

Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP  
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA E MOVIMENTAÇÃO - SIM  
Coordenação de Acesso ao Transporte

NOTA TÉCNICA Nº 5/2024/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ

Rio de Janeiro, na data da assinatura.

**Assunto: Deliberação da Diretoria Colegiada sobre a aprovação da proposta tarifária apresentada pela Nova Transportadora do Sudeste S.A. - NTS, para a realização do Processo de Oferta e Contratação de Capacidade disponível de transporte, na modalidade firme, para os anos de 2024 a 2028, em sua rede de gasodutos.**

## I – INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica tem como objetivo analisar as contribuições recebidas durante o período da Consulta Pública ANP nº 17/2023, a qual teve a finalidade de obter subsídios e informações adicionais sobre a proposta tarifária da empresa Nova Transportadora do Sudeste S.A. - NTS, para o Processo de Oferta e Contratação de Capacidade 2023, que permitirá a contratação de capacidade disponível de transporte de gás natural em gasodutos no período 2024-2028.
2. A referida Consulta Pública teve também como objetivo estipular a Receita Máxima Permitida (RMP) da NTS, assim como as respectivas tarifas de referência aplicáveis ao serviço de transporte firme anual, em cumprimento ao disposto no caput do art. 4º c/c o parágrafo único e caput do art. 9º da Nova Lei do Gás (Lei nº 14.134/2021), sendo este processo de participação social um requisito para aprovação das propostas tarifárias pela Diretoria Colegiada da ANP.
3. Após a análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Pública e consideradas as orientações desta ANP, a transportadora procedeu os ajustes necessários e reapresentou a versão final de sua proposta tarifária, visando sua aprovação pela Agência e a subsequente realização do certame. Portanto, a presente Nota Técnica tem como objetivo submeter a documentação recebida à apreciação da Diretoria Colegiada, sugerindo sua aprovação.
4. Além desta Introdução, a Nota Técnica está organizada em mais 8 (oito) seções. A segunda seção expõe a base legal e regulatória. A terceira seção dispõe sobre a dispensa de submissão das propostas tarifárias à Procuradoria Federal junto à ANP. A quarta traz as diretrizes gerais e específicas solicitadas pela ANP à transportadora quando da apresentação de sua proposta tarifária, de forma a permitir a contratação da capacidade de transporte disponível pelos carregadores interessados. A quinta seção trata das contribuições recebidas na Consulta Pública ANP nº 17/2023. A sexta seção aponta as principais solicitações da ANP de alterações na proposta tarifária após avaliadas as contribuições recebidas. A sétima descreve os procedimentos preparatórios para o Processo de Oferta e Contratação de Capacidade 2023. A oitava seção aborda a proposta tarifária da transportadora, após Consulta Pública, e apresenta os valores a serem utilizados para a Base Regulatória de Ativos (BRA), no caso do Gasoduto Itaboraí Guapimirim (GASIG), para a RMP e para as tarifas de referência para contratação de capacidade de transporte, na modalidade firme, a serem aplicadas no Processo de Oferta e Contratação de Capacidade 2023. Por fim, a última seção contém as considerações finais da equipe técnica da CAT/SIM.

## II – BASE LEGAL E REGULATÓRIA

5. Primeiramente, é importante salientar que, de acordo com a Lei do Petróleo (Lei nº 9.478/1997), a ANP possui como finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis. Nesse contexto, a Agência possui a atribuição de regular e de fiscalizar o acesso à capacidade de transporte de gás natural dos gasodutos (art. 8º, XIX, Lei nº 9.478/1997).
6. A Lei nº 14.134/2021, conhecida como a Nova Lei do Gás, determina que a atividade de transporte de gás natural será exercida por sociedade ou consórcio cuja constituição seja regida pelas leis brasileiras, com sede e administração no País, por conta e risco do empreendedor, segundo os §§ 1º e 2º do art. 1º, e em regime de autorização, abrangidas a construção, a ampliação, a operação e a manutenção das instalações (caput do art. 4º).
7. A Lei nº 11.909/2009, em seu art. 34, previa que o acesso ao serviço de transporte firme, em capacidade disponível, dar-se-ia mediante Chamada Pública realizada pela ANP, conforme diretrizes do Ministério de Minas e Energia (MME).
8. Nesse sentido, em 5 de agosto de 2011, o MME publicou a Portaria MME nº 472/2011, que estabeleceu as diretrizes para o Processo de Chamada Pública para a contratação de capacidade de transporte de gás natural em gasodutos existentes, a serem construídos ou ampliados, determinando que tal processo deveria ser realizado pela ANP.
9. De modo a regulamentar o tema, a ANP publicou, em 16 de março de 2016, a Resolução ANP nº 11/2016, que estabelece os procedimentos para a realização de Chamada Pública para contratação de capacidade de transporte de gás natural por meio dutoviário.
10. À despeito da revogação da Lei nº 11.909/2009 e da Portaria MME nº 472/2011, a Resolução ANP nº 11/2016 permanece em vigor, considerando que não conflita com os comandos da Lei 14.134/2021, em especial após sua revisão parcial, implementada pela Resolução ANP nº 961/2023. A partir da publicação desta norma infralegal foram realizados ajustes como, por exemplo, aqueles que venham a refletir a mudança do regime de concessão para o regime de autorização.
11. Adicionalmente, o novo arcabouço legal trouxe a necessidade de revisão do papel da Chamada Pública, que deixou de ser o instrumento obrigatório para contratação de capacidade, passando a ter a finalidade de estimar a demanda efetiva por serviços de transporte de

gás natural, no caso de construção ou ampliação de gasodutos, objetivando o dimensionamento de ampliações da infraestrutura existente ou dos novos gasodutos de transporte a serem construídos.

12. A partir desta mudança no conceito de Chamada Pública, a CAT/SIM tem buscado a simplificação dos procedimentos de oferta e contratação de capacidade em gasodutos de transporte, tornando o processo mais ágil, célere e reduzindo o custo regulatório para todos os agentes envolvidos.

13. Nesse sentido, foi realizada a Consulta Pública ANP nº 12/2023, encerrada em 21/09/2023, tendo como objetivo obter contribuições sobre a minuta de resolução que revisa de forma pontual as Resoluções ANP nº 51/2013 e nº 11/2016, as quais regulamentam a atividade de carregamento de gás natural e o serviço de transporte de gás natural, respectivamente. As alterações propostas na minuta de resolução adequam o conceito de Chamada Pública à Nova Lei do Gás, simplificando o processo de oferta e contratação de capacidade de transporte em gasodutos existentes, além de adaptá-la, de forma abrangente, à nova legislação em vigor.

14. O novo arcabouço legal prevê, conforme estipulado no caput do art. 4º c/c o parágrafo único e caput do art. 9º da Nova Lei do Gás, que a ANP, após a realização de Consulta Pública, estipulará a Receita Máxima Permitida de transporte, bem como os critérios de reajuste, de revisão periódica e de revisão extraordinária, nos termos da regulação, e as tarifas de transporte de gás natural serão propostas pelo transportador e aprovadas pela Agência, após Consulta Pública, segundo critérios por ela previamente estabelecidos.

15. Portanto, dando cumprimento ao disposto no inciso XVI, art. 2º, da Resolução ANP nº 11/2016, bem como no art. 9º caput c/c seu parágrafo único da Lei nº 14.134/2021, a presente Nota Técnica visa apresentar a proposta tarifária da transportadora, para a realização de seu Processos de Oferta e Contratação de Capacidade de transporte, após colhidas as contribuições da sociedade sobre seu conteúdo, no âmbito da Consulta Pública ANP nº 17/2023, e implementados os ajustes julgados pertinentes.

### III – SOBRE A DISPENSA DE SUBMISSÃO DA PROPOSTA TARIFÁRIA À PROCURADORIA GERAL FEDERAL

16. No decorrer do processo 48610.214710/2022-87, que tratou da 4ª Chamada Pública de Alocação de Capacidade - Gás Natural da TBG, a Procuradoria-Geral Federal (PGF/AGU) emitiu Parecer n. 00250/2022/PFANP/PGF/AGU (SEI 2408090), de 23/08/2022, que destaca em seu item 34 que não cabe à PGF/AGU manifestar-se acerca dos itens constantes do trecho transcrito a seguir:

Cabe ressaltar que são eminentemente técnicas e, portanto, alheias à expertise e atribuição deste órgão de assessoramento jurídico, decisões que dizem respeito a tarifa máxima ou a tarifa de acesso; metodologia de cálculo tarifário a ser adotada na fixação da tarifa máxima ou da tarifa de acesso; metodologia a ser utilizada para a fixação, de forma iterativa, da tarifa máxima de transporte em função da demanda identificada ao longo do Processo de Chamada Pública; regras que serão utilizadas no cálculo das tarifas a serem pagas pelos carregadores que celebrarem, com os transportadores, Contratos de Serviço de Transporte, bem como as regras de reajuste. Registra que não exsurge, da proposta de ação, qualquer questão jurídica sobre tais aspectos e que demande manifestação específica desta Procuradoria Federal.

17. Como nos processos de consultas públicas tratados nesta nota serão abordados apenas aspectos tarifários e não haverá submissão de editais, regulamentos ou contratos, a CAT/SIM, aplicando o entendimento descrito no item 34 do Parecer da PRG destacado acima, considera que não há necessidade, neste caso, de submissão do tema à apreciação do órgão da Procuradoria Federal junto à ANP.

### IV – DIRETRIZES GERAIS E ESPECÍFICAS PARA A TRANSPORTADORA

18. Com lastro no inciso XIX, art. 8º, da Lei nº 9.478/1997; inciso XI, art. 3º e art. 9º, da Lei nº 14.134/2021, a ANP solicitou, por meio do Ofício 294 (SEI 3308074), em 11/08/2023, que a transportadora apresentasse proposta tarifária para o Processo de Oferta e Contratação de Capacidade 2023, nos termos a seguir expostos.

19. Considerando a Nota Técnica nº 13/2019-SIM (SEI 0322905), aprovada por meio da Resolução de Diretoria nº 0987 (SEI 0342455), bem como disposto no §1º do Art. 13 da Lei nº 14.134/2021, as tarifas de transporte aplicáveis ao serviço de transporte firme serão determinadas por ponto de entrada e por zona de saída pela metodologia Distância Ponderada pela Capacidade (*Capacity Weighted Distance – CWD*).

20. Com base na referida Nota Técnica, a ANP estabeleceu que as tarifas de transporte terão uma alocação dos custos de 70% (setenta por cento) para o conjunto de pontos de entrada e de 30% (trinta por cento) para o conjunto das zonas de saída no GASBOL.

21. A mesma alocação de custos foi proposta para a NTS, por meio da Nota Técnica nº 10/2023/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ (SEI 3629645), a qual foi aprovada pela Resolução de Diretoria 1.129/2023 (SEI 3651032), e será considerada em seu cálculo tarifário.

22. Em relação ao fator locacional, a Nota Técnica nº 10/2021/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ definiu, para 2022, o percentual de 20% para o componente CWD da NTS. Até que este componente locacional seja revisto, tal valor deve ser considerado no cálculo tarifário da transportadora.

23. A transportadora deverá aplicar desconto de 90% em todas as interconexões com outras transportadoras. Esta orientação está em linha com a Resolução CNPE nº 3/2022, art. 5º, inciso V, na qual consta como diretriz para a abertura do mercado de gás natural, durante o período de transição para um mercado concorrencial, a gradual redução da tarifa relacionada às interconexões entre áreas de mercado de capacidade, visando a progressiva fusão destas áreas.

24. A transportadora deverá ofertar produtos anuais, no período de 2024 a 2028, para contratação de serviço de transporte de gás natural nos pontos de entrada e zonas de saída integrantes de sua infraestrutura de transporte.

25. Dada a fase de transição em que se encontra o mercado de gás natural, a taxa de desconto considerada quando da aplicação do método do VPL nulo, pela referida transportadora, é a de 7,25% a.a., a qual vigorará pelos anos 2024 e 2025. A partir de 2026, esta taxa de retorno deverá ser substituída por outra a ser definida pela ANP, em 2025, para o Ciclo Regulatório de 2026 a 2030.

26. Para compor o numerador do cálculo tarifário, a NTS deve considerar os seguintes elementos: as receitas estabelecidas nos contratos legados firmados com a Petrobras, a receita referente à infraestrutura do GASIG, bem como o abatimento do saldo da Conta Regulatória.

27. Em relação a Conta Regulatória, a NTS deve informar seu saldo e discriminar os valores recebidos com cada rubrica, por exemplo, com produtos de curto prazo, penalidades e excedentes autorizados e não autorizados. O montante apurado deve ser revertido em redução tarifária nos termos da Nota Técnica nº 13/2019/SIM, ou seja, em A+2 em relação ao ano de recebimento dos valores.

28. No caso do denominador do modelo CWD, a transportadora apresentou, para análise desta Agência, o cenário de demanda por

capacidade de transporte de sua malha. No caso concreto da NTS, uma vez que possui contratos legados com a Petrobras, o cenário de demanda por capacidade considerou a capacidade já contratada (reservada por meio do Acordo de Redução de Flexibilidade (ARF), disponível no processo 48610.223926/2021-52) pela Petrobras e a expectativa de contratação de terceiros, o que foi feito a partir do histórico dos últimos dois anos (novembro de 2021 a outubro de 2023), já considerando a criação e contratação do PE GASIG no caso específico da NTS.

29. A tarifa de referência, a qual deve ser equalizada para obter-se um valor único para cada zona de saída, será utilizada no início do processo de oferta e contratação de capacidade da NTS, que ocorrerá por meio do Portal de Oferta de Capacidade (POC).

30. É importante ressaltar que a etapa de Manifestação de Interesse (MI) visa confirmar ou ajustar, conforme as solicitações dos carregadores habilitados, o cenário de referência que estima a demanda por capacidade de transporte, possibilitando definir a oferta de capacidade de transporte disponível e as tarifas de transporte para a etapa seguinte, da Proposta Garantida (PG).

31. A confirmação ou ajuste do cenário de referência pelos carregadores habilitados na etapa MI, embora não-vinculante, é necessária para eventual ajuste da alocação de capacidade de transporte disponível e por conseguinte o recálculo das tarifas de referência, que serão ofertadas de forma vinculante na etapa de PG, permitindo a otimização da rede de transporte.

#### **V – CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS DURANTE A CONSULTA PÚBLICA ANP Nº 17/2023**

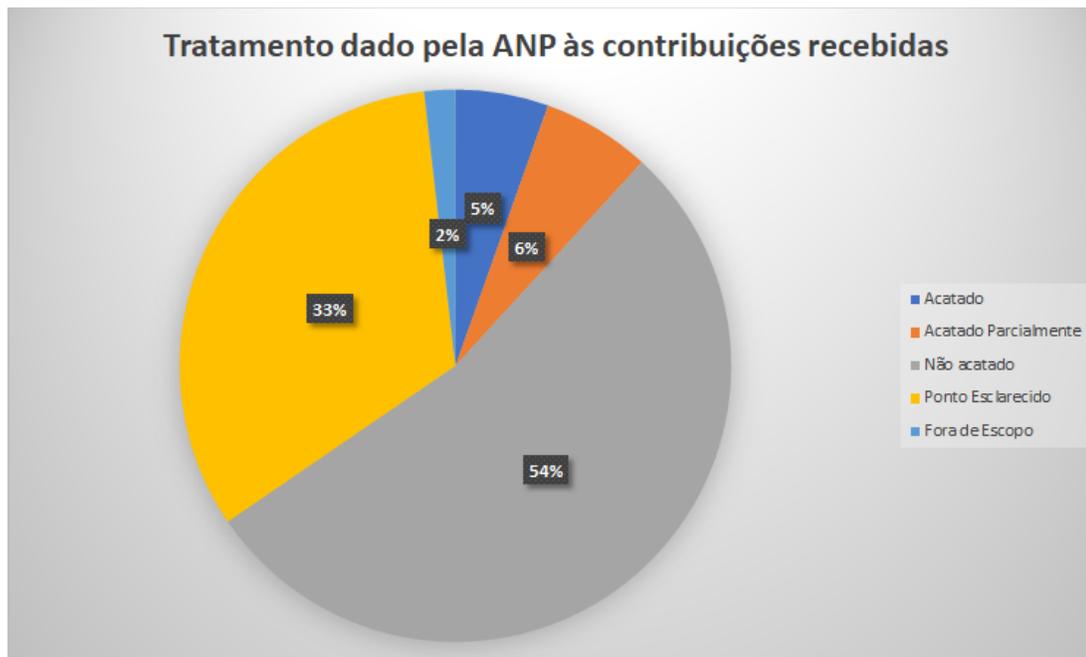
32. Face as contribuições recebidas no âmbito da Consulta Pública ANP nº 17/2023, foi gerado o documento “Relatório Contribuições CP 17/2023” (SEI 3907543).

33. Treze agentes da indústria do petróleo e gás natural enviaram contribuições para a referida Consulta Pública, a saber:

- ABEGÁS – Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado
- ABIAPE – Associação Brasileira dos Investidores em Autoprodução de Energia
- ABPIP – Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás;
- ABRACE – Associação Brasileira de Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres;
- ARM consultoria;
- CBIE Advisory;
- COMPASS Comercialização S.A;
- FGV energia – Fundação Getúlio Vargas
- FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo;
- IBP – Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás;
- NOVIX Consultoria;
- QUANTUM do Brasil;
- ZENERGAS Consultoria Empresarial.

34. Em resumo, os seguintes resultados decorrentes da participação dos agentes da indústria foram obtidos: 57 contribuições recebidas via formulário eletrônico, 9 relatórios enviados por e-mail e anexados ao processo, os quais deram origem a 53 contribuições adicionais incluídas na planilha (SEI 3907543), totalizando 110 contribuições respondidas. Destas, 42 foram acatadas e/ou esclarecidas, 7 foram acatadas parcialmente, 59 não foram acatadas e 2 contribuições foram classificadas como fora de escopo, não se aplicando nenhuma atribuição de acatamento. O Gráfico 1 demonstra o tratamento dado pela ANP às contribuições recebidas na Consulta Pública ANP nº 17/2023.

Gráfico 1 – Tratamento dado pela ANP às contribuições recebidas



35. O formulário de contribuições, além do tema geral, sugeria 9 áreas temáticas, as quais o agente interessado poderia optar por contribuir. Nomeadamente:

TEMA I: Apresentação da estruturação financeira do projeto com a identificação de todas as fontes de financiamento consideradas no projeto, acompanhada das condições da captação;

TEMA II: O fluxo de caixa descontado referente ao projeto;

TEMA III: A memória de cálculo da taxa de desconto utilizada no fluxo descontado referente ao projeto;

TEMA IV: Os investimentos já realizados e a projeção dos gastos com a definição, aquisição, construção, instalação e montagem do Gasoduto de Transporte;

TEMA V: A projeção dos custos de operação e manutenção, além das despesas gerais e administrativas;

TEMA VI: O grau de incerteza associado à projeção dos parâmetros dos incisos IV e V da nota técnica 10/2023;

TEMA VII: A capacidade de transporte planejada, ou a Capacidade de Transporte aferida, conforme o caso;

TEMA VIII: A projeção da demanda por Capacidade Contratada de Transporte;

TEMA IX: O critério de reajuste da Tarifa de Transporte, assim como a projeção do seu índice de reajuste;

TEMA GERAL.

36. Dentro da temática geral, diversos tópicos relacionados à proposta tarifária foram abordados e objeto de contribuições dos agentes econômicos, dentre os quais, destacam-se:

- I - Critérios de revisão tarifária.
- II - Revisão do Formulário de Contribuições.
- III - Equalização tarifária entre pontos de uma mesma Unidade Federativa.
- IV - Contratos Legados.
- V - Procedimentos da Consulta Pública.

37. As contribuições e sugestões recebidas foram consolidadas e encaminhadas à transportadora, que foi instada a manifestar seu entendimento a respeito de cada uma delas, por meio do Ofício nº 75/2024/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ (SEI 3777928)

38. Tais contribuições foram respondidas através da Carta NTS 085/2024 (SEI 3792397), em 22 de fevereiro de 2024.

39. Todas as contribuições e sugestões, bem como as justificativas da transportadora, foram analisadas pela equipe técnica da CAT/SIM, que registrou seu parecer e justificativas para cada uma delas, conforme consolidado no "Relatório Contribuições CP 17/2023" (SEI 3907543).

40. As alterações aplicáveis à proposta tarifária foram solicitadas à NTS, por meio de reunião virtual (*Teams*), em 18 de março de 2024.

41. Os resultados dessa troca de informações, bem como das alterações processadas, visam o aprimoramento do acesso ao serviço de transporte dutoviário e um processo eficiente e dinâmico, com base na experiência acumulada pela ANP com a realização das Chamadas Públicas anteriores, também realizadas de forma indireta, entre 2019 e 2023.

42. Portanto, destacam-se a seguir as modificações realizadas pela transportadora NTS, como resultado da análise das contribuições recebidas na Consulta Pública ANP nº 17/2023 e dos encaminhamentos e orientações da equipe técnica da CAT/SIM.

#### **VI – SOLICITAÇÃO DE ALTERAÇÃO NA PROPOSTA TARIFÁRIA DA NTS**

43. Tendo em vista as contribuições recebidas de diversos agentes durante a Consulta Pública ANP nº 17/2023, a Agência solicitou que a NTS procedesse aos ajustes abaixo indicados em sua proposta tarifária antes de sua submissão à apreciação da Diretoria Colegiada.

##### **VI.1 – JUROS DO FINANCIAMENTO DO GASIG**

44. De acordo com os incisos I e II, do art. 4º, da Resolução ANP nº 15/2014, as tarifas de transporte devem atender aos seguintes princípios:

I - representar a contraprestação da operação eficiente, segura e confiável do Gasoduto de Transporte;

II - permitir que o Transportador obtenha receita suficiente para arcar com os seus custos e despesas vinculados à prestação do Serviço de Transporte, obrigações tributárias, assim como para a obtenção da remuneração justa e adequada do investimento em bens e instalações vinculados à prestação do Serviço de Transporte e a respectiva depreciação e amortização da Base Regulatória de Ativos, o que corresponde à sua Receita Máxima Permitida

45. Dessa forma, a regulação determina que os investimentos serão remunerados por meio de tarifa de transporte tão somente quando entrarem em operação.

46. Em vista disto, pode-se supor que o período no qual foi realizado o desembolso para a constituição do ativo, portanto antes da sua entrada em operação, não seria considerado para fins de estabelecimento do valor da tarifa, deixando, assim, de remunerar o investidor pelo custo de oportunidade incorrido.

47. Neste caso, os juros sobre obra em andamento (JOA) teriam o objetivo de restabelecer a "justa" remuneração em decorrência do custo do dinheiro no período não considerado, que, então, entraria no cálculo tarifário com fins remuneratórios.

48. Na proposta tarifária da NTS, a receita referente ao GASIG foi definida de forma a remunerar a despesa de investimento desde a sua fase de construção, ou seja, desde 2022 (Anexo II.C - SEI 3897873). Portanto, não cabe considerar o JOA neste caso.

49. Fazê-lo seria incorrer indevidamente em dupla remuneração do investidor em detrimento dos carregadores, motivo pelo qual a ANP solicitou a exclusão do montante de R\$ 9.085 mil (data base jan/2024) referente ao JOA do cômputo dos investimentos no GASIG.

##### **VI.2 – REVISÃO DO CAPEX E DO OPEX DO GASIG**

50. A Análise nº 62/2023/SIM-CEA/SIM (SEI 3577827), motivada pela documentação protocolizada pela NTS em 24/11/2023 (SEI nº 3575688), referente ao pleito de Autorização de Operação (AO) para o Gasoduto Itaboraí – Guapimirim (GASIG) e Ponto de Recebimento Itaboraí (PR Itaboraí), expôs que, na fase relativa ao pleito de Autorização de Construção (AC) para os serviços em questão, no âmbito do processo nº 48610.226722/2021-73, foi apresentado o orçamento no valor de até R\$ 330.996 mil<sup>[1]</sup> (data base dezembro/2021).

51. Este é o mesmo valor apresentado pela NTS, no processo nº 48610.200224/2021-09, documento “Minuta de Edital CP GASIG (SEI 1900385), o qual tratava da Chamada Pública Incremental deste gasoduto.

52. Após a realização da Consulta Pública nº 7/2022, dadas as contribuições recebidas dos agentes de mercado, a NTS apresentou, por meio da Carta NTS 222/2022 (SEI 2697758) e seu Anexo (SEI 2697760), de 21 de dezembro de 2022, nova proposta para o GASIG com um CAPEX de R\$ 240.214 mil<sup>[2]</sup> (data base janeiro /2023).

53. Com base na planilha de custos incorridos apresentada em 24/11/2023 (SEI nº 3575680), os custos para a realização dos serviços de construção do GASIG e do PR Itaboraí somaram R\$ 186.195 mil (data base outubro/2023).

54. Atualizando o valor dos investimentos apresentado na fase da Autorização de Construção, com base no índice de preços IPCA e para a mesma data de referência dos custos informados na fase da Autorização de Operação (percentual de 10,55% para o intervalo entre dezembro/2021 e outubro/2023), tem-se o valor de R\$ 365.918 mil. Nesse sentido, verifica-se que o valor total dos investimentos na fase da AO (R\$ 186.195 mil) é 50,88% inferior ao valor apresentado (atualizado para outubro/2023) na fase da AC.

55. Por meio da Carta NTS 267/2023 (SEI 3630600), de 14 de dezembro de 2023, a transportadora apresentou sua proposta tarifária para o Processo de Oferta e Contratação de Capacidade 2023. O Anexo III (SEI 3630603) traz o Modelo de Receita GASIG com CAPEX de R\$ 186.332 mil (data base janeiro de 2024).

56. Esta proposta trazia os valores de R\$ 7.545 mil, para os custos de operação e manutenção (O&M), e de R\$ 1.846 mil, referente as despesas gerais e administrativas (G&A), ambos com data base janeiro de 2024. O somatório desses valores perfazia 5% do montante investido (CAPEX). Porcentagem superior, portanto, aos 2% apresentados quando da Chamada Pública nº 7/2022. Face ao exposto, a equipe da CAT/SIM solicitou que a NTS procedesse com os ajustes pertinentes aos custos de O&M e despesas G&A, os quais foram reduzidos em aproximadamente 46% em relação ao seu valor inicial.

57. Com relação ao CAPEX do GASIG, a Carta NTS 128/2024 (SEI 3907551), de 5 abril de 2024, informa que seu valor final é de R\$ 167.982 mil (data base janeiro de 2024), o que representa uma redução de 10% em relação ao custo do investimento apresentado na proposta tarifária encaminhada em dezembro de 2023.

58. Portanto, cumpre destacar a significativa redução do valor do CAPEX referente ao GASIG ao longo do processo regulatório de aprovação desse montante, tendo caído de R\$ 369.012 mil para R\$ 167.982 mil, ambos na data base janeiro de 2024, o que representa uma queda de 54%. Tal fato sublinha a importância da supervisão regulatória dos investimentos a serem incorporados na Base Regulatória de Ativos

das transportadoras e remunerados conforme a taxa de retorno definida pela regulação.

### VI.3 – SOBRE A CONTA REGULATÓRIA - O MECANISMO DE AJUSTE TARIFÁRIO

59. A Conta Regulatória é um mecanismo previsto no contexto dos contratos de entradas e saídas com o objetivo de evitar cenários de sobre ou sub arrecadação em relação à receita máxima permitida dos transportadores.

60. Conforme disposto na Nota Técnica nº 13/2019 – SIM (SEI 0322905), dentre as hipóteses de recuperação insuficiente é possível mencionar eventuais rescisões contratuais por motivos imputáveis exclusivamente aos carregadores e não cobertas pelas garantias dos contratos de serviço de transporte. Já com relação às hipóteses de recuperação excessiva é possível listar: (i) a cobrança de penalidades; (ii) a cobrança de excedentes autorizados e não autorizados; e (iii) a contratação dos produtos de capacidade de curto prazo; e (iv) a parte ou a totalidade dos prêmios dos leilões de capacidade, quando estes estiverem sendo utilizados para a solução de congestionamentos físicos da rede de transporte.

61. O saldo da Conta Regulatória deverá ser reconciliado no intervalo de 2 (dois) anos, permitindo que a apuração seja realizada ao final do ano fiscal e considerada no Processo de Oferta e Contratação de Capacidade do ano vindouro.

62. Uma vez que se trata da apuração de excedentes autorizados ou não autorizados, penalidades e multiplicadores dos produtos de curto prazo arrecadados por meio dos novos contratos celebrados no regime de entrada e saída, a equipe técnica da CAT/SIM solicitou à NTS que procedesse ajuste em sua forma de devolução do saldo da Conta Regulatória de modo que seu efeito benéfico nas tarifas de transporte fosse aplicado exclusivamente sobre a proporção da receita a ser recuperada por estes contratos.

63. A metodologia empregada pela TAG adota como premissa a manutenção do percentual das receitas dos contratos de entrada/saída entre o ano (n) de apuração da conta regulatória e sua devolução na forma de benefício tarifário (n+2).

64. No entanto, a evolução da contratação por meio de contratos de entrada/saída no sistema NTS indica que a adoção dessa premissa mostrar-se-ia inadequada, uma vez que já é possível observar um substancial aumento da participação da receita desses contratos no total da receita da transportadora.

65. Dada a curva de aprendizado dos agentes de mercado, nesse período de transição, o fato de a TAG ter assinado seu ARF com a Petrobras ainda em 2021 permitiu a contratação de capacidade por terceiros em sua malha de transporte já em 2022.

66. A assinatura do ARF entre a NTS e a estatal somente em 2022 postergou a efetiva abertura de mercado na área de capacidade desta transportadora. Tal fato resultou em uma modesta obtenção de receitas oriundas das contratações por meio dos contratos de entrada/saída em relação a sua receita total em 2023.

67. Tendo em vista a inadequação do emprego da premissa de manutenção da participação das receitas relacionadas aos contratos de entrada e saída em relação a receita máxima permitida da NTS entre o ano de sua apuração (2023) e de sua reconciliação (2025), a transportadora propôs e a equipe técnica da CAT/SIM concordou com a utilização da proporção da receita auferida com terceiros no 1º trimestre de 2024, em relação a receita total auferida também no 1º trimestre de 2024, sendo esta proporção mais adequada à situação fática que ora se observa.

68. De acordo com a transportadora, no ano de 2024, a NTS obteve um incremento de contratação de capacidades por terceiros quando comparado com 2023. Assim, a aplicação de tal metodologia gerou uma proporção de 2,32% de receita com terceiros em relação a receita total do 1º trimestre de 2024. Esta proporção foi aplicada considerando o saldo da Conta Regulatória de 2023 atualizado pela SELIC. Com isso, obteve-se uma **redução tarifária de 26%**, para 2025, em relação à proposta inicialmente apresentada pela transportadora, que não havia utilizado a sistemática de proporcionalização das receitas dos contratos de entrada e saída, e o saldo da conta regulatória gerado a partir destes, em relação à receita máxima permitida da NTS.

### VII – PROCEDIMENTOS PREPARATÓRIOS PARA O PROCESSO DE OFERTA E CONTRATAÇÃO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE

69. Vencida a etapa de Consulta Pública, faz-se necessário dar início ao Processo de Oferta e Contratação de Capacidade 2023, para identificar os carregadores que contratarão capacidade disponível de transporte de gás natural, na modalidade firme, para os anos de 2024 a 2028, em produtos anuais.

70. Conforme a Resolução ANP nº 11/2016, a ANP é responsável pela supervisão de todas as etapas do Processo de Oferta e Contratação de Capacidade de transporte.

71. Este processo se inicia com a aprovação do regulamento, hoje contido no Anexo I-B do Contrato Master, e dos contratos a serem utilizados e se estende até a assinatura dos respectivos contratos de serviço de transporte pelos carregadores interessados na contratação de capacidade de transporte. Conforme a prática adotada desde o primeiro processo desse tipo (TBG, 2020), ficará a cargo da transportadora conduzir esse Processo, sob supervisão da ANP.

72. Acrescenta-se que a Resolução ANP nº 51/2013, que trata da autorização da atividade de carregamento de gás natural, complementa devidamente os aspectos relacionados aos direitos e obrigações dos carregadores que venham a contratar capacidade no Processo de Oferta e Contratação de Capacidade.

73. Considerando as atribuições expostas acima, e levando-se em conta o Regimento Interno da ANP, cabe à Superintendência de Infraestrutura e Movimentação (SIM/ANP) propor e coordenar o Processo de Oferta e Contratação de Capacidade, bem como aprovar a tarifa de transporte a ser aplicada aos carregadores interessados na contratação de capacidade de transporte.

74. No entanto, a publicação da Lei nº 14.134/2021 mudou esse quadro ao exigir, em seu art. 9º, a realização de Consulta Pública para a determinação dos diversos parâmetros da regulação tarifária, como a Receita Máxima Permitida, seus critérios de reajuste e as tarifas de transporte.

75. Desta forma, tendo em vista o disposto nos arts. 33 e 34, da Instrução Normativa ANP nº 8, de 17 de agosto de 2021, os quais preveem que matéria submetida à Consulta Pública deve ser objeto de deliberação pela Diretoria Colegiada da Agência, cabe à instância máxima da ANP decidir sobre a aprovação das propostas tarifárias apresentadas pelas transportadoras, à despeito da delegação de competência ainda constante do Regimento Interno da ANP, o qual encontra-se em processo de revisão.

76. Nesse contexto, foi aberto o processo administrativo sob o nº 48610.226508/2023-89, o qual passou a reunir a documentação (correspondências, e-mails e documentos) protocolizados pela NTS.

77. A documentação disponibilizada nesse processo possibilitou a abertura da Consulta Pública ANP nº 17/2023. A abertura da Consulta Pública, bem como os resultados do procedimento de participação social foram consolidados no processo 48610.238965/2023-16.

#### VIII - PROPOSTA TARIFÁRIA APÓS CONSULTA PÚBLICA ANP Nº 17/2023

78. Face ao exposto nas seções anteriores, a CAT/SIM submete à aprovação da Diretoria Colegiada da ANP a proposta tarifária da transportadora NTS, para a realização de seu Processo de Oferta e Contratação de Capacidade 2023, após colhidas as contribuições da sociedade sobre seu conteúdo, no âmbito da Consulta Pública ANP nº 17/2023, e implementados os ajustes julgados pertinentes.

79. A CAT/SIM ressalta que as regras e condições de funcionamento da Conta Regulatória serão objeto de regulamentação específica da ANP, em fase de elaboração para adequação ao novo marco legal resultante da aprovação da Nova Lei do Gás (Lei nº 14.134/2021) e de seu decreto regulamentador (Decreto nº 10.712/2021).

80. Até que o tema seja regulamentado pela ANP, o funcionamento da Conta Regulatória segue o disposto na Nota Técnica 13/2019-SIM, em especial seus itens 120 a 127. As situações não previstas na referida Nota vêm sendo tratadas caso-a-caso pela Agência.

81. No entanto, antes mesmo de sua regulamentação, a ANP, com vistas a aumentar a transparência das receitas das transportadoras de gás natural, determinou que esses agentes informassem seus saldos e discriminassem os valores recebidos com cada rubrica, por exemplo, com produtos de curto prazo, penalidades e excedentes autorizados e não autorizados.

82. A concordância da ANP quanto à devolução do saldo da conta regulatória, conforme registrado na proposta tarifária apresentada, tem como objetivo permitir que o Processo de Oferta e Contratação de Capacidade 2023 se conclua com a maior brevidade possível, não significando anuência desta Agência no que se refere ao seu valor, que poderá ser auditado e, se necessário, revisto a qualquer tempo.

83. Além disso, salienta-se que as tarifas para os anos de 2025 a 2028 são indicativas e serão ratificadas ou retificadas conforme o processo de contratação do ano imediatamente anterior. Para o período posterior à 2025, as tarifas serão ajustadas, ainda, em decorrência do processo de revisão tarifária, que estabelecerá uma Base Regulatória de Ativos para a infraestrutura associada ao contrato Malhas SE, e revisará o Custo Médio Ponderado de Capital aplicável à atividade.

#### VIII.1 - PROPOSTA TARIFÁRIA NTS

84. Dadas as solicitações de alterações feitas pela equipe da CAT/SIM, a NTS, por meio da Carta NTS 126/2024 (SEI 3897868), de 2 de abril de 2024, e da Carta 128/2024 (SEI 3907551), de 5 de abril de 2024, apresentou nova proposta tarifária para o Processo de Oferta e Contratação de Capacidade 2023 que, em síntese, abrangeu:

- a) Retirada do Juros Sobre Obra em Andamento (JOA), no montante de R\$ 9.085 mil (data base jan/2024);
- b) Redução do CAPEX do GASIG em face dos valores incorridos de R\$ 186.332 mil para R\$ 167.982 mil (ambos com data base janeiro de 2024);
- c) Revisão dos custos de O&M e das despesas G&A do GASIG, com redução de 46%; e
- d) Adequação da metodologia de apuração da devolução do saldo da conta regulatória, o que levou a uma redução nas tarifas de referência de 26%, em 2025, em relação a metodologia proposta inicialmente pela transportadora.

85. Na nova proposta, os valores de O&M e G&A, referentes ao GASIG, reduziram de R\$ 7.545 mil e R\$ 1.846 mil para R\$ 4.446 mil e R\$ 614 mil, respectivamente (data base janeiro de 2024). O que resultou em uma queda, do somatório de O&M e G&A em relação ao valor investido (CAPEX), de 5% para 3%.

86. É mister ressaltar que, em face das alterações aqui levantadas, a tarifa média da NTS, para 2024, apresentou queda de 2,94%, em relação à que foi inicialmente proposta, reduzindo de R\$ 8,8358/MMbtu para R\$ 8,5762/MMbtu.

87. Nestes termos, encaminhamos a Proposta Tarifária (SEI 3897870) para apreciação e deliberação da Diretoria Colegiada da ANP, sugerindo sua aprovação, de forma a possibilitar o início do Processo de Oferta e Contratação de Capacidade 2023, sob a égide da Lei nº 14.134/2021.

88. As tarifas resultantes da aplicação da metodologia contida na proposta tarifária, aplicáveis a cada um dos pontos de entrada e para cada uma das zonas de saída do sistema operado pela NTS, para o ano de 2024, e para o período 2025-2028, estão registradas nas Tabelas 1 e 2, respectivamente.

Tabela 1 - Tarifas de Transporte NTS (2024) sem a tarifa incremental da Adequação do PR GNL

Tarifas E/S por Estado 2024	Caraguatatuba	GNL BGB	Itaboraí	Paulínia - GASPAJ (interconexão)	TECAB	Guararema (interconexão)	REPLAN (interconexão)	TECAB (interconexão)
Tarifas de Entrada	5,9721	5,3483	5,4879	0,5519	5,8985	0,5134	0,5519	0,5392
Tarifa Zona de saída MG	3,4028	3,4028	3,4028	3,4028	3,4028	3,4028	3,4028	3,4028
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>9,3749</b>	<b>8,7511</b>	<b>8,8907</b>	<b>3,9547</b>	<b>9,3013</b>	<b>3,9162</b>	<b>3,9547</b>	<b>3,9420</b>
Tarifa Zona de saída SP	3,1952	3,1952	3,1952	-	3,1952	3,1952	3,1952	3,1952
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>9,1673</b>	<b>8,5435</b>	<b>8,6831</b>	<b>-</b>	<b>9,0937</b>	<b>3,7086</b>	<b>3,7471</b>	<b>3,7344</b>

Tarifa Zona de saída RJ	2,7020	2,7020	2,7020	-	2,7020	2,7020	2,7020	2,7020
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>8,6741</b>	<b>8,0504</b>	<b>8,1899</b>	-	<b>8,6006</b>	<b>3,2154</b>	<b>3,2539</b>	<b>3,2413</b>

Tarifa REPLAN (interconexão)	0,2902	0,2902	0,2902	-	0,2902	0,2902	0,2902	0,2902
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>6,2622</b>	<b>5,6385</b>	<b>5,7781</b>	-	<b>6,1887</b>	<b>0,8036</b>	<b>0,8420</b>	<b>0,8294</b>

Tarifa TECAB (interconexão)	0,2509	0,2509	0,2509	-	0,2509	0,2509	0,2509	0,2509
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>6,2230</b>	<b>5,5993</b>	<b>5,7388</b>	-	<b>6,1495</b>	<b>0,7643</b>	<b>0,8028</b>	<b>0,7902</b>

Fonte: SEI 3897870.

Nota: Os valores referentes à adequação do PR GNL não foram considerados por não terem sido submetidos à presente Consulta Pública.

Tabela 2 - Tarifas de Transporte NTS (2025-2028) sem a tarifa incremental da Adequação do PR GNL

Tarifas E/S por Estado 2025-2028	Caraguatatuba	GNL BGB	Itaboraí	Paulínia - GASPAJ (interconexão)	TECAB	Guararema (interconexão)	REPLAN (interconexão)	TECAB (interconexão)
Tarifas de Entrada	4,4355	3,9723	4,0759	0,4099	4,3809	0,3813	0,4099	0,4005

Tarifa Zona de saída MG	2,5273	2,5273	2,5273	2,5273	2,5273	2,5273	2,5273	2,5273
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>6,9628</b>	<b>6,4995</b>	<b>6,6032</b>	<b>2,9372</b>	<b>6,9082</b>	<b>2,9086</b>	<b>2,9372</b>	<b>2,9278</b>

Tarifa Zona de saída SP	2,3731	2,3731	2,3731	-	2,3731	2,3731	2,3731	2,3731
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>6,8086</b>	<b>6,3454</b>	<b>6,4490</b>	-	<b>6,7540</b>	<b>2,7544</b>	<b>2,7830</b>	<b>2,7736</b>

Tarifa Zona de saída RJ	2,0068	2,0068	2,0068	-	2,0068	2,0068	2,0068	2,0068
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>6,4423</b>	<b>5,9791</b>	<b>6,0827</b>	-	<b>6,3877</b>	<b>2,3881</b>	<b>2,4167</b>	<b>2,4073</b>

Tarifa REPLAN (interconexão)	0,2155	0,2155	0,2155	-	0,2155	0,2155	0,2155	0,2155
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>4,6510</b>	<b>4,1878</b>	<b>4,2914</b>	-	<b>4,5964</b>	<b>0,5968</b>	<b>0,6254</b>	<b>0,6160</b>

Tarifa TECAB (interconexão)	0,1864	0,1864	0,1864	-	0,1864	0,1864	0,1864	0,1864
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>4,6219</b>	<b>4,1586</b>	<b>4,2623</b>	-	<b>4,5673</b>	<b>0,5677</b>	<b>0,5963</b>	<b>0,5869</b>

Fonte: SEI 3897870.

Nota: Os valores referentes à adequação do PR GNL não foram considerados por não terem sido submetidos à Consulta Pública.

## IX – CONSIDERAÇÕES FINAIS

89. A presente Nota Técnica teve como objetivo destacar os principais resultados decorrentes das contribuições recebidas durante o processo de Consulta Pública ANP nº 17/2023, relativa à proposta tarifária da transportadora NTS, sobre a qual será ofertado o serviço de transporte na modalidade firme e no regime de contratação de capacidade por “Entrada e Saída” (“E/S”), para os anos de 2024 a 2028.

90. Além disso, esta Nota analisa a proposta tarifária final da NTS, atualizada conforme orientação da CAT/SIM após o recebimento das contribuições no âmbito da Consulta Pública ANP nº 17/2023, e apresenta as tarifas de referência aplicáveis ao serviço de transporte firme, que abrangerá os próximos 5 (cinco) anos, a partir de 2024.

91. Nestes termos, encaminhamos as Propostas Tarifárias da NTS (SEI 3897870), para apreciação e deliberação da Diretoria Colegiada da ANP, sugerindo sua aprovação, com vistas a permitir sua utilização no Processo de Oferta e Contratação de Capacidade de Transporte de Gás Natural 2023, sob a égide da Lei nº 14.134/2021.

MARCELO KIM IMAI

Agente Público

MÁRCIO BEZERRA DE ASSUMPÇÃO

Especialista em Regulação

KARINE ALVES DE SIQUEIRA

Assessora Técnica de Acesso ao Transporte

GUILHERME DE BIASI CORDEIRO  
Coordenador de Acesso ao Transporte

De acordo:

LUCIANA ROCHA DE MOURA ESTEVÃO  
Superintendente Adjunta de Infraestrutura e Movimentação

[1] Considerando o limite superior da faixa de incerteza naquela fase do projeto.

[2] Também considerando o limite superior da faixa de incerteza.



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO KIM IMAI, Agente Público**, em 05/04/2024, às 17:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **KARINE ALVES DE SIQUEIRA, Assessora Técnica de Acesso ao Transporte**, em 05/04/2024, às 17:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME DE BIASI CORDEIRO, Coordenador de Acesso a Transporte**, em 05/04/2024, às 17:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANA ROCHA DE MOURA ESTEVAO, Superintendente Adjunta de Infraestrutura e Movimentação**, em 05/04/2024, às 18:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **MARCIO BEZERRA DE ASSUMPCAO, Especialista em Regulação**, em 05/04/2024, às 18:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.anp.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.anp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **3868112** e o código CRC **8F96BF2C**.