

Nota Técnica

Serviço de Transporte Firme para Oferta de Capacidade Simplificada TAG para os anos de 2024 até 2028

Novembro de 2023

I – INTRODUÇÃO

A Transportadora Associada de Gás S/A (TAG) apresenta, por meio desta Nota Técnica, a proposta de metodologia tarifária para o processo de oferta e contratação de serviço de transporte de gás natural nos pontos de entrada e zonas de saída integrantes de sua infraestrutura de transporte, conforme solicitado nos Ofícios Nº 293/2023/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ e Nº 428/2023/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ.

II – PREMISSAS

Relativamente aos parâmetros solicitados pela Agência no Ofício Nº 293/2023/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ supramencionado e demais orientações e reproduzidos a seguir, destacamos:

1. “Considerando a Nota Técnica nº 13/2019-SIM (SEI 0322904), aprovada por meio da Resolução de Diretoria nº 0987 (SEI 0342455), 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).” (grifos nossos)
2. “Com base nessa mesma 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. A mesma alocação dos custos foi proposta para a TAG, por meio das Notas Técnicas nº 09 e 10/2021/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ (SEI 1730246), a qual foi aprovada pela Resolução de Diretoria 1068/2021 (SEI 1734005), e deverá ser considerada no cálculo tarifário.” (grifos nossos)
3. “Em relação ao fator locacional, a Nota Técnica nº 10/2021/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ estabeleceu um componente CWD de 10%, para a TAG, para o ano de 2022. Até que este componente locacional seja revisto, tal valor deve ser considerado no cálculo tarifário da transportadora.” (grifos nossos)

Os itens 1,2 e 3 foram observados na proposta de metodologia ora encaminhada (Anexos VII e VIII da CE-TAG-DR-GAR-0208/2023), tendo sido adotado o critério de recuperação de 70% da Receita por meio das tarifas de entrada e 30% por meio das tarifas de saída. Em relação ao percentual CWD (locacional/postal). Foi mantida a proporção 10%/90% conforme orientação do ofício.

Cabe ressaltar que no estado do Rio de Janeiro, visando mitigar a distorção tarifária oriunda da diferença entre o valor das tarifas de saída autorizados para as redes da TAG e NTS, em função da inexistência do cálculo tarifário integrado para a malha nacional, para fins da proposta ora encaminhada, foi aplicado, nesta etapa do processo de cálculo, o valor atual (base 2023) da tarifa da NTS (R\$/MMBtu 2,7872) como estimativa para o Ponto de saída da TAG neste estado.

4. “A transportadora deverá aplicar desconto de 90% em todas as interconexões com outras transportadoras.” (grifos nossos)

Ainda que a perspectiva seja a de gradativa elevação do desconto na tarifa de interconexão, até sua total extinção, em linha com os princípios da Resolução CNPE 03/22, foi utilizado o desconto de 90% para todo o período projetado, conforme indicado no ofício Nº 293/2023/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ.

5. A TAG 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. (grifos nossos)
6. Para compor o numerador do cálculo tarifário, a TAG deve considerar, em suma, as receitas estabelecidas nos contratos legados firmados com a Petrobras, os investimentos realizados, a projeção de gastos com O&M e de despesas G&A, projeção de investimentos, bem como o abatimento do saldo da Conta Regulatória. (grifos nossos)
7. Em relação a Conta Regulatória, a TAG 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. (grifos nossos)
8. A projeção de gastos que irá compor a proposta tarifária (itens IV, V da RANP 15/2014), deverá demonstrar com clareza o nível de maturidade do projeto, coerente com o grau de incerteza (item VI, da RANP 15/2014). Uma cautelosa avaliação da prudência de um investimento e seus custos estimados é fundamental para a prevenção de efeitos nocivos à tarifa de serviço de transporte de gás natural. (grifos nossos)
9. Para fins de aprovação do cálculo tarifário, as projeções de gastos apresentados pela transportadora devem ser consideradas como projeto de referência, ou seja, projeto de construção ou ampliação de gasoduto de transporte, com variação máxima dos custos de 30%, para mais ou para menos, utilizado para efeito da definição da receita máxima permitida e das tarifas de referência. (grifos nossos)
10. Com vistas à autorização de construção de instalações, a RANP 52/2015 exige a apresentação de cronograma físico-financeiro contendo as etapas de implantação do empreendimento, detalhando os principais itens de custo das seguintes fases: projeto, licenciamento, suprimento de materiais, construção e montagem, comissionamento, testes, pré-operação e partida (inciso X do art. 8º). É nesta etapa que as estimativas de custo dos projetos contemplados na proposta tarifária, mais precisas pelo maior grau de maturidade do projeto, serão reavaliadas, para validação e aprovação na etapa de Autorização de Operação, mediante comprovação de despesas efetivamente incorridas por meio de notas fiscais, “invoices”, bem como contratos de serviços (auditoria). (grifos nossos)
11. Este critério de avaliação de despesas efetivamente realizadas será aplicado a itens de investimentos previamente aprovados pela ANP e já realizados. (grifos nossos)

Relativamente aos itens 6 a 11 em epígrafe, cabe mencionar a carta CE-TAG-DR-GAR-0119/2023 (SEI 3197706) na qual propusemos um ciclo de oferta de 2 anos, com o objetivo de reduzir a incerteza tarifária para além do período no qual expira o contrato legado Malha Nordeste, que responde por cerca de 34% da receita da Malha

Integrada. Tal argumento baseia-se tanto na celeridade necessária para oferta de capacidade vis a vis o tempo necessário para avaliação da porção da base regulatória a ser considerada, e seus respectivos custos e despesas (G&A e O&M), como na projeção de investimentos e gastos futuros e levantamento daqueles incorridos com a abertura de mercado. Ademais, em um cenário de transição, estimativas de demanda por prazos longos também podem se mostrar com alto grau de incerteza.

Na carta CE-TAG-DR-GAR-0119/2023 (SEI 3197706), foi reportada experiência semelhante no mercado europeu, na qual foi aplicado ciclo curto, visando a não frustrar expectativas futuras de tarifas em função de cenários ainda incertos tanto do lado do numerador como do denominador.

Todavia, cientes da preocupação do regulador em disponibilizar janela equânime para reserva de capacidade nas transportadoras do sistema integrado, optamos, neste momento, em encaminhar uma proposta na qual para fins de referência tarifária será considerado apenas o horizonte de janeiro de 2024 a dezembro de 2025, muito embora seja disponibilizada a reserva de capacidade para o período de 2024 a 2028, conforme solicitado pela Agência.

Neste período (2024-2025), já serão aplicados os efeitos da conta regulatória, conforme requerido no item 8, realizando-se a devolução das receitas recebidas a título de penalidades, excedentes (autorizados e não autorizados) e aquelas provenientes dos multiplicadores de curto prazo.

Desta forma, para fins de reserva de capacidade no processo de oferta de 2023, será possível realizá-la para o período 2024- 2028, sendo certo que as tarifas deverão ser revisadas no processo de oferta a ser realizado em 2025, de modo a considerar a reavaliação da porção de ativos referente ao Contrato Malha Nordeste que expira em dezembro deste mesmo ano.

12. No caso do denominador do modelo CWD, a TAG deverá apresentar, para análise desta Agência, o cenário de demanda por capacidade de transporte de sua malha, considerando a capacidade já contratada (preservada) pela Petrobras e a que foi liberada em função do ARF. (grifos nossos)

13. A tarifa de referência, calculada da forma acima descrita, a qual deve ser equalizada em cada zona de saída, será utilizada no início do processo de oferta e contratação de capacidade da TAG, que ocorrerá por meio do POC. (grifos nossos)

Para fins de cálculo da demanda, foi utilizado o cenário de referência, conforme detalhado no item IV deste documento.

Em linhas gerais, o cenário de referência para 2024-2025 é estimado a partir dos volumes alocados pela Petrobras no Acordo de Redução de Flexibilidade (ARF) acrescido do máximo entre a capacidade contratada por meio dos Contratos de Serviço Extraordinário e/ou máximo da capacidade efetivamente movimentada nos Pontos/Zonas nos últimos 24 meses.

Para o horizonte 2025-2028, também consideramos informações do mapeamento de demanda, refletindo a entrada em operação do Terminal de Sergipe, o Terminal de

Porto de Açu e a maior produção prevista no Ponto de Entrada em Pojuca (Bahia). Do ponto de vista das capacidades de saída, foi projetado um crescimento proporcional à estimativa de evolução do PIB. Cabe ressaltar que o cenário de demanda 2026-28 não interfere no cálculo de tarifa deste horizonte, uma vez que tal tarifa é calculada apenas até 2025.

Para os Pontos cuja entrada em operação ocorrerá após janeiro de 2024, foi considerada demanda residual não-nula (0,001), visando a uma indicação de tarifa positiva nestes pontos.

As tarifas de referência serão disponibilizadas no POC e, em caso de disputa de capacidade, conforme detalhado no regulamento de oferta de capacidade constante na Minuta do Contrato Master de Transporte, estarão sujeitas a mecanismo isonômico de alocação e ajuste de preço (leilão de preço uniforme).

14. Dada a fase de transição em que se encontra o mercado de gás natural, a taxa de desconto a ser considerada quando da aplicação do método do VPL nulo 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 período regulatório de 2026 a 2030.

Com lastro nos normativos mencionados nos Ofício Nº 293/2023/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ, a ANP solicitou que a TAG apresentasse proposta tarifária para o Processo de Oferta e Contratação de Capacidade 2023, o qual tem como objeto a contratação da capacidade de transporte disponível pelos carregadores junto à transportadora, na modalidade do serviço de transporte firme, no período de janeiro de 2024 a dezembro de 2028.

Adicionalmente, com base no Processo de Oferta e Contratação de Capacidade 2023, a ANP solicitou ajustes advindo do processo de Consulta Pública nº 15/2023, realizada no período de 05/10/2023 a 19/10/2023, por meio do ofício da ANP Nº 428/2023/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ-e, conforme descritos a seguir:

- i. A conta regulatória deverá ser ajustada pela SELIC, tendo em vista que esta taxa considera o custo de oportunidade do capital relativo ao período em que tais valores permaneceram sob guarda da transportadora até sua efetiva aplicação no cálculo tarifário. O saldo da conta regulatória deve ser corrigido até 31/12/2023, sendo adotada, para os meses ainda não transcorridos, a projeção do último relatório Focus para a SELIC. Os valores adicionados ao saldo ao longo dos anos devem ser considerados pro-rata tempore.
- ii. A TAG deverá ajustar o valor da receita, para a data-base de dezembro de 2023, pelo índice previsto em seus contratos legados. Para tanto, deverá utilizar o índice de correção efetivo, até a data da apresentação do cálculo tarifário, e a projeção de tal índice, até o final do ano de 2023, com base no último boletim Focus disponível.

- iii. Para os pontos os quais a transportadora considera que não haverá demanda, deverá utilizar como premissa uma demanda residual não-nula (0,001). Este procedimento traz como resultado uma indicação de tarifa positiva ao ponto.
- iv. As tarifas de serviço de transporte foram determinadas por Ponto de Entrada e Zona de Saída, seguindo um modelo híbrido de cálculo tarifário composto por uma parcela de tarifa Postal e outra parcela de tarifação pela metodologia Distância Ponderada pela Capacidade (Capacity Weighted Distance – CWD), visando uma transição gradual do modelo de tarifação Postal praticado no Brasil para o modelo de tarifação de Entrada e Saída.
- v. Assim, de forma a trazer clareza e transparência para os agentes de mercado, a transportadora deverá incluir as fórmulas algébricas utilizadas em sua proposta tarifária, tanto para a determinação da parcela de tarifa Postal quanto para a determinação da parcela de tarifa locacional, representada pelo CWD. Tais fórmulas devem estar contidas em anexo e, para a parcela representada pelo CWD, sugere-se a adoção do padrão presente no Artigo 8º do REGULAMENTO (UE) 2017/460, que estabelece um código de rede relativo a estruturas tarifárias harmonizadas para o transporte de gás na União Europeia.
- vi. Adicionalmente, solicitamos que a TAG informe o efetivo valor recebido dos novos carregadores, que permitiram chegar a memória de cálculo do resultado de 16,65% de participação nas receitas, conforme descrito no item 58 de sua proposta tarifária original e detalhe como este percentual é aplicado no cálculo da devolução do saldo da conta regulatória. 8. Por fim, solicitamos que a transportadora informe qual o efeito sobre as demais tarifas da aplicação, pela TAG, da tarifa praticada pela NTS, em 2023, no estado do Rio de Janeiro.

Cumpramos ressaltar, que a proposta de tarifa de transporte deve atender ao exposto do art. 7º, da Resolução ANP nº 15/2014, bem como a outros dispositivos aplicáveis desta norma.

II – LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A Lei do Gás (Lei nº 11.909/2009) estabeleceu normas para a exploração das atividades econômicas relacionadas ao transporte do gás natural. Além disso, tratou das especificidades dessa indústria e buscou promover a entrada de novos agentes no mercado. Entre outras medidas, a lei determinou a exclusividade das empresas transportadoras para o exercício do transporte de gás natural. Essas empresas transportadoras também tinham permissão para exercer a atividade de estocagem de gás natural, contanto que mantivessem suas contabilidades separadas. Os capítulos I a VI e VIII da Lei do Gás foram regulamentados pelo Decreto nº 7.382, de 2 de dezembro de 2010.

Em 2016, mudanças importantes na estratégia de negócios da Petrobras, incluindo a venda de ativos e a concentração nos segmentos mais rentáveis, levaram o Governo

Federal e agentes privados a se mobilizar em busca de soluções para promover a abertura do mercado de gás natural no país.

Nesse contexto, destaca-se o Programa Gás para Crescer, uma iniciativa desenvolvida pelo Ministério de Minas e Energia (MME) e oficializada por meio da Resolução CNPE nº 10/2016, de 14 de dezembro de 2016. Esse programa estabeleceu diretrizes estratégicas para o desenho de um novo mercado de gás natural. O Decreto nº 9.616, de 17 de dezembro de 2018, alterou o Decreto nº 7.382/2010, que passou a vigorar com certos dispositivos revogados. O objetivo principal dessas mudanças foi consolidar as propostas da iniciativa Gás para Crescer, focando principalmente no estabelecimento do regime de entrada e saída como regramento para novos contratos de transporte, bem como na remoção de restrições e limitações estabelecidas na regulamentação anterior.

Em 2019, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) publicou a Resolução CNPE nº 16, de 24 de junho de 2019. Essa resolução estabeleceu diretrizes e melhorias nas políticas energéticas voltadas à promoção da livre concorrência no mercado de gás natural. A Nova Lei do Gás, “de modo a conferir a agilidade necessária para o desenvolvimento do mercado de gás natural, a Lei nº 14.134/2021 (Nova Lei do Gás) introduziu nova definição referente à chamada pública e a obrigatoriedade de consulta pública tarifária, no art. 3º, inciso XI, e no art. 9º, respectivamente, nos seguintes termos:

Art. 3º Ficam estabelecidas as seguintes definições para os fins desta Lei e de sua regulamentação:

(...)

XI – chamada pública: procedimento, com garantia de acesso a todos os interessados, que tem por finalidade estimar a demanda efetiva por serviços de transporte de gás natural, na forma da regulação da ANP; (Grifo nosso)

Art. 4º A atividade de transporte de gás natural será exercida em regime de autorização, abrangidas a construção, a ampliação, a operação e a manutenção das instalações.

(...)

§ 2º A outorga de autorização de atividade de transporte que contemple a construção ou ampliação de gasodutos será precedida de chamada pública, nos termos da regulamentação da ANP.

Art. 9º 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 essa receita não será, em nenhuma hipótese, garantida pela União.

Parágrafo único. As tarifas de transporte de gás natural serão propostas pelo transportador e aprovadas pela ANP, após consulta pública, segundo critérios por ela previamente estabelecidos. (Grifos nossos)

No âmbito tarifário, a Resolução ANP nº 15/2014, detalha as regras para composição tarifária dos contratos dos serviços de transporte, compreendendo quaisquer contratos firmados entre os carregadores e os transportadores para prestação de serviço, incluindo seus aditivos. De acordo com o artigo 7º da referida norma, Art. 7º Para a prestação de Serviço de Transporte Firme em Gasodutos de Transporte objetos de autorização, os Transportadores devem, ao início do processo de Chamada Pública para contratação de Capacidade de Transporte, encaminhar para aprovação da ANP sua proposta de Tarifa de Transporte.

Considerando-se o processo simplificado de oferta de capacidade e o artigo 9º da Nova Lei do Gás, encaminhamos a proposta descrita nos itens a seguir:

III – CENÁRIO DE REFERÊNCIA (2024 e 2025)

a) Metodologia CWD

Conforme Nota Técnica nº 13/2019-SIM, a ANP adotou a metodologia Distância Ponderada pela Capacidade (Capacity Weighted Distance – CWD), cuja referência é Código de Rede de Tarifas adotado na União Europeia. Essa metodologia é utilizada para calcular as tarifas de transporte aplicáveis ao serviço de transporte firme, no regime de entradas e saídas.

Essa metodologia de cálculo tarifário considera tanto a expectativa de reservas como a distância entre cada um dos pontos. Ambos são fatores fundamentais na determinação das tarifas. Dessa forma, cada ponto ou zona é responsável por recuperar uma parcela da receita de acordo com os custos que lhes sejam alocados. Isso cria um sistema no qual as tarifas são distribuídas de forma proporcional às distâncias e à demanda de capacidade de cada ponto.

Outro componente do cálculo tarifário por entradas e saídas é a alocação da Receita Máxima Permitida (RMP) que deve ser recuperada pelo conjunto dos carregadores de entrada e pelos de saída. No presente caso, as tarifas de transporte serão distribuídas de forma que 70% (setenta por cento) dos custos sejam recuperados pelas tarifas de entrada, enquanto os restantes 30% (trinta por cento) sejam recuperados pelas tarifas de saída.

b) Fator Locacional (CWD – Capacity Weighted Distance)

Visando induzir a eficiência no uso da rede por meio de tarifas de transporte que reflitam os custos de atendimento dos usuários, a ANP introduziu um fator locacional, que reduz as tarifas nos pontos mais próximos ao centro de carga do sistema e aumenta as tarifas nos pontos distantes desse centro de carga. Esse fator considera as distâncias entre os pontos de entrada e saída, bem como suas capacidades.

Dessa maneira, os pontos de entrada e saída que estão próximos e possuem grandes capacidades tendem a ter tarifas relativamente menores do que aqueles pontos que estão mais afastados entre si ou possuem pequenas capacidades, levando em consideração as capacidades de movimentação dos demais pontos de entrada e saída de gás natural no sistema.

Quanto maior a parcela do fator locacional, mais as tarifas são afetadas pelo efeito da distância dos pontos ou zonas em relação ao centro de carga da rede de transporte.

É importante destacar que a topologia da rede de transporte da TAG, que é radial (unifilar) e de grande extensão, juntamente com os baixos volumes de gás por ela movimentados, resultaria em aumentos significativos nas tarifas de transporte a serem pagas pelos agentes localizados nas extremidades deste sistema.

De forma a evitar alterações bruscas nas tarifas, seguindo as orientações da Agência Reguladora, foi mantido o percentual de 10% para o fator locacional da TAG para os próximos anos.

Tabela 1 – Percentuais dos componentes postal e locacional

Ano	2024	2025
% Postal	90	90
% Locacional (CWD)	10	10

c) Unidades utilizadas no cálculo tarifário

Dado que as tarifas são calculadas em termos da quantidade de energia transportada e não no volume de gás natural transportado, faz-se necessária a conversão dos volumes de m³/dia para Btu/ano.

A Tabela 2 apresenta os valores do poder calorífico do gás natural, o fator de conversão de volume para energia e o número de dias operacionais em cada ano utilizados para determinação das tarifas de referência. Os cálculos tarifários são realizados em MMBtu/ano, uma vez que as receitas das transportadoras são calculadas em base anual.

Tabela 2 – Valores utilizados para a conversão de m³/dia para Btu/ano

Poder calorífico de referência (PCR)	9.400 kcal/m ³
Fator de conversão	37,3 MMBtu/mil m ³
Dias Operacionais	365 dias*

*366 dias em anos bissextos

d) Interconexão

Visando mitigar o efeito de “empilhamento tarifário” (ou “tariff pancaking”, na literatura internacional), que consiste na cobrança majorada das tarifas de entrada e saída quando um carregador necessita utilizar as infraestruturas de mais de um transportador, a ANP recomendou o aumento do desconto de 80% praticado até 2023 para 90% para as tarifas de transporte nos pontos de interconexão entre as transportadoras a partir de 2024. Espera-se que, gradualmente, a partir da sinalização expressa da Agência, o valor das tarifas de interconexão seja nulo e as áreas de mercado sejam integradas, de acordo com as orientações da Resolução CNPE 3/2022.

O valor total resultante do desconto aplicado na receita recuperável por meio da reserva esperada do ponto de interconexão será recuperado por meio de sua redistribuição para todos os demais pontos da rede de transporte, de acordo com os critérios da modelagem CWD, considerando percentual de fator de distância ponderado pela receita.

e) Conta Regulatória

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 derivados de resultados inesperados do processo de oferta de gestão do portfólio de contratos.

Conforme disposto na Nota Técnica ANP/SIM 13/29, O Transportador não deve auferir valores superiores/ inferiores à RMP aprovada pela ANP, a partir de lucros / prejuízos extraordinários provenientes, dentre outros, de venda com produtos de curto prazo, excedentes e penalidades.

Para fins de cálculo do saldo da conta regulatória da TAG foram consideradas penalidades, excedentes autorizados e não autorizados, além das receitas adicionais aferidas em função dos multiplicadores dos produtos de curto prazo, conforme detalhado no Anexo I da CE-TAG-DR-GAR-0208/2023..

A recuperação dos investimentos, custos e despesas já incorridos com abertura de mercado e confiabilidade do sistema para receber novos carregadores foi postergada para discussão tarifária de oferta de capacidade de 2025. Da mesma forma, investimentos futuros projetados para manutenção, integração ou ampliação da malha não foram considerados nas projeções ora apresentadas.

Para fins das estimativas ora apresentadas, o saldo da Conta Regulatória apurado para o ano de 2022 foi utilizado para reduzir o numerador das tarifas de referência no ano de 2024, enquanto o saldo correspondente ao valor apurado no período de janeiro a junho de 2023 foi considerado para fins do cálculo tarifário do ano de 2025.

O efeito do saldo da Conta Regulatória (ajustes) é aplicado exclusivamente sobre a porção da receita a ser recuperada pelos novos contratos a serem celebrados no regime

de entrada e saída, uma vez que se trata da apuração de excedentes, penalidades e multiplicadores arrecadados em tal regime de contratação.

O intervalo de 2 anos permite que a apuração seja realizada ao final do ano fiscal e considerada no processo de capacidade do ano vindouro. Excepcionalmente, visando contribuir com a modicidade para as tarifas de 2025, utilizaremos, preliminarmente, os valores apurados no período janeiro a junho de 2023.

Os valores apresentados são preliminares e sujeitos à revisão quando do fechamento do ano fiscal, e contemplam os ajustes solicitados no Ofício Nº 428/2023, mencionados anteriormente.

Tabela 3 – Componentes da Conta regulatória *

Valores (R\$)	2024	2025
Total Excedentes	18.779.793,59	46.862.489,63
Total Penalidades	62.203.614,19	100.921.405,96
Multiplicadores de Curto Prazo Mensais	-	14.095.770,97
Multiplicadores de Curto Prazo Trimestrais	-	23.166.836,97
Total Geral	80.983.407,78	185.046.503,52

- Valores históricos atualizados pela SELIC

IV – METODOLOGIA TARIFÁRIA PARA A TAG

a) Receita Máxima Permitida da TAG

A Receita Máxima Permitida da TAG para o período 2024-2025, no qual todos os contratos celebrados com a Petrobras permanecem vigentes, correspondem às receitas destes contratos, cujos direitos foram preservados de acordo com a Nova Lei do Gás. A título de estimativa, a Receita foi atualizada pela projeção do IGP-M acumulado para o ano de 2023, com base no boletim Focus de 10/11/2023.

A utilização da cesta efetiva implicaria em maior complexidade (dados do PPI americano, que tem defasagem em sua periodicidade de publicação, e outros índices), sendo certo que o ajuste preciso com a referida cesta será realizado no mês de janeiro de 2024, a exemplo do praticado em janeiro de 2023. No momento, a título de projeção, foi utilizado o último boletim Focus publicado com IGP-M, índice mais representativo da cesta, com valor acumulado de -3,55% para o ano de 2023. (Anexo II da CE-TAG-DR-GAR-0208/2023)

Tabela 4 – Receitas da TAG em R\$/Ano (valores correntes*).

Contrato	Receita 2024	Receita 2025
Gasene Sul	1.912.826.443,29	1.912.826.443,29
Gasene Norte	1.450.315.798,52	1.450.315.798,52
Malhas NE	1.965.634.137,67	1.965.634.137,67
Pilar-Ipojuca	535.232.113,91	535.232.113,91
Total	5.864.008.493,39	5.864.008.493,39

*Data base Janeiro/23, atualizado pelo IGP-M acumulado para o ano de 2023 de acordo com o último boletim Focus divulgado pelo BACEN em 10/11/2023.

b) Capacidades de Entrada da TAG

No que se refere às capacidades de entrada, foram considerados os volumes alocados de acordo com o Acordo de Redução de Flexibilidade (ARF), homologado pela ANP e firmado em atendimento Termo de Compromisso de Cessação (TCC). Além disso, foram consideradas as flexibilidades utilizadas pela estatal e demais usuários da rede de transporte, englobando os máximos históricos nos últimos 24 meses (junho/21 a maio/23), bem como as informa es do mapeamento de demanda.

Para fins de cálculo tarifário, consideramos a reserva de capacidade de entrada no Ponto de Entrada de Pecém para os anos de 2024 e 2025, tendo como contrapartida o atendimento “pleno” das térmicas Termocear  e Termofortaleza, bem demanda industrial estimada do Estado do Ceará e parte da demanda térmica do RN. Para fins do cálculo da tarifa de referência para o Ponto de Interconexão no PR-TECAB, foram mantidos os valores previamente aprovados pela SIM-ANP, conforme indicado na Nota Técnica n  09 e n  10/2021, com um volume de 200 mil m³/dia. Para os novos pontos de entrada, Porto do Açu e Sergipe, para os quais ainda não há indica o de demanda, foi considerado uma demanda residual não-nula para fins de indica o de taifas para os respectivos pontos. Os valores correspondentes estão apresentados na Tabela 5 a seguir.

Tabela 5 – Capacidades de entrada da TAG (mil m³/dia)

Ponto de Recebimento	Capacidade de Entrada 2024	Capacidade de Entrada 2025
INTERCONEXÃO TECAB	200	200
PR-TECAB	12.321	12.321
Porto do Açú	0,001	0,001
UTGSUL	1.165	1.165
Cacimbas (UTGC)	3.577	3.577
São Sebastião do Passé (GNL TRBA)	14.000	14.000
São Francisco do Conde II (EVF Manati)	3.536	3.536
São Francisco do Conde III (TRBA)	6.000	6.000
Pojuca II (UPGN Santiago)	1.665	1.665
Porto de Sergipe	0,001	70
Marechal Deodoro (UPGN Pilar)	881	881
Guamaré I (GASFOR)	686	686
GNL Pecém	4.766	4.789
Total	48.797	48.890

c) Capacidade de Saída da TAG

Para Zonas de saída de uso exclusivo da Petrobras, considerou-se o cenário de contratação “plena” e/ou o máximo histórico movimentado nos últimos 24 meses (junho/21 a maio/23) .

Nos demais pontos, a TAG considerou em seu cenário de contratação de capacidade o maior dentre os dois valores: (i) o máximo histórico da movimentação dos últimos dois anos; (ii) a projeção de reserva de capacidade de todos os carregadores, incluindo informações do mapeamento de demanda.

Para fins do cálculo da tarifa de referência para o Ponto de Interconexão no PR-TECAB, foram mantidos os valores aprovados pela SIM-ANP na Nota Técnica nº 09 e nº 10/2021, com um volume de 8.000 mil m³/dia.

A partir de 2025, considerou-se um aumento da demanda de mercado, derivado de um crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) de 1,5% a.a.. Os valores estão apresentados na tabela 6 a seguir:

Tabela 6 – Capacidades de saída da TAG (mil m³/dia)

Zonas de Saída	Capacidade de Saída 2024	Capacidade de Saída 2025
INT.TECAB	8.000	8.000
RJ (TAG)	246	249
ES 1 (TAG)	1.957	1.986
ES 2 (TAG)	1.370	1.391
ES 3 (TAG)	762	774
BA 1 (TAG)	475	482
BA 2 (TAG)	73	74
BA 3 (TAG)	4.103	4.165
BA 4 (TAG)	3.209	3.257
BA 5 (TAG)	480	487
SE (TAG)	1.652	1.676
AL (TAG)	764	776
PE 1 (TAG)	4.048	4.108
PE 2 (TAG)	1.073	1.089
PB (TAG)	269	273
RN 1 (TAG)	304	309
RN 2 (TAG)	2.150	2.150
RN 3 (TAG)	43	44
CE 1 (TAG)	707	718
CE 2 (TAG)	3.161	3.161
Total	34.846	35.169

d) Distâncias entre Pontos de Recebimento (entrada) e as Zonas de Saída da TAG

A Tabela 7 a seguir exibe a matriz contendo as distâncias entre os pontos de entrada e as zonas de saída da malha da TAG, as quais foram consideradas no cálculo tarifário.

Tabela 7 – Distâncias entre entradas e saídas na TAG (km)

Matriz de Distâncias (Km)	INTERC. NTS-TAG	PR-TECAB	Porto do Açú	UO-ES (UTGSUL)	UO-ES (Cacimbas)	São Sebastião do Passé (TRBA)	São Francisco do Conde I (Candeias)	São Francisco do Conde II (Manati)	São Francisco do Conde III (TRBA)	Pojuca II	UO-SEAL (Atalaia I - GAI)	UO-SEAL (Atalaia II - GAI)	Porto de Sergipe	UO-SEAL (Marechal Deodoro)	UO-RNCE (Guamaré I)	UO-RNCE (Guamaré II)	GNL Pecém
INTER TECAB NTS-TAG	0	0	113	226	421	1.354	1.455	1.456	1.455	1.382	1.607	1.607	1.724	1.821	2.462	2.462	2.833
RJ (TAG)	78	78	57	148	342	1.276	1.377	1.378	1.377	1.304	1.529	1.529	1.585	1.743	2.384	2.384	2.754
ES 1 (TAG)	342	342	320	147	108	1.016	1.115	1.116	1.115	1.043	1.268	1.268	1.322	1.482	2.123	2.123	2.494
ES 2 (TAG)	315	315	294	109	130	1.064	1.152	1.153	1.152	1.091	1.317	1.317	1.348	1.531	2.172	2.172	2.542
ES 3 (TAG)	456	456	434	249	70	1.004	1.091	1.092	1.091	1.031	1.256	1.256	1.208	1.471	2.112	2.112	2.482
BA 1 (TAG)	804	804	782	598	384	550	651	652	504	578	803	803	859	1.017	1.658	1.658	2.029
BA 2 (TAG)	1.429	1.429	1.408	1.223	1.009	75	123	124	123	50	178	178	234	392	1.033	1.033	1.403
BA 3 (TAG)	1.421	1.421	1.399	1.202	1.000	66	61	62	61	40	231	231	243	480	1.122	1.122	1.492
BA 4 (TAG)	1.455	1.455	1.433	1.233	1.034	101	0	1	0	74	255	255	209	513	1.156	1.156	1.526
BA 5 (TAG)	1.438	1.438	1.416	1.211	1.017	83	15	16	15	56	239	239	226	496	1.139	1.139	1.509
SE (TAG)	1.611	1.611	1.589	1.404	1.190	257	295	296	295	232	68	68	55	231	872	872	1.243
AL (TAG)	1.786	1.786	1.764	1.579	1.365	432	480	481	480	407	240	240	174	46	675	675	1.047
PE 1 (TAG)	2.017	2.017	1.995	1.810	1.596	663	707	708	707	638	471	471	404	197	456	456	826
PE 2 (TAG)	2.096	2.096	2.074	1.890	1.675	742	790	791	790	717	550	550	484	276	366	366	737
PB (TAG)	2.176	2.176	2.155	1.970	1.756	822	870	871	870	797	630	630	564	357	286	286	656
RN 1 (TAG)	2.313	2.313	2.291	2.107	1.892	959	1.007	1.008	1.007	934	767	767	701	493	149	149	520
RN 2 (TAG)	2.574	2.574	2.553	2.368	2.154	1.220	1.237	1.238	1.237	1.195	1.028	1.028	962	754	112	112	321
RN 3 (TAG)	2.582	2.582	2.560	2.375	2.161	1.227	1.275	1.276	1.275	1.202	1.036	1.036	969	762	120	120	251
CE 1 (TAG)	2.741	2.741	2.719	2.534	2.320	1.386	1.433	1.434	1.433	1.361	1.195	1.195	1.128	921	278	278	94
CE 2 (TAG)	2.838	2.838	2.816	2.631	2.417	1.483	1.531	1.532	1.531	1.459	1.292	1.292	1.225	1.018	376	376	5

e) **Tarifas de Referência para Pontos de Entrada da TAG** A tabela 8 apresenta as tarifas de referência para os pontos de entrada da TAG, **considerando os ajustes na conta regulatória** após a consulta pública e solicitações do ofício N° 428/2023/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ , assim como, para os pontos de interconexão entre TAG e NTS no TECAB.

Tabela 8 – Valor das Tarifas de referência para pontos de entrada da TAG (R\$/MMbtu)

Pontos de Entrada	Tarifa de Referência 2024	Tarifa de Referência 2025
PR-TECAB (Interconexão)	0,5771	0,5106
PR-TECAB	5,7928	5,1252
Porto do Açú	5,7976	5,1293
UTGSUL	5,7360	5,0745
Cacimbas (UTGC)	5,6860	5,0299
São Sebastião do Passé (GNL TRBA)	5,5493	4,9076
São Francisco do Conde II (EVF Manati)	5,5720	4,9276
São Francisco do Conde III (TRBA)	5,5704	4,9262
Pojuca II (UPGN Santiago)	5,5461	4,9047
Porto de Sergipe	5,5783	4,9331
Marechal Deodoro (UPGN Pilar)	5,6010	4,9534
Guamaré I (GASFOR)	5,7817	5,1140
GNL Pecém	5,9305	5,2461

- f) **Tarifas de referência para Zonas de saída por Estado federativo da TAG** A Tabela 9 apresenta as tarifas de referência para Zonas de Saída por estado federativo, **considerando os ajustes na conta regulatória** após a consulta pública e solicitações do ofício Nº 428/2023/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ, assim como, para os pontos de interconexão entre TAG e NTS no TECAB.

Tabela 9 – Valor das Tarifas de Saída de referência por Estado da TAG (R\$/MMbtu)

Zona de Saída	Tarifa de Referência 2024	Tarifa de Referência 2025
PR-TECAB (Interconexão)	0,3399	0,2986
RJ ¹	2,7872	2,7872
ES	4,2697	3,7377
BA	4,1596	3,6407
SE	4,2117	3,6862
AL	4,2635	3,7315
PE	4,3403	3,7988
PB	4,3848	3,8377
RN	4,5002	3,9387
CE	4,5900	4,0174

Nota 1: Cabe ressaltar que no estado do Rio de Janeiro, visando mitigar a distorção tarifária oriunda da diferença entre o valor das tarifas de saída autorizados para as redes da TAG e NTS, em função da inexistência do cálculo tarifário integrado para a malha nacional, para fins da proposta ora encaminhada, considerou-se o valor atual da tarifa de transporte da transportadora NTS. Como última etapa do processo de cálculo, o valor de tarifa para o Estado do Rio de Janeiro poderá ser atualizado, conforme valor a ser determinado pela ANP para ambas as Transportadoras nesta Zona de Saída ao fim do Processo de Oferta Simplificada de capacidade 2023. O efeito líquido para demais usuários da equalização das tarifas nos Pontos de Saída do Rio de Janeiro é de R\$ 0,0032.

g) Tarifas totais de serviço de transporte firme (Entrada e Saída)

A Tabela 10 apresenta os valores consolidados das tarifas de referência para o processo de oferta de capacidade no ano de 2024, considerando-se os ajustes na conta regulatória relacionado a (penalidades, excedentes autorizados e não autorizados) após consulta pública e solicitações do ofício Nº 428/2023/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ.

Cabe ressaltar que os produtos de curto prazo foram ofertados apenas a partir de 2023 e, portanto, não há receita advinda de multiplicadores aferida em 2022 para devolução em 2024.

Tabela 10 – Tarifas de serviço de transporte firme TAG para o ano de 2024 (R\$/MMbtu)

Pontos de Entrada		PR-TECAB (INTERCONEXÃO)	PR-TECAB	Porto do Açu	UTGSUL	Cacimbas (UTGC)	São Sebastião do Passé (GNL TRBA)	São Francisco do Conde II (EVF Manati)	São Francisco do Conde III (TRBA)	Pojuca II (UPGN Santiago)	Porto de Sergipe	Marechal Deodoro (UPGN Pilar)	Guamaré I (GASFOR)	GNL Pecém
Zonas de Saída		0,5771	5,7928	5,7976	5,7360	5,6860	5,5493	5,5720	5,5704	5,5461	5,5783	5,6010	5,7817	5,9305
PE TECAB (INTER)	0,3399													
RJ	2,7872		8,5800	8,5848	8,5232	8,4732	8,3365	8,3592	8,3576	8,3333	8,3655	8,3882	8,5689	8,7177
ES	4,2697		10,0625	10,0672	10,0057	9,9557	9,8190	9,8417	9,8401	9,8158	9,8479	9,8707	10,0514	10,2002
BA	4,1596		9,9524	9,9572	9,8956	9,8456	9,7089	9,7316	9,7300	9,7057	9,7379	9,7606	9,9413	10,0901
SE	4,2117		10,0045	10,0093	9,9477	9,8978	9,7610	9,7838	9,7822	9,7578	9,7900	9,8127	9,9935	10,1422
AL	4,2635		10,0563	10,0611	9,9995	9,9496	9,8128	9,8356	9,8340	9,8096	9,8418	9,8645	10,0453	10,1940
PE	4,3403		10,1331	10,1379	10,0763	10,0264	9,8896	9,9123	9,9108	9,8864	9,9186	9,9413	10,1221	10,2708
PB	4,3848		10,1776	10,1824	10,1208	10,0709	9,9341	9,9568	9,9552	9,9309	9,9631	9,9858	10,1665	10,3153
RN	4,5002		10,2930	10,2978	10,2362	10,1862	10,0495	10,0722	10,0706	10,0463	10,0784	10,1012	10,2819	10,4307
CE	4,5900		10,3828	10,3876	10,3260	10,2760	10,1393	10,1620	10,1604	10,1361	10,1682	10,1910	10,3717	10,5205

Nota¹: O valor da tarifa média (100% postal) em 2024 para a TAG com aplicação da conta regulatória é de R\$/MMBtu 9,9860.

Nota²: Cabe ressaltar que no estado do Rio de Janeiro, visando mitigar a distorção tarifária oriunda da diferença entre o valor das tarifas de saída autorizados para as redes da TAG e NTS, em função da inexistência do cálculo tarifário integrado para a malha nacional, para fins da proposta ora encaminhada, considerou-se o valor atual da tarifa de transporte da transportadora NTS. Como última etapa do processo de cálculo, o valor de tarifa para o Estado do Rio de Janeiro poderá ser atualizado, conforme valor a ser determinado pela ANP para ambas as Transportadoras nesta Zona de Saída ao fim do Processo de Oferta Simplificada de capacidade 2023.

A Tabela 11 apresenta os valores consolidados totais das tarifas de entrada e saída para a Transportadora TAG para o ano de 2025, considerando-se os ajustes na conta regulatória referente a penalidades, excedentes autorizados e não autorizados e produtos de curto prazo (multiplicadores).

Tabela 11 – Tarifas de serviço de transporte firme TAG 2025 (R\$/MMbtu)

Pontos de Entrada		PR-TECAB (INTERCONEXÃO)	PR-TECAB	Porto do Açu	UTGSUL	Cacimbas (UTGC)	São Sebastião do Passé (GNL TRBA)	São Francisco do Conde II (EVF Manati)	São Francisco do Conde III (TRBA)	Pojuca II (UPGN Santiago)	Porto de Sergipe	Marechal Deodoro (UPGN Pilar)	Guamaré I (GASFOR)	GNL Pecém
Zonas de Saída		0,5106	5,1252	5,1293	5,0745	5,0299	4,9076	4,9276	4,9262	4,9047	4,9331	4,9534	5,1140	5,2461
PE TECAB (INTER)	0,2986													
RJ	2,7872		7,9124	7,9165	7,8617	7,8171	7,6948	7,7148	7,7134	7,6919	7,7203	7,7406	7,9012	8,0333
ES	3,7377		8,8629	8,8670	8,8122	8,7676	8,6453	8,6653	8,6639	8,6424	8,6708	8,6911	8,8517	8,9838
BA	3,6407		8,7659	8,7700	8,7152	8,6706	8,5483	8,5683	8,5669	8,5454	8,5738	8,5941	8,7547	8,8868
SE	3,6862		8,8114	8,8155	8,7606	8,7161	8,5937	8,6138	8,6124	8,5909	8,6192	8,6395	8,8002	8,9322
AL	3,7315		8,8567	8,8608	8,8060	8,7614	8,6391	8,6591	8,6577	8,6362	8,6646	8,6849	8,8455	8,9776
PE	3,7988		8,9240	8,9281	8,8732	8,8287	8,7063	8,7264	8,7250	8,7035	8,7318	8,7521	8,9128	9,0448
PB	3,8377		8,9629	8,9670	8,9122	8,8676	8,7453	8,7653	8,7639	8,7424	8,7708	8,7911	8,9518	9,0838
RN	3,9387		9,0639	9,0680	9,0131	8,9686	8,8462	8,8663	8,8649	8,8434	8,8717	8,8920	9,0527	9,1847
CE	4,0174		9,1426	9,1467	9,0918	9,0473	8,9249	8,9450	8,9436	8,9221	8,9504	8,9707	9,1314	9,2634

Nota¹: O valor da tarifa média (100% postal) em 2025 para a TAG com aplicação da conta regulatória é de R\$/MMBtu 8,7922.

Nota²: Cabe ressaltar que no estado do Rio de Janeiro, visando mitigar a distorção tarifária oriunda da diferença entre o valor das tarifas de saída autorizados para as redes da TAG e NTS, em função da inexistência do cálculo tarifário integrado para a malha nacional, para fins da proposta ora encaminhada, considerou-se o valor atual da tarifa de transporte da transportadora NTS. Como última etapa do processo de cálculo, o valor de tarifa para o Estado do Rio de Janeiro será atualizado, conforme valor a ser determinado pela ANP para ambas as Transportadoras nesta Zona de Saída ao fim do Processo de Oferta Simplificada de capacidade 2023.

V- Ajustes após Consulta Pública e solicitações do ofício N° 428/2023/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ

De maneira resumida seguem abaixo os ajustes na conta regulatória e os respectivos impactos tarifários em resposta ao ofício ANP N° 428/2023/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ-e.

Tarifa Média TAG (R\$/MMBTU)	Tarifa Média submetida 2023 (a)	Tarifa à CP 15/23 (b)	Diferença (b)x(a)	Valor Ajustado pós CP15/23 (CE-TAG-DR-GAR-0208/2023) (c)	Diferença (c)x(a)
2024	11,14	10,02	-10%	9,99	-10%
2025*	11,14	9,05	-19%	8,79	-21%

*Conta Regulatória 2023 com valores parciais até jul/2023

VI- Metodologia Tarifária para período de 2026 até 2028

Visando permitir a reserva de capacidade em um horizonte de 5 anos (2024-2028) preservando a celeridade do processo de oferta de capacidade e mitigando a frustração de expectativas em relação às tarifas futuras, sugerimos as premissas a seguir:

i. Tarifas de Referência para o período 2026-2028

Para fins das informações disponibilizadas neste documento, as tarifas de referência para o período 2026-2028 serão similares àquelas publicadas para o ano de 2025.

Cabe ressaltar que os valores estimados para 2025 contém efeitos de conta regulatória apurados até junho de 2023, que poderão ter valores diferenciados nos anos subsequentes, impactando as tarifas a partir desse ano de modo diverso. Ademais, como mencionado anteriormente, a partir de dezembro de 2025 ocorre o término do contrato Malha Nordeste, que implicará a avaliação da Base Regulatória de Ativos deste contrato.

Tabela 12 – Tarifas de serviço de transporte firme TAG 2026-2028 (R\$/MMbtu)

Pontos de Entrada		PR-TECAB (INTERCONEXÃO)	PR-TECAB	Porto do Açu	UTGSUL	Cacimbas (UTGC)	São Sebastião do Passé (GNL TRBA)	São Francisco do Conde II (EVF Manati)	São Francisco do Conde III (TRBA)	Pojuca II (UPGN Santiago)	Porto de Sergipe	Marechal Deodoro (UPGN Pilar)	Guamaré I (GASFOR)	GNL Pecém
Zonas de Saída		0,5106	5,1252	5,1293	5,0745	5,0299	4,9076	4,9276	4,9262	4,9047	4,9331	4,9534	5,1140	5,2461
PE TECAB (INTER)	0,2986													
RJ	2,7872		7,9124	7,9165	7,8617	7,8171	7,6948	7,7148	7,7134	7,6919	7,7203	7,7406	7,9012	8,0333
ES	3,7377		8,8629	8,8670	8,8122	8,7676	8,6453	8,6653	8,6639	8,6424	8,6708	8,6911	8,8517	8,9838
BA	3,6407		8,7659	8,7700	8,7152	8,6706	8,5483	8,5683	8,5669	8,5454	8,5738	8,5941	8,7547	8,8868
SE	3,6862		8,8114	8,8155	8,7606	8,7161	8,5937	8,6138	8,6124	8,5909	8,6192	8,6395	8,8002	8,9322
AL	3,7315		8,8567	8,8608	8,8060	8,7614	8,6391	8,6591	8,6577	8,6362	8,6646	8,6849	8,8455	8,9776
PE	3,7988		8,9240	8,9281	8,8732	8,8287	8,7063	8,7264	8,7250	8,7035	8,7318	8,7521	8,9128	9,0448
PB	3,8377		8,9629	8,9670	8,9122	8,8676	8,7453	8,7653	8,7639	8,7424	8,7708	8,7911	8,9518	9,0838
RN	3,9387		9,0639	9,0680	9,0131	8,9686	8,8462	8,8663	8,8649	8,8434	8,8717	8,8920	9,0527	9,1847
CE	4,0174		9,1426	9,1467	9,0918	9,0473	8,9249	8,9450	8,9436	8,9221	8,9504	8,9707	9,1314	9,2634

Nota¹: O valor da tarifa média (100% postal) em 2025 para a TAG com aplicação da conta regulatória é de R\$/MMBtu 8,7922.

Nota²: Cabe ressaltar que no estado do Rio de Janeiro, visando mitigar a distorção tarifária oriunda da diferença entre o valor das tarifas de saída autorizados para as redes da TAG e NTS, em função da inexistência do cálculo tarifário integrado para a malha nacional, para fins da proposta ora encaminhada, considerou-se o valor atual da tarifa de transporte da transportadora NTS. Como última etapa do processo de cálculo, o valor de tarifa para o Estado do Rio de Janeiro será atualizado, conforme valor a ser determinado pela ANP para ambas as Transportadoras nesta Zona de Saída ao fim do Processo de Oferta Simplificada de capacidade 2023.

ii. Cenário de Referência

Do ponto de vista da Demanda por capacidade esperada, é importante sinalizar a disponibilidade dos novos pontos do Terminal Sergipe, Terminal de Açú, bem como o aumento da Produção na Bahia (Pojuca). Do lado da Demanda, foi considerado um aumento vegetativo alinhado ao crescimento do PIB.

Tal ajuste no cenário não foi utilizado para recálculo tarifário, mas apenas para acenar com perspectiva de crescimento de mercado que, combinado com os efeitos da amortização decorrentes do final do contrato malhas poderá produzir modicidade tarifária neste horizonte temporal, ainda de difícil determinação.

VII- Cálculo integrado das Tarifas do Sistema de Transporte

Cabe ressaltar que os efeitos de refletividade de custos e modicidade tarifária para o uso eficiente do sistema integrado de transporte poderiam ser otimizados por meio do cálculo integrado das tarifas.

O cálculo integrado considera as distâncias e estimativas de reserva de capacidade de maneira simultânea da rede de transporte das TAG, NTS e TBG, visando dar sinais econômicos que otimizem as transações comerciais da molécula e o uso eficiente da infraestrutura

A título de estimativa, realizamos nas Tabelas 13 e 14 a seguir, com base em dados públicos das demais transportadoras, uma simulação das tarifas integradas **sem considerar ajuste na conta regulatória*** (devolução de excedentes, penalidades e produtos de curto prazo). O efeito de redução em relação ao cálculo da tarifa média da TAG 2023 para os anos de 2024 e 2025 é da ordem de **19%**.

Tabela 13 – Tarifa sistema Integrado considerando CWD 90%/10% para 2024

Pontos de Entrada	EMED CORUMBÁ	PR-GNLBGB	PR-REDUC	PR-CARAGUAT ATUBA	PR-RPBC	PR-GUAPIMIRI M	PR-TECAB	Porto do Açú	UO-ES (UTGSUL)	UO-ES (Caçimbás)	São Sebastião do Passé (TRBA)	São Francisco do Conde II (Manati)	São Francisco do Conde III (TRBA)	Pojuca II	Porto de Sergipe	UO-SEAL (Marechal Deodoro)	UO-RNCE (Guamaré II)	GNL Pecém	
Zonas de Saída	6,4903	5,8191	5,8162	5,8934	5,9130	5,8278	5,8418	5,8770	5,8911	5,9329	6,1673	6,2049	6,2041	6,1745	6,2869	6,3232	6,5727	6,7311	
MS	3,0103	9,5006	8,8294	8,8265	8,9037	8,9233	8,8381	8,8521	8,8873	8,9014	8,9432	9,1776	9,2152	9,2144	9,1848	9,2973	9,3335	9,5830	9,7414
SP	2,8725	9,3628	8,6915	8,6887	8,7658	8,7855	8,7003	8,7143	8,7495	8,7636	8,8054	9,0398	9,0774	9,0766	9,0470	9,1594	9,1957	9,4452	9,6036
PR	2,9805	9,4709	8,7996	8,7967	8,8739	8,8935	8,8083	8,8224	8,8575	8,8716	8,9134	9,1478	9,1854	9,1846	9,1550	9,2675	9,3037	9,5532	9,7116
SC	3,0516	9,5419	8,8707	8,8678	8,9450	8,9646	8,8794	8,8935	8,9286	8,9427	8,9845	9,2189	9,2565	9,2557	9,2261	9,3386	9,3748	9,6243	9,7827
RS	3,1352	9,6256	8,9543	8,9514	9,0286	9,0482	8,9630	8,9771	9,0122	9,0263	9,0681	9,3025	9,3401	9,3393	9,3097	9,4222	9,4584	9,7079	9,8663
MG	2,8904	9,3807	8,7094	8,7066	8,7837	8,8034	8,7182	8,7322	8,7674	8,7814	8,8233	9,0577	9,0953	9,0945	9,0648	9,1773	9,2136	9,4631	9,6215
RJ	2,8146	9,3050	8,6337	8,6308	8,7080	8,7276	8,6424	8,6565	8,6916	8,7057	8,7476	8,9819	9,0195	9,0187	8,9891	9,1016	9,1378	9,3873	9,5458
ES	2,8428	9,3331	8,6618	8,6590	8,7361	8,7558	8,6706	8,6846	8,7198	8,7339	8,7757	9,0101	9,0477	9,0469	9,0173	9,1297	9,1660	9,4155	9,5739
BA	2,9428	9,4331	8,7619	8,7590	8,8362	8,8558	8,7706	8,7846	8,8198	8,8339	8,8757	9,1101	9,1477	9,1469	9,1173	9,2298	9,2660	9,5155	9,6739
SE	2,9819	9,4723	8,8010	8,7981	8,8753	8,8949	8,8097	8,8238	8,8589	8,8730	8,9148	9,1492	9,1868	9,1860	9,1564	9,2689	9,3051	9,5546	9,7130
AL	3,0165	9,5068	8,8355	8,8327	8,9099	8,9295	8,8443	8,8583	8,8935	8,9076	8,9494	9,1838	9,2214	9,2206	9,1910	9,3034	9,3397	9,5892	9,7476
PE	3,0663	9,5567	8,8854	8,8825	8,9597	8,9793	8,8941	8,9082	8,9433	8,9574	8,9992	9,2336	9,2712	9,2704	9,2408	9,3533	9,3895	9,6390	9,7974
PB	3,0951	9,5855	8,9142	8,9113	8,9885	9,0081	8,9229	8,9370	8,9721	8,9862	9,0281	9,2624	9,3000	9,2992	9,2696	9,3821	9,4183	9,6678	9,8262
RN	3,1693	9,6596	8,9883	8,9854	9,0626	9,0823	8,9971	9,0111	9,0462	9,0603	9,1022	9,3366	9,3742	9,3734	9,3437	9,4562	9,4924	9,7420	9,9004
CE	3,2261	9,7164	9,0451	9,0422	9,1194	9,1391	9,0539	9,0679	9,1030	9,1171	9,1590	9,3933	9,4310	9,4302	9,4005	9,5130	9,5492	9,7987	9,9572

Nota¹: O valor da tarifa média (100% postal) para a TAG é de R\$/MMBtu 8,9657.

Tabela 14 – Tarifa sistema Integrado considerando CWD 90%/10% para 2025

Pontos de Entrada		EMED CORUMBÁ	PR-GNLBGB	PR-REDUC	PR-CARAGUATATUBA	PR-RPBC	PR-GUAPIMIRIM	PR-TECAB	Porto do Açú	UO-ES (UTGSUL)	UO-ES (Cacimbas)	São Sebastião do Passé (TRBA)	São Francisco do Conde II (Manati)	São Francisco do Conde III (TRBA)	Pojuca II	Porto de Sergipe	UO-SEAL (Marechal Deodoro)	UO-RNCE (Guamaré II)	GNL Pecém
Zonas de Saída		6,5019	5,8293	5,8264	5,9036	5,9233	5,8380	5,8522	5,8874	5,9016	5,9437	6,1791	6,2169	6,2161	6,1864	6,2993	6,3357	6,5862	6,7452
MS	2,9769	9,4788	8,8061	8,8032	8,8805	8,9002	8,8149	8,8290	8,8643	8,8785	8,9206	9,1560	9,1937	9,1929	9,1632	9,2761	9,3126	9,5631	9,7221
SP	2,8405	9,3424	8,6698	8,6669	8,7441	8,7638	8,6785	8,6927	8,7279	8,7421	8,7842	9,0196	9,0574	9,0566	9,0269	9,1398	9,1762	9,4267	9,5857
PR	2,9474	9,4493	8,7766	8,7737	8,8510	8,8707	8,7854	8,7995	8,8348	8,8490	8,8911	9,1265	9,1642	9,1634	9,1337	9,2466	9,2831	9,5336	9,6926
SC	3,0177	9,5196	8,8469	8,8440	8,9213	8,9410	8,8557	8,8699	8,9051	8,9193	8,9614	9,1968	9,2345	9,2337	9,2040	9,3169	9,3534	9,6039	9,7629
RS	3,1004	9,6023	8,9296	8,9267	9,0040	9,0237	8,9384	8,9526	8,9878	9,0020	9,0441	9,2795	9,3172	9,3164	9,2867	9,3996	9,4361	9,6866	9,8456
MG	2,8582	9,3601	8,6874	8,6845	8,7618	8,7815	8,6962	8,7104	8,7456	8,7598	8,8019	9,0373	9,0750	9,0742	9,0445	9,1575	9,1939	9,4444	9,6034
RJ	2,7832	9,2851	8,6125	8,6096	8,6868	8,7065	8,6213	8,6354	8,6706	8,6848	8,7269	8,9624	9,0001	8,9993	8,9696	9,0825	9,1189	9,3694	9,5284
ES	2,8109	9,3129	8,6402	8,6373	8,7146	8,7343	8,6490	8,6631	8,6984	8,7126	8,7547	8,9901	9,0278	9,0270	8,9973	9,1102	9,1466	9,3972	9,5561
BA	2,9096	9,4115	8,7388	8,7360	8,8132	8,8329	8,7476	8,7618	8,7970	8,8112	8,8533	9,0887	9,1265	9,1256	9,0959	9,2089	9,2453	9,4958	9,6548
SE	2,9482	9,4501	8,7775	8,7746	8,8518	8,8715	8,7862	8,8004	8,8356	8,8498	8,8919	9,1273	9,1651	9,1643	9,1346	9,2475	9,2839	9,5344	9,6934
AL	2,9824	9,4843	8,8116	8,8087	8,8860	8,9057	8,8204	8,8346	8,8698	8,8840	8,9261	9,1615	9,1992	9,1984	9,1687	9,2817	9,3181	9,5686	9,7276
PE	3,0316	9,5336	8,8609	8,8580	8,9353	8,9550	8,8697	8,8838	8,9191	8,9333	8,9754	9,2108	9,2485	9,2477	9,2180	9,3309	9,3673	9,6178	9,7768
PB	3,0601	9,5620	8,8894	8,8865	8,9637	8,9834	8,8982	8,9123	8,9475	8,9617	9,0038	9,2393	9,2770	9,2762	9,2465	9,3594	9,3958	9,6463	9,8053
RN	3,1333	9,6353	8,9626	8,9597	9,0370	9,0567	8,9714	8,9855	9,0208	9,0350	9,0771	9,3125	9,3502	9,3494	9,3197	9,4326	9,4690	9,7196	9,8785
CE	3,1895	9,6915	9,0188	9,0159	9,0932	9,1129	9,0276	9,0417	9,0770	9,0912	9,1332	9,3687	9,4064	9,4056	9,3759	9,4888	9,5252	9,7757	9,9347

Nota¹: O valor da tarifa média (100% postal) para a TAG é de R\$/MMBtu 8,9443.

**A comparação de tarifas integradas foi realizada sem a inclusão dos efeitos de conta regulatória pela indisponibilidade de dados públicos das demais Transportadoras*

VII - Conclusão

Tendo em vista o objetivo de simplificar o processo de oferta de capacidade existente, em consonância com as diretrizes da Nova Lei do Gás e os procedimentos solicitados por meio dos Ofícios Nº 293/2023/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ e Nº 428/2023/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ, desenvolvemos a Proposta Tarifária em anexo que submetemos por meio desta carta à apreciação Da ANP.

Esta Proposta observa os princípios da transparência e harmonização dos processos de oferta de capacidade sem, contudo, deixar de sugerir alternativa que permita melhor equacionar o contexto diferenciado da transição no qual se encontram as diferentes transportadoras.

Neste sentido, e visando contribuir com a celeridade e eficácia do projeto, consideramos prudente limitar a projeção tarifária ao horizonte de dois anos, ainda que já iniciando a aplicação dos efeitos da conta regulatória no que tange à devolução das penalidades, excedentes e multiplicadores de curto prazo, com o objetivo de atingir a máxima modicidade tarifária.

Relativamente à recuperação de gastos, despesas e investimentos já realizados para abertura de mercado, confiabilidade e integração do sistema, entendemos que o melhor momento para os considerar será quando da oferta de capacidade no final de 2025, momento no qual seus efeitos poderão ser combinados àqueles da amortização dos ativos referentes ao contrato legado Malha, que findará ao final deste mesmo ano, bem como àqueles da projeção de investimentos futuros.

Permanecemos à disposição para evoluirmos na proposta e realizarmos o processo de oferta de maneira transparente, isonômica e acessível aos agentes de mercado, visando à contínua ampliação e diversificação de nossa carteira.