhos de escala e escopo, bem como ganhos derivados da coordenação e da diminuição dos custos de transação, o modo de organização industrial prevalecente foi a integração vertical e horizontal das distintas atividades da cadeia. Neste contexto de empresa integrada e não sujeita à concorrência desenvolveram-se as indústrias de petróleo e gás natural no país.

Nas duas últimas décadas, entretanto, a indústria gasífera no país vem passando por reformas que objetivam introduzir competição nas atividades potencialmente concorrenciais e a regulação das atividades naturalmente monopólicas, sendo os dois marcos principais destas reformas a Lei nº 9.478/1997 (Lei do Petróleo) e a Lei nº 11.909/2009 (Lei do Gás), esta última regulamentada pelo Decreto nº 7.382/2010.

Mudanças fundamentais foram introduzidas com o marco legal atualmente vigente, sendo uma das principais a volta do planejamento setorial na atividade de transporte para a esfera da União, e não mais sob responsabilidade dos particulares, como previa a Lei do Petróleo. Esta alteração em particular afeta não apenas o Ministério de Minas e Energia (MME), mas também a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), uma vez que é ela a responsável por garantir a isonomia de tratamento e a igualdade de condições para os agentes que queiram participar da atividade de transporte de gás natural.

O objetivo deste artigo é expor as principais características estruturais e os aspectos concorrenciais do mercado de gás natural no Brasil (com foco nas atividades de transporte e comercialização) mostrando como a introdução das recentes mudanças na regulamentação relativa a esta indústria permitirão uma maior participação da ANP na regulação da indústria do gás natural no país, tanto no que se refere ao segmento de transporte, quanto no segmento de comercialização de gás, na esfera de competência da União (visto que até a publicação da Lei 11.909/2009 e da Resolução ANP n.º 52/2011, tal atividade não era regulada).

## 2. CARACTERÍSTICAS ESTRUTURAIS DOS SEGMENTOS DE TRANSPORTE E COMERCIALIZAÇÃO DE GÁS NATURAL NO BRASIL.

A indústria do gás natural<sup>3</sup> é uma indústria de rede, caracterizada pela presença de um conjunto de atividades distintas, mas com interdependência entre elas para que haja eficiência na prestação do serviço. Há que se destacar, no entanto, que as distintas atividades da indústria do gás natural possuem caráter diferenciado, uma vez que em algumas destas atividades é possível haver competição entre os agentes e outras são caracterizadas por serem monopólios naturais. No entanto, para auferir dos benefícios da

---

<sup>3</sup>Produção, importação, exportação, processamento, transporte, estocagem, comercialização e distribuição.

coordenação<sup>4</sup>, de ganhos de escala e escopo e da redução de custos de transação, a lógica econômica caminha no sentido da integração das atividades da cadeia.

Assim, a combinação dos elementos acima, em especial a lógica de atuação coordenada, resulta na tendência à existência de uma empresa integrada que controla, simultaneamente, as atividades potencialmente sujeitas à competição e aquelas naturalmente monopólicas. Se, por um lado, essa forma de organização da indústria permite à empresa integrada coordenar suas diferentes atividades internamente, reduzindo substancialmente seus custos de transação, por outro, pode resultar na adoção de práticas discriminatórias e anticompetitivas, como a adoção do mecanismo de subsídios cruzados entre os segmentos da indústria<sup>5</sup> e a possibilidade de dificultar o acesso de concorrentes ao mercado por meio de sua infraestrutura de transporte.

Conforme salientado anteriormente, durante mais de quatro décadas, as atividades que compõem as indústrias de petróleo e gás natural no Brasil foram exercidas monopolicamente pela Petrobras, sendo tal monopólio amparado pela legislação ora vigente. Nas duas últimas décadas, entretanto, uma série de países reestruturou suas indústrias de infraestrutura e este foi também o caso do Brasil. De maneira geral, o objetivo das reformas pode ser resumido em três linhas principais, conforme destacado por Joskow (2008):

- (i) Reestruturação industrial para separar atividades potencialmente competitivas daquelas naturalmente monopólicas;
- (ii) Promoção da competição nas atividades nas quais a efetiva competição é viável; e
- (iii) A introdução de reformas regulatórias para tornar mais efetiva a regulação sobre as atividades com características de monopólio natural, nas quais a competição não é viável.

Portanto, o primeiro passo era separar os diferentes segmentos da indústria. Desta maneira, as reformas estruturais nas indústrias de infraestrutura basearam-se no *unbundling* das atividades, que pode ocorrer em diferentes níveis: separação contábil, separação jurídica, separação funcional e separação societária. Esse receituário básico de reformas, que vai diretamente contra a lógica econômica de integração das atividades da cadeia, foi também adotado no Brasil.

No tocante ao *unbundling*, ou separação das atividades da cadeia, o artigo 65 da Lei do Petróleo exigiu da Petrobras não apenas a separação contábil da atividade monopólica da cadeia (o transporte), mas também a separação jurídica, quando determinou que a Petrobras constituísse uma empresa subsidiária para construir e operar os dutos de transporte do energético (tanto para a indústria do petróleo quanto para a do gás natural). No entanto, a exigência de separação das atividades da cadeia não foi completa, uma vez que não foram estabelecidos limites à participação de grupos econômicos nos diferentes segmentos da cadeia do gás natural.

---

<sup>4</sup> A prestação do serviço com qualidade e de forma ininterrupta só pode ocorrer mediante a coordenação dos distintos segmentos da cadeia da indústria.

<sup>5</sup> Por meio desta última, uma empresa verticalizada poderia subsidiar uma atividade competitiva com os recursos auferidos na atividade monopólica, que não está sujeita à competição. Desta forma, ela estaria adotando uma estratégia de competição para eliminar ou impedir a entrada de outras empresas no mercado competitivo.

A Lei do Gás estendeu aos demais agentes da indústria tratamento semelhante ao conferido à Petrobras<sup>6</sup>, quando determinou que o exercício do transporte do gás natural é exclusivo de empresas transportadoras de combustíveis e que podem, também, exercer a atividade de estocagem de gás natural, desde que mantenha contabilidade separada.

A indústria brasileira de gás natural é composta, portanto, por uma série de agentes independentes (juridicamente, mas não necessariamente independentes do ponto de vista do controle acionário), mas com elevado grau de interdependência, havendo relações físicas e/ou contratuais entre elas, como mostrado na figura 1.

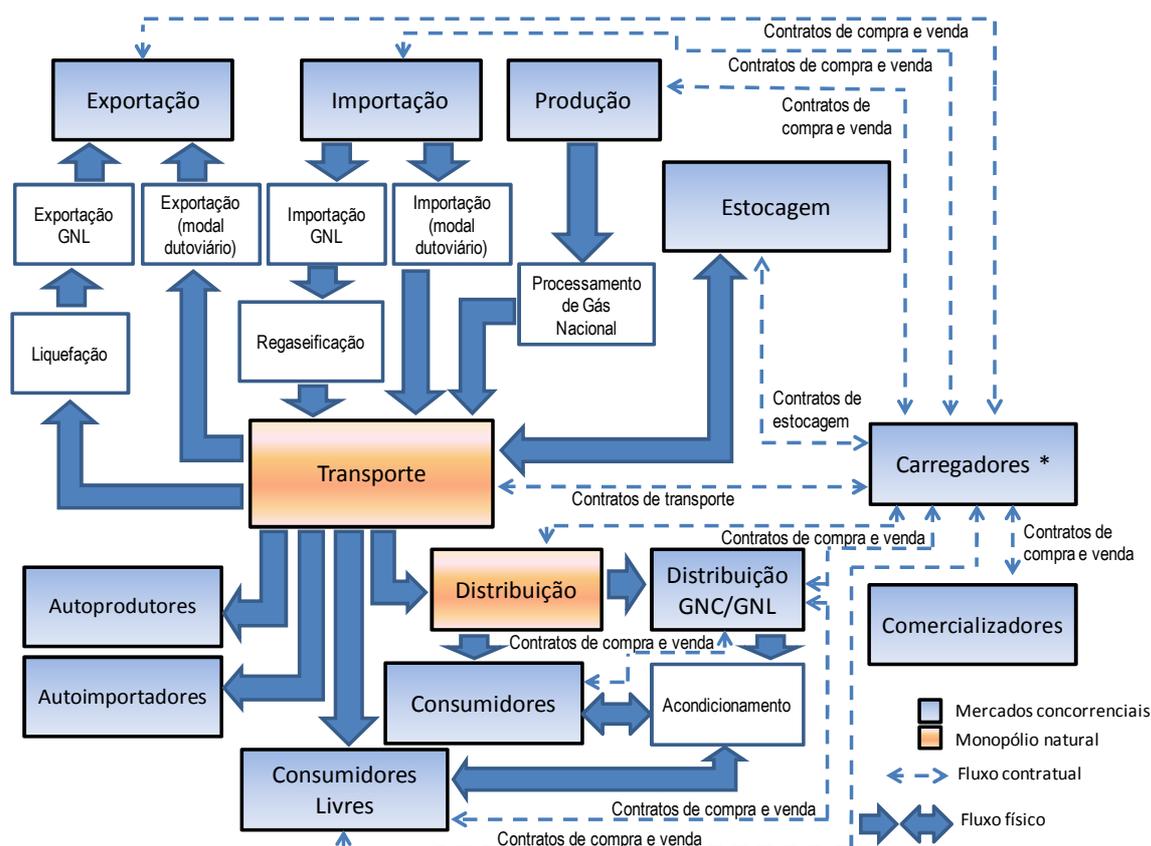


Figura 1 – Estrutura da indústria de gás natural proposta pela Lei do Gás

**Nota:** \*O carregador pode ser: importador, exportador, produtor, distribuidor, consumidor livre ou comercializador.

**Observações:** 1) Por simplificação, os fluxos contratuais no âmbito da regulação estadual não estão contemplados na figura; 2) Os fluxos físicos que se iniciam no consumidor/consumidor livre com direção ao acondicionamento refletem a possibilidade da realização, por esses agentes, de projetos de acondicionamento para uso próprio; e 3) Há a possibilidade, não incluída na figura, de casos em que os fluxos físicos que partem do produtor para o autoprodutor, ou do importador para o autoimportador não ocorram por meio de instalações de transporte.

<sup>6</sup> Art. 3º, §3º. Vale expor, ainda, que a exigência de pessoa jurídica com objeto social exclusivo para habilitar-se como transportador já havia sido estabelecida em regulamentação da ANP em 1998. A Portaria ANP nº170/98, em seu artigo 6º, determina que “a autorização [para construção, operação e a operação de instalações de transporte de gás natural] só será concedida à pessoa jurídica cujo objeto social contemple, exclusivamente, a atividade de construção e operação de instalações de transporte”.

A figura 1 apresenta a estrutura da indústria. Para cada retângulo representando um agente, a cor de fundo indica se o mercado em que ocorre o exercício da atividade é concorrencial (azul) ou caracterizado como monopólio natural (laranja). Os fluxos contratuais são divididos em contratos de transporte, de estocagem e de compra e venda. Neste sentido, cabe notar que a Lei do Gás foi concebida e promulgada com base na definição desta estrutura da indústria do gás natural.

De acordo com o arcabouço legal atualmente vigente no Brasil, o transporte de gás natural implica, necessariamente, a existência de dois tipos de agentes, denominados transportador e carregador. O primeiro detém a propriedade e o controle das atividades de transporte, ou seja, é o responsável por receber o gás natural na entrada de suas instalações (o ponto de recebimento do gasoduto de transporte) e disponibilizá-lo no ponto de entrega acordado com o carregador. O carregador, por sua vez, é o proprietário do gás natural e contratante do serviço de transporte.

Em razão do estado ainda incipiente da indústria do gás natural brasileira e da concentração da propriedade dos ativos de produção e processamento na Petrobras, o exercício da atividade de carregador é, historicamente, realizado por um único produtor, o qual se utiliza dos serviços prestados pelo transportador para entregar o gás ao agente comprador do gás natural, que pode ser uma distribuidora estadual, um comercializador ou um consumidor livre.

Não obstante, como se observa na figura 1, a atividade de carregador também pode ser exercida pelos agentes autoprodutores, autoimportadores, importadores e exportadores, em atendimento às suas necessidades específicas. Nesse sentido, constitui uma obrigação dos transportadores celebrar com os carregadores contratos de transporte, padronizados para cada modalidade de serviço oferecida, os quais deverão ser previamente homologados pela ANP e conter cláusulas mínimas conforme determinado na Resolução ANP n.º 27/2005. A atividade de transporte de gás será objeto da seção seguinte.

### **3. ASPECTOS LEGAIS E REGULATÓRIOS ESPECÍFICOS DO SEGMENTO DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL NO BRASIL.**

A Lei do Gás introduziu importantes inovações no arcabouço regulatório referente ao segmento de transporte de gás natural, tanto no que se refere ao processo de autorização da construção e/ou ampliação de novos gasodutos, quanto à determinação da tarifa aplicável ao serviço de transporte.

No que se refere à construção de novos gasodutos, é importante ressaltar que a “Lei do Gás” inseriu no arcabouço jurídico da indústria do gás o regime de concessão precedido de licitação para gasodutos de transporte. Não obstante, manteve o regime de autorização, aplicável aos dutos existentes, àqueles que tenham obtido autorização de construção da ANP e àqueles que tenham iniciado processo de licenciamento ambiental até a data de publicação da Lei<sup>7</sup>. Ademais, o regime de autorização também foi mantido para novos gasodutos de transporte que envolvam acordos internacionais<sup>8</sup>.

Sob o novo marco legal, a proposição de gasodutos a serem construídos ou ampliados não será mais feita diretamente por particulares, mas pelo MME, que passou a ser responsável pelo planejamento do setor. Desta forma, o processo para a construção de um novo gasoduto tem as seguintes etapas:

- a) Proposição do empreendimento por parte do MME (que pode ser provocado por terceiros a propor determinado projeto de gasoduto);
- b) Realização de Chamada Pública<sup>9</sup> para a identificação da capacidade do gasoduto, que será dimensionado conforme o interesse manifestado pelos carregadores durante o processo. Ao fim da Chamada Pública os carregadores para os quais for alocada capacidade assinarão com a ANP um Termo de Compromisso de compra de capacidade;
- c) Licitação, conduzida pela ANP, para a escolha do transportador, que será responsável por construir e operar o gasoduto;
- d) Assinatura de contrato de concessão de transporte de gás natural entre o transportador vencedor da licitação e a ANP; e
- e) Assinatura de contratos de transporte de gás natural entre o transportador, vencedor da licitação, e os carregadores, vencedores da Chamada Pública.

No caso da concessão, faz-se necessária, então, a promoção de uma Chamada Pública para a contratação de capacidade de transporte, precedente ao processo de licitação para a concessão da atividade de transporte, o que garantirá um tratamento isonômico aos agentes

---

<sup>7</sup> Art. 30, §2º, da Lei nº 11.909/2009.

<sup>8</sup> Tal como dispõe o Art. 3º, da Lei nº 11.909/2009.

<sup>9</sup> A Chamada Pública é o “procedimento com garantia de acesso a todos os interessados, que tem por finalidade a contratação de capacidade de transporte em dutos existentes, a serem construídos ou ampliados” (Lei nº 11.909/09, Art. 2º, inciso VII). A Chamada Pública instituída pela Lei do Gás substitui o Concurso Público de Alocação de Capacidade (CPAC), procedimento criado pela Resolução ANP nº 27/2005, o qual visava garantir o acesso à infraestrutura de transporte. Ao introduzir tal mecanismo na Lei, o legislador confirmou a importância e a eficácia do processo originalmente proposto pela ANP em sua regulamentação.

no que diz respeito ao acesso à capacidade de transporte nos gasodutos e dificultará a criação de barreiras à entrada por parte do transportador. Adicionalmente, a Chamada Pública busca testar, junto aos carregadores, o planejamento proposto pelo MME.

Durante a Chamada Pública, a ANP é responsável por fixar a tarifa máxima aplicável aos carregadores interessados em contratar capacidade de transporte, devendo estes assinarem com a ANP um Termo de Compromisso de compra de capacidade<sup>10</sup>.

Outra inovação trazida pela Lei nº 11.909/2009 diz respeito à determinação da tarifa aplicável ao serviço de transporte para os dois regimes de outorga (concessão e autorização) que, embora distintos, exigem a intervenção direta da ANP. No caso do regime de concessão, cabe à ANP estabelecer a tarifa aplicável, com base no resultado do processo licitatório que antecede a concessão<sup>11</sup>. No caso do regime de autorização, o cálculo da tarifa proposta pelo transportador deve obedecer aos critérios estabelecidos pela ANP e ser submetido à aprovação da Agência<sup>12</sup>.

Desta maneira, para os novos gasodutos, haverá uma definição clara da formação da tarifa de transporte de gás natural e, conseqüentemente, será possível separar de forma clara e transparente os valores referentes ao transporte de gás natural e à molécula, quando da comercialização do gás natural. Tal assunto será objeto da próxima seção.

#### **4. ASPECTOS LEGAIS E REGULATÓRIOS ESPECÍFICOS DO SEGMENTO DE COMERCIALIZAÇÃO DE GÁS NATURAL NO BRASIL.**

A partir da figura 1, pode-se observar as possíveis transações de comercialização de gás natural entre agentes do mercado, representadas pelas linhas de contratos de compra e venda (fluxos comerciais). Algumas possibilidades da ocorrência da comercialização de gás natural na esfera de competência da União serão expostas a seguir, de modo não exaustivo:

- a) comercialização entre o agente produtor (*upstream*) e o distribuidor (*downstream*), podendo o ponto de transferência de propriedade situar-se entre a produção e o *city-gate*;
- b) comercialização entre o agente importador (*midstream*) e o distribuidor (*downstream*), podendo o ponto de transferência de propriedade ser o *city-gate* de um gasoduto;
- c) comercialização entre o agente produtor (*upstream*) e o agente comercializador, podendo o ponto da transferência de propriedade situar-se entre a produção e o *city-gate*, inclusive em instalações de estocagem de gás natural;
- d) comercialização entre o agente produtor/importador/comercializador, por um lado, e o consumidor livre, de outro, podendo o ponto da transferência de propriedade ser o *city-gate* de um gasoduto; e

<sup>10</sup> Em atendimento ao disposto no §3º do Art. 5º, da Lei nº 11.909/2009.

<sup>11</sup> Conforme §2º do Art. 13 da Lei nº 11.909/2009.

<sup>12</sup> Segundo o disposto no Art. 28 da Lei nº 11.909/2009

- e) comercialização entre o distribuidor de GNC ou GNL e o consumidor final, uma vez que apenas os serviços locais de gás canalizado estão sujeitos ao monopólio estadual.

A atividade de comercialização de gás natural, na esfera de competência da União, não era regulada até a publicação da Lei do Gás. Este marco legal, no entanto, determinou que a comercialização do produto no âmbito da União deve ser regulada e fiscalizada pela ANP<sup>13</sup>. Neste sentido, a Agência iniciou um processo de regulamentação da Lei nº 11.909/2009 e do Decreto nº 7.382/2010 e, no que tange especificamente à comercialização, publicou a Resolução ANP nº 052/2011, de 29 de setembro de 2011, que trata da autorização da atividade de comercialização de gás natural dentro da esfera de competência da União, bem como do registro de agente vendedor e dos contratos de comercialização<sup>14</sup>.

De acordo com a referida Resolução, sociedades ou consórcios constituídos sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, podem solicitar à ANP autorização para comercialização de gás natural, sendo vedado o exercício desta atividade ao transportador, o qual não pode comprar ou vender gás natural, com exceção dos volumes necessários ao consumo próprio das instalações de transporte e para formação e manutenção de seu estoque operacional.

Por ocasião da outorga da autorização para atividade de comercialização, é efetuado pela ANP o registro de agente vendedor. Dessa forma, os agentes cujas autorizações para atividade de comercialização sejam deferidas, recebem um número de registro que fica disponível juntamente com as respectivas informações cadastrais do agente vendedor no sítio da ANP, na *Internet*.

A atividade de comercialização na esfera de competência da União, ou seja, a compra e venda de gás natural deve ser realizada por meio da celebração de contratos negociados entre as partes, os quais devem ser enviados para registro na ANP<sup>15</sup>. Considerando que este mercado é ainda incipiente e concentrado - a Petrobras é hoje a única comercializadora de gás natural para distribuidoras ou consumidores finais - tal determinação possibilita a busca, pelo órgão regulador, da redução das barreiras à entrada no segmento de comercialização, bem como o monitoramento de eventuais abusos de poder de mercado.

A Resolução determina, ainda, a existência de cláusulas mínimas<sup>16</sup> nos contratos de comercialização de gás natural, entre as quais a cláusula de preços, pela qual deve-se expor, separadamente, as parcelas referentes ao transporte de gás e à molécula, visto que a distinção destes preços é fundamental para a promoção da transparência no mercado e

---

<sup>13</sup> Lei nº 11.909/2009, Art. 1º, §1º.

<sup>14</sup> Antes de sua publicação a minuta de resolução ficou disponível na página eletrônica da ANP, na internet, por um período de 30 dias, para consulta pública. Qualquer agente interessado no tema pôde remeter à ANP críticas e sugestões à mesma, propondo alterações no texto e justificando tais proposições. Após a análise dos comentários recebidos foi realizada a Audiência Pública nº 018/2011, no dia 17 de agosto de 2011, no Escritório Central da ANP.

<sup>15</sup> Ressalvado o disposto no § 2º do art. 25 da Constituição Federal.

<sup>16</sup> As cláusulas mínimas propostas pela ANP para os contratos de comercialização de gás natural na esfera de competência da União foram: I. Modalidade de prestação do serviço; II. Termos e condições gerais de prestação do serviço; III. Volumes; IV. Preço: a) Parcela do preço referente à molécula; b) Parcela do preço referente ao transporte; V. Critérios de reajuste das parcelas de preço; VI. Ponto de transferência de propriedade; VII. Cláusula de solução de controvérsias, podendo, inclusive, prever a convenção de arbitragem; e VIII. Prazo de vigência.

para a efetividade da regulação das tarifas de transporte no elo transporte da cadeia de valor do gás natural. Ademais, não é necessário o estrito atrelamento dos contratos de transporte aos de comercialização para que possam ser apurados os custos relacionados ao transporte pelo carregador/vendedor, uma vez que é apenas necessário apurar o custo de transporte para o volume movimentado a cada par “ponto de recebimento/ponto de entrega”, a partir do portfólio de contratos de transporte do carregador.

A exigência da separação das duas parcelas de preço dificulta a ocorrência de subsídio cruzado entre esses dois elos da cadeia de valor do gás natural, de modo que a viabilização dos mercados seguirá a lógica do uso eficiente da infraestrutura, pelo lado do transporte, e da correta sinalização dos preços pelo lado da comercialização da molécula. Dadas as condições de concorrência vigentes, tal medida é especialmente importante, pois facilita a atuação dos órgãos competentes na identificação de abuso de poder de mercado na comercialização do gás natural pelo agente monopolista.

## 5. RESULTADOS E CONCLUSÕES

Os dois marcos principais de reforma da indústria gasífera no país são a Lei nº 9.478/1997 (Lei do Petróleo) e a Lei nº 11.909/2009 (Lei do Gás), regulamentada pelo Decreto nº 7.382/10. A Lei do Gás, em especial, trouxe novos instrumentos que permitem uma maior participação da ANP na regulação da indústria do gás natural no país, entre os quais a condução, pela Agência, do processo de licitação, precedida de Chamada Pública, para a construção de novos gasodutos, também conduzida pela ANP; a determinação, pelo órgão regulador, da tarifa máxima aplicável a cada novo gasoduto que será objeto de Chamada Pública; e a determinação de que a comercialização do produto na esfera de competência da União, antes da publicação da referida Lei não era submetida à regulação, deve ser regulada e fiscalizada pela ANP.

As mudanças relativas à concessão para construção de novos gasodutos de transporte representam o retorno do planejamento setorial na atividade de gás natural na esfera de competência da União, e disponibilizam ao órgão regulador instrumentos que permitirão a coordenação de expectativas dos agentes com vistas à criação de incentivos à expansão da malha de gasodutos brasileira. O processo de Chamada Pública garantirá um tratamento isonômico aos agentes no que diz respeito ao acesso à capacidade de transporte nos gasodutos e dificultará a criação de barreiras à entrada por parte do transportador, uma vez que o mesmo será definido *a posteriori*. Adicionalmente, a Chamada Pública permite testar, junto aos carregadores, o planejamento proposto pelo Ministério de Minas e Energia e adequar os projetos a serem desenvolvidos à realidade do mercado.

No novo modelo instituído pela Lei do Gás o transportador será escolhido por meio de um processo licitatório, já que a proposição para a construção de gasodutos de transporte não é mais de iniciativa de um particular, mas cabe ao MME. Além disso, a ANP - diferentemente do previsto pela Lei do Petróleo para o setor de gás natural - possui agora a atribuição de determinar a tarifa aplicável para os novos gasodutos e de aprovar o cálculo da tarifa para os gasodutos existentes ou que já tenham iniciado o processo de licenciamento ambiental na data de publicação da Lei nº 11.909/09, o que representa uma inovação na forma de atuação da Agência nos mercados por ela regulados.

No âmbito do processo de regulamentação da Lei do Gás a Agência publicou, dentre outras normas, a Resolução ANP nº 052/2011, que estabelece as regras para a comercialização do gás natural na esfera de competência da União. A referida norma determina a existência de cláusulas mínimas nos contratos de comercialização de gás natural, a separação das parcelas referentes ao transporte de gás e da molécula na cláusula de preços, o envio integral dos contratos de comercialização de gás natural no âmbito federal à ANP, entre outros aspectos, e a manutenção de registros contábeis da atividade de comercialização de gás natural separados das demais atividades. Dessa forma, já foi possível avançar na promoção da transparência do processo de formação dos preços do gás natural e a Agência pode atuar de forma a promover a introdução de competição no segmento de comercialização de gás natural (setor de natureza concorrencial) e aprimorar os aspectos regulatórios voltados ao segmento de transporte, que tem caráter de monopólio natural.

## 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANP. (2011) *Análise da Regulamentação, da Estrutura da Indústria e da Dinâmica de Formação de Preços do Gás Natural no Brasil*. Nota Técnica Conjunta nº 002/2011-CDC-SCM. Coordenadoria de Defesa da Concorrência e Superintendência de Comercialização e Movimentação de Petróleo, seus Derivados e Gás Natural da ANP, dez. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/?id=2586>>

\_\_\_\_\_. (2009) *Evolução da Indústria Brasileira de Gás Natural: Aspectos Técnicos, Econômicos e Jurídicos*. Nota Técnica nº 013/2009-SCM. Superintendência de Comercialização e Movimentação de Petróleo, seus Derivados e Gás Natural da ANP, nov.

\_\_\_\_\_. (2001) *Regulação. Séries ANP Número I*. Rio de Janeiro. ANP.

FIDELIS, M. A. B.; MATHIAS, M. C. P. P.; VELOSO, L. G.; CECCHI, J. C. (2010) *Regulação e Poder de Mercado na Indústria Brasileira do Gás Natural*. In: Boletim do Gás da Superintendência de Comercialização e Movimentação de Petróleo, seus Derivados e Gás Natural da ANP, Nº 17, maio.

JOSKOW, P. (2008). *Challenges For Creating A Comprehensive National Electricity Policy*, Technology Policy Institute Keynote Speech, Washington DC.

GÓMEZ-IBAÑEZ, J. A. (2006) *Regulating Infrastructure: Monopoly, Contracts and Discretion*, Cambridge, Harvard University Press.

MATHIAS, M. C. P. P.; SZKLO, A. S. Lessons learned from Brazilian natural gas industry reform. *Energy Policy*, v. 35, p. 6478-6490, 2007.

SIMON, H. (1984) A Racionalidade do processo decisório em empresas. *Revista Brasileira de Economia*, Rio de Janeiro, n. 1, p. 111-142, jan./mar.