

**REVISÃO DO  
MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE ACESSO ÀS  
INFRAESTRUTURAS DO SNGN**

Documento justificativo

Fevereiro 2017

Este documento está preparado para impressão em frente e verso

Rua Dom Cristóvão da Gama n.º 1-3.º

1400-113 Lisboa

Tel.: 21 303 32 00

Fax: 21 303 32 01

e-mail: [erse@erse.pt](mailto:erse@erse.pt)

[www.erse.pt](http://www.erse.pt)

ÍNDICE

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>METODOLOGIAS DOS ESTUDOS PARA A DETERMINAÇÃO DA CAPACIDADE NAS INFRAESTRUTURAS DA RNTIAT</b>	<b>5</b>
2.1	Procedimento n.º 1 - Metodologia dos estudos para a determinação da capacidade na RNTGN	5
2.2	Procedimento n.º 2 - Metodologia dos estudos para a determinação da capacidade nos Terminais de GNL	5
2.3	Procedimento n.º 3 - Metodologia dos estudos para a determinação da capacidade nas instalações de Armazenamento Subterrâneo	5
<b>3</b>	<b>MECÂNIISMOS DE ATRIBUIÇÃO DE CAPACIDADE NAS INFRAESTRUTURAS DA RNTIAT</b>	<b>7</b>
3.1	Procedimento N.º 4 - Mecanismo de atribuição de capacidade nos pontos de interligação da RNTGN ao Terminal de GNL e ao Armazenamento Subterrâneo	7
3.2	Procedimento N.º 5 - Mecanismo de Atribuição de capacidade nos Terminais de GNL	8
3.2.1	Apresentação do mecanismo de continuidade	9
3.2.1.1	Caracterização do Modelo Existente	9
3.2.1.2	Descrição do novo Mecanismo de Continuidade	10
3.2.2	Acesso ao Mecanismo de Continuidade	11
3.2.3	Operacionalização do acesso ao Terminal	12
3.2.3.1	Planeamento de navios	12
3.2.3.2	Alterações ao Plano Anual de Navios	14
3.2.4	Atribuição de <i>Slots</i>	15
3.2.5	Gestão de flexibilidades	15
3.2.6	Obrigações de emissão mínima para a RNTGN - EMR	16
3.2.7	Incentivos	16
3.2.8	Determinação de capacidades de armazenamento operacional e comercial	16
3.2.9	Situações de emergência	17
3.2.10	Regras de detalhe associadas ao mecanismo de continuidade	17
3.3	Procedimento N.º 6 - Mecanismo de Atribuição de capacidade no Armazenamento Subterrâneo de Gás Natural	17
<b>4</b>	<b>MECANISMOS DE RESOLUÇÃO DE CONGESTIONAMENTOS NAS INFRAESTRUTURAS DA RNTIAT</b>	<b>19</b>
4.1	Procedimento N.º 7 - Mecanismo de resolução de congestionamentos na RNTGN	19
4.2	Procedimento N.º 8 - Mecanismo de resolução de congestionamentos nos terminais de GNL	19
4.3	Procedimento N.º 9 - Mecanismo de resolução de congestionamentos no armazenamento subterrâneo de gás natural	19
<b>5</b>	<b>PROCEDIMENTO N.º 10 - METODOLOGIA DE DETERMINAÇÃO DA PERCENTAGEM DE RESERVA DE SEGURANÇA ATRIBUÍVEL NOS TERMINAIS DE GNL E NAS INSTALAÇÕES DE ARMAZENAMENTO SUBTERRÂNEO E REGRAS DE ATRIBUIÇÃO DE CAPACIDADE DE RESERVAS DE SEGURANÇA</b>	<b>21</b>

<b>6</b>	<b>PROCEDIMENTO N.º 11 – MECANISMO DE ATRIBUIÇÃO DE CAPACIDADE NOS PONTOS DE INTERLIGAÇÃO INTERNACIONAL.....</b>	<b>23</b>
<b>7</b>	<b>PROCEDIMENTO N.º 12 – MECANISMO DE GESTÃO DE CONGESTIONAMENTOS APLICÁVEL AOS PONTOS DE INTERLIGAÇÃO INTERNACIONAL.....</b>	<b>25</b>
<b>8</b>	<b>PROCEDIMENTO N.º 13 – MECANISMO PARA A ATRIBUIÇÃO IMPLÍCITA DE CAPACIDADE NO PONTO VIRTUAL DE INTERLIGAÇÃO NO MIBGAS .....</b>	<b>27</b>
<b>9</b>	<b>PROCEDIMENTO N.º 14 – REGRAS DE RECEÇÃO E EXPEDIÇÃO DE NAVIOS NO TERMINAL DE GNL .....</b>	<b>33</b>

## 1 INTRODUÇÃO

No período de 18 de dezembro de 2015 a 14 de abril de 2016 decorreu a revisão regulamentar do Regulamento de Acesso às Redes, Infraestruturas e Interligações (RARII), no qual foi consolidado o modelo de acesso às infraestruturas do SNGN iniciado no anterior período regulatório.

Com efeito, o código de rede para os mecanismos de atribuição de capacidade em redes de transporte de gás, materializado no Regulamento (UE) nº 984/2013, da Comissão, de 14 de outubro, obrigou a profundas alterações no modelo de acesso às interligações da RNTGN que, por razões de coerência, foram extendidas às restantes infraestruturas da RNTIAT.

O referido regulamento comunitário foi introduzido de forma gradual, tendo a sua implementação integral ocorrido a 1 de novembro de 2015. Este marco antecedeu a revisão do RARII, concluída em abril de 2016, sendo que a presente revisão do MPAI concretiza a transposição plena do Regulamento (UE) nº 984/2013, bem como salvaguarda a aplicação de um modelo de acesso coerente e harmonizado a todas as infraestruturas da RNTIAT.

As principais alterações que se propõem relativamente ao MPAI presentemente em vigor, determinadas pela implementação integral do Regulamento (UE) nº 984/2013, estão associadas a oferta de produtos intradiários de capacidade nas interligações e, por uma questão de coerência, aos pontos de interface entre a RNTGN e o terminal de GNL e entre a RNTGN e o armazenamento subterrâneo de gás natural.

Da mesma forma, concluiu-se da recente revisão regulamentar do RARII a necessidade de atribuir direitos de capacidade de armazenamento, em maturidade diária, na infraestrutura de armazenamento subterrâneo de gás natural, cabendo ao MPAI operacionalizar e procedimentar esta opção.

Para além do referido relativamente ao Regulamento (UE) n.º 984/2013, da Comissão, de 14 de outubro, foi aproveitada a revisão regulamentar do RARII para a integração de disposições do Regulamento (CE) n.º 715/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Junho, em particular as que se referem aos mecanismos de gestão de congestionamentos<sup>1</sup>. A presente revisão do MPAI incide também sobre estas matérias, em particular sobre o mecanismo de cedência voluntária de capacidade por parte dos agentes de mercado (*capacity surrender*), integrada no procedimento n.º 12, que ainda não previa a aplicabilidade deste mecanismo a produtos mensais.

Outro dos aspetos fundamentais da revisão do MPAI prende-se com a necessidade de rever o mecanismo de atribuição de capacidade no terminal de GNL, procurando um modelo que se ajuste às necessidades dos agentes de mercado de menor expressão no SNGN, sem prejuízo das soluções

---

<sup>1</sup> Decisão da Comissão de 24 de Agosto de 2012 relativa à alteração do anexo I do Regulamento (CE) n.º 715/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às condições de acesso às redes de transporte de gás natural.

presentemente em vigor. O modelo proposto procura, conforme referido, complementar o modelo existente e, em particular, visa uma maior utilização do terminal de GNL com vantagens que se pretende inequívocas para todos os utilizadores (os atuais e os que em virtude da revisão do modelo venham posteriormente a usufruir da infraestrutura).

Outro dos aspetos fundamentais na revisão do MPAI prende-se com a operacionalização do MIBGAS e, em concreto, com a possibilidade de implementação de um mecanismo implícito de atribuição de capacidade no ponto virtual de interligação (VIP – *Virtual Interconnection Point*), contemplado no artigo 50.º do RARII.

Tendo em conta o exposto, é proposto um novo procedimento no MPAI (procedimento n.º13), tendo em vista um mecanismo de reserva de capacidade no VIP para atribuição de forma implícita com as transações de gás natural no MIBGAS bem como os procedimentos associados a esse mecanismo de atribuição.

Importa ainda salientar que o procedimento n.º 13, relativo ao mecanismo para a atribuição implícita capacidade no ponto virtual de interligação, foi elaborado conjuntamente pela ERSE e pela CNMC, tendo sido submetido previamente a uma consulta ao gestor técnico global do SNGN, ao gestor técnico do sistema gasista Espanhol e ao operador do mercado ibérico de gás natural (MIBGAS). A proposta foi revista tendo em conta as contribuições enviadas pelas referidas entidades, sendo esta a versão que integra a presente proposta de MPAI que agora se submete a Consulta Pública.

O pacote completo de procedimentos do MPAI inclui:

- Parte 1 – Disposições Gerais;
- Parte 2 – Procedimentos:
  - Procedimento n.º 1 – Metodologia dos estudos para a determinação da capacidade na RNTGN;
  - Procedimento n.º 2 – Metodologia dos estudos para a determinação da capacidade nos terminais de GNL;
  - Procedimento n.º 3 – Metodologia dos estudos para a determinação da capacidade nas instalações de armazenamento subterrâneo;
  - Procedimento n.º 4 – Mecanismo de atribuição de capacidade nos pontos de interligação da RNTGN ao terminal de GNL e ao armazenamento subterrâneo;
  - Procedimento n.º 5 – Mecanismo de atribuição de capacidade nos terminais de GNL;
  - Procedimento n.º 6 – Mecanismo de atribuição de capacidade no armazenamento subterrâneo de gás natural;
  - Procedimento n.º 7 – Mecanismo de resolução de congestionamentos na RNTGN;

- Procedimento n.º 8 – Mecanismo de resolução de congestionamentos nos terminais de GNL;
  - Procedimento n.º 9 – Mecanismo de resolução de congestionamentos no armazenamento subterrâneo de gás natural;
  - Procedimento n.º 10 – Metodologia de determinação da percentagem de reserva de segurança atribuível nos terminais de GNL e nas instalações de armazenamento subterrâneo e regras de atribuição de capacidade de reservas de segurança;
  - Procedimento n.º 11 – Mecanismo de atribuição de capacidade nos pontos de interligação internacional;
  - Procedimento n.º 12 – Mecanismo de Gestão de Congestionamentos aplicáveis aos pontos de interligação internacional;
  - Procedimento n.º 13 – Mecanismo para a atribuição implícita capacidade no ponto virtual de interligação no MIBGAS;
  - Procedimento n.º 14 – Regras de receção e expedição de navios no terminal de GNL;
- Parte 3 – Disposições finais.

No presente documento justificativo são abordadas sumariamente as alterações ao MPAI, passando por todos os procedimentos, elencando os aspetos que se encontravam previamente estabelecidos de forma prescritiva no Regulamento (CE) n.º 715/2009<sup>2</sup>, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Junho, no Regulamento (UE) n.º 984/2013, da Comissão, de 14 de outubro, e no RARII, bem como as opções tomadas nas matérias que ainda se encontram em aberto.

---

<sup>2</sup> Decisão da Comissão de 24 de Agosto de 2012 relativa à alteração do anexo I do Regulamento (CE) n.º 715/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às condições de acesso às redes de transporte de gás natural.



## **2 METODOLOGIAS DOS ESTUDOS PARA A DETERMINAÇÃO DA CAPACIDADE NAS INFRAESTRUTURAS DA RNTIAT**

### **2.1 PROCEDIMENTO N.º 1 - METODOLOGIA DOS ESTUDOS PARA A DETERMINAÇÃO DA CAPACIDADE NA RNTGN**

O procedimento n.º 1 relativo à Metodologia dos Estudos para a Determinação da Capacidade na RNTGN sofreu pequenas alterações no texto, sem que tal modifique a metodologia presentemente em vigor. A referencia às reservas operacionais é substituída por Gás de Operação.

### **2.2 PROCEDIMENTO N.º 2 - METODOLOGIA DOS ESTUDOS PARA A DETERMINAÇÃO DA CAPACIDADE NOS TERMINAIS DE GNL**

O procedimento n.º 2 relativo à Metodologia dos Estudos para a Determinação da Capacidade nos Terminais de GNL sofreu pequenas alterações no texto, sem que tal modifique a metodologia presentemente em vigor. A referencia às reservas operacionais é substituída por Gás de Operação.

### **2.3 PROCEDIMENTO N.º 3 - METODOLOGIA DOS ESTUDOS PARA A DETERMINAÇÃO DA CAPACIDADE NAS INSTALAÇÕES DE ARMAZENAMENTO SUBTERRÂNEO**

O procedimento n.º 3 relativo à Metodologia dos Estudos para a Determinação da Capacidade nas instalações de Armazenamento Subterrâneo sofreu pequenas alterações no texto, sem que tal modifique a metodologia presentemente em vigor. A referencia às reservas operacionais é substituída por Gás de Operação.



### **3 MECÂNIISMOS DE ATRIBUIÇÃO DE CAPACIDADE NAS INFRAESTRUTURAS DA RNTIAT**

#### **3.1 PROCEDIMENTO N.º 4 - MECANISMO DE ATRIBUIÇÃO DE CAPACIDADE NOS PONTOS DE INTERLIGAÇÃO DA RNTGN AO TERMINAL DE GNL E AO ARMAZENAMENTO SUBTERRÂNEO**

O procedimento n.º 4, relativo ao Mecanismo de Atribuição de Capacidade nos pontos de interligação da RNTGN ao Terminal de GNL e ao Armazenamento Subterrâneo, manteve a sua estrutura, porém, integrou um conjunto de alterações relativamente aos produtos de capacidade oferecidos.

Dando sequencia à recente revisão regulamentar do RARII, é proposta a oferta e atribuição de produtos de capacidade no horizonte intradiário. Refira-se ainda que a atribuição de capacidade no período intradiário, nas interligações, é um imperativo do Regulamento (UE) nº 984/2013, da Comissão, de 14 de outubro, pelo que, por uma razão de coerência, são oferecidos os mesmos produtos nos pontos de ligação entre a RNTGN e o terminal de GNL e entre a RNTGN e o armazenamento subterrâneo de gás natural.

Importa ainda sublinhar que a recente revisão do Manual de Procedimentos da Gestão Técnica Global do SNGN (MPGTG) introduziu um novo modelo de compensação da RNTGN, no qual os agentes de mercado são chamados a concretizar ações de compensação no período intradiário. A operacionalização deste modelo de compensação pressupõe a possibilidade de aquisição de direitos de capacidade no horizonte intradiário, pelo que esta proposta especifica de alteração do MPAI é complementar à recente alteração do MPGTG.

Outra das propostas de alteração do procedimento n.º 4 prende-se com a eliminação dos produtos diários de capacidade, oferecidos com uma semana de antecedência. Com efeito, o GTG concluiu que estes produtos de capacidade, para os pontos relevantes em questão, não registaram uma procura que justifique a continuidade da sua oferta. Tratam-se de pontos relevantes cuja oferta de capacidade regista uma folga apreciável face à procura e, não havendo diferenciação de preços face ao produto diário de capacidade subscrito de véspera (*day-ahead*), a apetência dos agentes de mercado é muito baixa e, como tal, é proposta a sua eliminação.

O procedimento n.º 4 integra ainda uma alteração, nos processos de solicitação e atribuição de capacidade, em todas as maturidades, que pretende clarificar que a solicitação/atribuição de capacidade pode ocorrer mediante a utilização de uma plataforma de mercado (para atribuição de capacidade) ou via interação directa dos agentes de mercado com o GTG. Esta alteração pretende tornar clara a alternativa à atribuição de capacidade nos períodos em que a plataforma não está operacional, como por exemplo nos fins de semana, havendo sempre a possibilidade de uma interação directa entre GTG e agentes de mercado.

O procedimento n.º 4 mereceu uma edição nova, em virtude do volume considerável de alterações que são propostas.

### **3.2 PROCEDIMENTO N.º 5 - MECANISMO DE ATRIBUIÇÃO DE CAPACIDADE NOS TERMINAIS DE GNL**

O procedimento n.º 5, relativo ao mecanismo de atribuição de capacidade nos terminais de GNL, têm o seu enfoque na atribuição de capacidade de acesso à interface portuária para a trasfega de GNL, às instalações de armazenamento de GNL e às interfaces de enchimento de camiões cisterna de GNL.

O mecanismo de atribuição de capacidade presentemente em vigor inclui os produtos *standard* de receção/armazenamento/regaseificação de gás natural, o armazenamento comercial nos tanques de GNL e as janelas de enchimento de camiões cisterna para o transporte rodoviário de GNL.

As restrições logísticas inerentes à receção de grandes volumes de GNL levam a que, pequenos agentes de mercado com injeções limitadas de gás na RNTGN, registem tempos de residência do GNL nos tanques de armazenamento do terminal bastante superiores aos dos agentes de maior dimensão induzindo uma vantagem para estes últimos, no que diz respeito aos custos de armazenamento suportados por unidade de energia injetada na RNTGN.

Esta característica acaba por afetar a capacidade utilização do Terminal de GNL por parte dos pequenos agentes o que, a prazo acaba por afetar a sua sustentabilidade. Assim, torna-se necessário rever o modelo atual de acesso, promovendo uma maior e mais eficiente utilização desta infraestrutura salvaguardando condições de acesso efetivo aos agentes de menor dimensão, materializada no que passaremos a designar "Mecanismo de Continuidade".

Por outro lado, e por uma questão de transparência e estabilidade, interessa igualmente garantir a manutenção das regras de acesso existentes, minimizando o impacto para os agentes de mercado, de soluções que, pela sua natureza particular, necessitarão de um período de teste e validação com acompanhamento por parte da ERSE.

A proposta de revisão que se apresenta para o procedimento n.º 5 baseia-se no princípio da gestão integrada de navios e utilização repartida dos volumes de GNL descarregados, procurando maximizar a eficiência de utilização do espaço dos tanques e reduzir os custos de armazenamento para todos os agentes de mercado.

Para permitir aderir melhor a um sistema integrado como se de um único agente se tratasse, os agentes que o solicitem a adesão ao Mecanismo de Continuidade, passam a ter direitos e obrigações de levantamento independentemente das existências físicas, deixando de gerir diretamente o seu gás armazenado.

De forma a facilitar a distribuição uniforme das descargas ao longo do tempo, o Mecanismo de Continuidade pressupõe a disponibilização aos agentes de mercado de um *stock* de GNL operacional, que servirá para compensar a entrega menos regular do GNL ao longo do tempo, sem que seja posto em causa os seus direitos de levantamento regular. Assim, cada navio que se pretenda descarregar no Terminal, nesta nova modalidade, é incluído no plano anual de navios, ficando associado ao agente que o traz uma obrigação de levantamento de gás relacionada com o período que este declarou.

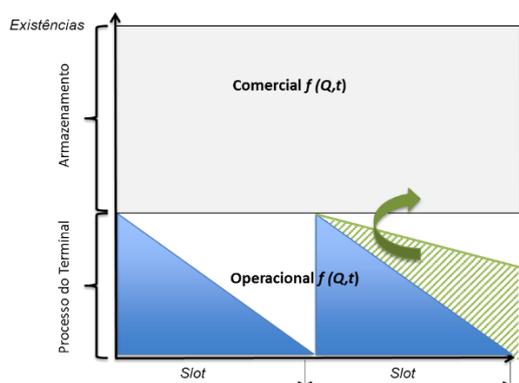
### 3.2.1 APRESENTAÇÃO DO MECANISMO DE CONTINUIDADE

#### 3.2.1.1 CARACTERIZAÇÃO DO MODELO EXISTENTE

O modelo existente baseia-se na atribuição sequencial de produtos *standard*, com uma *slot* que considera a descarga, o tempo de residência do GNL nos tanques de armazenamento e a taxa de regaseificação *standard*. O armazenamento de GNL não integrado na *slot* é disponibilizado como armazenamento comercial.

O procedimento n.º 2 do MPAI referente à “Metodologia dos Estudos para a Determinação da Capacidade nos Terminais de GNL” estabelece a forma como são determinadas as *slots* de descarga, com o armazenamento e regaseificação inerentes. A Figura 3.1 apresenta de forma simplificada os produtos de capacidade inerentes ao atual modelo de acesso ao terminal de GNL.

**Figura 3-1 – Produtos de capacidade do atual modelo de acesso ao terminal de GNL**



De forma simplificada<sup>3</sup>, a sua dimensão (em ordenadas) é fixada pela descarga inicial do navio e a duração temporal (*slot*) [em abcissas], pelo ritmo de consumo, conforme se representa na 3.1.

---

<sup>3</sup> De facto na realidade o armazenamento operacional tem uma folga para permitir alguma sobreposição de navios, ou seja é maior que a dimensão de um único navio.

Quando há gás que não foi consumido (área sombreada a verde na figura), um terceiro navio com necessidade da *slot* seguinte obriga o utilizador a libertar o espaço operacional “movendo” o seu gás excedentário para o armazenamento comercial que deve estar contratado previamente.

A duração real da *slot* pode alongar-se se não houver entretanto pedidos de acesso para *slots* adjacentes. Este conceito é puramente operacional para assegurar que em caso de haver muitos navios existam *slots* disponíveis para os receber.

O gás no armazenamento comercial está isento de condicionantes operacionais dependendo apenas da sua contratação. O preço a pagar pelo armazenamento é a tarifa de armazenamento em função da quantidade e do tempo de permanência aplicável tanto ao armazenamento comercial como ao operacional.

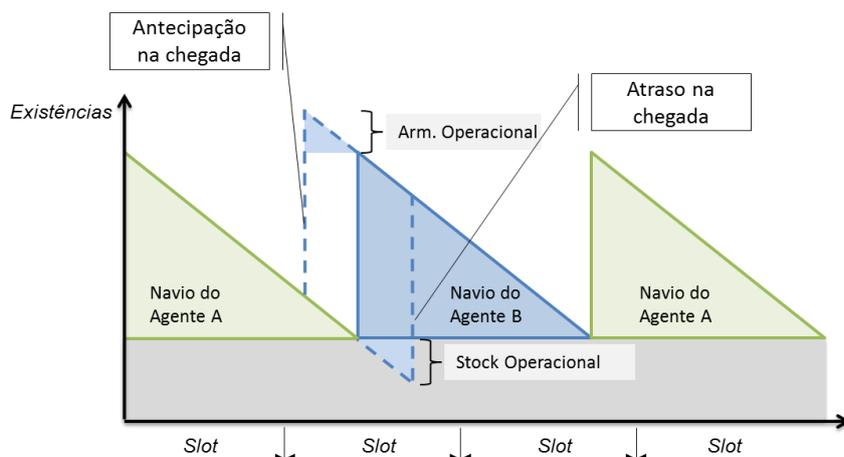
### 3.2.1.2 DESCRIÇÃO DO NOVO MECANISMO DE CONTINUIDADE

O acesso ao Mecanismo de Continuidade é realizado explicitando o período a considerar para consumo do gás (ano, trimestre ou mês) indicando o agente os navios que pretende trazer em cada período, ficando desde logo associada uma obrigação de levantamento de GNL durante todo o período contratado, de carácter uniforme Q/t, por cada navio. São, então, definidas taxas médias anuais, trimestrais e/ou mensais, consoante o perfil definido pelo agente, que são válidas apenas para o processo de acesso e utilização do armazenamento operacional.

Este processo implica, necessariamente, uma distribuição tão uniforme quanto possível do conjunto de navios previstos receber no Terminal em cada período de modo minimizar o armazenamento operacional necessário.

Este mecanismo pressupõe a coordenação da utilização de armazenamento de GNL por todos os agentes, devendo o Terminal possuir para o efeito um enchimento base próprio que funcionará como reserva de gás operacional, ou *stock* operacional, similar ao conceito de “*linepack*” na rede de transporte, que permita margem de manobra ao operador do Terminal para fornecer alguma flexibilidade aos agentes de mercado e ainda acomodar alterações de consumo pontuais ou ajustamentos de datas de chegada de navios (ver Figura 3.2).

Figura 3-2 – Stock operacional como fonte de flexibilidade essencial



Ou seja, nas situações de atraso na chegada de navios, o Operador do Terminal recorre ao GNL disponível no stock operacional para acomodar os compromissos de levantamento de GNL durante um determinado período. De forma semelhante, nas situações de chegada de navios antes das datas previstas, o espaço operacional existente pode ser utilizado para a descarga antecipada de GNL.

### 3.2.2 ACESSO AO MECANISMO DE CONTINUIDADE

O acesso ao Mecanismo de Continuidade é voluntário e pressupõe a celebração do contrato de acesso do agente com o Operador do Terminal.

No caso de pretender aceder ao Mecanismo de Continuidade, o agente de mercado deverá indicar ao Operador do Terminal no momento da comunicação dos navios para entrega no Terminal o seu interesse na adesão ao Mecanismo de Continuidade para cada uma das cargas indicadas. Estes navios passarão a incorporar o plano anual de navios (PNAV). Por efeitos desta adesão, o agente de mercado fica automaticamente vinculado às atribuições realizadas pelo Operador do Terminal neste âmbito e às consequentes obrigações decorrentes da implementação do Mecanismo.

A importação de GNL através de navios não contemplados no plano anual é também possível, mas a gestão do espaço de armazenamento nos tanques tem por base o acesso a armazenamento comercial, à semelhança do que já hoje ocorre.

No caso particular de operações de *loading* e sendo a residência de GNL nos tanques para a realização deste tipo de operações relativamente curta, a disponibilidade de espaço operacional para viabilizar uma operação deste tipo estará sempre sujeita à avaliação e confirmação por parte do Operador do Terminal.

### 3.2.3 OPERACIONALIZAÇÃO DO ACESSO AO TERMINAL

#### 3.2.3.1 PLANEAMENTO DE NAVIOS

O PNAV é elaborado em 3 momentos distintos, nomeadamente na fase de planeamento anual, antes de cada trimestre natural e antes do início de cada mês.

Como regra geral, um agente de mercado que pretenda descarregar um navio ao abrigo do Mecanismo de Continuidade terá que indicar adicionalmente o período de consumo associado ao volume de GNL a descarregar pelo seu navio (ou conjunto de navios) para cada uma das fases de planeamento, garantindo desta forma que o número de navios e horizonte de consumos estejam associados ao mesmo período de referência. Em função da quantidade efetivamente descarregada por cada navio, o Operador do Terminal procede ao recálculo da taxa de regaseificação para o período de referência em questão, tendo em consideração a quantidade de GNL já regaseificada por esse agente desde o início do período de referência até à data de descarga do navio em questão.

No caso de um agente de mercado pretender descarregar um navio e consumi-lo num período de tempo não coincidente com o período de referência, i.e. fora do Mecanismo de Continuidade, este fará igualmente parte do PNAV, não tendo contudo o agente de mercado associada nenhuma taxa de levantamento obrigatória para este navio. O acesso ao armazenamento para descarga de navios fora do Mecanismo de Continuidade ocorre no processo de atribuição de capacidade comercial, sendo-lhe aplicáveis as tarifas respetivas.

#### **PLANO ANUAL DE NAVIOS - PNAV**

O PNAV é elaborado pelo Operador do Terminal em estreita coordenação com os agentes de mercado importadores de GNL e com o Gestor Técnico Global do SNGN. O resultado deste planeamento é a constituição de um plano integrado de navios, o qual inclui o número, data e energias dos navios a receber em cada mês e taxas de regaseificação atribuídas a cada agente de mercado importador e ainda a identificação dos navios que descarregam no âmbito do Mecanismo de Continuidade. Este plano tem um horizonte de um ano, coincidente com o ano de atribuição, i.e. de outubro a setembro.

Este planeamento inicia-se com a fase de programação anual e é vinculativo no mês que antecede cada mês de atribuição de capacidades. Preveem-se os seguintes passos para cada uma das fases de planeamento que agora incorpora o Mecanismo de Continuidade:

**HORIZONTE ANUAL (DE ACORDO COM CALENDÁRIO DE ATRIBUIÇÃO DE CAPACIDADES ANUAL):**

1. Agentes de mercado: Indicação de número de navios, datas de *slots* (indicativas) e dimensão da carga a descarregar para consumo base anual;
2. Operador do Terminal: Distribuição do número de navios (em função dos respetivos volumes e previsões de consumo) por cada trimestre de modo uniforme. Esta distribuição é efetuada em coordenação com os agentes importadores, recorrendo-se a um leilão sempre que exista um conflito nas datas de *slots* indicadas (que passam a ser firmes e transacionáveis para navios equivalentes e por acordo do Operador do Terminal). É atribuída uma data de *slot* provisória a cada navio, assim como uma taxa de levantamento anual a cada agente de mercado aderente ao Mecanismo de Continuidade;
3. Agentes de mercado: Indicação de número de navios adicionais e respetiva dimensão da carga a descarregar por trimestre para consumo base trimestral;
4. Operador do Terminal: Determinação da taxa de levantamento trimestral para cada um dos agentes de mercado importador (as datas de *slots* de descarga dos novos navios não são ainda confirmadas nesta fase);

**HORIZONTE TRIMESTRAL (ATÉ 1 MÊS ANTES DO INÍCIO DE CADA TRIMESTRE NATURAL):**

5. Agentes de mercado: Indicação de número de navios adicionais e dimensão da carga a descarregar no trimestre para consumo base trimestral;
6. Operador do Terminal: Distribuição do número de navios (em função dos respetivos volumes) por cada mês de forma uniforme. Esta distribuição é efetuada em coordenação com os agentes importadores, recorrendo-se a um leilão sempre que exista um conflito nas datas de *slots* indicadas (que passam a ser firmes e transacionáveis para navios equivalentes e por acordo do Operador do Terminal). É atribuída uma data de *slot* provisória a cada navio, assim como uma taxa de levantamento trimestral a cada agente de mercado;

**HORIZONTE MENSAL (NO MÊS QUE ANTECEDE O MÊS DE ATRIBUIÇÃO):**

7. Agentes de mercado: Indicação de número de navios adicionais e dimensão da carga a descarregar nesse mês para consumo base mensal e indicação das datas de chegada previstas para cada um dos navios;

8. Operador do Terminal: Distribuição dos navios pelo mês tendo em atenção, quer as datas anteriormente indicadas relativamente a navios previamente comunicados, quer as datas pretendidas para navios adicionais;
9. Operador do Terminal: Atribuição firme de datas de *slots* de descarga para cada navio e determinação (ou confirmação para agentes que não adicionaram nenhum navio neste horizonte) da taxa de levantamento mensal para cada agente de mercado que apresente pelo menos um navio no PNAV.

### 3.2.3.2 ALTERAÇÕES AO PLANO ANUAL DE NAVIOS

Ocorre uma alteração ao PNAV sempre que um agente indique uma alteração substancial relativa à data de chegada do seu navio ou à quantidade a descarregar, incluindo a anulação dessa mesma chegada. Nesses casos, o Operador do Terminal revê o PNAV de modo a manter o equilíbrio no balanço de entradas e saídas de gás do Terminal, minimizando o impacto nos restantes agentes e procurando garantir a continuidade do serviço prestado pelo Terminal. A anulação de navios e conseqüente libertação de *slots* obrigará os respetivos agentes a compensar a reposição do gás não entregue mas já consumido, garantindo simultaneamente o balanço previsto para o período relevante, não comprometendo desta forma os compromissos assumidos com os restantes utilizadores do Terminal no que respeita às taxas de levantamento individuais. Para esse fim, os agentes de mercado deverão atempadamente propor ao GTG e este deverá aprovar em tempo útil um Programa de Reposição de Quantidades (PRQ), no qual é apresentado o plano de devolução das quantidades consumidas pelo agente incumpridor, a sua calendarização e forma de devolução. Este programa prevê uma data de início e uma data de fim para devolução das quantidades em falta e poderá contemplar a entrega diferida de gás no VTP ou em outra infraestrutura. De forma a não incentivar esta prática e garantir mais firmeza na calendarização de *slots* de descarga do Terminal e quantidades descarregadas, a solicitação de datas de descarga de navios e a indicação das quantidades a descarregar por parte dos agentes importadores de GNL deverá constituir um compromisso firme por parte dos mesmos podendo estar sujeita a uma penalidade em caso de anulação.

Nos casos de atrasos nas datas de chegada de navios que possam comprometer a estabilidade do mecanismo e a continuidade do funcionamento dos serviços prestados pelo Terminal, o Operador do Terminal em coordenação com o GTG, poderá solicitar aos agentes incumpridores a elaboração de um PRQ, o qual ficará sujeito à aprovação do GTG.

Os princípios gerais a que deve obedecer o Programa de Reposição de Quantidades, incluindo prazos para solicitação, apresentação e aprovação, deverão constar de um procedimento de detalhe a integrar numa das condições particulares do contrato de uso do Terminal de GNL, referente especificamente ao Mecanismo de Continuidade, a aprovar pela ERSE.

### 3.2.4 ATRIBUIÇÃO DE SLOTS

A atribuição de *slots* para descarga de navios é efetuada de acordo com a elaboração do PNAV, conforme anteriormente descrito e aplica-se a todos os agentes independentemente do regime de acesso escolhido.

Em cada horizonte de programação e para cada período de referência, o Operador do Terminal deverá determinar as datas ótimas de descarga dos navios solicitadas, tendo em conta as próprias datas indicadas pelos respetivos agentes de mercado, assim como as quantidades de energia a descarregar associadas. A distribuição dos navios pelo período de referência deverá ser tão uniforme quanto possível, de modo a que minimize a utilização de espaço e *stock* operacional nos tanques do Terminal. Em função destes dados, o Operador do Terminal apresenta um plano inicial aos agentes de mercado, podendo estes contrapor com datas de descarga alternativas, as quais serão novamente objeto de avaliação por parte do Operador do Terminal.

No caso de ausência de entendimento entre agentes de mercado para a utilização de determinada *slot* de descarga para navios de dimensão semelhante (ou próxima), o Operador do Terminal deverá atribuir a *slot* com recurso à realização de um leilão.

Uma *slot* atribuída por mecanismo de leilão deverá ser vinculativa e não sujeita a alteração, exceto em casos de emergência, constituindo um direito transacionável para uma descarga de volume equivalente (e sujeito a aprovação do Operador do Terminal).

O Operador do Terminal deverá assegurar que os agentes de mercado sejam informados das limitações que ocorram no acesso ao cais e que possam resultar em situações de congestionamento nesta infraestrutura.

### 3.2.5 GESTÃO DE FLEXIBILIDADES

Deve ser contemplada a oferta de dois tipos de serviço de flexibilidade (exclusivos do Mecanismo de Continuidade):

1. Flexibilidade Semanal, onde é concedido ao agente a possibilidade de incumprir (por excesso ou por defeito) o perfil de levantamento diário da quantidade de GNL que lhe foi associada de acordo com a última elaboração do PNAV, desde que no final da semana em questão a posição deste esteja em conformidade com a taxa média semanal fixada.
2. Flexibilidade nas datas de chegada de navios, onde é concedido ao agente uma tolerância relativamente à data de chegada do navio.

### 3.2.6 OBRIGAÇÕES DE EMISSÃO MÍNIMA PARA A RNTGN - EMR

A emissão mínima de GNL para a RNTGN, ou EMR, é um requisito técnico de funcionamento do Terminal e o seu valor é determinado pelo Operador do Terminal, podendo variar em função do regime de operação do Terminal.

Conforme já definido no MPGTG, a obrigação de manutenção de uma EMR é dos utilizadores do Terminal de GNL através das suas nomeações diárias de gás. A contribuição de cada utilizador nos casos em que as nomeações de regaseificação de GNL recebidas pelo Operador do Terminal sejam inferiores à EMR, o Operador do Terminal, após pré-aviso para os agentes reconfigurarem a sua nomeação, emitirá o excesso de *boil-off* não recondensado para a *flare* do Terminal, queimando desta forma gás natural.

O gás libertado como consequência deste procedimento será deduzido das existências dos utilizadores proporcionalmente à sua não contribuição na EMR.

### 3.2.7 INCENTIVOS

Deverá ser prevista a aplicação de incentivos aos agentes que incumpram nas suas responsabilidades, tendo estes necessariamente um peso proporcional ao risco de interferência na normal operação do Terminal induzido pela infração.

Deverão ser propostos 3 tipos de incentivos:

1. Incentivo para compensação por atraso da data de chegada de um navio, desvio das quantidades descarregadas ou anulação de um navio do PNAV;
2. Incentivo para compensação de GNL não compensado, mediante apresentação de um programa de reposição de quantidades;
3. Incentivo para limitação da utilização em excesso ou por defeito no regime de flexibilidade semanal.

### 3.2.8 DETERMINAÇÃO DE CAPACIDADES DE ARMAZENAMENTO OPERACIONAL E COMERCIAL

Anualmente, e em data anterior ao início do processo de atribuição de capacidades no Terminal, o Operador do Terminal deverá apresentar à ERSE uma proposta de quantificação de capacidades disponíveis no Terminal de GNL, incluindo espaço de armazenamento e *stock* operacional. Os valores propostos deverão ser obtidos por aplicação da respetiva Metodologia dos Estudos para a Determinação de Capacidades no Terminal.

### 3.2.9 SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA

As situações de operação em regime de emergência no âmbito da segurança de abastecimento, tal como previstas no Decreto-Lei n.º 231/2012, de 26 de outubro, não se enquadram no âmbito de aplicação deste procedimento. Nestas situações a utilização do Terminal é regida em conformidade com os procedimentos previstos no MPGTG, sendo as regras específicas associadas ao mecanismo apresentado suspensas, assim como as obrigações e direitos dos agentes de mercado a ele associados.

Esta condição deixa de existir a partir do momento em que finda a situação de emergência declarada, devendo o Operador do Terminal reestabelecer o normal funcionamento do mecanismo.

### 3.2.10 REGRAS DE DETALHE ASSOCIADAS AO MECANISMO DE CONTINUIDADE

A adesão ao Mecanismo de Continuidade deverá ser formalizada através do contrato de uso do terminal de GNL, sendo as regras de detalhe integradas nas condições particulares de uso do terminal de GNL as quais, no que respeita ao Mecanismo de Continuidade, deverão ser aprovadas pela ERSE após consulta aos interessados.

Farão parte dessas condições particulares do contrato de uso do terminal de GNL os detalhes associados ao acesso e operacionalização do Mecanismo de Continuidade, incluindo a gestão de flexibilidades, obrigações de emissão mínima e regime de incentivos aplicável.

## **3.3 PROCEDIMENTO N.º 6 - MECANISMO DE ATRIBUIÇÃO DE CAPACIDADE NO ARMAZENAMENTO SUBTERRÂNEO DE GÁS NATURAL**

O procedimento n.º 6, relativo ao mecanismo de atribuição de capacidade no armazenamento subterrâneo de gás natural, têm o seu enfoque na atribuição de capacidade de armazenamento.

Dando sequencia à recente revisão regulamentar do RARII, é proposta a oferta e atribuição de produtos de diários capacidade para a infraestrutura de armazenamento subterrâneo de gás natural.

Com esta proposta pretende-se harmonizar e garantir a coerência dos produtos de capacidade de armazenamento face aos produtos de capacidade de injeção/extração de gás no armazenamento subterrâneo que, nos termos do procedimento n.º 4, passariam a dispor de oferta e atribuição nos horizontes diário e intradiário.

Esta proposta de alteração, conforme se referiu na motivação às propostas de alteração do procedimento n.º 4, estão relacionadas com a recente revisão do MPGTG, cujo novo modelo de compensação requer a possibilidade de mobilização de gás entre a RNTGN e as infraestruturas de armazenamento adjacentes, como é o caso do armazenamento subterrâneo de gás natural.

À semelhança do procedimento n.º 4, o procedimento n.º 6 integra ainda uma alteração, nos processos de solicitação e atribuição de capacidade, em todas as maturidades, que pretende clarificar que a solicitação/atribuição de capacidade pode ocorrer mediante a utilização de uma plataforma de mercado (para atribuição de capacidade) ou via interação directa dos agentes de mercado com o GTG. Esta alteração pretende tornar clara a alternativa à atribuição de capacidade nos períodos em que a plataforma não está operacional, como por exemplo nos fins de semana, havendo sempre a possibilidade de uma interação directa entre GTG e agentes de mercado.

O procedimento n.º 6 mereceu uma edição nova, em virtude do volume considerável de alterações que são propostas.

## **4 MECANISMOS DE RESOLUÇÃO DE CONGESTIONAMENTOS NAS INFRAESTRUTURAS DA RNTIAT**

### **4.1 PROCEDIMENTO N.º 7 - MECANISMO DE RESOLUÇÃO DE CONGESTIONAMENTOS NA RNTGN**

O procedimento n.º 7, relativo ao Mecanismo de Resolução de Congestionamentos na RNTGN, salvo pequenas revisões no texto, não sofreu alterações.

### **4.2 PROCEDIMENTO N.º 8 - MECANISMO DE RESOLUÇÃO DE CONGESTIONAMENTOS NOS TERMINAIS DE GNL**

O procedimento n.º 8, relativo ao Mecanismo de Resolução de Congestionamentos nos Terminais de GNL, salvo pequenas revisões no texto, não sofreu alterações.

### **4.3 PROCEDIMENTO N.º 9 - MECANISMO DE RESOLUÇÃO DE CONGESTIONAMENTOS NO ARMAZENAMENTO SUBTERRÂNEO DE GÁS NATURAL**

O procedimento n.º 9, relativo ao Mecanismo de Resolução de Congestionamentos no Armazenamento Subterrâneo de gás natural, salvo pequenas revisões no texto, não sofreu alterações.



**5 PROCEDIMENTO N.º 10 - METODOLOGIA DE DETERMINAÇÃO DA PERCENTAGEM DE RESERVA DE SEGURANÇA ATRIBUÍVEL NOS TERMINAIS DE GNL E NAS INSTALAÇÕES DE ARMAZENAMENTO SUBTERRÂNEO E REGRAS DE ATRIBUIÇÃO DE CAPACIDADE DE RESERVAS DE SEGURANÇA**

O procedimento n.º 10, relativo à Metodologia de determinação da percentagem de Reserva de Segurança atribuível nos terminais de GNL e nas instalações de armazenamento subterrâneo e regras de atribuição de capacidade de Reservas de Segurança, salvo pequenas revisões no texto, não sofreu alterações.



## **6 PROCEDIMENTO N.º 11 – MECANISMO DE ATRIBUIÇÃO DE CAPACIDADE NOS PONTOS DE INTERLIGAÇÃO INTERNACIONAL**

O procedimento n.º 11, relativo ao Mecanismo de Atribuição de Capacidade nos Pontos de Interligação Internacional, sofreu pequenas alterações no texto relacionadas com a necessidade de articulação do processo de atribuição explícita de capacidade com o novo método de atribuição implícita de capacidade previsto no Procedimento n.º 13.

O ponto 5 do procedimento, relativo a disposições transistórias, é eliminado. Esta alteração deve-se ao facto de o código de rede para os mecanismos de atribuição de capacidade em redes de transporte de gás, materializado no Regulamento (UE) n.º 984/2013, da Comissão, de 14 de outubro, ter tido a sua implementação integral a partir de 1 de novembro de 2015.

Com efeito, aos processos de atribuição de capacidade no VIP, no período entre 1 de outubro de 2014 a 30 de setembro de 2015, eram aplicáveis as disposições do *Information Memorandum* aprovado pela Decisão n.º 1/2014 de 3 de março. As disposições relativas à atribuição de capacidade diária e intra-diária, mediante leilões, entraram em vigor a 1 de novembro de 2015, em conformidade com o disposto no Regulamento (UE) n.º 984/2013, de 14 de outubro.



## **7 PROCEDIMENTO N.º 12 – MECANISMO DE GESTÃO DE CONGESTIONAMENTOS APLICÁVEL AOS PONTOS DE INTERLIGAÇÃO INTERNACIONAL**

O procedimento n.º 12, relativo ao Mecanismo de Gestão de Congestionamentos aplicável aos Pontos de Interligação Internacional, sofreu pequenas alterações no texto, com maior ênfase no ponto 2 que se refere ao Mecanismo de Cedência de Capacidade.

Com a implementação de oferta/atribuição de capacidade no VIP, nos horizontes diário e intradiário, passou a ser possível implementar o mecanismo de cedência de capacidade na maturidade mensal. Com efeito, a capacidade atribuída em maturidade mensal pode, uma vez cedida voluntariamente pelos agentes de mercado ao GTG, ser re-oferecida no mercado primário nos leilões subsequentes (neste caso os diários).

Da mesma forma, a capacidade adquirida nos leilões anuais (período anual e períodos trimestrais) pode ser cedida pelos agentes de mercado ao GTG com posterior oferta nos leilões de capacidade subsequentes, designadamente os trimestrais (no caso da capacidade atribuída com maturidade anual), os mensais e os diários.

Importa ainda sublinhar que a aplicação do Mecanismo de Cedência de Capacidade aos produtos de maturidade mensal é um imperativo do Regulamento (CE) n.º 715/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Junho, mais concretamente da Decisão da Comissão de 24 de Agosto de 2012, relativa à alteração do anexo I do referido regulamento.



## 8 PROCEDIMENTO N.º 13 – MECANISMO PARA A ATRIBUIÇÃO IMPLÍCITA DE CAPACIDADE NO PONTO VIRTUAL DE INTERLIGAÇÃO NO MIBGAS

O Mecanismo de reserva e atribuição de capacidade através de mecanismo implícito no MIBGAS, estabelecido no procedimento n.º13 do MPAI, tem como pressuposto de que uma parte da capacidade técnica das interligações entre as redes de transporte de gás natural de Portugal e de Espanha, ofertável em base firme, é reservada *ex-ante* para atribuição implícita no MIBGAS.

Esta capacidade deve ser deduzida à capacidade disponível para fins comerciais no VIP, oferecida em base firme, de forma explícita, pelos gestores técnicos do SNGN e do sistema gasista espanhol.

A reserva de capacidade para atribuição implícita no MIBGAS deve ser realizada anualmente, com uma antecedência razoável que permita que, no início dos 'ano de atribuição de capacidade' (das 05:00h de dia 1 de outubro até às 05:00h do dia 1 de outubro, do ano seguinte) sejam conhecidos pelos agentes de mercado os valores de capacidade a atribuir através de mecanismo implícito no MIBGAS e através de mecanismo explícito por parte dos gestores técnicos do SNGN e do sistema gasista espanhol.

O procedimento n.º13 estabelece ainda a necessidade de aprovação conjunta, por parte das entidades reguladoras portuguesa e espanhola, dos termos e quantidades sob os quais se processa a reserva de capacidade para atribuição implícita no MIBGAS, cuja duração deverá ser o ano de atribuição de capacidade. O mesmo procedimento estabelece ainda o mecanismo sob o qual, no decurso do ano de atribuição de capacidade, poderão ser alterados os termos e quantidades sob os quais se processa a reserva de capacidade para atribuição implícita no MIBGAS.

A capacidade reservada para atribuição implícita no MIBGAS é composta por três termos, de acordo com a seguinte fórmula:

$$RCI_{d,total} = RCI_{d,M-1}^{Min.} + RCI_{d,d-1}^{Min.} + RCI_{d,d}^{Min.}$$

com:

$RCI_{d,total}$  : Valor total da Reserva de Capacidade para atribuição Implícita no MIBGAS, para o dia gás  $d$ , prévia ao início do ano de atribuição de capacidade.

$RCI_{d,M-1}^{Min.}$  : Valor mínimo da Reserva de Capacidade para atribuição Implícita no MIBGAS, para negociação no mês anterior ( $M-1$ ) ao mês em que decorre o dia gás  $d$ , no qual deverá ocorrer a entrega física do gás transacionado.

$RCI_{d,d-1}^{Min.}$  : Valor mínimo da Reserva de Capacidade para atribuição Implícita no MIBGAS, para negociação no dia anterior ( $d-1$ ) ao dia gás  $d$ , no qual deverá ocorrer a entrega física do gás transacionado.

$RCI_{d,d}^{Min.}$ : Valor mínimo da Reserva de Capacidade para atribuição Implícita no MIBGAS, para negociação em produtos com entrega física no próprio dia gás  $d$ .

Esta reserva de capacidade assegura que exista oferta de capacidade para atribuição implícita, no mínimo, para três dos produtos negociados no MIBGAS, designadamente:

1. Nos produtos negociados no mês  $M-1$ , para os quais se antevê haver procura por parte dos agentes de mercado, sobretudo tendo em conta a modalidade de ajustamento mensal das posições dos agentes de mercado na RNTGN (*Virtual Trading Point*), estabelecido no recentemente implementado procedimento n.º 12 do Manual de Procedimentos da Gestão Técnica Global do SNGN (MPGTG).
2. Nos produtos negociados no dia anterior ao dia de entrega<sup>4</sup> no próprio dia de entrega, relativamente aos quais existe a expectativa de que venham a ter um papel determinante na operacionalização do modelo de compensação da RNTGN, estabelecido no MPGTG.

O modelo de reserva de capacidade para atribuição implícita no MIBGAS é bastante simples, considerando que a oferta de capacidade para atribuição implícita no MIBGAS, nas sessões de negociação no mês anterior ( $M-1$ ) ao mês em que decorre o dia gás  $d$ , está limitada a  $RCI_{d,M-1}^{Min.}$ .

A capacidade remanescente não atribuída de forma implícita para o dia gás  $d$  no mês  $M-1$  é transitada para a atribuição implícita no dia  $d-1$  ou é cedida aos gestores técnicos do SNGN e do sistema gasista espanhol, para atribuição através de leilão explícito.

Este Procedimento define os termos sob os quais se definem os valores de reserva de capacidade para atribuição implícita no MIBGAS, através da utilização de um Fator de Disponibilização de Capacidade não Atribuída ( $FDCnA$ ), o qual estabelece o rácio da capacidade disponibilizada aos gestores técnicos do SNGN e do sistema gasista espanhol, relativa a capacidade não atribuída de forma implícita no produtos negociados no mês  $M-1$ , para posterior oferta explícita nos leilões diários e intradiários de capacidade.

Assim, temos:

$$CI_d^{DispExp.} = FDCnA \times CI_{d,M-1}^{NA}$$
$$OCI_{d,d-1} = RCI_{d,d-1}^{Min.} + (1 - FDCnA) \times CI_{d,M-1}^{NA}$$

com:

---

<sup>4</sup> Nas situações em que o dia de entrega coincida com um Sábado, um Domingo ou um feriado em Portugal ou em Espanha, a atribuição de capacidade pode ser feita também no dia útil anterior

- $CI_d^{DispExp.}$ : Capacidade disponibilizada aos gestores técnicos do SNGN e do sistema gasista espanhol, relativa ao dia gás  $d$ , relativa a capacidade não atribuída de forma implícita no produtos negociados no mês  $M-1$ , para atribuição explícita nos produtos diários e intradiários.
- $OCI_{d,d-1}$ : Oferta de Capacidade para atribuição de forma Implícita no MIBGAS, para negociação no dia anterior ( $d-1$ ) ao dia gás  $d$ , no qual deverá ocorrer a entrega física do gás transacionado.
- $RCI_{d,d-1}^{Min.}$ : Valor mínimo da Reserva de Capacidade para atribuição Implícita no MIBGAS, para negociação no dia anterior ( $d-1$ ) ao dia gás  $d$ , no qual deverá ocorrer a entrega física do gás transacionado.
- $CI_{d,M-1}^{NA}$ : Capacidade oferecida para atribuição implícita no MIBGAS, mas não atribuída, associada à negociação no mês anterior ( $M-1$ ) ao mês em que decorre o dia gás  $d$ .
- $FDCnA$ : Fator de Disponibilização de Capacidade não Atribuída.

Por sua vez toda a capacidade não atribuída de forma implícita no dia  $d-1$ , transita para oferta no próprio dia gás  $d$ , de acordo com a seguinte expressão:

$$OCI_{d,d} = RCI_{d,d}^{Min.} + CI_{d,d-1}^{NA}$$

com:

- $OCI_{d,d}$ : Oferta de Capacidade para atribuição de forma Implícita no MIBGAS, no período intradiário (dia gás  $d$ ).
- $RCI_{d,d}^{Min.}$ : Valor mínimo da Reserva de Capacidade para atribuição Implícita no MIBGAS, para negociação em produtos com entrega física no próprio dia gás  $d$ .
- $CI_{d,d-1}^{NA}$ : Capacidade oferecida para atribuição implícita no MIBGAS, mas não atribuída, associada à negociação no dia anterior ( $d-1$ ) ao dia gás  $d$ .

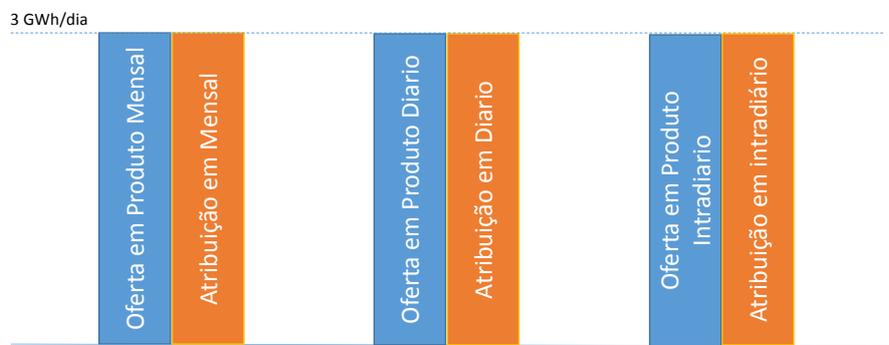
Para melhor compreensão apresentam-se alguns exemplos, considerando-se os seguinte parâmetros:

$$RCI_{d,M-1}^{Min.} = RCI_{d,d-1}^{Min.} = RCI_{d,d}^{Min.} = 3,0 \text{ GWh/dia}$$

e  $FDCnA = 1,0$ .

**Exemplo 1: Oferta 3+3+3 / Atribuição 3+3+3 (capacidade não atribuída 0)**

Capacidade total  
retirada ao Mercado  
Primário 9,0 GWh/dia



Capacidade oferecida em implícito:  $3,0 + 3,0 + 3,0 = 9,0$  GWh/dia

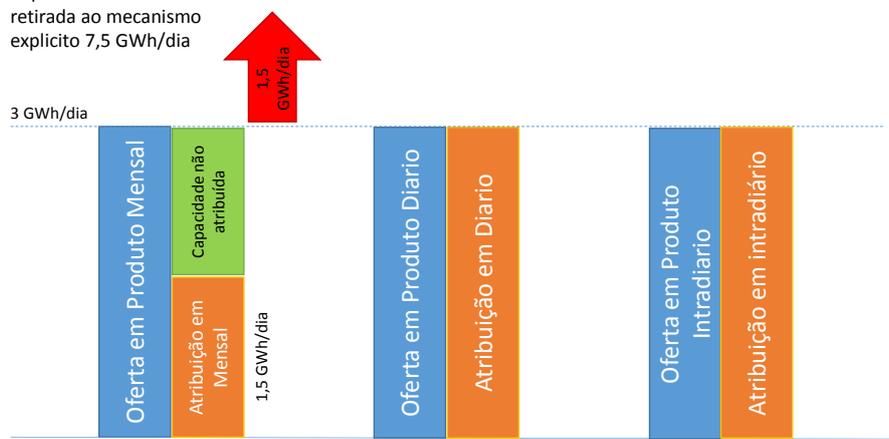
Capacidade atribuída em implícito:  $3,0 + 3,0 + 3,0 = 9,0$  GWh/dia

Capacidade não atribuída: 0,0 GWh/dia

**Exemplo 2: Oferta 3+3+3 / Atribuição 1,5+3+3 (capacidade não atribuída 0)**

Capacidade total  
retirada ao mecanismo  
explícito 7,5 GWh/dia

PRSIMA – Disponibilização de 1,5 GWh/dia para oferta em explícito



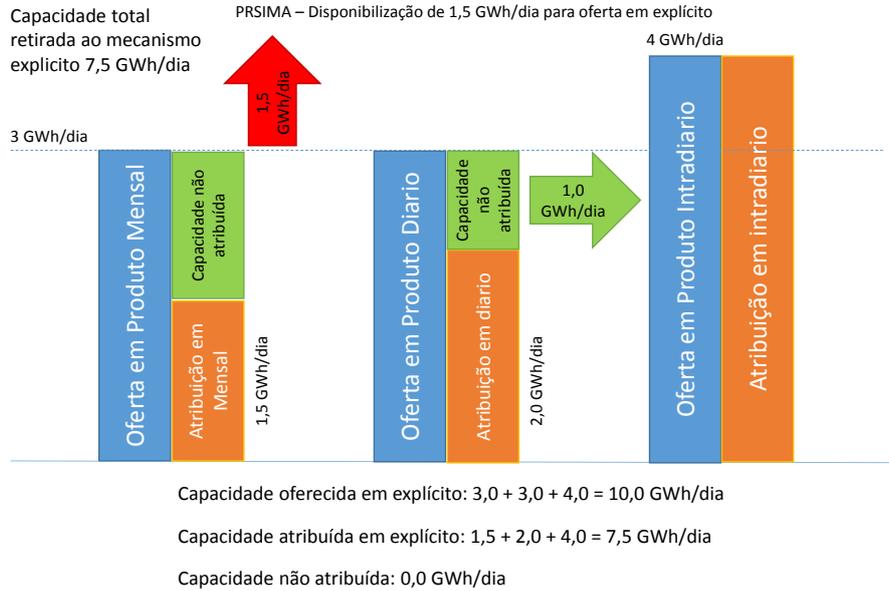
Capacidade oferecida em explícito:  $3,0 + 3,0 + 3,0 = 9,0$  GWh/dia

Capacidade atribuída em explícito:  $1,5 + 3,0 + 3,0 = 7,5$  GWh/dia

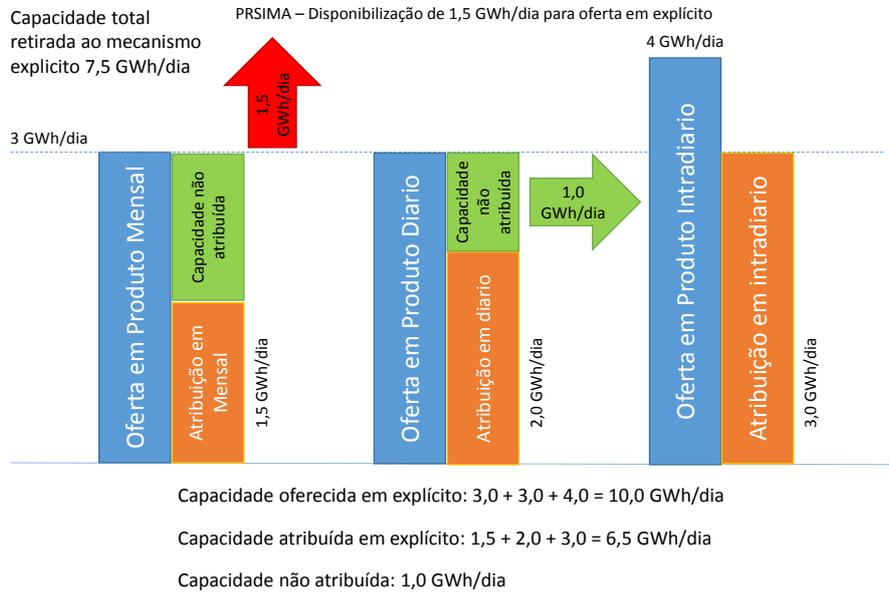
Capacidade não atribuída: 0,0 GWh/dia

**REVISÃO DO  
MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE GESTÃO TÉCNICA GLOBAL DO SNGN**

**Exemplo 3: Oferta 3+3+4 / Atribuição 1,5+2+4 (capacidade não atribuída 0)**



**Exemplo 4: Oferta 3+3+4 / Atribuição 1,5+2+3 (capacidade não atribuída 1)**





## **9 PROCEDIMENTO N.º 14 – REGRAS DE RECEÇÃO E EXPEDIÇÃO DE NAVIOS NO TERMINAL DE GNL**

O procedimento n.º 14, relativo às regras de receção e expedição de navios no terminal de GNL, não sofreu alterações.