

São Paulo, 3 de abril de 2026

À  
**Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP**

**Ref.:** Consulta Pública nº 3/2026

**Assunto:** Contribuições à 2ª Fase do Plano de Ação para o Ciclo Regulatório 2026-2030, referente à metodologia e valoração da Base Regulatória de Ativos (BRA) e Planos de Investimentos das transportadoras de gás natural brasileiras.

## 1. Introdução

A Edge Comercialização S.A. ("**Edge**") é uma empresa criada com o propósito de tornar a indústria e o setor de transporte no Brasil mais competitivos e sustentáveis, por meio do desenvolvimento do mercado livre de gás natural e do biometano.

Desde sua origem, a Edge atua com base em dois pilares estratégicos centrais: segurança e foco no cliente. A companhia investe em infraestrutura e em uma originação diversificada para garantir segurança de suprimento, ao mesmo tempo em que desenvolve soluções flexíveis e customizadas, capazes de atender às diferentes necessidades de seus clientes em termos de custo, confiabilidade e descarbonização.

Em seu portfólio, além das atividades de comercialização de gás natural, a Edge possui investimentos em ativos relevantes para o mercado de gás, como o Terminal de Regaseificação de GNL de São Paulo (TRSP), com capacidade de 14 milhões de m<sup>3</sup>/dia, e a maior planta de purificação de biometano do Brasil com capacidade de produzir até 225 mil m<sup>3</sup>/dia, por meio de sua subsidiária Biometano Verde Paulínia S.A. (Onebio) em parceria com a Orizon, além da distribuição de GNL B2B off grid.

Para garantir a expansão do mercado consumidor de gás natural e biometano, por meio da atração de agentes que utilizam fontes mais intensivas em gases do efeito estufa, é necessário garantir a sua competitividade no mercado nacional. Essa competitividade está diretamente condicionada à modicidade dos custos ao longo de toda a cadeia, desde a produção até a entrega ao consumidor final. De pouco adiantaria os esforços para ampliação das fontes de produção e/ou o acesso à molécula no mercado internacional a preços baixos, num cenário em que o custo de utilização da infraestrutura brasileira para a movimentação da molécula permanecer elevado, uma vez que é

justamente o preço final praticado ao consumidor que determina a atratividade do gás natural e do biometano frente a outras fontes energéticas.

Os avanços recentes regulatórios e de políticas públicas reforçam a urgência dessa equação de custos. O mercado livre de gás natural iniciou seu desenvolvimento de forma ampla em 2021, por meio da Nova Lei do Gás. Em 2025, alcançou 100 indústrias, das quais 62 assinaram seus primeiros contratos no mesmo ano<sup>1</sup>. Para que essa trajetória de crescimento se sustente e se acelere, é fundamental que a redução dos custos da cadeia acompanhe a abertura do mercado, consolidando as condições de competitividade necessárias à expansão do consumo. Para isso, é imprescindível o atual processo de aperfeiçoamento do arcabouço regulatório das infraestruturas do sistema de transporte de gás natural ("STGN").

Nessa linha, parabeniza-se a ANP pela condução do processo de atualização do arcabouço normativo que gerou a Resolução ANP nº 991, de 2 de janeiro de 2026 ("**RANP 991/2026**") que estabelece o regime tarifário aplicável aos sistemas de transporte de gás natural e aos serviços de transporte oferecidos no regime de contratação, com ampla participação dos agentes interessados e da sociedade.

De forma acertada, a ANP decidiu, em 2025, segmentar o processo revisional em três etapas: (a) definição da WACC (taxa de retorno) aplicável aos ativos, (b) cálculo da Base Regulatória de Ativos (BRA), e (c) definição da Remuneração Máxima Permitida (RMP) das transportadoras. Tratando-se de um mercado em desenvolvimento, é crucial que todos os agentes envolvidos e a sociedade tenham a oportunidade de se debruçar sobre cada um desses temas com a profundidade devida, de modo a aprimorar a estrutura de custos da cadeia brasileira e evitar distorções.

## 2. Contribuições

À luz do momento atual de transição - marcado pelo processo em curso de término dos contratos legados e a consolidação do acesso regulado, definido pela Nova Lei do Gás (Lei nº 14.134/2021), regulamentada pelo Decreto nº 10.712/2021, e pela RANP 991/2026 -, a Consulta Pública nº 3/2026 representa a etapa mais relevante do processo revisional: a definição da metodologia e a valoração da BRA das transportadoras de gás natural, especialmente em relação aos ativos existentes.

---

<sup>1</sup> <https://eixos.com.br/newsletters/newsletter-gas-week/mercado-livre-de-gas-chega-aos-100-usuarios-e-agora/>



A valoração da BRA relativa aos ativos existentes é um marco histórico, com potencial de influenciar decisivamente a trajetória de ampliação ou não do mercado de gás natural no país nos próximos anos. E, para que o resultado deste aperfeiçoamento regulatório seja favorável à continuidade da expansão da demanda, é fundamental que se evite uma nova remuneração de ativos já remunerados sob os normativos da época, sob risco de criação de barreiras competitivas a expansão do mercado.

Para o devido aprofundamento do tema, é necessário apontarmos duas questões que entendemos ser de fundamental importância para a correta análise da valoração da BRA dos ativos existentes:

- (i) tendo em vista tratar-se da avaliação de uma Base Regulatória de Ativos no contexto de uma transição de marcos normativos – de acesso negociado para acesso regulado no regime de entrada e saída -, **é essencial delimitar qual era a expectativa legítima da Transportadora no momento de sua decisão de investimento.** É ela que, por boa-fé e proteção jurídica, deve ser preservada, não mais que isso; e
- (ii) **a não disponibilização de informações por parte do agente regulado, potencialmente afetado pelo resultado do processo regulatório, não deve ser utilizada como justificativa para a utilização de métodos alternativos ao tecnicamente mais adequado.** Nesse sentido, importante reforçar que a ANP possui a competência legal para (a) determinar ao agente regulado a disponibilização das informações, e (b) na ausência delas, imputá-las com razoabilidade, de modo a evitar que o detentor da informação se beneficie de sua própria inércia.

Passamos, a seguir, ao detalhamento da nossas contribuições.

## **2.1. Marco Normativo Vigente à Época da Tomada de Decisão de Investimento**

Considerando o contexto de transição envolvido na valoração da BRA dos ativos existentes, antes de discutir qual metodologia aplicar para avaliação da Base, é necessário responder a uma questão jurídica fundamental: à época da decisão de investimento, era razoável que o investidor tivesse a expectativa legítima de, ao final dos contratos que lastrearam sua decisão de investimento, obter receitas adicionais para recuperar o investimento feito?

De antemão, conforme será discorrido abaixo, se adianta que a conclusão é de que:

- (i) não havia, no momento da tomada de decisão dos investimentos, norma no arcabouço jurídico-regulatório que tornasse razoável concluir, de boa-fé, que, após o fim dos contratos, o preço de acesso para utilização destas infraestruturas levaria em conta a recuperação de CAPEX adicional por uma arbitragem entre (a) uma regra regulatória (que deixava, *ex ante*, livre ao proprietário da infraestrutura e ao acessante o período aplicável para recuperação do investimento) e (b) uma regra contábil (baseada na vida útil);
- (ii) a estruturação dos investimentos como *project finance* – cuja financiabilidade depende exclusivamente do fluxo de recebíveis associado a determinado ativo ou a determinado grupo identificável de ativos – reforça a conclusão de que a decisão de investimento fora tomada sob a premissa de que o valor investido seria integralmente recuperado com os recebíveis dos contratos; e
- (iii) o regime jurídico ao qual as Transportadoras estavam e ainda estão submetidas não traz sequer a previsão de reversibilidade dos ativos, ao contrário do que ocorreria caso fosse uma concessão de serviço público. A reversibilidade do ativo em um marco temporal pré-identificado à época da decisão de investimento poderia levar a uma expectativa de que houvesse alguma indenização. Ainda assim, seria questionável se haveria valor a ser indenizado em relação aos ativos originalmente concedidos, cuja premissa de recuperação do investimento estava restrita ao tempo do contrato.

No que diz respeito à reconstrução do arcabouço normativo, a decisão de investimento de construção das infraestruturas de transporte ocorreu entre o final da década de 90 e início dos anos 2000, no momento da celebração dos contratos legados. Tais contratos foram celebrados sob a égide da Lei do Petróleo (Lei nº 9.478/1997), da Portaria nº 169/1998<sup>2</sup> e das Resoluções ANP nº 27/2005, 28/2005 e 29/2005. Naquela época, ainda que a regulação estabelecesse algumas balizas para definição das tarifas de transporte de gás natural, prevalecia o regime de livre negociação entre as partes e a atuação da ANP *ex post*, caso não houvesse acordo ou caso o valor acordado não fosse compatível com o mercado, conforme previsto no art. 58, caput e §1º da Lei do Petróleo<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Revogada pelos Despachos nº 405/2001 e nº 62/2001.

<sup>3</sup> Lei do Petróleo. Art. 58. Facultar-se-á a qualquer interessado o uso dos dutos de transporte e dos terminais marítimos existentes ou a serem construídos, mediante remuneração adequada ao titular das instalações.

O art. 8º, VI da Lei do Petróleo previa ainda a competência da ANP para “estabelecer critérios para o cálculo da tarifa de transporte”. Tais critérios foram originalmente regulamentados pela Portaria nº 169/1998. Segundo o dispositivo, a tarifa de transporte, negociada entre transportadores e carregadores, deveria (i) refletir a modalidade de transporte, (ii) considerar os volumes transportados, (iii) considerar a distância entre o ponto de recepção e o ponto de entrega, (iv) considerar a carga tributária e eventuais modificações, (v) não ser discriminatória, não incorporar custos atribuíveis a outros carregadores ou subsídios, e (vi) refletir os custos de operação e manutenção, bem como a adequada remuneração de investimento.

No marco regulatório subsequente, por meio da Resolução ANP nº 29/2005, a Agência estabeleceu que as tarifas deveriam ser compostas por uma estrutura de encargos “relacionados à natureza dos custos atribuíveis” à prestação do serviço (art. 4º, *caput*), quais sejam: custos fixos relacionados à capacidade de recepção e operação e manutenção, custos de investimento relacionados à capacidade de transporte, custos fixos relacionados à capacidade de entrega e custos variáveis relacionados à movimentação da molécula.

Inexistia um processo de cálculo tarifário feito pelo regulador, tampouco qualquer tipo de aprovação *ex ante*. Sendo assim, a estrutura tarifária era concebida com base em modelos de financiamento de longo prazo (*project finance*), nos quais os contratos de transporte serviam como garantias para a amortização dos investimentos realizados pelo transportador, assegurada uma determinada taxa de retorno esperada pelo acionista e previamente conhecida pelas partes. Ou seja, não havia uma determinação regulatória sobre qual deveria ser o período para recuperação do capital investido, ficando a critério da Transportadora e do carregador negociar o valor da tarifa, a duração do contrato e os demais elementos que viabilizassem a decisão de investimento.

Portanto, **a expectativa legítima de retorno esperado, considerando o arcabouço jurídico-regulatório vigente à época da tomada de decisão de investimento, só existia em relação ao fluxo financeiro gerado pelos contratos bilaterais de transporte, durante o período de sua vigência.** Vale lembrar que a expectativa legítima deve ser demonstrada por elementos objetivos contemporâneos à decisão de investimento, e não inferida *ex post* a partir da mera duração física do ativo, por uma arbitragem entre a regra regulatória e a regra contábil de recuperação do investimento.

A determinação dos valores tarifários negociados e previstos nos contratos legados deveria assegurar a remuneração do CAPEX, acrescida da taxa de retorno então prevista, ao longo de sua vigência, de modo que, ao final desses contratos, o capital investido nas infraestruturas de transporte houvesse sido integralmente recuperado (sem qualquer previsão de indenização por custos não amortizados ou depreciados).

Conforme será discorrido adiante, a adoção do método RCM é o mais indicado para valorar os ativos objeto dos contratos legados.

Para avaliar esses ativos, a ANP deve considerar, de antemão, o racional econômico e a normatização vigente à época da celebração dos contratos legados. É crucial que seja assim feito, como expresso pela própria Agência na Nota Técnica nº 2/2026/SIM-CTR/SIM/ANP-RJ ("**NT 2**") para garantir a tecnicidade da revisão e evitar a criação adicional de custos já incorridos pelos consumidores de gás natural.

O RCM, como demonstrado pela própria ANP, é o método que se entende como mais aplicável na revisão de *"ativos nos quais vigoraram tarifas negociadas entre partes"* (NT 2, pag. 4).

Tal método *"permite identificar, de forma transparentem quanto do investimento inicial já foi efetivamente devolvido ao investidor e qual parcela permanece pendente de recuperação"* (NT 2, pag. 6), e, sobretudo, impedir que o transportador receba dupla remuneração pelos ativos investidos e já amortizados.

## **2.2. Competência desta D. ANP para exigir as informações necessárias e, na ausência delas, imputá-las com razoabilidade**

Segundo a NT 2, a metodologia RCM pressupõe apresentação de uma *"base de dados detalhada sobre receitas reguladas históricas, parâmetros de remuneração e estrutura tarifária vigente ao longo do período analisado"*. Nesse contexto, a ANP solicitou às transportadoras a apresentação da documentação necessária para a valoração da BRA.

Contudo, por meio das Notas Técnicas nº 7/2026/SIM-CTR/SIM/ANP-RJ ("**NT 7**") e nº 8/2026/SIM-CTR/SIM/ANP-RJ ("**NT 8**"), ao justificar a não utilização do RCM para valoração dos ativos vinculados aos contratos legados que perderam sua vigência, estabelecem que o conjunto de informações disponibilizadas não se mostrou suficiente para viabilizar a aplicação do método:

*"Diante da documentação encaminhada, verifica-se que, embora tenham sido apresentados relatórios e planilhas pelas partes envolvidas, o conjunto de informações disponibilizado não se mostrou suficiente para viabilizar a aplicação do Método do Capital Recuperado (RCM) de forma tecnicamente consistente e prudente. Em particular, não foi possível assegurar, com o grau de rastreabilidade e granularidade exigido pelo método, a reconciliação integral das receitas efetivamente auferidas, dos custos operacionais incorridos, dos tributos pagos e da taxa de retorno apropriada ao longo de todo o período contratual, elementos indispensáveis à apuração residual do capital ainda não recuperado.*

*Considerando que o RCM pressupõe base informacional completa, auditável e metodologicamente robusta, a sua utilização, nas condições atuais, poderia introduzir*

*risco de distorções na valoração da Base Regulatória de Ativos, com potenciais impactos sobre a modicidade tarifária e neutralidade regulatória. Assim, nesse momento, a ANP não dispõe de informações suficientes para realizar a valoração da BRA dos ativos decorrente do fim do Contrato Malhas Nordeste e submeter à Consulta Pública.” (NT 7, pág. 6-7; NT 8, pág. 5-6)*

Em síntese, a ANP requisitou informações aos agentes diretamente interessados na revisão da BRA e, por não ter obtido todas as informações devidas desses mesmos agentes, não conseguiu realizar o cálculo conforme método identificado como mais adequado. As transportadoras, por sua vez, apresentaram proposta de valoração da BRA a partir dos métodos CHCI e CRN.

Essa proposta, porém, não condiz com a lógica das decisões iniciais de investimento tomadas à época da construção dos ativos. À época em que tais decisões foram tomadas, o panorama regulatório existente fazia com que as transportadoras precisassem projetar a obtenção de retorno da totalidade de seu investimento - independentemente da taxa de depreciação dos ativos - ao longo da vigência projetada para os contratos legados. Logo, na eventualidade de se desconsiderar essa realidade e permitir a valoração da BRA a partir dos métodos CHCI ou CRN, permitirão resultado seria admitir o cenário de que receitas adicionais sejam auferidas sobre ativos resultantes de investimentos que já podem ter sido plenamente recuperados.

Ressalta-se que as cifras em discussão somam mais de R\$ 13 bilhões (NT 7, Tabela 4; NT 8, Tabela 4). Ou seja, uma eventual definição do valor da BRA com base em metodologias alternativas, motivadas pela ausência de informações das própria transportadoras, resultaria em sobre-remuneração significativa, com a geração de ganhos indevidos, e, como consequência, sobrecustos desnecessários e indevidos os consumidores finais.

**A não utilização do método considerado como correto e tecnicamente mais adequado pela própria Agência, em razão do não envio de informações completas pelo agente regulado, acarreta uma indesejável inversão da lógica regulatória da definição da metodologia de valoração da BRA e parece contrariar o princípio da modicidade tarifária.**

Não obstante, a falta de envio das informações completas, por si só, não deve configurar um óbice à utilização do método RCM. Isso porque, mesmo sem o envio das informações completas pelas transportadoras, a Agência pode dispor de mecanismos e base de dados para estimar com acuracidade razoável o valor dos investimentos realizados pelas transportadoras e o capital já recuperado ao longo da vigência dos contratos bilaterais.

Nisso não há qualquer arbítrio ou inovação. Pelo contrário: trata-se de prática corriqueira no estabelecimento de bases de remuneração regulatórias em modelos que, para promover eficiência e assegurar modicidade, não ficam limitados aos dados que sejam apresentados pelo agente cujos preços serão regulados.

Os Procedimentos de Regulação Tarifária ("PRORET") editados pela Agência Nacional de Energia Elétrica ("ANEEL"), por exemplo, permitem à Agência a utilização de "*Banco de Preços Referenciais, Banco de Preços da Concessionária ou de Orçamento Referencial*" (Módulo 2, Submódulo 2.3., versão 2.0c, parágrafo 19).

Em sentido convergente, a Norma de Referência nº 03/2023 editada pela Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico ("ANA") define que o cálculo do valor novo de reposição poderá utilizar "*bancos de preços de referências instituídos pela Entidade Reguladora Infracional, ou por ela homologados, ou instituídos pela ANA*" (art. 11, §4º).

Com efeito, a Resolução ANP nº 15/2014 determinava, em seu art. 6º, §3º, que a valoração da base regulatória de ativos considerasse "*o valor atual dos ativos*", "*o custo de reposição dos ativos*" e "*o valor dos ativos resultante da aplicação de metodologias alternativas e amplamente reconhecidas e adotadas pelo mercado*". A prerrogativa de estabelecer o valor "*razoável*" do investimento – tanto em relação ao volume de ativos quanto em relação à adequação dos preços – é um componente das duas últimas metodologias acima citadas. Para isso, o Regulador pode recorrer a dados externos àquelas que lhe são fornecidos pelo agente regulado. Essa fixação de "*preços e volumes de referência*" pode ser feita independentemente da disponibilização de informações pelo agente regulado.

Por motivos similares, desde a redação original da Lei do Petróleo, a ANP possui a prerrogativa de verificar se o valor acordado com o titular dos dutos de transporte "*é compatível com o mercado*" (art. 58, §1º). Trata-se aqui também de uma avaliação da legitimidade de um determinado preço à luz de elementos *externos* à prática do agente que o utiliza. Como visto acima, à época de celebração dos contratos legados, as transportadoras deveriam ter considerado, como premissa para o cálculo e definição das tarifas, a remuneração dos investimentos na infraestrutura de transporte.

Entendemos, assim, ser possível que a ANP obtenha o valor da BRA a partir de uma análise retrospectiva da estrutura econômico-financeira dos contratos, como forma de suprir as informações até aqui não disponibilizadas pelas transportadoras consultadas. A valoração a partir de dados históricos, ou seja, de informações efetivamente observadas ao longo da execução dos contratos legados, se diferencia de metodologias prospectivas, pois não depende de premissas ou projeções futuras, mas sim de dados concretos e verificáveis.

### 2.3. Adoção da Metodologia RCM para a Valoração da BRA

Por meio da referida NT 2, a ANP trouxe as metodologias dispostas de forma exemplificativa na RANP 991/2026, quais sejam: (a) Custo Histórico Corrigido pela Inflação (CHCI), (b) Custo de Reposição a Novo (CRN), e (c) Método do Capital Recuperado (RCM). Além de elencá-las, a NT indicou, de forma sucinta, em quais situações cada um desses métodos é mais adequado.

Na ocasião, a Agência entendeu o RCM como o método aplicável no caso de "ativos nos quais vigoraram tarifas negociadas entre partes" (NT 2, pág. 4, par. 28). Tal método *"permite identificar, de forma transparente quanto do investimento inicial já foi efetivamente devolvido ao investidor e qual parcela permanece pendente de recuperação"* (NT 2, pág. 6, par. 45). Ademais, a NT também afirma que o RCM é particularmente útil para avaliações de transição regulatória, verificação de consistência intertemporal da remuneração, análise de eventuais retornos excessivos ou insuficientes e mitigação de riscos de dupla remuneração (NT 2, pág. 6, par. 45).

Essa metodologia não se pauta na apuração do valor contábil do ativo, mas na verificação da recuperação do capital efetivamente investido, deduzido o retorno já auferido pelo transportador. Assim, o RCM identifica quanto do investimento ainda não foi remunerado ou devolvido ao investidor, impedindo que ele receba dupla remuneração pelos ativos investidos.

**Em nossa avaliação, e concordando integralmente com a manifestação técnica da Agência, a metodologia RCM (i) é a correta para avaliação dos ativos em questão, considerado o cenário de transição regulatória, bem como (ii) é a única metodologia dentre aquelas consideradas que dá concretude à premissa econômica e jurídica de que não havia legítima expectativa do transportador a um valor residual a ser recuperado após o término dos contratos legados.**

### 3. Conclusão

Pleiteia-se, por meio desta contribuição, que a ANP adote a metodologia RCM para a valoração da BRA das infraestruturas construídas por meio dos contratos legados, por ser considerada a mais apropriada tecnicamente ao caso concreto. Tal posicionamento mostra-se alinhado ao princípio da modicidade tarifária e à promoção da eficiência econômica do setor. A redução dos custos sistêmicos ao uso da molécula é primordial para a competitividade e a expansão do mercado brasileiro de gás natural, a reindustrialização brasileira e a descarbonização de indústrias que utilizam energéticos mais carbono-intensivos.

Parabenizando novamente a ANP pelas relevantes iniciativas de modernização do marco regulatório do transporte, a Edge permanece à disposição para prestar quaisquer esclarecimentos adicionais e reitera seu compromisso firme com o fomento de um mercado de gás natural livre e competitivo.

*José Mauro Cardoso*  
**Edge Comercialização S.A.**

p/ José Mauro Cardoso  
Diretor Jurídico e Institucional