



2º CONGRESSO BRASILEIRO DE P&D EM PETRÓLEO & GÁS

REGULAÇÃO DO LIVRE ACESSO AOS DUTOS DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL

Anderson Souza da Silva¹

¹Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Av. Senador Salgado Filho, S/N Natal-
RN, andersonsmagister@yahoo.com.br

Resumo – O recente desenvolvimento do mercado de gás natural experimentado atualmente no Brasil coloca em discussão o modelo de regulação adotado para este setor, em virtude da flexibilização do monopólio constitucional realizada pela Emenda Constitucional n.º 09 e a Lei do Petróleo (Lei n.º 9.478/97). O objetivo do presente trabalho é analisar a introdução do conceito de livre acesso nas atividades de transporte na Lei do Petróleo e a regulação do livre acesso no caso do transporte de gás natural. O trabalho procura enfatizar as consequências jurídicas da adoção do livre acesso no Brasil e seu papel na construção de um mercado competitivo de gás natural.

Palavras-Chave: regulação; transporte de gás natural; livre acesso

Abstract – The recent development of natural gas market lived nowadays in Brazil brings the discussion about the regulation model designed for this industry, in the face of the flexibility of constitutional monopoly achieved by Constitutional Amendment n.º 09 and Petroleum Law (Nbr. 9.478/97). The present paper analyses the introduction of open access conception in the pipeline services – foreseen in Petroleum Law – and the open access regulation in the case of natural gas pipeline services. The paper points out the juridical issues of the introduction of open access and its role for the creation of an environment of competition in natural gas market.

Keywords: regulation, natural gas pipeline services, open access

1. Introdução

Vive-se atualmente no Brasil um pulsante quadro de mudanças institucionais na gestão das atividades relacionadas à indústria petrolífera. De fato, após a Emenda Constitucional n.º 09 e a promulgação da Lei 9.478/97 (conhecida também como Lei do Petróleo) houve a flexibilização do monopólio constitucional do petróleo, trazendo consigo a abertura do mercado petrolífero brasileiro à participação de outros agentes para a promoção das atividades de exploração, produção, transporte e refino de petróleo e gás. Como consequência desta mudança jurídica, a atuação direta e dirigista do Estado cede lugar à intervenção estatal pela regulação.

Ao lado desta transfiguração, assiste-se nos últimos anos um grande aumento da demanda pelo gás natural, seja pelas suas vantagens econômicas em relação a outras fontes energéticas, seja pelo reduzido impacto ambiental na sua utilização. Desta forma, o gás natural, que antes era muitas vezes simplesmente queimado em *flares* devido à falta de mercado consumidor e de recursos tecnológicos para seu melhor aproveitamento, hoje é objeto de vários usos finais (industrial, residencial, comercial e, principalmente, termelétrico), projetando-se no nosso país uma “indústria do gás natural” e reproduzindo, em certos termos, o que já vem acontecendo em países como EUA, França, Reino Unido e Itália. Ganhando dimensão mais participativa na matriz energética brasileira, o mercado de gás natural se torna uma pauta essencial na regulação do setor petrolífero.

Tradicionalmente, o setor brasileiro de petróleo e gás se desenvolveu sob o manto do monopólio estatal por meio da atuação de uma única empresa, a Petrobrás. Em pleno regime de monopólio se constituiu a Petrobrás para atuar em todas as atividades declaradas monopólios, adotando-se como estratégia empresarial a integração vertical das atividades (presença de uma única empresa em todos os elos da cadeia). A flexibilização do monopólio, então, não podia somente atuar no sentido de permitir a participação de outros agentes, mas também de prover instrumentos jurídicos que permitissem a entrada de novos agentes para a criação de um ambiente efetivamente competitivo, não se podendo mais permitir que as atividades desta indústria pudessem se concentrar verticalmente em uma única empresa, numa incômoda situação de monopólio natural. Tratando-se do mercado de gás natural, a questão é ainda mais delicada, uma vez que se trata de uma indústria de redes (é possível a estocagem do gás natural pela liquefação, mas o processo é bastante dispendioso), indivisível e, no caso brasileiro, bastante ligada as atividades relativas ao petróleo (a maioria das nossas reservas são de gás associado). Por estas razões, a regulação voltada à defesa da concorrência neste mercado é crucial a fim de se evitar atos de concentração vertical, obstaculizando novos entrantes para atuar na sua exploração.

Em respeito à defesa da concorrência, vem-se adotando no Brasil a experiência internacional do livre acesso como instrumental a diversificar a existência de agentes explorando a cadeia do gás natural. Para melhor compreender a sua adoção para o caso brasileiro, o livre acesso será analisado primeiramente com vistas a sua experiência internacional e a sua previsão na Lei do Petróleo. Com estas considerações se partirá para análise da sua regulação no transporte de gás natural pela Agência Nacional do Petróleo e as principais problemáticas desta regulação no âmbito do Direito da Concorrência.

2. O livre acesso nas redes de transporte.

2.1. A experiência internacional do livre acesso.

Os debates acerca do livre acesso e seu papel na introdução e defesa da concorrência ligam-se historicamente à reformulação mundial das economias de infra-estrutura. Tradicionalmente, estes setores da economia sofriam forte presença estatal, justificada teoricamente seja pelas chamadas “falhas de mercado”, seja pela política de Estado de Bem Estar Social, que culminava na direção estatal destas atividades por meio dos monopólios institucionais. Desta forma, os setores de infraestrutura se caracterizavam (e, de um certo modo, ainda se caracterizam em alguns países) pela prestação de atividade sob forma de “monopólio natural”, muitas vezes consagrada pelas leis ordinárias ou Constituições e pelo alto grau de verticalização, demonstrada na presença de uma única empresa nos diversos elos da cadeia produtiva do setor.

Nos últimos anos vem sendo posto em causa o desenvolvimento dos setores de infra-estrutura na forma de monopólio natural. Tanto a crescente saída do Estado da prestação direta de atividades econômicas e de serviços públicos, bem como os processos de inovação tecnológica comprometem a idéia central do monopólio natural, que é a idéia de eficiência econômica da estrutura pela exploração de um único agente. Abrem-se, assim, novas perspectivas para a prestação destas atividades, introduzindo-se gradativamente o sistema de concorrência nestes setores. Adotando-se a concorrência, algumas medidas passarão a ser adotadas a fim de que a mesma possa ser efetivada. Basicamente, estas medidas procuraram diminuir de maneira acentuada o grau acentuado de verticalização integrada, de tal modo que permitisse a entrada de novos agentes. Dentro destas medidas estão a segmentação das atividades (separação das atividades de produção, transporte, distribuição e comercialização), restrição da verticalização e horizontalização das empresas (proibição de subsídios cruzados, *unbundling* contábil e jurídico da empresa executora do monopólio, controle de atos de concentração, restrição de participação acionária de uma mesma empresa nos segmentos da cadeia produtiva, entre outras) e monitoramento da relação entre a antiga empresa detentora do monopólio natural e dos novos agentes (política de tarifação).

Ao longo do processo da passagem do monopólio natural para o sistema de concorrência na exploração de *public utilities*, contudo, verifica-se que nem todas as etapas da cadeia podem ser prestadas com grau de competitividade, induzindo a permanência de “monopólio natural” em alguns dos segmentos da cadeia. No caso da cadeia do gás natural, a fase do transporte se apresenta como a menos sensível a introdução da concorrência, uma vez que a efetiva competição e entrada de agentes são dificultadas pelos custos envolvidos, bem como a diversidade de agentes pode comprometer a prestação da atividade em termos de eficiência. Nesta perspectiva, e com base na doutrina das “*essential facilities*”, a prática internacional da regulação da indústria do gás natural vem adotando o livre acesso (open access) para remediar esta situação. Este mecanismo regulatório cumpre algumas funções básicas na infraestrutura da cadeia do gás natural: permitir a entrada de novos agentes explorando a indústria do gás natural; diminuir o poder de mercado do transportador, no que tange ao acesso aos insumos e informações da atividade; evitar a subexploração da atividade, devido ao risco de duplicação da rede com a atuação de vários transportadores atuando independentemente.

Voltando-se o foco específico do livre acesso, apontaremos algumas características da experiência internacional do livre acesso em duas regiões: EUA e Reino Unido.

Nos EUA, a indústria do gás natural era fortemente marcada pela integração vertical, monopólios locais de distribuição e contratos de longo prazo (contratos *take-or-pay*). A partir dos anos 80 começou a reestruturação desta indústria, uma vez que nos anos 70 os EUA enfrentaram grandes problemas como o racionamento e fenômeno que ficou conhecido como “bolha de gás”. Buscava-se com a introdução do sistema de concorrência alcançar maior eficiência na prestação da atividade, aumentando o número de agentes. Desta forma, foram tomadas medidas como a separação jurídica e contábil das atividades da cadeia do gás natural. Mas uma das principais alterações desta indústria foi realizada pela proibição de o transportador comercializar o gás, introduzindo a figura do carregador (*traders e brokers*) e diminuindo o poder do transportador. Também foi incentivada a criação de um mercado de curtos prazos (mercado *spot*), pela negociação da capacidade temporária de transporte.

O livre acesso foi efetivamente implantado pela atuação da FERC (*Federal Energy Regulatory Commission*), que, principalmente por meio das *Order* 436 e 636, promoveu o *unbundling* das atividades de transporte e comercialização e o *mandatory open access* em bases não-discriminatórias (proibição de distinção entre afiliados/associados ou não no acesso às redes) Estas medidas reduziram em muito as barreiras institucionais para a exploração da atividade e a situação de monopólio natural. Outra importante medida foi a criação das HUBS, que são centros de comercialização de gás natural, responsáveis também pela interconexão das redes.

O caso inglês, por sua vez, apresenta peculiaridades em relação ao caso americano. Enquanto nos EUA a prestação das atividades de exploração do gás natural nunca foi considerada monopólio estatal, no Reino Unido as atividades relativas ao gás natural eram monopólio estatal, exercido pela *British Gas Corporation*, o que dá ao processo britânico certas peculiaridades. O processo de abertura do mercado de gás natural com a privatização da companhia inglesa e a criação da OFGAS foi promovido a partir de 1986. O processo de privatização, contudo, logo mostrou seus problemas pela venda em bloco da empresa, pois, mantendo-se verticalizada e com grande poder de mercado, a BGC passou a ser monopolista privada do mercado de gás. Diante disto, em 1992 a OFGAS passou a obrigar a BGC a permitir o acesso de terceiros e, numa medida mais dura, restringiu as contratações da BGC.

No caso inglês a competição só se efetivou a partir de 1995 com a separação jurídica e contábil da BGC, criando-se uma indústria responsável pelo transporte (*Transco International*) e outra responsável pela produção e comercialização (*British Gas Energy*). O caso inglês, portanto, mostra que a indução da prestação de uma atividade de infraestrutura por um particular não gera como efeito imediato eficiência, redução de custos e competitividade esperada, pois se pode estar trocando apenas a titularidade do monopólio (de monopólio público para privado); mostra também a necessidade de que a atividade de transporte e comercialização sejam distintas, de modo a se efetivar o livre acesso.

Estas experiências estrangeiras descritas aqui brevemente influenciaram em muito o nosso modelo de regulação da atividade de transporte e que passaremos a discutir.

2.2 A atividade de transporte na Lei do Petróleo e o livre acesso

A atividade de transporte é disciplinada legalmente nos art. 56 a 59 da Lei do Petróleo (Lei n.º 9478/97). No art. 56 da Lei do Petróleo são definidos os requisitos para o exercício da atividade de transporte: “Observadas as disposições das leis pertinentes, qualquer empresa ou consórcio de empresas que atender ao disposto no art. 5º poderá receber autorização da ANP para construir instalações e efetuar qualquer modalidade de transporte de petróleo, seus derivados e gás natural, seja para suprimento interno ou para importação e exportação”. Como se pode observar na dicção legal, concebeu-se a atividade de transporte como atividade independente na cadeia e não como atividade interna da empresa, como acontecia antes da flexibilização do monopólio sobre o petróleo e o gás. Do ponto de vista da defesa da concorrência a separação da atividade de transporte é um modo de fazer frente aos problemas decorrentes das concentrações verticais. Deste modo, a regulação da atividade de transporte toca justamente no fenômeno chamado de “verticalização de empresas”, em que uma empresa atua em todos os elos da cadeia produtiva. Ademais, é de bom alvitre sublinhar que na indústria petrolífera se conhecem basicamente dois tipos de empresa: as empresas independentes, que atuam somente no “*upstream*” da indústria (exploração e produção); as empresas integradas que além de atuarem no setor “*upstream*”, também atuam em alguma atividade do “*downstream*” (refino, processamento, distribuição e comercialização) ou no “*midstream*” (transporte). Referindo-se ao ato de integração, diz-se que a empresa integrada vai do poço ao posto. A existência das empresas integradas junte-se historicamente ao monopólio de fato que

foi estabelecido pela Standard Oil nos Eua, sob a égide Rockefeller, resultando em grande concentração econômica. O problema da “verticalização” na indústria petrolífera sob a figura das empresas integradas oscila entre dois marcos: um é o problema das concentrações empresariais, lesivas ao mercado e devendo ser submetidas ao regime de defesa da concorrência; o outro é que a integração na indústria petrolífera é uma estratégia vital desta indústria, de modo a garantir ao longo da cadeia produtiva a compensação de investimentos realizados na exploração e produção, garantido-se, igualmente, parcela grande do mercado consumidor e de boa fatia dos lucros (conseguidos principalmente nas atividades de distribuição e comercialização). Por estas razões, é interessante que a atividade de transporte seja separada do restante da cadeia produtiva e, de certa maneira, este foi objetivo da Lei do Petróleo ao estabelecer um regime específico para atividade de transporte, diferenciando-os dos demais. Seguindo esta tendência de separação da atividade de transporte das outras componentes da indústria petrolífera e tomando-se o caso inglês de abertura de mercado, o art. 65 da Lei do Petróleo determinou que a Petrobrás criasse uma subsidiária com atribuições específicas para a realização de atividades ligada ao transporte. A prestação da atividade de transporte por empresas independentes, portanto, ganha dimensões relevantes no novo cenário da indústria petrolífera nacional, orientando a interpretação dos dispositivos constitucionais e legais, bem como a regulação normativa da atividade.

Ainda quanto à atividade de transporte e sua forma de prestação, a Lei do Petróleo, a princípio, estimula que a atividade de transporte seja executada de forma competitiva, com a entrada cada vez maior de outros agentes na sua prestação, mas admite que ela seja prestada em monopólio natural (que acontece de fato hoje no setor, em razão da atuação da Transpetro, subsidiária da Petrobrás), estabelecendo-se, em contrapartida, a obrigação de prover o livre acesso, prevenindo-se os efeitos danosos da posição dominante de um transportador neste segmento. Vale ressaltar que a obrigação de livre acesso é válida independentemente da existência de monopólio natural na prestação.

O regime de livre acesso aos dutos de transporte é disciplinado legalmente nos art. 58 e 59 da Lei do Petróleo. A partir destes artigos se pode deduzir o significado deste acesso na legislação.

A princípio, uma distinção trazida pela lei em comento é relevante para a discussão aqui travada é a entre dutos de transporte e transferência, consagrada no art. 6º, incisos VII e VIII. Define-se transporte como “movimentação de petróleo e seus derivados ou gás natural em meio ou percurso considerado de interesse geral” e transferência como “movimentação de petróleo, derivados ou gás natural em meio ou percurso considerado de interesse específico e exclusivo do proprietário ou explorador das facilidades”.

A utilização de cláusulas gerais para a distinção entre dutos de transporte e de transferência coloca o seguinte questionamento: quando estaremos diante de um duto de transporte e de um duto de transferência, ou seja, quando é possível detectar que existe interesse geral na utilização das instalações de transporte? De posse da noção de que a atividade é de interesse público e vital importância para a matriz energética brasileira, o transporte será justamente a atividade que enlaçará todos os elos da cadeia produtiva do petróleo e gás. Destarte, a movimentação de petróleo e gás será considerada transporte quando ligar cada um destes elos, ou seja, a exploração e produção com o refino, o refino com a exportação, o processamento com a distribuição e assim por diante. O interesse geral e de terceiros residirá na função da atividade de transporte tem em ligar as atividades da indústria petrolífera em uma cadeia de produção, e não num mero juízo subjetivo realizado pelos interessados no acesso. Socorrendo-se de um exemplo, embora uma mesma empresa detenha num mesmo complexo industrial atividades ligadas à produção e a exportação de petróleo, o duto que ligará estas atividade na movimentação do óleo poderá ser considerado um duto de transporte (seria o caso da previsão de reclassificação dos dutos de transferência prevista no art. 59 da Lei do Petróleo), de tal sorte que seu proprietário não poderá impedir seu acesso a terceiros, já que liga elos diferentes da cadeia produtiva do petróleo e gás, negação de acesso que poderá caracterizar abuso da posição dominante. Só poderemos ter um duto de transferência em cada elo da cadeia considerado em si, pois nessa qualidade não estará implicada a garantia da continuidade da cadeia produtiva. Em outras palavras, os dutos de transferências, considerados a partir dos elos da cadeia individualmente, existirão quando houver exclusividade na sua exploração, pois destinados a satisfazer unicamente as necessidades do empreendimento (Ex.: dutos que movimentam gás na área de concessão de exploração e produção).

Outro ponto importante do regime de livre acesso na Lei do Petróleo é a resolução do conflito quanto à remuneração estabelecida pelas partes. A adjudicação compulsória desta espécie de conflito pela ANP, não deixando ao alvitre das partes devido à possibilidade contínua de o transportador praticar preços que favoreçam seus associados e filiados, bem como se constituam em barreiras à entrada de novos agentes, abusando-se da sua posição dominante e da assimetria de informações.

3. O regime de livre acesso aos dutos de transporte de gás natural

3.1 Regulação do livre acesso no transporte de gás natural promovida pela ANP

Em virtude do poder regulatório consagrado no art. 8º da Lei do Petróleo, a Agência Nacional do Petróleo está sendo o principal ator na implementação do livre acesso nas atividades de transporte de gás natural, levando em conta a necessidade de propiciar a entrada de novos agentes no setor e a concorrência no segmento.

Para acompanharmos esta regulação, analisaremos as portarias da ANP acerca do tema, das quais algumas estão em vigor, outras estão revogadas e outras estão em via de serem publicadas. Esta breve descrição embasará as considerações do último trabalho, que corresponderá às problemáticas na regulação do livre acesso.

A primeira portaria de importância para a regulação do livre acesso é a portaria 170/98 ANP. Embora seja posterior à portaria 169/98 ANP, ela possui grande importância, visto que a portaria 169 se encontra revogada e que a portaria 170 estabelece prescrições para a exploração da atividade de transporte. Nestes termos, a portaria 170 possui três dispositivos relevantes para o regime de livre acesso aos dutos de transporte de gás natural. Um deles é o art. 6º, que no seu parágrafo único prescreve que as empresas transportadoras de gás natural exercerão somente esta atividade, proibindo, por conseguinte, que comercializem também gás natural. Os outros dois dispositivos importantes da portaria ora descrita, são referentes à definição de dutos de transferência, que corroboram as nossas idéias de que só há dutos de transferência quando é considerado cada elo da cadeia em si. Deste modo o art. 1º, § 4º fala que os dutos de transferência *internos a uma planta industrial* não estão sujeitos à portaria, bem como o parágrafo único do art. 5º prescreve que os dutos de transferência *restritos a áreas industriais* não estão sujeitos às obrigações impostas no art. 5º.

Outra portaria de importância é a 169/98 ANP. Embora atualmente esteja revogada, ela possui dispositivos que refletem a adoção da prática do livre acesso no Brasil. Deste modo, o art. 12, I da portaria em comento proíbe que o transportador de gás natural compre ou venda gás, a não ser para consumo próprio. Ela introduziu a figura do carregador, que passaria a ser responsável pela comercialização do gás, diminuindo com esta medida o poder do transportador. Procurou incentivar a criação de um mercado de contratos de curto prazo por meio do oferecimento da capacidade disponível e da capacidade contratada ociosa a terceiros interessados. No art. 10 prescreveu cláusulas cogentes que deverão ser observadas na negociação das tarifas de transporte entre transportadores e carregadores.

No período do racionamento de energia elétrica e em atendimento ao Programa Prioritário de Termelétricidade, a ANP baixou a portaria 98/2001, que, em termos de aprimoramento do livre acesso, instituiu o processo de Concurso Aberto para a alocação da capacidade de transporte.

Atualmente a ANP está em via de baixar novas portarias sobre a regulação do livre acesso, valendo-se da experiência das portarias anteriores, do conflito que ocorreu em relação ao gasoduto Brasil-Bolívia e da experiência do Concurso Aberto nos tempos de racionamento. Desta forma, a futura portaria quanto à atividade de transporte, já em 2º consulta pública, apresenta um conjunto importante de regras: a) a independência da atividade de transporte e a determinação de livre acesso aos interessados em bases não discriminatórias; b) a proibição de venda ou compra de gás natural pelo transportador, excetuando o necessário para a operação das instalações; c) transferência da titularidade de instalações de transferência reclassificadas para transporte à empresa independente; d) um acordo de interconexão entre vários transportadores; e) formalização dos contratos de transporte e a sua submissão a ANP; e) Concurso Aberto para a alocação da capacidade disponível; f) limitação da aquisição da capacidade disponível no Concurso Aberto pelo carregador que detenha até 50% da capacidade contratada das instalações de transporte.

3.2 Problemáticas da regulação do livre acesso

Neste último tópico cuidaremos algumas do problema da regulação do livre acesso, seja referindo-se à indústria do gás enquanto um todo, seja tratando de questões mais específicas. Para isso utilizaremos as portarias já citadas, bem como algumas considerações tecidas a partir da comparação desta regulamentação com a Diretiva 98/30 da União Européia.

Uma das principais questões na regulação do livre acesso está a própria regulação da cadeia do gás natural. A principal peculiaridade da cadeia do gás natural e que dá vazão a muitas incoerências é o cenário regulatório do setor. A regulação do setor de gás natural apresenta diversas incongruências. O motivo destas incongruências reside na divisão de competências e dos regimes adotados para o gás natural, vivenciando-se um regime de dupla regulação. Por um lado, as atividades de exploração, produção, processamento, transporte, importação e exportação são consideradas atividades econômicas e cuja disciplina está submetida ao crivo da União mediante a atuação da Agência Nacional do Petróleo, em função da configuração dada pelo art. 177 da Constituição Federal e da Lei do Petróleo. Por outro lado, o art. 25, §2º da Constituição determina que os serviços de distribuição de gás canalizado são de competência dos estados-membros e que serão prestados não na forma de atividade econômica, mas de serviços públicos. Em virtude desta configuração, a distribuição de gás natural está submetida à Lei geral sobre concessões e permissões de serviços públicos (Lei 8.987/95), aos decretos estaduais expedidos sobre as concessões para a distribuição de gás natural, bem como aos atos normativos das agências estaduais.

Outra questão é a possibilidade de negação do acesso aos dutos de transporte e seus efeitos para a defesa da concorrência. A negação do acesso no ato da contratação foi prevista, genericamente, na nova portaria que a ANP está para baixar, no seu art. 5º, que dispõe: “O transportador atenderá a Interessados na contratação de STF em sua Capacidade Disponível, de STI em sua Capacidade Ociosa, assim como de outros serviços de transporte que venham a ser solicitados. Parágrafo Único. O não atendimento aos pedidos de contratação descritos no *caput* desse artigo será justificado pelo transportador aos interessados e à ANP no prazo máximo de 15 dias, a contar da data de recebimento do pedido pelo Transportador”. É possível notar que o dispositivo não delimita de alguma forma em que situações se pode negar a contratação (e, por conseguinte, o acesso) aos interessados na utilização das instalações de transporte. Da forma que está disposta a redação do dispositivo, dá-se uma margem muito ampla para a possibilidade da negação pelo transportador e a aceitação ou não da justificativa pela ANP. Diversamente, a Diretiva 98/30 da Comunidade Européia

prevê casos de possibilidade de negação do acesso (art. 17 da Diretiva), que são a falta de capacidade, impedimento do cumprimento de obrigações de serviço público em virtude do acesso e dificuldades econômicas e financeiras no âmbito dos contratos de “take-or-pay”.

No que tange à possibilidade de negação do acesso por impedimento de cumprimento de serviço público, Tanto a antiga 169 quanto a nova portaria ser baixada não traz nenhum esclarecimento sobre o assunto e não poderia ser de outro modo, em face da duplicidade de sistemas de regulação na cadeia do gás natural no Brasil. Trata-se de tema importantíssimo, pois há certos princípios específicos que regem os serviços públicos, exigindo a coordenação das atividades de transporte e distribuição.

Finalizando o quadro de problemáticas quanto à regulação do livre acesso, é importante frisar que, dentro da perspectiva do caso brasileiro, a regulação do livre acesso e a defesa da concorrência na cadeia do gás natural provavelmente também deverá se ocupar, em futuro próximo, não somente em monitorar as concentrações verticais, mas também as concentrações horizontais. Isto se deve a dois fatores básicos: como já aludido acima, o segmento de transporte é o menos sensível à introdução da concorrência, e por esta razão a passagem do monopólio natural para o sistema de concorrência pode resultar num mercado com forte presença de um oligopólio (presença de poucos transportadores); outra questão é que a grande indústria petrolífera, embora podendo se valer de mecanismos contratuais como o *project finance* e o *hedge* para minorar o risco do empreendimento, provavelmente poderá se valer de alianças (*joint ventures*) para a construção e execução de atividades de infraestrutura, de modo a repartir os custos e riscos da atividade. Numa proporção maior, poderemos ter a prestação de serviços de transporte por meio de *joint ventures*, situação que poderá expor o segmento de transporte à grande fragilidade, especificamente quanto ao abuso coletivo da posição dominante. Em virtude destes prováveis riscos, bem como das práticas de *joint ventures* realizadas já no segmento *upstream*, a defesa da concorrência no âmbito de *joint ventures* deve ser cada vez mais discutida.

4. Conclusão

O acesso aos dutos de transporte de gás natural é tema ainda recente na nossa tradição jurídica e institucional, cercado de dúvidas e incertezas, e que demandará, com certeza, maiores aperfeiçoamentos. Isto se deve ao recente panorama de processos de desestatização e adaptação das estruturas das atividades econômicas e serviços públicos ao regime de competição.

5. Agradecimentos

Agradecimentos a Agência Nacional do Petróleo, ao Programa de Formação de Recursos Humanos em Direito do Petróleo e Gás (PRH – 36), especialmente a seu coordenador Yanko Marcius de Alencar Xavier.

6. Citações e Bibliografia

- BIOLCHINI, LUIZ C. A. e MELO, TERESA C. P. DE. Livre acesso a oleodutos e terminais: uma análise da região de São Paulo. In SUSLICK, SAUL B. (ORG.). Regulação em petróleo e gás natural. Campinas, Komedi, 2001.
- CECHI, JOSÉ CESARIO (COORD.). Indústria brasileira de gás natural: regulação atual e desafios futuros. Rio de Janeiro, ANP, 2001.
- COELHO, FÁBIO ULHOA. Reforma do Estado e Direito Concorrencial. In SUNDFELD, Carlos Ari (coord.) Direito Administrativo Econômico. 1º edição, São Paulo: Malheiros Editores, 2002.
- FRANCESQUINI, JOSÉ INÁCIO GONZAGA. Introdução ao Direito da Concorrência. São Paulo Malheiros Editores, 1996.
- KRAUSE, GILSON G. e PINTO JR., HELDER Q. Estrutura e regulação do mercado de gás natural: experiência internacional. In Regulação. Rio de Janeiro, ANP, 2000.
- KRAUSE, GILSON G. e PINTO JR., HELDER Q. Estrutura e regulação do mercado de gás natural – especificidades do caso brasileiro. In Regulação. Rio de Janeiro, ANP, 2000.
- MENEZELLO, MARIA D'ASSUNÇÃO COSTA. Comentários à lei do petróleo: lei federal n.º 9.478, de 6-8-1997. São Paulo: Atlas, 2000.
- POSSAS et al. Defesa da concorrência e regulação em setores de infra-estrutura em transição. In POSSAS et al. Ensaios sobre economia e direito da concorrência. São Paulo, Singular, 2002.
- RIBEIRO, MARILDA ROSADO DE SÁ RIBEIRO. As joint ventures na indústria do petróleo. Rio de Janeiro, Renovar, 1997.