

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

NOTA TÉCNICA Nº 5/2022/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ

**Assunto: Consulta Pública sobre a Minuta de Edital, os Modelos de Contratos para contratação de capacidade na rede de transporte da Transportadora Gasoduto Bolívia-Brasil S.A. (TBG) e a Proposta Tarifária aplicáveis à CHAMADA PÚBLICA Nº 04/2022.**

**Superintendência de Infraestrutura e Movimentação - SIM**  
**Rio de Janeiro, 17 de agosto de 2022.**

**Diretoria Técnica**

Fernando Moura Alves

**Superintendente de Infraestrutura e Movimentação**

Helio da Cunha Bisaggio

**Superintendente Adjunta**

Luciana Rocha de Moura Estevão

**Assessor**

Mário Jorge Figueira Confort

**Equipe Técnica e Administrativa**

Aelson Lomônaco Pereira

Alexandre de Souza Lima

André Gustavo Lacerda Skiendziel

Andre Luis da Silva Machado

André Luiz de Oliveira Cãnfora

André Nascimento Lopes

Almir Beserra dos Santos

Bruno Felipe Silva

Diogo Valério

Erica Vanessa Albuquerque de Oliveira

Felipe da Silva Alves

Gilberto de Araújo Brandão Couto

Guilherme de Biasi Cordeiro

Helio da Cunha Martins

Jader Conde Rocha

Jader Pires Vieira de Souza

Jardel Farias Duque

Jasumari Fernandes Passos (secretária)

Juliano Bernacchi

Karine Alves de Siqueira

Leonardo Andrade da Silva (estagiário)

Leonardo Jardim da Silva Faria

Leonardo Scapini Escobar

Liege Fontanele Cruz

Luciana Peres Pimentel de Gay Ger

Luciano de Gusmão Veloso

Magno Antônio Calil Resende Silveira

Marcelo Gonçalves da Cunha

Marcio Bezerra de Assumpção

Marcus Vinicius Nepomuceno de Carvalho

Maurício Vidaurre

Mina Saito

Mônica Freitas dos Santos Ignácio (secretária)

Nielsen Oliveira Costa

Pedro Henrique Lemmers

Pedro Prudêncio de Moraes Filho

Priscila Raquel Kazmierczak

Rodrigo Ayres Padilha

Rodrigo de Lacerda Baptista

Tatiana Domingos Romaguera

Tatiana Paranhos Cerqueira De Macau

Thiago Armani Miranda

Thiago de Oliveira Valente (estagiário)

Viviane Reis Fonseca de Souza (estagiária)

Willian dos Santos Fontes

William Marinho Ribeiro

Willian Lode Silva

## **Responsáveis pela Elaboração da Nota Técnica**

Aelson Lomônaco Pereira

Guilherme de Biasi Cordeiro

Karine Alves de Siqueira

Márcio Bezerra de Assumpção

## **I – INTRODUÇÃO**

1. A presente Nota Técnica tem como objetivo avaliar se as minutas do Edital de Chamada Pública para Contratação de Capacidade de Transporte de Gás Natural nº 04/2022 (CP 04/2022), a ser realizada em 2022, bem como dos contratos modelo que serão objeto de assinatura, apresentam os elementos mínimos exigidos no arcabouço legal e regulatório para que possam ser submetidos à avaliação dos interessados por meio de Consulta Pública e à sua posterior aprovação pela Diretoria Colegiada da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

2. O objeto do Edital é a contratação de Capacidade de Transporte Disponível para os anos de 2023 a 2027, na modalidade de Serviço de Transporte Firme, segundo o previsto no Termo de Compromisso constante do Apêndice II do Anexo VII do Edital (SEI 2397683), de acordo com as cláusulas do contrato de serviço de transporte cujas minutas estão disponíveis nos documentos SEI 2397656 e 2397665 e compõem o anexo II do Edital. A alocação da Capacidade de Transporte Disponível ocorrerá de acordo com as regras previstas na Seção 7 do Edital.

3. Nesse contexto, é importante destacar que será analisada a hipótese legal e regulatória a qual se subsume o caso; a motivação para a realização da consulta, a fim de dar publicidade à chamada pública; o procedimento precedido à chamada, assim como a manifestação conclusiva sobre a necessidade da Chamada Pública.

4. Além das minutas de Edital e dos Contratos aplicáveis, esta Nota Técnica também submete à Consulta Pública a Receita Máxima Permitida (RMP) e as tarifas de referência aplicáveis ao serviço de transporte firme da Transportadora Gasoduto Bolívia-Brasil (TBG), no âmbito do processo da CP 04/2022, que abrangerá o período de 2023-2027.

5. Sobre a proposta tarifária ora em análise, é importante ressaltar que o parágrafo 1º, art. 7º, da Resolução ANP nº 15/2014, determina que a Agência tem no máximo 90 (noventa) dias, contados da data da entrega, para analisar a proposta de Tarifa de Transporte apresentada pelo Transportador. Essa proposta foi protocolizada na ANP em 08/07/2022, por meio da Carta TBG/DCO 00150/2022 (SEI 2317389). No entanto, dada a importância de se realizar a contratação da capacidade de transporte de 2023 ainda em 2022, o prazo reduzido para realização de todas as etapas do cronograma e o curto espaço de tempo desde a entrega da proposta tarifária até a data da realização desta Nota Técnica, a equipe técnica da CGN/SIM fez um esforço em prol da celeridade na análise. Contudo, alguns pontos elencados nesta Nota Técnica ainda serão aprofundados durante o período de Consulta Pública.

6. Além desta Introdução, a Nota Técnica está organizada em mais 8 (oito) seções. A segunda seção expõe a base legal e regulatória. A terceira descreve as tratativas realizadas junto ao transportador para a elaboração das minutas propostas. A quarta seção trata do Edital e dos Contratos objeto da CP 04/2022. A quinta seção aborda a proposta tarifária da TBG, a qual considera a revisão do valor da Base Regulatória de Ativos (BRA) da transportadora, a RMP, a previsão de capacidade contratada de transporte, a tarifa de transporte de referência para contratação de capacidade na modalidade firme a ser ofertada na CP 04/2022, bem como o tratamento dado ao desconto na interconexão. Por seu turno, a sexta seção traz a proposta da TBG, apresentada no âmbito da CP 03/2021, para expandir a capacidade de transporte no trecho Sul do Gasoduto Bolívia-Brasil (Gasbol), bem como os impactos desse investimento nas tarifas de referência. A sétima seção traz alguns pontos sobre a Conta Regulatória da transportadora. Por fim, a última seção contém as considerações finais da equipe técnica da CGN/SIM e as sugestões de encaminhamento da matéria.

## **II – BASE LEGAL E REGULATÓRIA**

7. 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 como atribuição regular e fiscalizar o acesso à capacidade dos gasodutos (art. 8º, XIX, Lei nº 9.478/1997).

8. A Lei nº 14.134/2021, conhecida como a Nova Lei do Gás, disciplinou 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).

9. Não obstante a recente revogação da Lei nº 11.909/2009, seu art. 34 já 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).

10. 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.

11. 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.

12. Tais normas permanecem em vigor, considerando que não conflitam com os comandos da Lei 14.134/2021. No entanto, no que diz respeito à ANP e à aplicação da Resolução ANP nº 11/2016, alguns ajustes deverão ser implementados, por exemplo, como aqueles que venham a refletir a mudança do regime de concessão para o regime de autorização. Adicionalmente, há espaço observado no novo arcabouço legal para uma mudança no papel da Chamada Pública, que deixou de necessariamente ser o instrumento para contratação de capacidade, passando a ter como principal objetivo o dimensionamento de ampliações da infraestrutura existente ou novos gasodutos de transporte. A partir desta mudança, espera-se que, no futuro, ocorra uma simplificação nos procedimentos para contratação de capacidade em gasodutos de transporte, tornando o processo mais ágil, célere e reduzindo o custo regulatório para todos os agentes envolvidos.

13. 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.

14. 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 o edital, os instrumentos contratuais e a proposta tarifária da TBG para a realização de sua Chamada Pública nº 04/2022, com o objetivo de colher contribuições da sociedade sobre seu conteúdo.

### III - PROCEDIMENTO

15. Este item detalha o histórico do processo de forma a contemplar os requisitos estipulados na Portaria MME nº 472/2011 e na Resolução ANP nº 11/2016.

16. A Lei nº 14.134/2021 estabeleceu a autorização como regime de outorga para novos gasodutos de transporte, e ratificou, em seu art. 43, as autorizações para a operação de gasodutos de transporte expedidas até a publicação do referido diploma legal.

17. O Gasbol encontra-se autorizado pela ANP e, em linha com a prática da contratação de serviço de transporte à época, foram celebrados três contratos de serviço de transporte de longo prazo em 25 de fevereiro de 1999:

I - o Contrato TCQ Brasil (capacidade de transporte contratada de 18,08 milhões de m<sup>3</sup>/dia, com vencimento em 31/12/2019);

II - o Contrato TCO Brasil (capacidade de transporte contratada de 6 milhões de m<sup>3</sup>/dia, com vencimento em 04/09/2041); e

III - o Contrato TCX Brasil (capacidade de transporte contratada de 6 milhões de m<sup>3</sup>/dia, com vencimento em 31/12/2021).

18. Em face ao vencimento do Contrato TCQ Brasil em 31/12/2019, foi realizada a Chamada Pública nº 01/2019 visando à contratação da capacidade de transporte disponível para os anos de 2020 a 2024.

19. Na sequência, fez-se necessária a realização do processo de Chamada Pública nº 02/2020 para identificar os potenciais carregadores e oferecer a capacidade disponível para contratação no referido gasoduto para os anos de 2021 a 2025.

20. Também foi realizado o processo de Chamada Pública nº 03/2021 para identificar os potenciais carregadores e oferecer a capacidade disponível para contratação da rede de transporte da TBG, para os anos de 2022 a 2026, nos pontos de entrada e/ou zonas de saída, nos quais seja efetivamente possível o acesso por terceiros.

21. Assim, a CP 03/2021 ofertou capacidade já considerando o vencimento do Contrato TCX, que expirou em 31/12/2021, e refletiu o aditivo ao Contrato CPAC que o torna um contrato de saída, a fim de compatibilizá-lo com o modelo ora em implementação.

22. Dando prosseguimento às rodadas anuais de oferta de capacidade, faz-se necessário dar início ao processo de Chamada Pública nº 04/2022 para identificar os potenciais carregadores e oferecer a capacidade disponível para contratação da rede de transporte da TBG para os anos de 2023 a 2027. Portanto, a CP 04/2022 ofertará a capacidade disponível na malha da TBG que não foi contratada nas Chamadas Públicas anteriores.

23. Na data prevista para o início da prestação do serviço de transporte associado aos Produtos desta Chamada Pública, a TBG ainda será signatária de 2 (dois) Contratos de Transporte de Gás Natural na modalidade firme, denominados “Contratos Legados”, os quais passaram a conviver com os Contratos de Transporte celebrados no regime de Entrada e Saída, a partir da Chamada Pública 01/2019.

24. Os Contratos Legados são:

I - Contrato TCO Brasil, com capacidade contratada de 6 MMm<sup>3</sup>/d, (seis milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 04/09/2041; e

II - Contrato CPAC 2007, com capacidade contratada de saída de 5,2 MMm<sup>3</sup>/d (cinco vírgula dois milhões de metros cúbicos por dia), com término previsto para 30/09/2030.

25. Importa mencionar que estes Contratos Legados foram aditados visando compatibilizá-los com Regime de E/S, por meio da alocação das capacidades de transporte contratadas em determinados pontos de entrada e/ou zonas de saída. Tal fato se traduz em uma redução de suas flexibilidades originais.

26. Por fim, cabe destacar que o Contrato TCO Brasil poderá utilizar as capacidades alocadas através dos aditivos contratuais em condições similares àquelas capacidades alocadas aos carregadores vencedores na presente CP, com algumas flexibilidades remanescentes do regime de contratação postal descritas nos itens 2.6.3 i), ii) e iii) do Edital.

27. Conforme a Portaria MME nº 472/2011 e a Resolução ANP nº 11/2016, a ANP é responsável pela supervisão de todas as etapas do processo de Chamada Pública, até a sua conclusão, com a assinatura do contrato de serviço de transporte pelos carregadores interessados na contratação de capacidade de transporte. Contudo, ficará a cargo do transportador autorizado (no caso a TBG) conduzir o processo.

28. Acrescenta-se que a Resolução que trata da autorização da atividade de carregamento de gás natural (Resolução ANP nº 51/2013) complementa devidamente os aspectos relacionados aos direitos e obrigações dos carregadores que venham a contratar capacidade no processo de Chamada Pública.

29. Com base no art. 38, parágrafo único, da Resolução ANP nº 11/2016, a Agência publicará, no Diário Oficial da União (DOU), a aprovação do Edital de Chamada Pública a ser realizada pelo Transportador de maneira indireta, explicitando que os termos do Edital aprovado apenas poderão ser alterados mediante prévia e expressa aprovação da ANP.

30. 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 Chamada Pública, bem como aprovar a tarifa de transporte a ser aplicada aos carregadores interessados na contratação de capacidade de transporte.

31. Nesse contexto, foi aberto o processo administrativo sob o nº 48610.214710/2022-87, o qual passou a reunir a documentação (correspondências, e-mails e documentos protocolizados pela TBG ou enviados pela ANP) necessária para a realização desta Chamada Pública nº 04/2022.

32. Desde o início de 2022, as equipes da ANP e da TBG vêm discutindo as principais questões envolvidas nesta Chamada Pública, através de reuniões e correspondências, para alinhar o entendimento comum sobre os formatos e conteúdos editalícios e contratuais propostos para a prestação do serviço de transporte firme na modalidade E/S objeto da CP 04/2022.

33. Nesse processo, foi solicitado à TBG que encaminhasse a minuta de Edital, as minutas dos Contratos de Serviço de Transporte e a proposta tarifária para a CP 04/2022, os quais encontram-se, respectivamente, nos documentos SEI 2317390, 2317391 e 2317392 e 2317393, para apreciação e validação desta Agência.

34. A pedido da ANP, ao longo das reuniões realizadas em 2022, entre as equipes técnicas da CGN/SIM e TBG, a transportadora apresentou um comparativo (SEI 2317394) contendo as alterações implementadas no Edital e nos Contratos em relação à CP 03/2021, concluída com êxito em junho de 2022.

35. No que tange às diferenças em relação aos últimos documentos utilizados, vale mencionar os ajustes destinados a esmiuçar as explicações contidas no Edital sobre a etapa não vinculante de Manifestação de Interesse (MI). A fim de evitar interpretações divergentes àquela que define a real intenção desta etapa do Edital, visando impedir os problemas que ocorreram durante a última CP 03/2021, o objetivo é dar mais clareza à possibilidade de remanejamento da capacidade disponível, ofertada em cada zona de saída, em função dos resultados da etapa de MI.

36. Os resultados da troca de informações podem ser verificados nos documentos SEI 2395605 e 2395584, os quais já refletem essas alterações, visando sempre 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, em 2019, 2020 e 2021.

#### IV – ANÁLISE DO EDITAL E DOS CONTRATOS OBJETO DA CHAMADA PÚBLICA 04/2022

37. Em uma análise comparativa com os processos públicos de contratação de capacidade efetuados no exterior (denominados "open-seasons"), os países da América do Norte e da Europa também se utilizam de um instrumento similar a um Edital (no caso, "open-season notice") para disciplinar todas as regras aplicáveis ao processo.

38. A Chamada Pública nº 04/2022 tem, em seu cronograma indicativo, previsão de início em 12/09/2022, com a divulgação do Edital, e término em 02/12/2022, com a assinatura dos contratos de transporte, conforme item 3.1 do Edital aprimorado, SEI 2397683. Devido ao atraso no encaminhamento da matéria à Consulta Pública em função, especialmente, dos problemas com os sistemas de informática da ANP, nas últimas duas semanas, será necessária uma atualização do cronograma. Na visão da equipe técnica da CGN/SIM, essa atualização poderá ser implementada quando da publicação do Edital definitivo, sem prejudicar a transparência e publicidade do processo.

39. Listamos a seguir os principais pontos trazidos pelo Edital da Chamada Pública nº 04/2022, muitos dos quais já contemplados nos documentos relativos às Chamadas Públicas anteriores:

- a) Introdução de uma plataforma eletrônica para realização do leilão e contratação de capacidade;
- b) Utilização de cadastro único do carregador, previamente à submissão de formulário de inscrição, e comprovante de pagamento;
- c) Realização de uma única rodada de Manifestação de Interesse;
- d) Envio simultâneo das garantias da Proposta Garantida e dos formulários de Proposta Garantida;
- e) Previsão de uma única rodada de Leilão de Preço Ascendente, no caso de disputa por capacidade em uma mesma Zona de Saída; e
- f) Revisão da capacidade disponível ofertada, contemplando o novo cenário de referência, os contratos legados e a capacidade contratada nas Chamadas Públicas anteriores.

40. O Edital traz importantes detalhamentos em relação à etapa não vinculante de Manifestação de Interesse, assim como àqueles relativos à possibilidade de remanejamento da capacidade disponível ofertada em cada zona de saída, em função dos resultados desta etapa, visando impedir os problemas de interpretação ocorridos durante a CP 03/2021.

41. Estes e outros ajustes implementados tanto no Edital quanto nos contratos podem ser visualizados nas planilhas de comparativos entre as versões da CP 03/2021 e CP 04/2022 contidas nos documentos SEI 2395605 e 2395584.

42. Isto posto, após a análise da documentação apresentada no processo sob o nº 48610.214710/2022-87, passa-se à verificação da aderência do Edital ao art. 5º, Portaria MME nº 472/2011, em consonância com o art. 40, Resolução ANP nº 11/2016.

43. O art. 5º, Portaria MME nº 472/2011, estipula que o Edital do Processo de Chamada Pública deverá conter os seguintes itens:

- I - O cronograma com todas as etapas do Processo, contendo, obrigatoriamente, a data limite para a assinatura do Termo de Compromisso pelos carregadores - contemplado no item 3.1 (página 12 do Edital – SEI 2397683);
- II - As garantias que serão exigidas dos carregadores por ocasião da assinatura do Termo de Compromisso - contempladas nos itens 5.4 e 5.5 (páginas 17/19 do Edital – SEI 2397683);
- III - A minuta do Termo de Compromisso a ser assinado pelos carregadores ao final do Processo - contemplada no Apêndice II do Anexo VII (páginas 61/63 do Edital – SEI 2397683);
- IV - As cláusulas essenciais que deverão integrar a minuta de Contrato Padrão de Serviço de Transporte a ser celebrado entre os carregadores e o transportador – contemplada no item 6 (páginas 23/32 do Edital – SEI 2397683);
- V - A metodologia de cálculo tarifário a ser adotada na fixação da tarifa máxima ou da tarifa de acesso à rede de transporte - contemplada no item 6 (páginas 23/31 do Edital – SEI 2397683);
- VI - A 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 - contemplada no item 6 (páginas 23/31 do Edital – SEI 2397683);
- VII - As 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 tarifário - contempladas no item 6 (páginas 23/31 do Edital – SEI 2397683);
- VIII - As regras de alocação da capacidade, para os casos em que a demanda total não puder ser suprida pelo Projeto - contempladas no Item 7 (página 32/41 – SEI 2397683);
- IX - O prazo previsto para início das operações do gasoduto de transporte ou da ampliação, que irá constar do Edital de Licitação para a concessão - não se aplica, por se tratar de contratação de capacidade existente;
- X - As minutas dos contratos de serviço de transporte firme de entrada e de saída de gás natural - contempladas no Anexo II (SEI 2397656 e 2397665);
- XI - A proposta de traçado do gasoduto - não é cabível ao caso, por se tratar de contratação de capacidade existente; e
- XII - A expectativa de tarifa máxima ou a tarifa de acesso - contemplado no item 6 do Edital (SEI 2397748).

44. Portanto, todos os incisos do art. 5º, Portaria MME nº 472/2011, estão presentes no Edital.

45. Em que pese a minuta de Edital do Processo de Chamada Pública encaminhada pela TBG contemplar todos os elementos exigidos pela citada portaria ministerial, os incisos relativos ao cálculo tarifário por parte da transportadora (incisos VII, VIII, IX e X) mereceram uma análise específica pela equipe técnica da CGN/SIM. Estes aspectos serão abordados na seção a seguir, que analisará a proposta tarifária apresentada pela TBG.

46. Com relação à transparência, o processo de Chamada Pública será divulgado pela TBG no Portal de Oferta de Capacidade ("POC") conforme o sítio eletrônico [ofertadecapacidade.tbg.com.br](http://ofertadecapacidade.tbg.com.br).

47. A TBG divulgará, por meio da POC, as informações detalhadas de sua Rede de Transporte, inclusive, mas não se limitando à: Capacidade Disponível de Transporte para cada Zona de Saída e/ou Ponto de Entrada, de acordo com o estudo hidráulico realizado pelo Transportador, considerando: (i) as condições técnicas da Rede de Transporte e o fluxo esperado do Gás Natural; (ii) descrição dos Produtos ofertados; (iii) a Planilha Padrão para Solicitação de Capacidade e (iv) demais informações necessárias para o preenchimento dos Documentos de Solicitação de Capacidade e, consequentemente, a participação no Processo de Chamada Pública.



48. No que diz respeito à aderência regulatória dos contratos de serviço de transporte, o art. 22 da Resolução ANP nº 11/2016 prevê que os Serviços de Transporte de gás natural serão formalizados em Contratos de Serviço de Transporte, padronizados para cada modalidade de serviço, os quais explicitarão:

- I - A modalidade de Serviço de Transporte contratada (página 3 dos Contratos – SEI 2397656 e 2397665);
- II - Os termos e condições gerais de prestação do serviço contemplados no anexo III, em atendimento ao § 2º do mesmo artigo que estabelece que os termos e condições gerais de prestação do serviço, refletindo os Termos de Acesso aplicáveis à respectiva modalidade, devem constar em anexo aos Contratos de Serviço de Transporte (Anexo III dos contratos – páginas 25/107 dos contratos SEI 2397656 e 2397665);
- III - A(s) Capacidade(s) Contratada(s) de Transporte entre Zona(s) de Recebimento e Zona(s) de Entrega contempladas no anexo I-A apêndices A e B (páginas 11/12 dos contratos – SEI 2397656 e 2397665);
- IV - A(s) Capacidade(s) Contratada(s) de Recebimento por Ponto de Recebimento/Ponto de Interconexão contempladas no anexo I-A apêndices A e B do contrato de serviço de transporte de entrada (páginas 10/11 dos contratos – SEI 2397656 e 2397665);
- V - A(s) Capacidade(s) Contratada(s) de Entrega por Ponto de Entrega/Ponto de Interconexão contempladas no anexo I-B apêndices A e B do contrato de serviço de transporte de saída (páginas 10/11 dos contratos – SEI 2397656 e 2397665);
- VI - O(s) percurso(s) contratado(s): não aplicável, pois a contratação ocorrerá no regime de entradas e saídas, sem determinação do percurso, portanto;
- VII - A(s) Tarifa(s) de Transporte, com o seu detalhamento de encargos contemplada anexo II-A e anexo II-B, apêndices A e B – tarifas e valores a faturar (páginas 14/23 dos contratos – SEI 2397656 e 2397665);
- VIII - A data de Início do Serviço de Transporte, assim como as condições para a sua antecipação ou postergação contemplada no item 4.1 (páginas 05 dos contratos – SEI 2397656 e 2397665);
- IX - O prazo de vigência contemplado no item 3.1 (páginas 05 dos contratos – SEI 2397656 e 2397665); e
- X - A cláusula para resolução de eventuais divergências, podendo prever a convenção de arbitragem, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, ou legislação superveniente contemplada no item 14.3 do anexo III (TCG) do contrato - (páginas 59/65 dos contratos – SEI 2397656 e 2397665).

49. Sendo assim, todos os incisos do art. 22 da Resolução ANP nº 11/2016 estão presentes dos contratos de serviço de transporte de entrada e de saída na modalidade firme anexados ao processo nº 48610.214710/2022-87.

50. Ainda no que se refere aos elementos mínimos dos contratos requeridos pela legislação aplicável, vale salientar a nova obrigação trazida pelo art. 35 da Lei nº 14.134/2022, transcrito a seguir.

"Art. 35. Os contratos de comercialização e de serviço de transporte de gás natural deverão prever cláusula de observância compulsória do plano de contingência, incluída a possibilidade de suspensão de obrigações e penalidades em situações caracterizadas como de contingência." (grifos nossos)

51. Como não foi identificada cláusula com essa conotação nas minutas contratuais submetidas à avaliação da ANP, será necessário criá-la, o que já foi solicitado à TBG.

52. No que tange ao aspecto concorrencial, a Chamada Pública está desenhada para que a oferta de capacidade se dê de forma transparente, objetivando o atendimento às necessidades do mercado de gás natural e proporcionando acesso não discriminatório a todos os agentes interessados.

53. Por fim, vale pontuar que o processo de Chamada Pública tem como objetivo também a determinação da tarifa de transporte aplicável aos Carregadores interessados na contratação de capacidade de transporte. As tarifas de transporte constantes do Edital configuram-se apenas em expectativa das tarifas pelo serviço de transporte a serem pagas pelos Carregadores, com base na melhor informação disponível quando de sua disponibilização aos interessados. Dessa forma, ao longo da Chamada Pública será possível identificar a demanda por capacidade de transporte, identificar como será alocada a oferta de capacidade de transporte e determinar a tarifa de transporte a ser aplicada aos Carregadores.

## V – PROPOSTA TARIFÁRIA TBG

54. A tarifa representa a contraprestação da operação eficiente, segura e confiável da atividade de transporte de gás natural que permita ao transportador a recuperação dos custos e despesas por ele efetivamente incorridos durante a prestação do serviço de transporte e que de fato contribuam em bases econômicas para o exercício da atividade, bem como possibilitem arcar com as suas obrigações tributárias, e ainda obter uma remuneração justa e adequada de seus investimentos. Para concretizar tal mandamento regulatório, emprega-se o Método do VPL Nulo para estabelecer o ponto de equilíbrio financeiro e, em seguida, definir a Receita Máxima Permitida (RMP) para o Período Regulatório, a qual será rateada pelos diversos pontos de entrada e de saída de gás em função da razão entre o volume de gás movimentado em cada ponto e a distância entre eles.

55. Pelo exposto acima, ficam assim estabelecidos os determinantes do valor da RMP e, portanto, da tarifa:

- a) Projeção dos custos de Operação e de Manutenção (O&M) e das despesas Gerais e Administrativas (G&A) para o período regulatório. Os gastos com as rubricas de O&M e G&A foram fixados para a CP 01/2019 por não haver, à época, previsão de ampliação ou expansão da rede que justificasse a elevação destes itens;
- b) Investimentos e reinvestimentos previstos. Sem expectativa de realização de expansão ou ampliação, as despesas de investimento correspondiam ao mínimo necessário a preservação da capacidade de prestação do serviço;
- c) Depreciação fiscal e contábil, para apuração do Lucro Antes do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica e da Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL);
- d) Tributos. Os valores da RMP e das tarifas são estabelecidos líquidos de impostos incidentes sobre o faturamento;
- e) Previsão de capacidade contratada de transporte. Representa a projeção apresentada pelo Transportador para a contratação de capacidade em sua infraestrutura. A cada ano, a projeção inicial é alterada para incorporar a informação mais recente obtida com a concretização da etapa de Proposta Garantida da Chamada Pública anterior;
- f) f. O Custo Médio Ponderado do Capital (CMPC) que é a taxa de desconto utilizada com o Método do VPL Nulo para estabelecer a RMP e está definida como sendo igual a 7,25% para este primeiro período regulatório.

56. Para maiores detalhes, ver Nota Técnica nº 13/2019 (SEI 0322905)

## V.1 – REVISÃO DO VALOR DA BASE REGULATÓRIA DE ATIVOS

57. Quando da realização da Chamada Pública nº 02/2020, o processo de Consulta e Audiência Públicas nº 15/2020 permitiu à sociedade sugerir a reavaliação da Base Regulatória de Ativos (BRA) adotada na Chamada Pública nº 01/2019, uma vez que pairavam incertezas sobre o quanto dos ativos relativos ao Contrato TCQ Brasil já teriam sido depreciados.

58. Após colher as contribuições da sociedade sobre o tema, a Diretoria Colegiada da ANP aprovou, em 03/12/2020, conforme Resolução de Diretoria nº 604/2020 (RD nº 604/2020), a definição do valor da BRA pelo Método do Custo Histórico Corrigido pela Inflação (CHCI) descontada a depreciação, no montante de **R\$ 4.183.967.773 (data-base: 31/12/2019)**.

59. Este montante aprovado considerava o valor histórico corrigido de acordo com a **previsão de inflação para o ano de 2019**. Assim, ele teve de ser ajustado para **considerar a inflação de fato observada naquele ano**. Aplicando a devida correção obtém-se o **valor de R\$ 4.212.428.901**. Para maiores detalhes a respeito da BRA ver Nota Técnica nº 1/2021/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ (SEI 1102444).

60. As alterações feitas na BRA inicial, aquela considerada na abertura do Ciclo Regulatório, estão resumidas na Figura 1.

Figura 1 - Histórico de mudanças na BRA da TBG



Nota: Os valores monetários estão a preços de 31/12/2019.  
Fonte: Nota Técnica nº 1/2021/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ

61. O valor total da BRA, definido pela diretoria, deve ser remunerado tanto pelos contratos legados TCO e CPAC 2007 quanto pelos contratos de entrada e saída firmados no âmbito das Chamadas Públicas. Assim, necessário faz-se estabelecer que parcela da BRA caberá a cada tipo de contrato remunerar.

62. Para tornar factível esta alocação, usa-se a proporção da capacidade do duto que esteja destinada a cada tipo de contrato como fator de rateio. A capacidade do duto foi estabelecida quando da vigência dos contratos TCQ Brasil, TCO Brasil e TCX Brasil em 30,08 milhões de metros cúbicos por dia. O fim do contrato TCQ Brasil liberou 18,08 milhões de metros cúbicos por dia, volume este que foi integralmente ofertado para nova contratação durante a Chamada Pública nº 01/2019. Ou seja, dos 30,08 milhões de metros cúbicos por dia, 18,08 milhões de metros cúbicos por dia caberiam aos novos contratos no modelo de entrada e saída.

63. Dessa forma, 60,1% da capacidade estaria liberada para nova contratação e o restante permaneceria com os antigos contratos, os chamados Contratos Legados. Como resultado, **o valor da BRA utilizado no cômputo da RMP e das tarifas de transporte da CP 01/2019 da TBG foi de R\$ 2.531.938.648** (data base: 31/12/2019), já ajustado para a inflação realizada. Este é o valor da BRA alocado aos novos contratos que vigeria durante o período regulatório 2020-2024.

64. Até a realização da Chamada Pública nº 02/2020, havia a expectativa de renovação do contrato legado TCX Brasil. Contudo, ao fim, tal renovação não aconteceu. Este fato levou à ampliação da capacidade alocada aos contratos novos em 6 milhões de metros cúbicos por dia, totalizando 24,08 milhões de metros cúbicos por dia, correspondente a 80,1% da capacidade total alocada aos novos contratos. Ou seja, a partir de 2022, os novos contratos responderão pela remuneração de 80,1% da Base Regulatória de Ativos. Por isso, **ao valor proporcional de R\$ 2.531.938.647, correspondente ao fim do contrato TCQ Brasil, será acrescida a quantia de R\$ 670.259.399, referente ao término do contrato TCX Brasil, totalizando uma BRA de R\$ 3.202.198.046**, a preços de dezembro de 2019, que deve ser remunerada pelos novos contratos no modelo de entrada e saída.

**V.2 – RECEITA MÁXIMA PERMITIDA (RMP)**

65. O horizonte de tempo do Fluxo de Caixa Descontado, utilizado para o cálculo da RMP, considera o período do Ciclo Regulatório 2020-2024.

66. Assim, a partir da definição da BRA, das projeções de Reinvestimentos, dos Custos de Operação e Manutenção (O&M) e das Despesas Gerais & Administrativas (G&A), o Fluxo de Caixa Descontado determina o valor da RMP utilizando a o custo de capital da atividade de transporte dutoviário de gás como taxa de desconto.

67. Conforme a proposta encaminhada pela TBG, o cálculo da RMP incorpora, ainda, o valor da BRA correspondente à proporção do Contrato TCQ Brasil, a partir de 31/12/2019, e o valor correspondente à proporção do Contrato TCX Brasil, a partir de 31/12/2021, em relação à totalidade dos ativos não depreciados.

68. Adicionalmente, considera o investimento de US\$ 29 milhões para a execução do projeto de realocação de compressores da TBG, que permitirá a disponibilização de capacidades firmes adicionais nas zonas de saída SC2 e RS1 em volumes que atendam às demandas por capacidade de transporte apresentadas na CP 03/2021, nos termos da Nota Técnica nº 9/2022/SIM/ANP-RJ (SEI 2074282) (para mais detalhes, ver seção VII desta Nota Técnica).

69. Em sua proposta tarifária, considerando a BRA; o investimento adicional para o projeto que visa atender a demanda de capacidade na região sul a partir de 2024; a utilização de 50% do saldo da Conta Regulatória, no valor estimado de R\$ 95 milhões (noventa e cinco milhões de reais) (para mais detalhes, ver seção VII); bem como as projeções de investimentos e custos, a TBG solicita uma receita para o ano de 2023 de R\$1.260.476.

70. No entanto, como será abordado ao longo desta Nota, importa notar que a RMP poderá mudar em função: (i) de alteração do grau de incerteza aplicado ao projeto de investimento para atender a demanda de capacidade de SC2 e RS1; (ii) da utilização do restante do saldo da Conta Regulatória; (iii) de estimativas mais acuradas das despesas operacionais.

71. A Tabela 1 apresenta a receita prevista na CP 04/2022, para os anos de 2023 e 2024, bem como a receita aprovada para a transportadora nos anos de 2020, 2021 e 2022.

Tabela 1: RMP dos Contratos Pós-Contrato TCQ Brasil e TCX Brasil, em R\$ mil (dez/2019)

	2.020	2.021	2.022	2.023	2.024
Receita Máxima Permitida	922.653	630.233	1.284.877	1.260.476	1.235.892

72. Além disso, a RMP projetada no início da Chamada Pública, para cada um dos anos do período regulatório, representa a expectativa de receita a ser auferida com base nas informações acerca da previsão de demanda por capacidade contratada de transporte antes das rodadas de Manifestações de Interesse (MIs) e das Propostas Garantidas (PGs). Quaisquer desvios entre a demanda por capacidade resultante da fase de MIs, momento no qual as tarifas aplicáveis ao ano seguinte são definidas, e a efetiva contratação do serviço de transporte na fase de PGs deverão refletir no valor da RMP a ser auferida pelo Transportador. Para obter maiores detalhes consultar a minuta do Edital de Chamada Pública Para Contratação de Capacidade de Transporte de Gás Natural nº 04/2022 (SEI 2317390), Capítulo 7 – Processo de Alocação de Capacidade.

### V.3 - PREVISÃO DA CAPACIDADE CONTRATADA DE TRANSPORTE

73. O fluxo estimado do gás natural depende da alocação de capacidade dos Contratos Legados e do cenário estimado de demanda de serviço de transporte definido anteriormente ao início da Chamada Pública, o qual subsidiará o cálculo da tarifa inicial de referência e a determinação da capacidade disponível.

74. A alocação dos Contratos Legados considera a capacidade de 6 milhões m3/dia para o TCO Brasil (vigente até 2041), bem como a capacidade de 5,2 milhões m3/dia do CPAC (vigente até 2030) nas zonas de saída.

75. Por sua vez, a capacidade disponível por zona leva em consideração a alocação dos Contratos Legados e as reservas de capacidade das Chamadas Públicas anteriores, efetuando o preenchimento do duto de baixo para cima, com o objetivo de maximizar a capacidade de movimentação do duto.

76. O cenário logístico de referência considerou, ainda, informações de demanda futura sinalizadas pelas CDIs, bem como a análise das solicitações de capacidade das últimas Chamadas Públicas.

77. Como resultado, a demanda esperada para a Chamada Pública considerada para o cálculo tarifário é apresentada nas Tabelas 2 e 3, para os pontos de entrada e zonas de saída, respectivamente, tendo em conta que o cálculo tarifário deve refletir o período do Ciclo Regulatório (2020-2024).

Tabela 2 - Reserva de Capacidade de Entrada (mil m3/d)					
Estimativa de Reserva de Capacidade – para a CP04/2022					
Ponto de Recebimento	2.020	2.021	2.022	2.023*	2.024*
EMED Corumbá	18.080	8.500	14.000	14.000	14.000
EMED Gaspar	0	3.000	5.858	3.983	5.146
EMED Garuva	0	0	1.600**	0	0
<b>Total</b>	<b>18.080</b>	<b>11.500</b>	<b>21.458</b>	<b>17.983</b>	<b>19.146</b>
* Refere-se às estimativas de reserva de capacidade					
** Volume solicitado na fase de MIs, mas não confirmado nas PGs. Foi mantido pois a definição das tarifas na CP03 considerou essa demanda por capacidade.					

Tabela 3: Reserva de Capacidade de Saída (mil m3/d)					
Estimativa de Reserva de Capacidade – para a CP04/2022					
Zona de Entrega	2.020	2.021	2.022	2.023*	2.024*
MS1	465	430	830	0	0
SP1	846	729	935	944	963
SP2	9.037	8.584	11.836	9.581	9.826
SP3	0	0	0	0	0
SP4	1.269	680	0	961	559
PR1	0	0	0	0	0
SC1	1.134	1.174	1.473	1.241	1.069
SC2	686	686	826	826	1.467
RS1	0	0	1.728	1.728	1.728
EMED Gaspar	3.000	0	770	357	364
<b>Total</b>	<b>16.437</b>	<b>12.283</b>	<b>18.398</b>	<b>15.638</b>	<b>15.977</b>
* Refere-se às estimativas de reserva de capacidade					

78. Importa notar que os cálculos apresentados nesta seção incorporaram as demandas efetivamente contratadas na CP 01/2019, na CP 02/2020 e na CP 03/2021, para os anos de 2020, 2021 e 2022, em substituição às demandas estimadas inicialmente e que consubstanciaram os cálculos constantes da Nota Técnica nº 13/2019-SIM (SEI 0322905). Ressalta-se que o volume solicitado na fase de MI, mas não confirmado na fase de PG, de 1.600 mil m3/d, no ponto de recebimento EMED Garuva, na CP 03/2021, para o ano de 2022, também foi incorporado nos cálculos.

#### V.4 – SOBRE AS TARIFAS DE TRANSPORTE

79. É mister ressaltar que, por estar sendo conduzida durante a vigência do primeiro Período Regulatório (2020-2024), os parâmetros definidos para a apuração do Custo Médio Ponderado de Capital (CMPC), que foram aplicados no cálculo tarifário das Chamadas Públicas da TBG anteriores são os mesmos definidos para a CP 04/2022. Dessa forma, é utilizada a taxa de retorno de 7,25% a.a. em termos reais.

80. Além disso, as expectativas de tarifas de transporte para contratação de capacidade dos anos 2025, 2026 e 2027 serão as mesmas das do ano de 2024, para realização da CP 04/2022. No entanto, tais condições serão revistas em 2024, por ocasião da verificação das premissas para o Período Regulatório seguinte (2025-2029).

81. Como dito, nos cálculos aqui apresentados, foi procedida a incorporação das demandas efetivamente contratadas nas Chamadas Públicas anteriores (CP 01/2019, CP 02/2020 e CP 03/2021), para os anos de 2020, 2021 e 2022, em substituição às demandas estimadas inicialmente na CP 01/2019 (vide exceção indicada no item 76).

82. Na planilha de cálculo tarifário, foi adotada uma metodologia que compartilha os impactos de uma variação dos volumes contratados em relação ao cenário de demanda de referência entre os anos do período regulatório. Caso a contratação de capacidade seja inferior àquela que foi utilizada no cálculo tarifário/no cenário de referência, o montante de receita à menor a ser recebida pelo Transportador será compensada por meio da Conta Regulatória. Tal método leva a uma tarifa flutuante que tende a oscilar de maneira suavizada, porém promove uma alteração no Fluxo de Caixa Descontado Livre da Firma (FCDLF). Desta forma, a metodologia auxilia no amortecimento tarifário, gerando maior previsibilidade para o mercado.

83. Também merece destaque o fato do índice de reajuste anual (média ponderada do Índice Geral de Preços - Mercado (IGP-M) e do Índice ao Consumidor Amplo (IPCA), acumulados dos últimos 12 (doze) meses, na proporção de 55% e 45%, respectivamente), também descrito na Nota Técnica nº 13/2019-SIM, ter sido aplicado sobre as tarifas de transporte. Dado que a planilha de cálculo tarifário apresenta seus resultados a preços de 2019, é necessária sua atualização monetária considerando as inflações dos anos de 2020 e 2021, bem como a expectativa de inflação para 2022. Ambos os resultados estão reunidos nos Anexos A e B desta Nota Técnica, respectivamente.

84. Os valores das tarifas de transporte para os pontos de entrada, para as zonas de saída e para os pontos de interconexão são estabelecidos em R\$/MMBtu (reais por milhão de Btu) e estruturadas pelos encargos a seguir, em consonância com Art. 8º da Resolução ANP nº 15/2014:

- a. Encargo de Capacidade de Entrada (ECE)
- b. Encargo de Capacidade de Transporte (ECT)
- c. Encargo de Capacidade de Saída (ECS)
- d. Encargo de Movimentação (EM)
- e. Encargo de Capacidade – Empacotamento (ECEmp)

85. O Encargo de Capacidade de Entrada (ECE) corresponde à tarifa de transporte calculada pela metodologia CWD, para os pontos de entrada, de acordo com o percentual estabelecido para cada ano, conforme Tabela 4.

86. O Encargo de Capacidade de Transporte (ECT) corresponde à tarifa de transporte calculada pela metodologia postal, para os pontos de entrada e as zonas de saída, separadamente, de acordo com o percentual estabelecido para cada ano, conforme a Tabela 4.

87. O Encargo de Capacidade de Saída (ECS) corresponde à tarifa de transporte calculada pela metodologia CWD, para as zonas de saída (e o ponto de interconexão bidirecional EMED Gaspar), de acordo com o percentual estabelecido para cada ano, conforme Tabela 4.

88. O Encargo de Movimentação (EM) corresponde ao componente variável dos custos para a movimentação do gás natural, excluindo-se os custos com a aquisição do Gás de Uso no Sistema (GUS). O GUS será cobrado através de encargo apartado da tarifa de transporte aprovada, com vistas ao seu repasse integral aos carregadores, sem que a TBG incorra em ganho ou perda com a operação.

89. O Encargo de Capacidade – Empacotamento (ECEmp) corresponde ao custo com aquisição do gás para empacotamento da rede de transporte.

90. Além disso, as tarifas de transporte seguirão as premissas determinadas na Nota Técnica nº 13/2019-SIM, quais sejam:

- a. 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.
- b. As tarifas de transporte aplicáveis ao serviço de transporte firme serão determinadas por ponto de entrada e zona de saída, pela metodologia Distância Ponderada pela Capacidade (*Capacity Weighted Distance – CWD*) adotada na União Europeia<sup>[4]</sup>.

91. Objetivando uma transição gradual do modelo de tarifação postal para o modelo de tarifação por entrada e saída, a aplicação do componente CWD (fator locacional) será de 40% da parcela da RMP, em 2023, e 50%, em 2024, conforme a Tabela 4.

Tabela 4 - Gradualismo na Introdução do Fator Locacional					
Parcela	2.020	2.021	2.022	2.023	2.024
Postal	80%	80%	70%	60%	50%
Distância Ponderada pela Capacidade (CWD)	20%	20%	30%	40%	50%

92. As planilhas eletrônicas contendo a memória de cálculo das tarifas de transporte referidas nesta Nota Técnica estão disponíveis no Processo 48610.214710/2022-87, documento SEI 2317394, o qual poderá ser acessado por meio do Sistema Eletrônico de Informação (SEI) dedicado ao processo de Chamada Pública da TBG 2022.

93. O Anexo A traz os valores das tarifas de transporte para a CP 04/2022 calculados com o valor da BRA de **R\$ 2.531.938.648** (60,10% da BRA da Decisão da Diretoria atualizada pela inflação observada (data base 31 de dezembro de 2019)). Neste ponto vale observar que o encerramento em dezembro de 2021 do Contrato TCX Brasil resultou em acréscimo de R\$ 670.259.399 à parcela da BRA a ser remunerada pelos novos contratantes. Uma vez que pela metodologia adotada o valor inicial da BRA não pode ser alterado, tal acréscimo foi incorporado ao cálculo como investimento adicional do ano 2022.

94. As tarifas de transporte constantes das Tabelas B.1 a B.5 do Anexo B foram calculadas a custos de dezembro de 2022, com base na atualização da RMP (seção III), a qual levou em consideração o valor da BRA aprovada pela Diretoria da ANP e a inflação esperada para o ano de 2022.

#### V.5 – DESCONTO NA INTERCONEXÃO

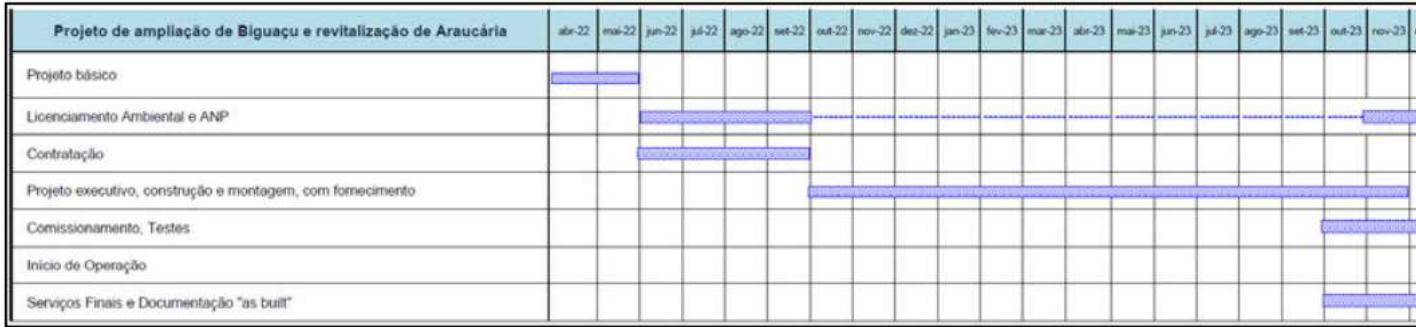
95. Em 15/06/2022, a TBG enviou à ANP a Carta TBG/DCO 00137/2022 (SEI 2259226), na qual a transportadora solicita direcionamento desta Agência quanto à aplicação de desconto nas interconexões de transporte no âmbito da CP 04/2022.

96. Por meio do Ofício nº 194/2022/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ (SEI 2273921), de 22/06/2022, a ANP orientou a TBG que aplicasse desconto de 80% nas interconexões com a NTS, de modo a compatibilizar sua estruturação tarifária com o desconto já aplicado pela NTS e pela TAG em suas interconexões.
97. No entanto, ao apresentar a proposta tarifária para a CP 04/2022, a TBG aplicou o desconto de 80% somente nas tarifas de entrada e de saída da EMED GASCAR, deixando de fora outros pontos de interconexão de sua infraestrutura de transporte.
98. Em resposta, a ANP encaminhou, em 25/07/2022, o Ofício nº 226/2022/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ (SEI 2355672) solicitando esclarecimentos à TBG quanto a não inclusão do desconto tarifário nas demais interconexões de seu rede de gasodutos.
99. Por meio da Carta TBG/DCO 00160/2022 (SEI 2363816), de 27/07/2022, a TBG reiterou que a proposta de dar o desconto de 80% nas tarifas de entrada e saída da EMED GASCAR vai ao encontro da Regulação CNPE nº 3/2022, ao apontar a necessidade da progressiva integração das áreas de mercado, bem como na gradual redução tarifária relacionadas com estas tarifas.
100. Como justificativa, a TBG expõe que o fato do edital da CP 04/2022 não incluir a aplicação do desconto nas demais interconexões com a NTS reside na necessidade de maior prazo para aprofundamento de estudos técnicos quanto aos impactos na capacidade disponível da zona de saída SP2 e seus desdobramentos quanto aos compromissos da TBG com o contrato TCO, uma vez que as demais interconexões são consideradas como “pontos de saída” localizados dentro desta zona. Desta forma, nas condições atuais, tais interconexões não seriam caracterizadas comercialmente como pontos tal.
101. Ainda de acordo com a transportadora, tais desdobramentos podem ensejar a necessidade de uma negociação de aditivo ao contrato TCO para retirada das interconexões EMEDs Guararema e Jacutinga da zona de saída SP2, o que não seria possível se concretizar dentro do prazo exíguo disponível para a TBG preparar o edital da CP 04/2022.
102. Dessa forma, ANP e TBG iniciaram as discussões sobre os ajustes técnicos e comerciais necessários para, o mais breve possível, proceder a remoção das EMEDs Guararema e Jacutinga da zona de saída SP2 e, desta forma, permitir a concessão de desconto tarifário nessas interconexões.

**VI – PROPOSTA DA TBG PARA EXPANSÃO DA CAPACIDADE NO TRECHO SUL DO GASBOL**

103. Como consequência da realocação de capacidade ocorrida na CP 03/2021 (para maiores detalhes, ver Nota Técnica 9/2021, SEI 2074282), a fim de recompor a oferta de capacidade para as zonas de saída SC2 e RS1, a TBG propôs, por meio da Carta TBG/DCO 00053/2022 (SEI 2029485), de 17/03/2022, remanejar 2 (dois) moto compressores da ECOMP Araucária para a ECOMP Biguaçu e recompor a configuração de Araucária com 2 (duas) unidades alugadas.
104. De acordo com a TBG, tal solução se mostra razoável porque, em um cenário de ampliação futura da capacidade de todo trecho sul do gasoduto, a compressão na ECOMP Araucária se tornará dispensável, permitindo a desmobilização das 2 (duas) unidades alugadas.
105. A Transportadora apresentou o cronograma da Figura 2 (SEI 2049491) referente às etapas para implantação do projeto de engenharia, considerando a data de 01/01/2024 para início da prestação do serviço de transporte.

Figura 2 – Cronograma para implantação do Projeto



106. A estimativa de custo do projeto de realocação de compressores, que permitirá a disponibilização de capacidade adicional de aproximadamente 600.000 m3/d nas zonas de saída de SC2 e do RS1, em volumes que atendam as demandas de capacidade de transporte apresentadas na CP 03/2021, a partir de 2024, foi de US\$ 29 milhões (vinte e nove milhões de dólares), equivalentes a R\$ 156 milhões (cento e cinquenta e seis milhões de reais).
107. Além disso, foi estimado um custo com Operação e Manutenção de US\$ 2,12 milhões (dois milhões e cento e vinte mil dólares) por ano, a partir de 2024.
108. A proposta tarifária da TBG também inclui a aplicação de uma taxa de depreciação acelerada de 10 (dez) anos nos investimentos adicionais.
109. Essa estimativa de investimento foi realizada como um estudo de viabilidade, utilizando modelos paramétricos para simulação, classificado como Classe 04 da recomendação AACE nº 18R-97 (*Cost Estimate Classification System*), no qual a incerteza da estimativa varia entre -30% a +50%.
110. No entanto, dado o tempo decorrido desde a apresentação da proposta e a realização desta Nota Técnica, bem como a previsão de que o prazo de contratação termine em setembro de 2022, conforme cronograma acima, solicitamos que a TBG proceda a atualização da estimativa do investimento pelo menos para o correspondente a Classe 02 da recomendação AACE nº 18R-97, com nível de maturidade de 30% a 75% e grau de incerteza variando entre -5% e +20%, permitindo, desta maneira, maior acurácia na estimativa do impacto tarifário desta expansão.

**VII – CONTA REGULATÓRIA**

111. Em 11/10/2021, a TBG encaminhou a Carta TBG/DCO 0095/2021 (SEI 1690888), que tratou da Operacionalização da Conta Regulatória e Chamada Pública Incremental da transportadora. A proposta técnica enviada incluiu, dentre outros fatores, a “utilização de 50% da variação do custeio como investimento incremental para viabilização da expansão do sistema de transporte, a ser compensado posteriormente como desconto tarifário a partir da oferta de capacidade de transporte incremental”.
112. Considerando a proposta técnica mencionada na seção anterior, a necessidade de viabilizar a retomada da CP 03/2021 e a oportunidade de apresentar redução tarifária em algumas zonas de saída mesmo com os investimentos adicionais necessários, a TBG propôs que a expansão da capacidade das zonas SC2 e RS1 fosse parcialmente custeada partir do abatimento de parte do saldo da Conta Regulatória na RMP do ano de 2024, conforme detalhado a seguir:
- I - Somatório das variações observadas entre as estimativas dos Custos de Operação e Manutenção (O&M) e das Despesas Gerais e Administrativas (G&A) aprovados pelo Órgão Regulador, e considerados no cálculo das tarifas de transporte, e os Custos de O&M e das Despesas de G&A efetivamente incorridos pelo transportador na prestação do serviço regulado nos anos de 2020 e 2021 (apuração parcial);
  - II - Aplicação do fator de 50% neste somatório, que resulta no valor estimado de R\$ 95 MM (noventa e cinco milhões de reais);
  - III - Abatimento do valor estimado de R\$ 95MM de uma única vez, ano 2024, da RMP.
113. A proposta técnica apresentada pela TBG (seção VI desta Nota), bem como a utilização de 50% do saldo parcialmente apurado da Conta Regulatória, foram aprovados pela Diretoria Colegiada da ANP, por meio de Resolução de Diretoria nº 193/2022, de 14/04/2022.
114. De acordo com a Nota Técnica nº 13/2019-SIM (SEI 0322905), a conta regulatória registra a diferença entre a RMP da transportadora e a receita efetivamente auferida durante o mesmo período tarifário (o ano). A conta regulatória será reconciliada, encaminhando o saldo resultante para a receita de serviço de transporte passando a fazer parte da RMP para o próximo período tarifário relevante.



115. A transportadora deve registrar todo desvio positivo ou negativo da RMP na conta regulatória. Depois de registrar a recuperação insuficiente ou excessiva na conta regulatória, a reconciliação implica um ajuste na futura RMP.
116. A receita dos serviços de transporte “ajustados” da transportadora torna-se, então, uma entrada para a RMP, afetando o nível das tarifas de transporte aplicáveis a períodos tarifários futuros. Ou seja, uma recuperação insuficiente aumenta as tarifas de transporte, enquanto uma recuperação excessiva as reduz.
117. Ademais, a Nota Técnica nº 13/2019-SIM (SEI 0322905) indicou que, com vistas a maior estabilidade das tarifas de transporte, o período de reconciliação seria de 2 (dois) períodos tarifários (ano) (item 127), ou seja, que sua aplicação seria diferida em dois anos.
118. Na proposta tarifária da CP 04/2022, consta a apuração parcial da conta regulatória da TBG, no montante de R\$ 190 MM (cento e noventa milhões de reais), e a estimativa das despesas operacionais (OPEX) para os anos de 2022 a 2024. Tais valores foram reproduzidos na Tabela 5.

Tabela 5 - Apuração da Conta Regulatória - Diferença no OPEX – Estimado em Abril/2022 e Despesas Operacionais estimadas para 2022 a 2024

Em R\$ Mil	2020	2021	2022
Opex aprovado para Cálculo Tarifário	265.107	258.762	334.21
Opex efetivo	157.567	176.266	
Diferença no Opex	-107.540	-82.496	
50% da Diferença no Opex	-53.770	-41.248	-

119. Face a apuração de valores positivos na diferença entre o OPEX estimado e o realizado, nos anos de 2020 e 2021, e dado que 50% desse montante será somado à RMP de 2024, conforme a Resolução de Diretoria nº 193/2022, uma possibilidade prevista no arcabouço regulatório é que a TBG proceda a reconciliação da conta regulatória de forma que seu saldo positivo (50% restantes) faça parte da RMP do ano de 2023. Tal medida não foi incorporada às tarifas apresentadas na presente Nota Técnica, porém seguirá sendo avaliada enquanto a documentação estiver em Consulta Pública, podendo ser considerada no cálculo das tarifas das versões finais do Edital e dos Contratos.
120. Da mesma forma, dado que a primeira Chamada Pública da TBG (CP 01/2019) ocorreu em um cenário de ineditismo e incertezas associadas, solicitamos à TBG que faça uma apuração mais acurada do OPEX para os anos de 2023 e 2024, uma vez que o contraste entre os custos operacionais projetados e aqueles efetivamente incorridos nos anos de 2020 e 2021 demonstra ser necessária uma reavaliação de sua projeção para o período contratual a ser ofertado na CP 04/2022 (2023-2027).

VIII – CONSIDERAÇÕES FINAIS

121. A presente Nota Técnica teve como objetivo analisar a aderência regulatória das minutas do Edital (SEI 2397748) e dos Contratos de Serviço de Transporte (SEI 2397656 e 2397665) apresentados pela TBG para a Chamada Pública anual de 2022, na qual será ofertado o Serviço de Transporte na modalidade firme e no regime de contratação de Capacidade por “Entrada e Saída” (“E/S”), através de contratos com duração de 1 (um) ano, para o horizonte 2023-2027.
122. Além disso, esta Nota também apresenta e analisa a proposta tarifária da transportadora (SEI 2317393) e as tarifas de referência aplicáveis ao serviço de transporte firme da TBG, no âmbito do processo da CP 04/2022, que abrangerá os próximos 5 (cinco) anos a partir de 2023.
123. Conforme apontado, desde o início de 2022 a TBG realizou diversas reuniões com a ANP, visando identificar itens necessários a serem implementados nos Contratos e no Edital do certame, cujo resultado está refletido nas minutas apresentadas pela TBG, as quais visam ao aprimoramento do acesso ao serviço de transporte dutoviário, como também a uma dinâmica eficiente do processo, tendo por base a experiência acumulada pela ANP na realização, de forma indireta, em chamadas públicas anteriores.
124. Nestes termos, considerando:
- I - a excepcional urgência e relevância do início do certame (Chamada Pública), inicialmente previsto para **12/09/2021**, com finalização estimada **na primeira semana do mês de dezembro de 2022**, de modo a garantir o abastecimento das regiões atendidas pelo serviço de transporte dutoviário prestado pela TBG a partir do dia **01/01/2023**;
  - II - a necessidade de dar amplo conhecimento e oportunidade para os agentes de mercado contribuírem nos referidos documentos, bem como avaliarem a proposta tarifária apresentada pela Transportadora, apesar de nenhum destes se configurar como criação ou alteração de ato normativo emitido pela Agência,
125. esta Superintendência sugere que seja realizado **apenas o processo de Consulta Pública**, com um **prazo máximo de 15 dias** para contribuição dos agentes, com base no parágrafo 2º do art. 9º da Lei nº 13.848/2019.
126. Nestes termos, dada a excepcional urgência e relevância da conclusão do certame ocorrer até o final do corrente ano, encaminhamos os referidos documentos para apreciação e deliberação da Diretoria Colegiada da ANP visando ao encaminhamento da minuta do Edital de Chamada Pública para a Contratação de Capacidade de Transporte de Gás Natural, a qual contém a minuta de Contrato de Serviço de Transporte, e da proposta tarifária apresentada pela TBG, para Consulta Pública pelo prazo acima sugerido.

NOTAS

- [1] Receita Máxima Permitida: valor, expresso em Reais por ano (R\$/ano), que representa o total da receita bruta anual a que um Transportador tem direito pela prestação dos Serviços de Transporte, exceto pela prestação do Serviço de Transporte Interruptível (definição dada pela Resolução ANP nº 15/2014).
- [2] Na Nota Técnica nº 13/2019-SIM, por ter sido elaborada em julho de 2019, foi considerada a expectativa de inflação, para o segundo semestre daquele ano, no cálculo da estimativa da RMP.
- [3] A utilização da combinação dos índices IGP-M e IPCA na proporção indicada busca refletir a evolução dos custos da TBG, conforme sugerido pela própria transportadora. Enquanto o IGP-M destina-se a atualizar os investimentos feitos pela TBG (CAPEX), o IPCA busca acompanhar a evolução dos custos de O&M e G&A (OPEX).
- [4] A metodologia CWD, bem como as demais metodologias adotadas na União Europeia podem ser consultadas no seguinte documento: “*Framework Guidelines on Harmonised Gas Transmission Tariff Structures*” ([https://acer.europa.eu/Official\\_documents/Acts\\_of\\_the\\_Agency/Framework\\_Guidelines/Framework%20Guidelines/Framework%20Guidelines%20on%20Harmoni](https://acer.europa.eu/Official_documents/Acts_of_the_Agency/Framework_Guidelines/Framework%20Guidelines/Framework%20Guidelines%20on%20Harmoni))

ANEXO A - TARIFAS DE TRANSPORTE DA CHAMADA PÚBLICA 04/2022 COM A BRA ATUALIZADA (DATA BASE 31/12/2022)

Tabela A.1 - Tarifa de Transporte - Ano 2023						
Tarifa de Entrada (R\$/MMBtu)						
Ponto de Entrada	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL

EMED Corumbá	1,7771	2,6656	-	0,0816	0,0005	4,5248
EMED Gascar	0,0630	0,0945	-	0,0816	0,0005	0,2396
EMED Garuva	0,6715	2,6656	-	0,0816	0,0005	3,4193
		Tarifa de Saída (R\$/MMBtu)				
Ponto de Saída	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
MS1	-	1,0533	0,3055	0,0816	0,0005	1,4409
SP1	-	1,0533	0,4739	0,0816	0,0005	1,6093
SP2	-	1,0533	0,5757	0,0816	0,0005	1,7111
SP3	-	1,0533	0,5761	0,0816	0,0005	1,7115
SP4	-	1,0533	0,6157	0,0816	0,0005	1,7511
PR1	-	1,0533	0,8323	0,0816	0,0005	1,9677
SC1	-	1,0533	0,9956	0,0816	0,0005	2,1310
SC2	-	1,0533	0,9956	0,0816	0,0005	2,1310
RS1	-	1,0533	1,2254	0,0816	0,0005	2,3608
EMED Gascar	-	0,1662	0,1108	0,0816	0,0005	0,3591
		Tabela A.2 - Tarifa de Transporte - Ano 2024				
		Tarifa de Entrada (R\$/MMBtu)				
Ponto de Entrada	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
EMED Corumbá	2,1597	2,1597	-	0,0822	0,0005	4,4022
EMED Gascar	0,0788	0,0788	-	0,0822	0,0005	0,2404
EMED Garuva	0,7983	2,1597	-	0,0822	0,0005	3,0407
		Tarifa de Saída (R\$/MMBtu)				
Ponto de Saída	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
MS1	-	0,8381	0,3893	0,0822	0,0005	1,3101
SP1	-	0,8381	0,5620	0,0822	0,0005	1,4829
SP2	-	0,8381	0,6701	0,0822	0,0005	1,5909
SP3	-	0,8381	0,6698	0,0822	0,0005	1,5906
SP4	-	0,8381	0,7188	0,0822	0,0005	1,6396
PR1	-	0,8381	0,9864	0,0822	0,0005	1,9073
SC1	-	0,8381	1,1882	0,0822	0,0005	2,1091
SC2	-	0,8381	1,1882	0,0822	0,0005	2,1091
RS1	-	0,8381	1,4723	0,0822	0,0005	2,3931
EMED Gascar	-	0,1287	0,1287	0,0822	0,0005	0,3401
		Tabela A.3 - Tarifa de Transporte - Ano 2025				
		Tarifa de Entrada (R\$/MMBtu)				
Ponto de Entrada	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
EMED Corumbá	2,1597	2,1597	-	0,0822	0,0005	4,4022
EMED Gascar	0,0788	0,0788	-	0,0822	0,0005	0,2404
EMED Garuva	0,7983	2,1597	-	0,0822	0,0005	3,0407
		Tarifa de Saída (R\$/MMBtu)				
Ponto de Saída	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
MS1	-	0,8381	0,3893	0,0822	0,0005	1,3101
SP1	-	0,8381	0,5620	0,0822	0,0005	1,4829
SP2	-	0,8381	0,6701	0,0822	0,0005	1,5909
SP3	-	0,8381	0,6698	0,0822	0,0005	1,5906
SP4	-	0,8381	0,7188	0,0822	0,0005	1,6396
PR1	-	0,8381	0,9864	0,0822	0,0005	1,9073
SC1	-	0,8381	1,1882	0,0822	0,0005	2,1091
SC2	-	0,8381	1,1882	0,0822	0,0005	2,1091
RS1	-	0,8381	1,4723	0,0822	0,0005	2,3931
EMED Gascar	-	0,1287	0,1287	0,0822	0,0005	0,3401
		Tabela A.4 - Tarifa de Transporte - Ano 2026				
		Tarifa de Entrada (R\$/MMBtu)				
Ponto de Entrada	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
EMED Corumbá	2,1597	2,1597	-	0,0822	0,0005	4,4022
EMED Gascar	0,0788	0,0788	-	0,0822	0,0005	0,2404
EMED Garuva	0,7983	2,1597	-	0,0822	0,0005	3,0407
		Tarifa de Saída (R\$/MMBtu)				
Ponto de Saída	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
MS1	-	0,8381	0,3893	0,0822	0,0005	1,3101
SP1	-	0,8381	0,5620	0,0822	0,0005	1,4829
SP2	-	0,8381	0,6701	0,0822	0,0005	1,5909
SP3	-	0,8381	0,6698	0,0822	0,0005	1,5906
SP4	-	0,8381	0,7188	0,0822	0,0005	1,6396
PR1	-	0,8381	0,9864	0,0822	0,0005	1,9073
SC1	-	0,8381	1,1882	0,0822	0,0005	2,1091
SC2	-	0,8381	1,1882	0,0822	0,0005	2,1091
RS1	-	0,8381	1,4723	0,0822	0,0005	2,3931
EMED Gascar	-	0,1287	0,1287	0,0822	0,0005	0,3401
		Tabela A.5 - Tarifa de Transporte - Ano 2027				
		Tarifa de Entrada (R\$/MMBtu)				
Ponto de Entrada	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
EMED Corumbá	2,1597	2,1597	-	0,0822	0,0005	4,4022
EMED Gascar	0,0788	0,0788	-	0,0822	0,0005	0,2404
EMED Garuva	0,7983	2,1597	-	0,0822	0,0005	3,0407
		Tarifa de Saída (R\$/MMBtu)				
Ponto de Saída	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
MS1	-	0,8381	0,3893	0,0822	0,0005	1,3101

SP1	-	0,8381	0,5620	0,0822	0,0005	1,4829
SP2	-	0,8381	0,6701	0,0822	0,0005	1,5909
SP3	-	0,8381	0,6698	0,0822	0,0005	1,5906
SP4	-	0,8381	0,7188	0,0822	0,0005	1,6396
PR1	-	0,8381	0,9864	0,0822	0,0005	1,9073
SC1	-	0,8381	1,1882	0,0822	0,0005	2,1091
SC2	-	0,8381	1,1882	0,0822	0,0005	2,1091
RS1	-	0,8381	1,4723	0,0822	0,0005	2,3931
EMED Gascar	-	0,1287	0,1287	0,0822	0,0005	0,3401

Fonte: Elaboração própria

Nota: O Poder Calorífico de Referência (kcal/m<sup>3</sup>) utilizado na conversão de m<sup>3</sup> para MMBtu foi de 9.192,80.

#### ANEXO B – TARIFAS DE TRANSPORTE DA CHAMADA PÚBLICA 04/2022 COM A BRA ATUALIZADA (DATA BASE 31/12/2022)

Tabela B.1 - Tarifa de Transporte - Ano 2023						
	Tarifa de Entrada (R\$/MMBtu)					
Ponto de Entrada	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
EMED Corumbá	2,5504	3,8256	-	0,1171	0,0007	6,4938
EMED Gascar	0,0904	0,1356	-	0,1171	0,0007	0,3438
EMED Garuva	0,9637	3,8256	-	0,1171	0,0007	4,9071
	Tarifa de Saída (R\$/MMBtu)					
Ponto de Saída	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
MS1	-	1,5117	0,4385	0,1171	0,0007	2,0680
SP1	-	1,5117	0,6801	0,1171	0,0007	2,3096
SP2	-	1,5117	0,8263	0,1171	0,0007	2,4558
SP3	-	1,5117	0,8267	0,1171	0,0007	2,4562
SP4	-	1,5117	0,8836	0,1171	0,0007	2,5131
PR1	-	1,5117	1,1944	0,1171	0,0007	2,8239
SC1	-	1,5117	1,4288	0,1171	0,0007	3,0583
SC2	-	1,5117	1,4288	0,1171	0,0007	3,0583
RS1	-	1,5117	1,7586	0,1171	0,0007	3,3881
EMED Gascar	-	0,2385	0,1590	0,1171	0,0007	0,5153
Tabela B.2 - Tarifa de Transporte - Ano 2024						
	Tarifa de Entrada (R\$/MMBtu)					
Ponto de Entrada	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
EMED Corumbá	3,0995	3,0995	-	0,1180	0,0007	6,3177
EMED Gascar	0,1131	0,1131	-	0,1180	0,0007	0,3449
EMED Garuva	1,1456	3,0995	-	0,1180	0,0007	4,3638
	Tarifa de Saída (R\$/MMBtu)					
Ponto de Saída	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
MS1	-	1,2028	0,5587	0,1180	0,0007	1,8802
SP1	-	1,2028	0,8066	0,1180	0,0007	2,1281
SP2	-	1,2028	0,9617	0,1180	0,0007	2,2832
SP3	-	1,2028	0,9612	0,1180	0,0007	2,2827
SP4	-	1,2028	1,0315	0,1180	0,0007	2,3530
PR1	-	1,2028	1,4156	0,1180	0,0007	2,7371
SC1	-	1,2028	1,7053	0,1180	0,0007	3,0268
SC2	-	1,2028	1,7053	0,1180	0,0007	3,0268
RS1	-	1,2028	2,1129	0,1180	0,0007	3,4344
EMED Gascar	-	0,1847	0,1847	0,1180	0,0007	0,4881
Tabela B.3 - Tarifa de Transporte - Ano 2025						
	Tarifa de Entrada (R\$/MMBtu)					
Ponto de Entrada	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
EMED Corumbá	3,0995	3,0995	-	0,1180	0,0007	6,3177
EMED Gascar	0,1131	0,1131	-	0,1180	0,0007	0,3449
EMED Garuva	1,1456	3,0995	-	0,1180	0,0007	4,3638
	Tarifa de Saída (R\$/MMBtu)					
Ponto de Saída	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
MS1	-	1,2028	0,5587	0,1180	0,0007	1,8802
SP1	-	1,2028	0,8066	0,1180	0,0007	2,1281
SP2	-	1,2028	0,9617	0,1180	0,0007	2,2832
SP3	-	1,2028	0,9612	0,1180	0,0007	2,2827
SP4	-	1,2028	1,0315	0,1180	0,0007	2,3530
PR1	-	1,2028	1,4156	0,1180	0,0007	2,7371
SC1	-	1,2028	1,7053	0,1180	0,0007	3,0268
SC2	-	1,2028	1,7053	0,1180	0,0007	3,0268
RS1	-	1,2028	2,1129	0,1180	0,0007	3,4344
EMED Gascar	-	0,1847	0,1847	0,1180	0,0007	0,4881
Tabela B.4 - Tarifa de Transporte - Ano 2026						
	Tarifa de Entrada (R\$/MMBtu)					
Ponto de Entrada	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
EMED Corumbá	3,0995	3,0995	-	0,1180	0,0007	6,3177
EMED Gascar	0,1131	0,1131	-	0,1180	0,0007	0,3449
EMED Garuva	1,1456	3,0995	-	0,1180	0,0007	4,3638
	Tarifa de Saída (R\$/MMBtu)					
Ponto de Saída	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
MS1	-	1,2028	0,5587	0,1180	0,0007	1,8802
SP1	-	1,2028	0,8066	0,1180	0,0007	2,1281
SP2	-	1,2028	0,9617	0,1180	0,0007	2,2832
SP3	-	1,2028	0,9612	0,1180	0,0007	2,2827
SP4	-	1,2028	1,0315	0,1180	0,0007	2,3530
PR1	-	1,2028	1,4156	0,1180	0,0007	2,7371
SC1	-	1,2028	1,7053	0,1180	0,0007	3,0268
SC2	-	1,2028	1,7053	0,1180	0,0007	3,0268
RS1	-	1,2028	2,1129	0,1180	0,0007	3,4344
EMED Gascar	-	0,1847	0,1847	0,1180	0,0007	0,4881



Ponto de Saída	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
MS1	-	1,2028	0,5587	0,1180	0,0007	1,8802
SP1	-	1,2028	0,8066	0,1180	0,0007	2,1281
SP2	-	1,2028	0,9617	0,1180	0,0007	2,2832
SP3	-	1,2028	0,9612	0,1180	0,0007	2,2827
SP4	-	1,2028	1,0315	0,1180	0,0007	2,3530
PR1	-	1,2028	1,4156	0,1180	0,0007	2,7371
SC1	-	1,2028	1,7053	0,1180	0,0007	3,0268
SC2	-	1,2028	1,7053	0,1180	0,0007	3,0268
RS1	-	1,2028	2,1129	0,1180	0,0007	3,4344
EMED Gascar	-	0,1847	0,1847	0,1180	0,0007	0,4881
Tabela B.5 - Tarifa de Transporte - Ano 2027						
Tarifa de Entrada (R\$/MMBtu)						
Ponto de Entrada	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
EMED Corumbá	3,0995	3,0995	-	0,1180	0,0007	6,3177
EMED Gascar	0,1131	0,1131	-	0,1180	0,0007	0,3449
EMED Garuva	1,1456	3,0995	-	0,1180	0,0007	4,3638
Tarifa de Saída (R\$/MMBtu)						
Ponto de Saída	TCE	TCT	TCS	TCEmp	TM	TOTAL
MS1	-	1,2028	0,5587	0,1180	0,0007	1,8802
SP1	-	1,2028	0,8066	0,1180	0,0007	2,1281
SP2	-	1,2028	0,9617	0,1180	0,0007	2,2832
SP3	-	1,2028	0,9612	0,1180	0,0007	2,2827
SP4	-	1,2028	1,0315	0,1180	0,0007	2,3530
PR1	-	1,2028	1,4156	0,1180	0,0007	2,7371
SC1	-	1,2028	1,7053	0,1180	0,0007	3,0268
SC2	-	1,2028	1,7053	0,1180	0,0007	3,0268
RS1	-	1,2028	2,1129	0,1180	0,0007	3,4344
EMED Gascar	-	0,1847	0,1847	0,1180	0,0007	0,4881
Fonte: Elaboração própria						
Nota 1: O Poder Calorífico de Referência (kcal/m <sup>3</sup> ) utilizado na conversão de m <sup>3</sup> para MMBtu foi de 9.192,8						
Nota 2: A inflação esperada para 2.022 tem como referência o Relatório FOCUS de 05 de agosto de 2022.						

AEALSON LOMÔNACO PEREIRA  
Especialista em Regulação

KARINE ALVES DE SIQUEIRA  
Especialista em Regulação

MÁRCIO BEZERRA DE ASSUMPÇÃO  
Especialista em Regulação

GUILHERME DE BIASI CORDEIRO  
Coordenador de Acesso ao Transporte de Gás Natural

De acordo:

HELIO DA CUNHA BISAGGIO  
Superintendente de Infraestrutura e Movimentação



Documento assinado eletronicamente por **MARCIO BEZERRA DE ASSUMPÇÃO**, Especialista em Regulação, em 17/08/2022, às 18:30, 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**, Especialista em Regulação, em 17/08/2022, às 18:33, 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 **AELSON LOMONACO PEREIRA, Especialista em Regulação**, em 17/08/2022, às 18:36, 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 **HELIO DA CUNHA BISAGGIO, Superintendente**, em 17/08/2022, às 18:42, 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 de Gás Natural**, em 17/08/2022, às 18:44, 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 **2392958** e o código CRC **CBB6E62A**.