

NOTA TÉCNICA Nº 5/2026/SIM-CTR/SIM/ANP-RJ

Assunto: Análise Crítica e proposição metodológica para valoração da Base Regulatória de Ativos (BRA), Plano de Investimentos e custos operacionais da Transportadora Sul Brasileira de Gás S.A. (TSB)

Referência: processo SEI nº 48610.232287/2024-69

1. INTRODUÇÃO E METODOLOGIA DE ANÁLISE

1. Nos termos do art. 9º, § único, da Lei nº 14.134/2021 (Nova Lei do Gás), as tarifas de transporte de gás natural serão propostas pelo transportador aprovadas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), após consulta pública, segundo critérios previamente estabelecidos pela Agência.
2. No âmbito do Ciclo Regulatório 2026-2030, foi instaurado o processo SEI nº 48610.232287/2024-69, relativo à Transportadora Sul Brasileira de Gás S.A. (TSB), por meio do qual a transportadora apresentou proposta de valoração da Base Regulatória de Ativos (BRA) e proposta tarifária para o referido ciclo.
3. Por meio da Decisão de Diretoria nº 534/2025 (5242190), a Diretoria Colegiada da ANP aprovou a realização da Consulta Pública nº 08/2025, entre 25 de agosto e 8 de outubro de 2025, abrangendo as propostas tarifárias e de valoração da BRA das empresas Gasocidente do Mato Grosso Ltda. (GOM), Nova Transportadora do Sudeste S.A. (NTS), Transportadora Associada de Gás S.A. (TAG), Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil (TBG) e Transportadora Sul Brasileira de Gás S.A. (TSB).
4. Em função da complexidade técnica das contribuições recebidas e da concomitância com o processo de revisão da Resolução ANP nº 15/2014, a Diretoria Colegiada da ANP aprovou, por meio da Decisão de Diretoria nº 704/2025 (5461531), de 6 de novembro de 2025, o Plano de Ação faseado para definição dos parâmetros do Ciclo Regulatório 2026-2030, compreendendo:
 - a) 1ª fase: definição da taxa de retorno;
 - b) 2ª fase: valoração da Base Regulatória de Ativos; e
 - c) 3ª fase: definição da Receita Máxima Permitida e das propostas tarifárias para o referido ciclo;
5. A Decisão de Diretoria nº 704/2025 determinou, ainda, que a Superintendência de Infraestrutura e Movimentação (SIM), durante o processo de valoração da BRA para o Ciclo Regulatório 2026-2030, considere, dentre os novos investimentos em construção e ampliação propostos, somente aqueles que já possuam Autorização de Construção (AC) emitida pela ANP.
6. Na primeira fase do Plano de Ação, por meio da Decisão de Diretoria nº 835/2025 (5606674), de 29 de dezembro de 2025, a Diretoria Colegiada da ANP aprovou a metodologia e os parâmetros para definição do Custo Médio Ponderado de Capital (WACC), fixado em de 7,63% (sete vírgula sessenta e três por cento) ao ano, em termos reais, aplicável ao Ciclo Tarifário 2026-2030 das transportadoras de gás natural. A ATGás apresentou pedido de reconsideração ainda pendente de apreciação pela Diretoria Colegiada (processo 48610.201441/2026-12)
7. Adicionalmente, foi publicada 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 no modelo de contratação de capacidade por entrada e saída, consolidando a abordagem baseada na Receita Máxima Permitida (RMP).
8. No âmbito da 2ª fase do Plano de Ação, a presente Nota Técnica tem por objetivo realizar análise crítica e proposição metodológica para valoração da BRA, dos Planos de Investimentos e dos custos operacionais (OPEX) para o Ciclo Tarifário 2026-2030 da Transportadora Sul Brasileira de Gás S.A. (TSB), com vistas a assegurar a observância dos critérios regulatórios de prudência, eficiência e adequada alocação de custos.
9. Embora a avaliação de OPEX não estivesse integralmente prevista na 2ª fase do Plano de Ação, sua análise mostra-se necessária em razão da interdependência entre despesas operacionais, investimentos recorrentes (*sustaining* CAPEX) e a adequada delimitação da BRA, com potenciais impactos sobre a Receita Máxima Permitida.
10. A Nota Técnica 2/2026/SIM-CTR/SIM/ANP-RJ (5723580) apresenta os fundamentos legais, a base teórica e os referenciais metodológicos aplicáveis à valoração da Base Regulatória de Ativos, dos Planos de Investimentos e dos custos operacionais aplicáveis ao serviço de transporte de gás natural.
11. Assim, a corrente análise abrange:
 - (i) a valoração da Base Regulatória de Ativos;
 - (ii) os investimentos projetados para o ciclo 2026-2030; e
 - (iii) os custos operacionais (O&M) e as despesas gerais e administrativas (G&A).

1.1. Metodologia de análise das propostas de BRA, investimentos e custos operacionais:

12. O Art. 6º, § 1º, da Resolução ANP nº 991/2026 estabelece que "serão incluídos à BRA apenas os bens e instalações resultantes de investimentos prudentes e necessários à prestação de serviço de transporte, após a realização de consulta pública tarifária pela ANP." Este dispositivo consagra o **teste de prudência e necessidade** como condição necessária e suficiente para inclusão de ativos na base regulatória.
13. A NGR Rule 79(1)(a) oferece um arcabouço mais detalhado para operacionalização deste teste, definindo que o investimento deve ser tal como seria incorrido por um "provedor de serviços prudente atuando eficientemente, em conformidade com as boas práticas industriais aceitas, para alcançar o menor custo sustentável de provisão de serviços." Este é um **padrão objetivo**: não basta que a transportadora afirme que o investimento é necessário; ela deve demonstrar que qualquer outro operador razoável, competente e diligente, nas mesmas circunstâncias, tomaria a mesma decisão.
14. A título de comparação, as diretrizes da AER para avaliação de CAPEX, o *Capital Expenditure Incentive Guidelines* (AER, 2025) ("AER Guidelines") requerem documentação extensiva para aprovação de investimentos. Cada proposta de CAPEX material deve ser acompanhada de, no mínimo:

- *Business case* detalhado demonstrando necessidade e justificativa econômica;
- Análise de opções (*options analysis*) comparando alternativas de menor custo;
- Avaliação de riscos e estratégias de mitigação;
- Evidência de processo competitivo de aquisição; e
- Demonstração de conformidade com padrões técnicos aplicáveis.

15. Em especial, o AER Guidelines reconhece explicitamente que a revisão *ex post* só pode considerar "informações e análises que o transportador pudesse razoavelmente ter considerado ou realizado no momento em que incorreu no investimento relevante." Portanto, a ausência de documentação técnica na fase de aprovação *ex ante* compromete irremediavelmente a capacidade de verificação regulatória.

16. Dessa forma, a transportadora deve encaminhar à ANP, antes da aprovação para inclusão na BRA, a documentação técnica completa para cada categoria de investimento material. Esta exigência decorre diretamente do § 1º do art. 6º da Resolução ANP nº 991/2026, que condiciona a inclusão na BRA à demonstração de que o investimento é "prudente e necessário."

17. A mera declaração de valores sem suporte técnico-econômico constitui deficiência material que impede a ANP de atestar o cumprimento dos requisitos legais.

18. Assim, para cada item da proposta avaliado foi proposta correspondente Determinação Regulatória sendo adotada a seguinte classificação:

- **Aprovado:** valores aprovados no teste de prudência e necessidade e com a devida comprovação dos gastos efetivamente realizados;
- **Aprovado Condicional:** valores aprovados no teste de prudência e necessidade, mas pendentes de comprovação dos gastos efetivamente realizados;
- **Projeto Contingente:** valores ainda não aprovados no teste de prudência e necessidade, que só poderão ser incluídos na BRA mediante apresentação de documentação adequada; e
- **Glosa:** valores rejeitados no mérito ou sem nenhuma documentação que sustente ou justifique o pleito.

19. A presente Nota Técnica está estruturada da seguinte forma: a Seção 2 apresenta a proposta de valoração da BRA; a Seção 3 examina a proposta de gastos operacionais (O&M e G&A); e, por fim, a Seção 4 apresenta as conclusões e recomendações técnicas.

20. Cabe ressaltar que a proposta da transportadora não apresentou projeção de investimentos para o período do ciclo 2026 a 2030.

2. BASE REGULATÓRIA DE ATIVOS

2.1 Proposta TSB para a Base Regulatória de Ativos

21. Por meio do documento Carta resposta Ofício ANP (5117443) e anexos (5117444, 5117445, 5117446, 5117447 e 5117448) a Transportadora Sul Brasileira de Gás S.A. (TSB) apresentou avaliação da BRA através da aplicação da metodologia custo histórico corrigido pela inflação (CHCI).

22. Nestes documentos, a transportadora informa que:

TSB dispõe de dois ativos operacionais.

O Trecho 1 na cidade de Uruguaiana-RS, onde está interconectada à malha argentina na fronteira geográfica do Brasil com Argentina, no meio do rio Uruguai. A partir dali, comprimento de 25 Km, se conecta ao gasoduto de distribuição da Sulgás nos arredores da região metropolitana de Uruguaiana-RS. **Esse ativo foi completado em junho/2000.**

O Trecho 3, situado entre os Pontos de Recebimento na interconexão com TBG, na cidade de Canoas- RS e o Ponto de Entrega da TSB no Polo Petroquímico de Triunfo - RS distante 25 km.

O seguimento da obra do gasoduto, Trecho 2, que conectaria o Trecho 1 e Trecho 3, não se realizou, criando uma descontinuidade entre os dois pontos do gasoduto

Assim, o ativo TSB deve ser considerado como dois sistemas independentes que são geridos e operados por uma mesma estrutura – OPEX.

(...)

A interrupção da construção do Gasoduto Uruguaiana-Porto Alegre – GASUP – Trecho 2 - no início da década de 2000 levou os sócios a adequarem a estrutura da empresa para poderem honrar os compromissos assumidos com a assinatura dos contratos de transporte em ambos os trechos.

Esta adequação implicou, entre outras considerações/simplificações, a construção de tarifas a partir de estruturas de BRA "teóricas" que atendessem às demandas apresentadas em ambos os trechos. Assim, com a orientação/supervisão da ANP, a TSB, por ocasião da renovação do contrato de transporte com Sulgás em 2011, se submeteu ao primeiro CPAC, conforme definido na nova lei do gás de 2009. Para tanto, foi negociado/aprovado com a ANP um conjunto de premissas utilizadas como fundamento para determinação das tarifas de transporte (entrada e saída) até 2025.

Proposição da BRA com origem no modelo teórico

A BRA, com origem no modelo teórico, foi construída com base em um "metropof" diâmetro do duto necessário (simulação termo hidráulica) x comprimento do duto Km) para cada um dos trechos.

Esta base é o que a TSB tem oferecido à regulação como sendo seu ativo para fins de remuneração do investimento "teórico" mínimo para atender à demanda identificada, sem transferir ao "mercado" os custos da inconclusão do projeto TSB. Aqui faz-se necessário informar que a TSB efetuou impairment dos seus ativos em 2006, quando reconheceu a descontinuidade do projeto, assumindo como prejuízo os investimentos incorridos até a época para execução do trecho 2

23. Assim, apresenta a composição da BRA, para cada um dos trechos, conforme Figuras 1 e 2:

Figura 1: BRA TSB Trecho 1 e 3

Estimativa de Investimentos T1			Estimativa de Investimentos T3		
Comprimento	25.000,00	m	Comprimento	25.000,00	m
Diâmetro (virtual)	16	in	Diâmetro (virtual)	10	in
Metropol	65,00	US\$/m.in	Metropol	65,00	US\$/m.in
Investimento (Dutos + equipamentos)	26.000.000,00	US\$	Investimento (Dutos + equipamentos)	16.250.000,00	US\$
	52.000.000,00	R\$		29.250.000,00	R\$
EMED T1 (será implantada em 2025)	-	R\$	EMED T3	1.442.836,16	R\$
Investimento total	52.000.000,00	R\$	Investimento total	30.692.836,16	R\$
R\$/US\$	2,00	R\$	R\$/US\$	1,80	R\$
Tabela 02 - BRA do Trecho 1- Base 2012			Tabela 01 - BRA do Trecho 3 - Base 2012		

Fonte: Anexo Carta Resposta Ofício (5117444)

24. Para o Trecho 3 da TSB foi estabelecido o valor da BRA de R\$ 30.692.836,16 sendo este valor atualizado pela inflação (Método do Custo Histórico Corrigido pela Inflação - CHCI) e descontada a depreciação do período, resultando no montante de **R\$ 20.976.800,81 (data-base: 31/12/2025)**. Fator de correção IGP-M - até agosto 2024 e IPCA a partir de setembro/24 = 2,597, sendo o IPCA para 2025 estimado (FOCUS - BACEN de 04.07.2025).
25. Para o Trecho 1 da TSB foi estabelecido o valor da BRA de R\$ 52.000.000,00 sendo este valor atualizado pela inflação (Método do Custo Histórico Corrigido pela Inflação - CHCI) e descontada a depreciação do período, resultando no montante de **R\$ 35.539.030,56 (data-base: 31/12/2025)**. Fator de correção IGP-M - até agosto 2024 e IPCA a partir de setembro/24 = 2,597, sendo o IPCA para 2025 estimado (FOCUS - BACEN de 04.07.2025).
26. Adicionalmente, propõe considerar o desembolso com o gás para empacotamento (linepack) para cada um dos trechos para composição da RMP, sendo R\$ 406.869,79 para cada trecho.
27. Assim, a proposta da BRA com linepack da TSB (com data-base em 31/12/2025) foi:
- Trecho 1 (5117445): R\$ 35.905.213,36
 - Trecho 3 (5117446): R\$ 21.342.983,62

2.2. **Análise da proposta de valoração da Base Regulatória de Ativos**

28. A avaliação da proposta de BRA apresentada pela TSB foi calculado de forma segregada para o Trecho 1 (5117447) e para Trecho 3 (5117448).
29. Em ambas as planilhas foi utilizado como valor inicial em 2011 os valores definidos no CPAC 2011, sendo R\$ 52.000.000,00 para o Trecho 1 e R\$ 30.692.836,16 para o Trecho 3. Tendo em vista que esses ativos entraram no imobilizado em 2000, e considerando o prazo de vida útil de 30 anos, os valores apurados no CPAC 2011 estão sendo depreciado por mais 19 períodos. Entendemos que esta metodologia está aderente.
30. Adicionalmente, para atualização monetária, foi aplicado para o ano de 2025 a estimativa do IPCA pelo Boletim Focus de 04/07/25, no valor de 5,21%. Contudo ao final do ano o valor acumulado do índice foi de 4,26%.
31. Atualizando o índice IPCA para o valor realizado em 2025, foram apurados os seguintes valores residuais dos ativos em dezembro de 2025:
- Trecho 1: R\$ 35.228.173,85
 - Trecho 3: R\$ 20.793.318,20
32. Assim, recomendamos Determinação Regulatória de valoração da Base Regulatória de Ativos da empresa TSB no valor de R\$ 35.228.173,85 para o Trecho 1 e de R\$ 20.793.318,20 para o Trecho 3.

2.2.1. **Análise da proposta de linepack na Base Regulatória de Ativos**

33. Em relação ao linepack, foi proposto o valor similar de R\$ 406 mil para cada trecho da TSB.
34. O linepack é volume de gás natural que permanece armazenado dentro da própria tubulação de um gasoduto que permite maior segurança e flexibilidade na prestação do serviço.
35. Entende-se que o custo deste gás pode ser considerado como investimento e compor a BRA. Contudo, como os dutos dos trechos possuem características técnicas distintas, carece de maiores explicações a proposta de linepack apresentada pela TSB estimando o mesmo montante para ambos os trechos.
36. Assim recomendamos Determinação Regulatória para classificar como Projeto Contingente os valores propostos de R\$ 406 mil para cada trecho da TSB.

Determinação Regulatória:
Aprovar a Base Regulatória de Ativos da empresa no valor de R\$ 35.228.173,85 para o Trecho 1 e de R\$ 20.793.318,20 para o Trecho 3.
Glosar os valores propostos de R\$ 406 mil para cada trecho de linepack.

3. **GASTOS OPERACIONAIS (OPEX)**

3.1. Proposta TSB para gastos Operacionais

37. Para o Trecho 1 (Uruguaiana) a TSB propôs OPEX constantes ao longo do período, conforme Tabela 1:

Tabela 1: Proposta TSB para OPEX do Trecho 1

Quadro Resumo em Termos Reais (R\$ mil/ano)	2026	2027	2028	2029	2030
Salários e Benefícios (O&M + G&A)	3.286,52	3.286,52	3.286,52	3.286,52	3.286,52
Despesas Gerais e Administrativas (G&A)	1.425,48	1.425,48	1.425,48	1.425,48	1.425,48
Custos de Operação e Manutenção (O&M)	2.705,69	2.705,69	2.705,69	2.705,69	2.705,69
Total Custeio	7.417,69	7.417,69	7.417,69	7.417,69	7.417,69

Fonte: Anexo Carta resposta ofício (5117447)

38. Para o Trecho 3 (Canoas-Triunfo) a TSB propôs OPEX constantes ao longo do período, conforme Tabela 2:

Tabela 2: Proposta TSB para OPEX do Trecho 3

Quadro Resumo em Termos Reais (R\$ mil/ano)	2026	2027	2028	2029	2030
Salários e Benefícios (O&M + G&A)	3.286,52	3.286,52	3.286,52	3.286,52	3.286,52
Despesas Gerais e Administrativas (G&A)	1.425,48	1.425,48	1.425,48	1.425,48	1.425,48
Custos de Operação e Manutenção (O&M)	6.506,61	6.506,61	6.506,61	6.506,61	6.506,61
Total Custeio	11.218,61	11.218,61	11.218,61	11.218,61	11.218,61

Fonte: Anexo carta resposta ofício (5117448)

3.2. Análise Crítica dos Dados Declarados de OPEX

39. Observa-se que os valores declarados se encontram constantes em todo o período proposto. Esta premissa é **incompatível** com o art. 11 da Resolução 991/2026, o qual estabelece que "[a] receita máxima permitida será objeto de reajuste anual ao final de cada ano de um ciclo tarifário, considerando a atualização pela inflação e a aplicação do fator x (...)".

40. O "Fator X" captura ganhos de eficiência e produtividade esperados, devendo ser subtraído da inflação no reajuste anual. Na prática internacional, o Fator X tipicamente varia entre 0,5% e 2,5% ao ano, refletindo ganhos de produtividade total dos fatores, economias de escala à medida que a rede amadurece, aprendizado organizacional e otimização de processos, além de digitalização e automação.

41. A manutenção de OPEX estável, ou ainda crescente sem uma correspondente expansão da rede contradiz a premissa de ganhos de eficiência que fundamenta a regulação por incentivos. Assim sendo, a eficiência deve ser exigida na definição do OPEX de base. Na regulação australiana, a AER rejeita sistematicamente propostas de OPEX que não incorporem uma taxa de variação de produtividade negativa (redução de custo unitário), exceto onde haja aumento comprovado de escala. A aceitação de OPEX constante sinalizaria ao mercado que a ANP não está comprometida com a regulação por incentivos, criando precedente perigoso para futuras revisões tarifárias.

Determinação Regulatória:

A calibração do Fator X será determinada pela ANP na 3ª fase do Plano de Ação para o ciclo 2026-2030 e submetida a Consulta Pública.

4. CONCLUSÃO

42. Esta Nota Técnica avaliou proposta tarifária da transportadora Transportadora Sul Brasileira de Gás S.A. (TSB).

43. Sobre a Base Regulatória de Ativos, foi realizada atualização do valor residual até dezembro de 2025 aplicando o valor do IPCA acumulado realizado em 2025, onde recomendamos Determinação Regulatória de valoração da Base Regulatória de Ativos da empresa TSB no valor de R\$ 35.228.173,85 para o Trecho 1 e de R\$ 20.793.318,20 para o Trecho 3.

44. Sobre o linepack, em razão da inconsistência na proposta, que apresentou o mesmo valor para trechos com características técnicas distintas, recomendamos Determinação Regulatória para glosar os valores propostos de R\$ 406 mil para cada trecho da TSB.

45. Sobre os gastos de OPEX, observou-se que os valores declarados se encontram constantes em todo o período proposto. Esta premissa é incompatível com o art. 11 da Resolução 991/2026 que prevê a utilização de um fator X para captura dos ganhos de eficiência e produtividade.

46. A calibração do Fator X será determinada pela ANP na 3ª fase do Plano de Ação para o ciclo 2026-2030 e submetida a Consulta Pública.

47. Desta forma, no âmbito da 2ª fase do Plano de Ação para o Ciclo Tarifário 2026-2030, aprovado pela Decisão de Diretoria nº 704/2025, recomendamos a aprovação das Determinações Regulatória indicadas na presente Nota Técnica, a serem submetida a Consulta Pública.

Elaborado por:

MARCO ANTONIO BARBOSA FIDELIS
Coordenador Geral de Cálculo Tarifário

De acordo:



Documento assinado eletronicamente por **MARCO ANTONIO BARBOSA FIDELIS, Coordenador-Geral de Cálculo Tarifário**, em 23/02/2026, às 14:44, 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 **THIAGO NEVES DE CAMPOS, Superintendente de Infraestrutura e Movimentação**, em 23/02/2026, às 16:53, 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, informando o código verificador **5724060** e o código CRC **B1FE2144**.

