

São Paulo, 03 de abril de 2026

À Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA E MOVIMENTAÇÃO - SIM
Coordenação-Geral de Cálculo Tarifário

Assunto: **CONTRIBUIÇÃO PARA A CONSULTA PÚBLICA N° 03/2026**

Prezados Senhores,

A **DEAL COMERCIALIZADORA DE GÁS NATURAL LTDA.** (“Deal” ou “Sociedade”), sociedade limitada com sede na Cidade de Campo Grande, Estado do Mato Grosso do Sul, na Rua Amazonas, nº 203, sala DT 131, Bairro Monte Castelo, CEP 79.002-280, inscrita no CNPJ sob o nº 63.352.601/0001-83, importadora de gás natural devidamente autorizada por esta Agência nos termos da Autorização SIM-ANP nº [741/2025](#), agradece a oportunidade de participar do diálogo regulatório, promovido pela ANP, sobre a 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 Nova Transportadora do Sudeste S.A. (NTS), Transportadora Associada de Gás S.A. (TAG), Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A. (TBG), GasOcidente do Mato Grosso Ltda. (GOM), e Transportadora Sul Brasileira de Gás S.A. (TSB).

A Deal é uma comercializadora independente de gás natural, constituída em um ambiente regulatório já estabelecido, e que acompanha de forma atenta os debates regulatórios que permeiam o desenvolvimento do mercado livre de gás natural no Brasil.

Como agente interessado e atuante nesse mercado, a Deal agradece a oportunidade de se manter próxima e engajada nas discussões, não apenas sobre as tarifas do sistema de transporte de gás natural no país, mas também sobre quaisquer outros temas relevantes ao ambiente regulatório do setor.

No que se refere ao debate em questão, especificamente à análise crítica e à proposição metodológica para a valoração da base regulatória de ativos (BRA), do plano de investimentos e dos custos operacionais dos transportadores, a contribuição da Deal será fundamentada pelo princípio do tratamento isonômico entre os diferentes transportadores, com foco especial para os Transportadores Nova Transportadora do Sudeste S.A. (NTS), Transportadora Associada de Gás S.A. (TAG) e Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A. (TBG).

A valoração da Base Regulatória de Ativos (BRA) constitui elemento central do regime tarifário do transporte de gás natural, influenciando diretamente a Receita Máxima Permitida e, por conseguinte, a precificação das tarifas aplicáveis aos usuários do sistema.

Para um debate adequadamente fundamentado sobre o tema, é necessário compreender o comportamento tarifário e a dinâmica de mercado, de modo a avaliar, nesse contexto, a coerência do modelo regulatório. Em um ambiente de entrada e saída, que pressupõe neutralidade locacional e transparência tarifária, tal avaliação demanda a adoção de critérios homogêneos de valoração de ativos ou, ao menos, a apresentação de justificativas técnicas robustas, proporcionais e verificáveis para eventuais diferenciações.

Na sequência deste documento, percorre-se, de forma sintética, esse encadeamento lógico, com o objetivo de contribuir para o debate acerca da isonomia no tratamento da definição da BRA entre os transportadores analisados.

1. DIAGNÓSTICO DO COMPORTAMENTO TARIFÁRIO E DA DINÂMICA DE MERCADO

A experiência recente de contratação de capacidade no sistema de transporte, especialmente no caso da TBG, evidencia um comportamento estrutural relevante: a elevada dependência das tarifas em relação ao volume efetivamente contratado.

Em cenários de frustração de demanda, observa-se que o ajuste tarifário ocorre de forma intensificada, refletindo a dificuldade do modelo em absorver variações de mercado sem repasse significativo aos usuários. Esse padrão indica que o desenho atual tende a amplificar oscilações de contratação, com efeitos diretos sobre o custo unitário do transporte.

Esse comportamento se manifesta de forma particularmente clara na dinâmica observada para o ponto de entrada da EMED Corumbá. Em processo recente de oferta de capacidade, os volumes efetivamente contratados ficaram aquém das expectativas inicialmente consideradas no modelo tarifário, resultando em pressão relevante sobre as tarifas de referência.¹

Esse descolamento entre premissas de contratação e realização efetiva evidencia não apenas a sensibilidade do modelo, mas também sua limitação em lidar com cenários de incerteza quanto à disponibilidade de suprimento, especialmente em contextos de transição estrutural da oferta regional.

2. RIGIDEZ DA BASE DE ATIVOS E IMPLICAÇÕES PARA A ESTABILIDADE TARIFÁRIA

O comportamento observado decorre, em grande medida, da combinação entre uma base regulatória de ativos relativamente rígida e a dependência de volumes contratados para a diluição dos custos fixos do sistema.

Esse arranjo cria uma dinâmica adversa: a redução de volumes eleva as tarifas unitárias, o que, por sua vez, pode desincentivar a contratação, retroalimentando o próprio processo de aumento tarifário.

Sob a ótica econômica, trata-se de um modelo em que o risco de demanda não é integralmente absorvido pelo transportador, sendo parcialmente transferido ao sistema por meio de ajustes tarifários ou do uso de instrumentos como a conta regulatória. Essa dinâmica compromete a previsibilidade, fragiliza os sinais de preço e pode gerar distorções relevantes no funcionamento do mercado.

3. EVIDÊNCIAS EMPÍRICAS: O CASO DE CORUMBÁ

A situação observada para a contratação de capacidade de transporte para a EMED Corumbá ilustra de forma clara esse desalinhamento.

As projeções originalmente apresentadas indicavam níveis de contratação significativamente superiores àqueles observados na prática. Em 2025, a capacidade contratada ficou substancialmente abaixo das expectativas, refletindo mudanças estruturais na oferta de gás da Bolívia e a incerteza associada a fontes alternativas de suprimento.

¹ O processo de oferta pública de capacidade conduzido pela TBG ao final do ano de 2024, para a contratação de capacidade de transporte para o ano de 2025, é ilustração da disfunção do modelo tarifário adotado pela TBG. Naquela ocasião, a aplicação da metodologia vigente combinada com uma significativa frustração da contratação de capacidade de entrada na EMED Corumbá, com volumes firmes aproximadamente 45% inferiores àqueles considerados no modelo tarifário produziu efeito direto e proporcional sobre as tarifas de referência, que, na ausência de mecanismos de mitigação, teriam se elevado de cerca de R\$ 5,5984/MMBtu para R\$ 8,0944/MMBtu, um aumento da ordem de 45%, evidenciando elevada sensibilidade tarifária à variação de volumes.

A resposta regulatória subsequente reforça o diagnóstico de fragilidade estrutural do modelo. Inicialmente, optou-se pela manutenção transitória das tarifas vigentes de 2024 no primeiro trimestre de 2025, seguida da aplicação de reajustes contratuais indexados (IPCA e IGP-M). Posteriormente, diante da persistência da insuficiência de contratação, a Agência autorizou a utilização de recursos da conta regulatória com o objetivo de amortecer o impacto tarifário na entrada de Corumbá. Como resultado, a tarifa efetiva foi reduzida para cerca de R\$ 6,6739/MMBtu, evitando-se, no curto prazo, a materialização integral do aumento projetado.

Nesse contexto, mesmo sob os parâmetros tarifários originalmente propostos, já se observa elevação relevante das tarifas ao longo do ciclo regulatório. A manutenção de metodologia distinta em relação às demais transportadoras tende a intensificar de forma expressiva essa trajetória, ampliando a pressão tarifária e atingindo patamares que podem comprometer a viabilidade econômica da contratação firme.

Esses resultados indicam que o modelo atual não apenas reage à redução de volumes, mas amplifica seus efeitos de forma não linear, criando um ambiente de instabilidade tarifária.

4. METODOLOGIA DE VALORAÇÃO DA BASE DE ATIVOS

Nesse cenário, a definição da metodologia aplicável à valoração da Base Regulatória de Ativos torna-se particularmente relevante.

A adoção de critérios que considerem a condição econômica atual dos ativos, como no caso do custo de reposição depreciado (CRN), permite que a base regulatória reflita de forma mais aderente o estágio de utilização e desgaste ao longo do tempo. Essa abordagem reconhece que a capacidade de prestação do serviço e o valor residual dos ativos decorrem de sua utilização ao longo do tempo, e não de marcos contratuais ou societários. Além disso, contribui para evitar distorções associadas ao custo histórico, como a manutenção de valores inflados por indexações passadas e a desconexão entre remuneração e eficiência econômica.

Em contrapartida, abordagens fundamentadas em valores históricos podem gerar desalinhamentos entre o valor reconhecido e a efetiva capacidade de prestação do serviço, além de introduzir distorções associadas à atualização monetária de investimentos passados.

Para as transportadoras TAG e NTS, a adoção do critério do custo de reposição novo depreciado (CRN) representa um avanço nesse sentido, vinculando a BRA à sua efetiva idade operacional dos ativos ao seu desgaste ao longo do tempo.

5. TRATAMENTO DA TBG E ASSIMETRIA METODOLÓGICA

Para a TBG, contudo, a solução proposta diverge de tal metodologia, ao preservar o critério do custo histórico corrigido (CHCI), com fundamento predominante na homologação pretérita dessa metodologia pela própria Agência em 2020².

Essa escolha implica a preservação de uma base regulatória que pode não refletir adequadamente o estágio atual de maturidade dos ativos, especialmente considerando que parte relevante da infraestrutura já se encontra próxima ao fim de sua vida útil regulatória.

A aplicação de metodologias distintas a ativos comparáveis, inseridos no mesmo ambiente regulatório, pode gerar inconsistências relevantes na estrutura de formação tarifária.

Ainda que tais diferenças tenham natureza técnica, seus efeitos se manifestam de forma concreta na alocação de custos e na sinalização econômica percebida pelos agentes, com potenciais impactos sobre o funcionamento eficiente do sistema.

6. IMPLICAÇÕES ECONÔMICAS E CONCORRENCIAIS

A combinação entre base regulatória elevada e redução de volumes contratados tende a intensificar a volatilidade tarifária e a comprometer a competitividade de determinadas rotas de suprimento.

² Resolução ANP nº 604/2020

No caso da TBG, esse efeito incide diretamente sobre a entrada de Corumbá, podendo tornar essa rota estruturalmente menos atrativa em comparação com alternativas disponíveis no sistema.

Essa dinâmica não é neutra do ponto de vista concorrencial. Diferenças metodológicas na valoração da BRA podem se traduzir em diferenças relevantes de custo entre rotas e entre fontes de suprimento, influenciando decisões de contratação e potencialmente distorcendo a formação de preços no mercado.

7. CONTA REGULATÓRIA E SUSTENTABILIDADE DO MODELO

A utilização recorrente da conta regulatória como mecanismo de estabilização tarifária reforça o diagnóstico de que o modelo atual apresenta limitações estruturais.

Embora esse instrumento seja importante para mitigar impactos de curto prazo, sua utilização contínua indica que o equilíbrio econômico do sistema depende de ajustes *ex post*, em vez de decorrer de um desenho regulatório intrinsecamente estável.

Esse aspecto evidencia a necessidade de revisão dos fundamentos do modelo, de modo a reduzir a dependência de mecanismos compensatórios e fortalecer a previsibilidade tarifária.

8. CONCLUSÃO

À luz dos elementos apresentados, entende-se que a discussão sobre a valoração da base de ativos deve considerar não apenas aspectos metodológicos, mas também seus efeitos práticos sobre o funcionamento do sistema de transporte, observados pelos Usuários e evidenciados pelos recentes processos de oferta de capacidade de transporte.

Evidências recentes indicam que a combinação entre rigidez da base remuneratória e variabilidade de contratação pode gerar instabilidade tarifária e comprometer a eficiência econômica do modelo.

Nesse sentido, a adoção de abordagens que reflitam de forma mais aderente a realidade operacional dos ativos tende a contribuir para maior previsibilidade, melhor sinalização de preços e maior equilíbrio no ambiente regulatório.

9. ENCAMINHAMENTO

Dessa forma, sugere-se que se reavalie a adequação da metodologia atualmente aplicada à TBG, considerando seus efeitos sobre a formação tarifária, a estabilidade do sistema e a coerência regulatória entre transportadoras submetidas ao mesmo ciclo.

A coerência do modelo regulatório, especialmente em um ambiente de entrada e saída que pressupõe neutralidade locacional e transparência tarifária, demanda a adoção de critérios homogêneos de valoração de ativos ou, ao menos, a apresentação de justificativas técnicas robustas, proporcionais e verificáveis para eventuais diferenciações. A ausência de tal justificativa pode caracterizar violação aos princípios de isonomia, modicidade tarifária e acesso não discriminatório previstos na Lei nº 14.134/2021³.

DEAL COMERCIALIZADORA DE GÁS NATURAL LTDA

³ A Lei nº 14.134/2021 estabelece, como diretrizes fundamentais do setor, a promoção do acesso não discriminatório às infraestruturas essenciais (art. 3º, III), a preservação da concorrência (art. 3º, V) e a modicidade tarifária (art. 3º, VII), impondo à ANP o dever de estruturar o regime tarifário de forma objetiva, transparente e economicamente coerente (arts. 29 e 30). Esses dispositivos, interpretados de forma sistemática, consagram o princípio da isonomia regulatória, vedando tratamentos diferenciados entre agentes em condições equivalentes sem fundamento técnico adequado.