

Consulta Pública ANP Nº 03/2026

Valoração da Base Regulatória de Ativos, Planos de Investimentos e custos operacionais das transportadoras de gás natural.

Contribuições Norgás S.A.

INTRODUÇÃO

1. Este documento trata-se da contribuição da **Norgás S.A.**, companhia inscrita no CNPJ/MF sob nº 52.583.517/0001-54 à Consulta Pública nº 03/2026, realizada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (“ANP”) com o objetivo de obter contribuições sobre as Determinações Regulatórias relativas à valoração da Base Regulatória de Ativos (ou “BRA”), aos Planos de Investimentos e aos custos operacionais das transportadoras de gás natural GOM, TSB, TBG, NTS e TAG, referentes ao Ciclo Tarifário 2026–2030.

2. A abertura da presente consulta pública é de muita relevância para o desenvolvimento de infraestrutura do mercado de gás natural no país, colaborando com um ambiente de maximização de eficiência econômica, transparência, competitividade tarifária, e evoluções de marcos regulatórios e metodológicos.

3. A presente contribuição concentra-se em dois principais aspectos considerados estruturantes para o modelo regulatório: a transparência informacional e; a vedação à sobre remuneração de ativos regulados. Além disso, essa contribuição também visa avaliar a proposta da ANP para a valoração da BRA referente a transportadora de gás natural TAG.

VEDAÇÃO À SOBRE REMUNERAÇÃO

4. A definição da Base Regulatória de Ativos (BRA) no ciclo 2026–2030 envolve uma escolha metodológica com implicações econômicas diretas e relevantes: assegurar que a remuneração dos ativos de transporte reflita exclusivamente o capital prudente ainda não recuperado, evitando qualquer forma de dupla contagem ou sobre remuneração.

5. Nesse ponto, o marco normativo recente é inequívoco. A Resolução ANP nº 991/2026 estabelece, em seu art. 7º, IV, que *não devem integrar a BRA os ativos cuja recuperação total já tenha ocorrido por meio das tarifas de transporte.*

6. Trata-se de um comando objetivo, que consagra, no âmbito infralegal, o princípio regulatório fundamental de vedação à dupla remuneração (*double recovery*).

7. Esse princípio é plenamente consistente com os fundamentos apresentados na Nota Técnica ANP nº 2/2026, que reconhece a necessidade de coerência intertemporal na valoração da BRA e aponta o *Recovered Capital Method* (“RCM”) como a abordagem mais adequada para capturar a trajetória efetiva de recuperação do capital ao longo do tempo.

8. Nesse contexto, a escolha metodológica para definição da BRA inicial deve necessariamente reconhecer exclusivamente o saldo de capital ainda não recuperado economicamente, sendo inadequada qualquer abordagem que permita reconstituir base de remuneração sobre ativos já amortizados via tarifas passadas.

9. Sob essa ótica, o uso isolado de metodologias baseadas em custo de reposição — como o Valor de Reposição Novo (“VRN”), ainda que depreciado — apresenta limitações relevantes, pois:

- não captura a remuneração já obtida por meio dos contratos legados;
- pode gerar uma nova base de remuneração dissociada da realidade econômico-financeira histórica;
- e, conseqüentemente, criar risco concreto de dupla remuneração, em desacordo com a Resolução ANP nº 991/2026.

10. Esse risco é particularmente relevante à luz das evidências indicadas na Nota Técnica ANP nº 8/2026, que sugerem que, em determinadas malhas, a recuperação econômica do capital já se encontra em estágio avançado.

11. Nesse cenário, o RCM se apresenta não apenas como metodologia preferencial, mas como referência indispensável — e, quando aplicável, como limite superior (teto) para a valoração da BRA, justamente por:

- incorporar os fluxos efetivos de receita tarifária;
- refletir a amortização econômica real dos ativos;
- e assegurar alinhamento com o princípio de vedação à dupla remuneração.

12. A este respeito, concordamos com as diretrizes metodológicas indicadas pela ANP nas mencionadas Notas Técnicas, dado que estas têm como princípio a promoção da eficiência nos sistemas de transporte de gás natural, além do incentivo para que as empresas realizem investimentos que são necessários para a continuidade da prestação do serviço e/ou suportem a ampliação do mercado.

13. Reconhece-se, contudo, conforme também apontado nas Notas Técnicas ANP nº 2/2026 e nº 8/2026, que a aplicação integral do RCM encontra limitações práticas decorrentes da insuficiência de informações detalhadas e auditáveis fornecidas pelas transportadoras.

14. Entretanto, essa limitação não pode resultar em solução regulatória que contrarie o comando normativo e gere ônus indevido aos consumidores.

15. Nesses casos, a ANP pode e deve lançar mão de estimativas regulatórias para reconstruir, ainda que de forma aproximada, a trajetória de recuperação do capital, com base em:

- fluxos de caixa históricos disponíveis (inclusive aqueles já divulgados pela própria Agência);
- parâmetros setoriais e benchmarks;
- hipóteses conservadoras e tecnicamente justificadas.

16. Decisões metodológicas adotadas neste ciclo terão efeitos estruturais sobre:

- o nível tarifário do transporte de gás;
- a competitividade dos consumidores industriais;
- e a própria credibilidade do arcabouço regulatório.

17. Dessa forma, em linha com as Notas Técnicas nº 2/2026 e nº 8/2026 e com a Resolução ANP nº 991/2026, reforçamos que a definição da BRA deve, necessariamente, assegurar a exclusão de ativos já integralmente remunerados, sendo o RCM a referência metodológica central para esse fim, ainda que implementado de forma aproximada ou em etapas, com apoio em estimativas regulatórias e mecanismos de ajuste posterior.

18. Por fim, cumpre ressaltar que a ausência de informações completas por parte das transportadoras não deve resultar em benefício econômico excessivo para os agentes regulados, sob pena de criação de incentivos inadequados e erosão da transparência regulatória.

ASSIMETRIA INFORMACIONAL E PREVISÃO DA DISCRICIONARIEDADE TÉCNICA NA VALORAÇÃO REGULATÓRIA

19. Ainda que os critérios de prudência, necessidade e eficiência estejam claramente estabelecidos conceitualmente por esta Agência, sua aplicação concreta neste processo de revisão tarifária encontra limitações relevantes, sobretudo em razão do nível insuficiente de detalhamento das informações disponibilizadas. Como será evidenciado ao longo desta análise, a proposta inicial apresentada pelas transportadoras revelou lacunas relevantes de documentação técnica, fragilidades nas justificativas associadas a determinados custos e inconsistências entre valores pleiteados e séries históricas observáveis.

20. É fundamental reconhecer que a ANP dispõe de atribuição regulatória para proceder à arbitragem de valores, adotando estimativas fundamentadas em referências de mercado, parâmetros eficientes e práticas consolidadas em jurisdições comparáveis. Longe de constituir faculdade discricionária desprovida de balizas, o exercício dessa competência não apenas assegura a aderência ao princípio da modicidade tarifária, como também contribui para o alinhamento de incentivos regulatórios, estimulando maior transparência e robustez informacional por parte das transportadoras em ciclos futuros.

21. A experiência internacional corrobora essa abordagem. A intervenção do regulador por meio de ajustes metodológicos e arbitragens justificadas é prática recorrente quando os dados apresentados pelos agentes regulados são incompletos, inconsistentes ou incompatíveis com as condições de mercado. No caso do Reino Unido, por exemplo, a Ofgem estabelece, por meio das Regulatory Instructions and Guidance (RIGs), um arcabouço estruturado para coleta, validação e, quando necessário, substituição de informações prestadas pelos operadores, permitindo não apenas a definição das tarifas, mas também o monitoramento de desempenho e a aplicação de incentivos regulatórios ao longo do ciclo tarifário.

22. De forma análoga, o Regulamento (UE) 2017/460 da União Europeia confere às autoridades reguladoras nacionais flexibilidade explícita para promover ajustes na metodologia de precificação do transporte de gás, inclusive por meio de mecanismos como avaliação comparativa (benchmarking), equalização tarifária entre pontos homogêneos e escalonamento dos preços de referência. Tais instrumentos refletem o reconhecimento de que a consistência econômica e a eficiência alocativa das tarifas devem prevalecer mesmo na ausência de informações completas por parte dos operadores.

23. No ordenamento jurídico brasileiro, tal poder-dever regulatório encontra previsão expressa. O Decreto nº 10.712/2021, em seu Art. 5ºB, atribui à ANP a responsabilidade de estabelecer remuneração justa e adequada para os titulares das infraestruturas de gás natural, compatível com os riscos da atividade. Em linha com esse comando, o Art. 23º, inciso III da Resolução ANP nº 991/2026 reforça que a tarifa de transporte deve refletir uma remuneração adequada dos investimentos ao longo de sua vida útil, vedando distorções que comprometam o equilíbrio entre risco e retorno.

24. Sob a ótica operacional, a arbitragem regulatória pode ser instrumentalizada por diferentes mecanismos técnicos, dentre os quais se destacam:

- a utilização de proxies e benchmarks de mercado para definição de custos de reposição;
- a adoção de parâmetros típicos que representem o comportamento de um operador eficiente;
- a aplicação de modelos top-down baseados em métricas setoriais consolidadas;
- a realização de análises comparativas com infraestruturas similares, em âmbito nacional e internacional.

25. Nesse sentido, entende-se que, nos casos em que não haja suporte informacional adequado para validação dos valores apresentados pelas transportadoras, a arbitragem regulatória pela ANP, no exercício de sua competência legalmente atribuída, não constitui mera faculdade, mas medida indispensável.

26. A omissão regulatória nesse aspecto pode gerar efeitos adversos relevantes, tanto no curto prazo — com atrasos na definição tarifária e aumento da insegurança

jurídica — quanto no médio e longo prazo, ao incentivar comportamentos situacionistas associados à ausência de dados ou à fragilização das justificativas de custos.

27. Por fim, ressalta-se que a atuação diligente da área técnica da ANP, consubstanciada na avaliação criteriosa e individualizada dos componentes de custo, é plenamente capaz de assegurar a adequada valoração dos ativos e a definição de tarifas justas e eficientes, inclusive mediante a substituição de parâmetros não comprovados por estimativas regulatórias devidamente fundamentadas. Trata-se, portanto, de providência inerente ao regular exercício da competência regulatória desta Agência, essencial à integridade do processo decisório e a proteção dos usuários do sistema de transporte de gás natural.

BASE REGULATÓRIA DE ATIVOS

28. A ANP procedeu à valoração da BRA da TAG com base na metodologia do Custo de Reposição Novo (“CRN”). Tal abordagem consiste na estimativa do montante que seria necessário para replicar, em condições atuais de mercado, um ativo equivalente, devidamente ajustado pela depreciação decorrente do seu uso ao longo do tempo. Esse exercício foi conduzido tanto pela consultoria contratada pela transportadora (KPMG), em conformidade com normas técnicas reconhecidas — como a ABNT NBR 14.653 (partes 1, 2 e 5), diretrizes do IBAPE e os Uniform Standards of Professional Appraisal Practice (USPAP) — quanto pela própria ANP, para fins de validação e comparação dos resultados.

29. No âmbito da aplicação do CRN à BRA da TAG, a ANP adotou um conjunto de premissas e procedimentos metodológicos específicos, sobre os quais discorreremos a seguir.

30. Inicialmente, foi considerado um custo médio unitário elevado para gasodutos equivalente a R\$ 547,35 por metro-polegada (data-base setembro de 2024), aplicado à extensão e ao diâmetro de cada ativo, com os devidos ajustes associados às condições topográficas, resultando na estimativa do Valor de Reposição Novo (“VRN”).

31. Na sequência, os ativos foram depreciados com base no tempo de operação, contado a partir da respectiva Autorização de Operação, assumindo-se uma vida útil regulatória de 30 anos (360 meses), o que implica uma taxa de

depreciação linear de 1/360 ao mês, resultando no Valor de Reposição Depreciado (“VRD”).

32. Foi admitida a possibilidade de valor residual nulo para os dutos ao final da vida útil, de modo que ativos com mais de 360 meses de operação passam a não compor a base remunerável, ressalvados eventuais investimentos posteriores relacionados a reformas ou intervenções.

33. Reforça-se o entendimento de que a “vida útil” econômico-regulatória dos ativos deve estar intrinsecamente vinculada às definições estabelecidas para a recuperação do capital investido no âmbito da tarifa regulada. Nesse sentido, não se mostra adequado adotar, para fins regulatórios, parâmetros estritamente contábeis na definição da depreciação dos ativos, uma vez que tal variável possui natureza estratégica, diretamente relacionada à sinalização de incentivos para a realização de novos investimentos por parte do agente regulado.

34. No contexto brasileiro, observam-se exemplos de ativos intensivos em capital, como gasodutos, cujos prazos de amortização tarifária variam significativamente — desde horizontes mais curtos, da ordem de 10 anos, até prazos mais alongados, como 30 anos —, evidenciando que a definição regulatória da recuperação do investimento pode ser calibrada conforme os objetivos de política setorial e os sinais econômicos desejados. Independentemente do prazo adotado, o aspecto central reside na preservação das regras de recuperação do capital empregado estabelecidas no momento da definição tarifária.

35. Dessa forma, é fundamental assegurar que, em revisões tarifárias subsequentes, não haja reavaliações que impliquem sobrevalorização dos ativos ou que resultem em recuperação e remuneração do capital em patamares superiores àqueles originalmente definidos, sem a devida comprovação de ganhos de eficiência. Tal prática comprometeria o equilíbrio econômico-financeiro da concessão e poderia acarretar distorções tarifárias indevidas.

36. No que se refere aos ativos vinculados a contratos legados, cujas condições previam a integral recuperação do capital investido ao longo de seus respectivos prazos contratuais, entende-se que o valor residual desses ativos deve ser considerado nulo para fins de futuras revisões tarifárias.

37. Adicionalmente, esse mesmo princípio deve orientar a definição dos parâmetros aplicáveis aos novos investimentos a serem realizados pela concessionária. Assim, a “vida útil” regulatória estabelecida no âmbito da presente revisão tarifária deve ser observada nas revisões subsequentes, de modo a assegurar previsibilidade, estabilidade regulatória e respeito ao equilíbrio econômico-financeiro, em benefício dos usuários e dos agentes econômicos do setor.

38. A ANP também definiu como data-base da BRA o mês de dezembro de 2025, incorporando 15 meses adicionais de depreciação em relação à referência adotada pela TAG (setembro de 2024). Para garantir a consistência temporal dos valores, os custos foram atualizados monetariamente por esta Agência entre tais termos com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (“IPCA”).

39. Complementarmente, foram excluídos da base ativos desativados — como trechos do gasoduto GASFOR — e, no caso das Estações de Distribuição de Gás (EDGs), foram adotados valores dentro das faixas estimadas pela KPMG, em função da limitada disponibilidade de referências públicas de custo.

40. Embora se reconheça como adequada a atualização dos valores dos ativos até a data-base de dezembro de 2025, entende-se que o índice de inflação adotado para essa correção — o IPCA — não é o mais aderente à natureza dos investimentos em infraestrutura de transporte de gás natural. O IPCA é um indicador voltado à mensuração da inflação ao consumidor, refletindo a variação de preços de bens e serviços típicos do consumo das famílias.

41. Por outro lado, o Índice Geral de Preços – Mercado (IGP-M), calculado pela Fundação Getúlio Vargas, apresenta composição mais compatível com a dinâmica de custos de ativos de infraestrutura, uma vez que incorpora, com peso relevante, o Índice de Preços ao Produtor Amplo (IPA), além do Índice de Preços ao Consumidor (IPC) e do Índice Nacional de Custo da Construção (INCC). Essa estrutura permite capturar de forma mais adequada as variações de preços ao longo da cadeia produtiva, incluindo insumos industriais e custos de construção, diretamente relacionados à implantação e reposição de ativos de transporte.

42. Dessa forma, entende-se que o IGP-M constitui referência mais apropriada para a atualização monetária da BRA. Ressalta-se, inclusive, que a proposta apresentada pela própria TAG adota esse índice, em linha com práticas

historicamente observadas no segmento de transporte de gás natural e em outros elos da cadeia, bem como com experiências regulatórias comparáveis.

CONCLUSÃO

43. Diante do exposto, entende-se que as definições metodológicas a serem adotadas no âmbito desta Consulta Pública possuem caráter estruturante para o desenvolvimento do mercado de transporte de gás natural no Brasil, com impactos diretos sobre a eficiência econômica, a modicidade tarifária e a previsibilidade regulatória ao longo do ciclo 2026–2030.

44. Nesse contexto, consideramos imprescindível que a valoração da Base Regulatória de Ativos observe, de forma estrita, o princípio de vedação à dupla remuneração, conforme estabelecido na regulamentação vigente e amplamente fundamentado nas Notas Técnicas nº 2/2026 e nº 8/2026. A utilização do Recovered Capital Method (RCM) como referência metodológica central — ainda que aplicada de forma aproximada, diante das limitações informacionais — é essencial para assegurar que apenas o capital ainda não recuperado seja objeto de remuneração tarifária, preservando a coerência intertemporal do modelo regulatório.

45. Adicionalmente, reforçamos que a insuficiência de informações detalhadas e auditáveis por parte das transportadoras não deva resultar em distorções econômicas ou benefícios indevidos aos agentes regulados. Ao contrário, tal cenário demanda atuação técnica proativa da Agência, com o uso de estimativas regulatórias, benchmarks, proxies e demais instrumentos de arbitragem, em linha com as melhores práticas internacionais, de modo a garantir a adequada valoração dos ativos e a definição de tarifas justas e eficientes.

46. No que se refere especificamente à metodologia aplicada à BRA da TAG, embora se reconheçam avanços relevantes na abordagem adotada pela ANP, entende-se que ajustes pontuais — como a adoção do IGP-M, mais aderente à dinâmica de custos de infraestrutura — podem contribuir para o aperfeiçoamento do modelo.

47. Por fim, ressalta-se que as decisões regulatórias a serem consolidadas neste processo terão efeitos duradouros sobre a confiança dos agentes, o ambiente de investimentos e a competitividade do gás natural no país. Nesse sentido, a



adoção de critérios metodológicos consistentes, transparentes e alinhados às melhores práticas internacionais é condição necessária para o fortalecimento institucional do setor e para a adequada proteção dos usuários dos serviços de transporte.

Este documento foi assinado digitalmente por Paulo Goncalves Homem.
Para verificar as assinaturas vá ao site <https://energisa.portaldeassinaturas.com.br/verificar/> e utilize o código A89A-4DD0-C1C5-B61A.

PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi proposto para assinatura digital na plataforma Portal de Assinaturas Energisa. Para verificar as assinaturas clique no link: <https://energisa.portaldeassinaturas.com.br/verificar/A89A-4DD0-C1C5-B61A> ou vá até o site <https://energisa.portaldeassinaturas.com.br/verificar/> e utilize o código abaixo para verificar se este documento é válido.

Código para verificação: A89A-4DD0-C1C5-B61A



Hash do Documento

051409E56F0E1433EABCF1414D43E2289A3519B143C6E25B8EFCCFB3F8B14273

O(s) nome(s) indicado(s) para assinatura, bem como seu(s) status em 01/04/2026 é(são) :

Paulo Gonçalves Homem - 088.143.897-99 em 01/04/2026 22:36 UTC-03:00

Nome no certificado: Paulo Goncalves Homem

Tipo: Certificado Digital

Evidências

Geolocation: Latitude: -22.983296988524533 Longitude: -43.22609861508829 Accuracy: 99

IP: 172.16.4.2

AC: AC SyngularID Multipla

