

NOTA TÉCNICA Nº 6/2026/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 Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A. (TBG)

Referência: processo SEI nº 48610.231753/2024-99

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. 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).
3. 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.
4. 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.
5. 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).
6. 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).
7. 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 Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A. (TBG), com vistas a assegurar a observância dos critérios regulatórios de prudência, eficiência e adequada alocação de custos.
8. 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.
9. 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.
10. 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:**
 11. 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.
 12. 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.
 13. 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.

14. 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.

15. 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."

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

17. 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.

1.2. **Proposta tarifária da Nova Transportadora do Sudeste S.A. (NTS)**

18. No âmbito doCiclo Regulatório 2026-2030, foi instaurado o processo SEI nº 48610.231753/2024-99, relativo à Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A. (TBG), por meio do qual a transportadora apresentou proposta de valoração da Base Regulatória de Ativos (BRA) e proposta tarifária para o referido ciclo.

19. A TBG opera o trecho brasileiro do gasoduto Bolívia-Brasil, com extensão de 2.593km desde Corumbá (MS) até Canoas (RS), atravessando cinco estados brasileiros.

20. Apesar da TBG ter vivenciado o primeiro caso de aplicação da regulamentação à malha integrada decorrente do término do contrato de TCQ, em dezembro de 2019, a malha da transportadora ainda compartilha sua capacidade total de 32.817 mil m³/dia entre os Contatos de Entrada e Saída e o Contrato Legado TCO Brasil, de 6.000 mil m³/dia. Dessa forma, o percentual de Capacidade Disponível para os Contratos Novos por Entrada e Saída é de 81,72%, que será objeto desta avaliação.

21. A presente Nota Técnica está estruturada da seguinte forma: a Seção 2 apresenta a valoração da proposta de BRA; a Seção 3 examina a proposta de investimentos, a Seção 4 apresenta avaliação prévia dos custos operacionais (O&M e G&A), que serão objeto de análise mais aprofundada na 3ª fase do Plano de Ação; e, por fim, a Seção 5 apresenta resumo das recomendações de Determinação Regulatória e as conclusões.

2. **BASE REGULATÓRIA DE ATIVOS**

2.1 **Proposta TBG para a Base Regulatória de Ativos**

22. Por meio do documento “Proposta de Tarifa de Transporte 2º Ciclo Regulatório 2026 – 2030” (5133260) e anexo (5133257), a TBG apresentou avaliação da BRA através da aplicação da metodologia custo histórico corrigido pela inflação (CHCI).

23. Posteriormente, por meio da Carta TBG-DCO00714-2026 pdf-D4Sign (5702063) e anexo (5702064), apresentou ajustes e detalhamentos na documentação referente à proposta da Base Regulatória de Ativos (BRA), resumizada na Tabela 1:

Tabela 1 - Proposta BRA apresentada pela TBG

Total de Itens Registrados	
	Custo Histórico (R\$)
Valor de Aquisição	5.896.174.903
(-) Depreciação Acumulada	(4.441.598.995)
Valor Residual em dezembro/2025	1.454.575.908
Total de Ativos para Cálculo Tarifário TBG	
	Custo Histórico (R\$)
Valor de Aquisição	5.222.150.574
(-) Depreciação Acumulada	(4.017.942.451)
Valor Residual em dezembro/2025	1.204.208.123
	preços dez/25 (R\$)

Valor Residual Corrigido	3.431.322.974
Ativos Proporção E/S	
	preços dez/25 (R\$)
Valor de Aquisição	3.431.322.974
(+/-) Inclusões e Exclusões	(413.588.151)
(-) Contrato Legado - CPAC	(138.678.986)
(-) Contrato de Conexão Garuva/SC	(14.325.448)
(-) Realocação Trecho Sul (CP 03-2021)	(48.432.017)
(-) Linepack Contratos Legados TCQ e TCX	(143.604.589)
(-) Plataformas Digitais Exclusivo Sistema E-S	(5.206.819)
(-) Projetos de Transição Energética Exclusivo Sistema E-S	(14.923.629)
(-) Classe de Locação Garuva (Fase 1)	(48.416.663)
Valor Total para Proporção E/S	3.017.734.823
Ativos Exclusivos Sistema E/S (100%)	
	preços dez/25 (R\$)
(+) Realocação Trecho Sul	48.432.017
(+) Linepack Contratos Legados TCQ e TCX	143.604.589
(+) Classe de Locação Garuva (Fase 1)	48.416.663
(+) Plataformas Digitais	5.206.819
(+) Projetos de Transição Energética	14.923.629
Valor Base Regulatória de Ativos Sistema	260.583.717

Fonte: Planilha Base Regulatória de Ativos_12.2025 (5702064)

24. Sobre a metodologia aplicada a transportadora destaca:

Em 03/12/2020 a Diretoria Colegiada da ANP aprovou, conforme Resolução de Diretoria nº 604/2020 (RD nº 604/2020), a redefinição do valor da BRA considerando o Método do Custo Histórico Corrigido pela Inflação (CHCI) descontada a depreciação.

Assim, a BRA está sendo apurada para o 2º ciclo regulatório da TBG mantém o Método do Custo Histórico Corrigido pela Inflação (CHCI), considera o valor atualizado dos ativos imobilizados até 31/12/2025, deduzida a depreciação, e aplica atualização monetária pelo índice de preços IGP-M até agosto de 2024 e IPCA a partir da data de publicação do Decreto nº 12.153/2024.

Foram descontados da Base Regulatória de Ativos: (i) o valor residual referente ao investimento do Contrato Legado - CPAC 2007; (ii) valores relacionados aos investimentos para construção do Ponto de Conexão Garuva/ SC, objeto de contrato de conexão celebrado entre a TBG e a empresa NFE Power Latam; (iii) o valor residual referente ao investimento de Realocação de compressores no Trecho Sul, que permitiu a disponibilização de capacidades nas zonas de saída de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul nos volumes que atenderam as demandas de capacidade de transporte disputadas na Chamada Pública 03/2021, nos termos da Nota Técnica ANP nº 09/2022/SIM, ratificado na Nota Técnica ANP nº 5/2022/SIM-CGN, uma vez que ele tem sido remunerado de forma separada; (iv) o valor residual referente aos investimentos em gás para empacotamento relativos ao término dos Contratos Legados TCQ e TCX Brasil, dado que esses investimentos possuem encargo apartado (Tarifa de Empacotamento); (v) os valores referentes aos investimentos realizados de forma exclusiva para o sistema de Entrada e Saída, consolidados nas rubricas Plataformas Digitais e Projetos de Transição Energética; (vi) e o projeto Classe de Locação – Fase 1 que corresponde à substituição de trechos realizada no segmento de Garuva/SC, em atendimento às exigências técnicas e operacionais e que encontra-se em fase de definição regulatória.

2.3. Análise Crítica da proposta de valoração da Base Regulatória de Ativos

2.3.1. Análise do valor residual corrigido

25. Conforme apontado, por meio Resolução de Diretoria nº 604/2020, foi aprovada a valoração da base regulatória de ativos da TBG por meio do método do CHCI.
26. Para o ciclo 2026-2030 foi aplicada a depreciação acumulada ao valor histórico de aquisição e foi trazido a valor presente utilizando a série histórica do IGP-M (conforme o índice utilizado nos contratos de transporte) e a projeção do IPCA para o período de transição (set/24 a dez/25), conforme diretrizes da Resolução 991/2026.
27. A TBG apresenta o montante de R\$ 3.017.734,82 mil como custo histórico para a BRA inicial, a ser rateada entre os novos contratos de transporte e o do Contrato Legado TCO Brasil.
28. Considerando a Capacidade Total de 32.817 mil m³/dia ofertada e a capacidade do Contrato Legado TCO Brasil de 6.000 mil m³/dia, o valor correspondente aos novos contratos de transporte é de R\$ 2.465.996,12 mil (81,72%).

Determinação Regulatória:

Aprovar a Base Regulatória de Ativos residual no valor de R\$ 2.466 milhões, atualizados até dezembro de 2025, referente aos novos contratos E/S.

2.3.2. Análise dos ativos exclusivos sistema E/S

29. Além do valor residual apurado a partir da atualização da depreciação e atualização monetária do valor histórico de aquisição, a TBG propõe a incorporação na BRA de ativos exclusivos do sistema de E/S, no valor de R\$ 260,6 milhões, aos quais cabe as seguintes ponderações e determinações regulatórias:
- 2.3.2.1. Realocação do Trecho Sul
30. A realocação de compressores no Trecho Sul foi realizada em razão da falta de capacidade de transporte de gás natural para as zonas SC2 e RS1 do Trecho Sul do GASBOL, identificada após a Chamada Pública nº 03/2021.
31. Nesse sentido, nos termos da Resolução de Diretoria n 193/2022 (SEI 2102665), a qual recomendou que " (...) a TBG envie máximos esforços para concluir a ampliação proposta antes de 1º de janeiro de 2024, a fim de garantir o abastecimento nacional de gás natural da Região Sul

do País", foi efetuado o remanejamento de compressores e uso de unidades alugadas.

Determinação Regulatória:
Aprovar o valor de R\$ 48,43 milhões da Realocação do Trecho Sul.

2.3.3. **Linepack Contratos Legados TCQ e TCX**

32. Após a expiração dos Contratos Legados TCQ e TCX, a TBG adquiriu o gás para linepack utilizado para as capacidades que ficaram disponíveis.

Determinação Regulatória:
Aprovar o valor de R\$ 143,6 milhões do Linepack Contratos Legados TCQ e TCX

2.3.4. **Classe de Locação**

33. Dentro do Programa de Reclassificação de Classe de Locação, a TBG indicou a realização da Fase, definida como o projeto-piloto, com a implantação no município de Garuva/SC, onde foi necessário substituir um segmento de trecho com aproximadamente 3km do gasoduto (20 pol).

34. A mudança de classe de locação é, em princípio, exigência de segurança mandatória quando há adensamento populacional comprovado, nos termos da norma ASME B31.8 e do Regulamento Técnico de Dutos Terrestres (RTDT) da ANP. Quando devidamente documentados, estes investimentos satisfazem o teste de necessidade da Resolução ANP nº 991/2026, pois sua não realização constitui descumprimento de norma técnica cogente.

35. A Análise 94/2024/SIM-CEA/SIM (3917035), tendo por base a estimativa de custos R\$ 49,7 milhões para implementação do projeto de Classe de Locação de Garuva concluiu:

Diante das informações prestadas, aceita-se a priori, pelo princípio da boa-fé, que as informações constantes no orçamento do projeto, com data base de abril/2024 [SEI nº 3909438] descrevem de fato o custo estimado da obra.
A despeito de o Ofício Circular nº 1/2022/SIM-COI/SIM/ANP-RJ-e [SEI nº 2675913], dispensar de autorização de construção ou de operação as intervenções que visam alteração de classe de locação, desde que sigam as orientações do Manual de Alteração de Classe de Locação [SEI nº 3386435], a aprovação final dos gastos incorridos para inclusão na Base Regulatória de Ativos, dependerá da apresentação de comprovações, por meio de contratos, invoices e/ou Notas Fiscais, no mínimo, dos gastos efetivamente incorridos relativos à aquisição dos 'Suprimentos' e dos serviços de 'Construção e Montagem'.

36. Posteriormente, por meio do Ofício nº 296/2024/SIMCAT/SIM/ANP-RJ (4187943) de 22/07/2024, corroborado pela Análise 2/2025/SIM-CAT/SIM (4620335), a ANP se posicionou no sentido de que os investimentos em readequação de classe de locação de dutos deveriam ser incorporados à Base Regulatória de Ativos (BRA) e recuperados tanto pelo numerador tarifário dos contratos de entrada e saída como pelos chamados contratos legados, considerando que tais investimentos beneficiarão a todos os carregadores de forma indistinta.

37. Desta forma, somente devem compor a BRA referente ao regime de entrada e saída a parcela do investimento correspondente a participação deste regime na capacidade total do duto. Ademais, a aprovação do valor indicado, deve ser suportado por documentação suficiente para comprovação dos gastos efetivamente incorridos, por meio de contratos, invoices e/ou Notas Fiscais.

Determinação Regulatória:
Glosar o valor de R\$ 8,8 milhões correspondente a participação da capacidade do Contrato Legado TCO Brasil na capacidade total do duto.
Aprovar condicionado o valor de R\$ 39,6 milhões correspondente a participação da capacidade do regime de E/S na capacidade total do duto, até que a transportadora apresente comprovação dos gastos efetivamente incorridos.

2.3.5. **Plataformas Digitais**

38. Para este item o ponto mais importante é a distinção entre TI operacional – vinculada ao SCADA, sistemas de controle e telemetria de gasodutos, diretamente necessária à prestação do serviço regulado – e TI corporativa – ERP, sistemas administrativos, comunicação, que beneficia toda a companhia independentemente do regime regulado.

Exigências Regulatórias:

39. A transportadora deve apresentar: segregação completa entre TI operacional direto (exclusivo da regime de entrada e saída), TI operacional comum (compartilhado com outros regimes) e TI corporativo (sistemas administrativos), acompanhada de matriz de alocação verificável.

Determinação Regulatória:
Classificar como Projeto Contingente os R\$ 5,2 milhões de "Plataformas Digitais" até apresentação da documentação técnica completa especificada acima e validação pela ANP, em conformidade com o art. 6º, § 1º, da Resolução ANP nº 991/2026.

2.3.6. **Projetos de Transição Energética**

40. Embora meritórios sob a ótica ambiental, os projetos apresentados não demonstraram obrigatoriedade legal imediata (*Mandated Compliance*) ou análise custo-benefício favorável à modicidade tarifária no cenário atual.

41. A Lei nº 14.134/2021 (Novo Marco do Gás) prevê, no art. 12, que "os agentes da indústria de gás natural [...] contribuirão para o alcance das metas nacionais de redução das emissões de gases de efeito estufa." Contudo, este dispositivo é programático, não autoaplicável. Não estabelece metas quantitativas específicas nem cronograma de implementação para o segmento de transporte dutoviário.

42. No Brasil, o Plano Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC) e os compromissos da Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) perante o Acordo de Paris estabelecem metas nacionais agregadas, mas não impõem obrigações específicas de redução de emissões para o segmento

de transporte de gás natural por meio dutoviário. A principal fonte de emissões em gasodutos são: Emissões fugitivas (vazamentos de metano em válvulas, conexões, compressores); Combustão em compressores (quando utilizam gás natural como combustível), e Ventilação e purga (liberação intencional de gás durante manutenções).

43. Até o momento, não existe regulamentação da ANP ou legislação federal que estabeleça limites obrigatórios de emissões ou cronograma mandatório de substituição de equipamentos para transportadoras de gás natural operando sob regime regulado.

44. Sem obrigação regulatória específica, os investimentos em redução de emissões são voluntários/estratégicos, não necessários à prestação do serviço atual. A transportadora pode julgá-los importantes para sua imagem corporativa, responsabilidade socioambiental, ou preparação para futuras regulações, mas estes constituem investimentos estratégicos do acionista, não custos prudentes de operação que devem ser socializados via tarifa.

Determinação Regulatória:

Glosar integralmente os R\$ 14,9 milhões de Projetos de Transição Energética

2.3.7. Resumo das determinações regulatórias para a proposta TBG para a Base Regulatória de Ativos E/S

Determinação Regulatória:

Aprovar a Base Regulatória de Ativos residual no valor de R\$ 2.466 milhões, atualizados até dezembro de 2025, referente aos novos contratos E/S.

Aprovar: R\$ 192 milhões, referentes a Realocação Trecho Sul (R\$48,4 milhões) e Linepack Contratos Legados TCQ e TCX (R\$ 143,6 milhões);

Aprovar condicionado: R\$ 39,6 milhões, referente a Classe de Locação Garuva correspondente ao regime de entrada e saída, pendente da apresentação de comprovação dos gastos efetivamente incorridos;

Projeto Contingente: R\$ 5,2 milhões, referentes a Plataformas Digitais; e

Glosar: R\$ 23,8 milhões, referente a Classe de Locação Garuva correspondente ao contrato TCO (R\$ 8,8 milhões) e Projetos de Transição Energética (R\$ 14,9 milhões).

3. PROPOSTA DE INVESTIMENTOS (CAPEX)

45. Por meio do documento “Proposta de Tarifa de Transporte 2º Ciclo Regulatório 2026 – 2030” (5133260) e anexo (5133257), a TBG apresentou o montante de de R\$ 2.759,8 milhões referente a CAPEX relacionado aos contratos de entrada e saída a ser realizado ao longo do período de 2026 a 2030, sendo:

46. A aba "CAPEX" da planilha "Anexo I.A 2 MODELO CÁLCULO TARIFÁRIO 2º CICLO" (5133257) apresenta projeções CAPEX ao longo do ciclo 2026-2030 de R\$ 1.122,9 milhões conforme Tabela 2:

Tabela 2 - Proposta CAPEX apresentada pela TBG

Projeção CAPEX (Mil R\$ - Moeda Dez/2025)	2026	2027	2028	2029	2030	2026-2030	média anual	%
Terrenos	3.269	3.269	3.105	-	-	9.643	1.929	0,8%
Imóveis / Edificações / Benfeitorias	3.788	3.788	3.788	3.788	3.788	18.941	3.788	1,6%
Tubulação - Trecho (s) / Ramal (s)	30.423	33.436	24.139	21.402	15.928	125.328	25.066	10,3%
Componentes Tubulação - Trecho (s) / Ramal (s)	32.292	20.161	9.460	6.295	10.675	78.884	15.777	6,5%
Ponto (s) de Entrada	-	-	-	-	-	-	-	0,0%
Ponto (s) de Saída	13.766	11.910	17.980	4.325	8.634	56.615	11.323	4,7%
Estação (ões) de Compressão / Serviço (s) de Compressão	128.466	80.813	92.062	51.142	23.267	375.750	75.150	31,0%
Estação (ões) de Medição / Estação (ões) de Regulagem de Pressão	335	335	389	-	-	1.059	212	0,1%
Estação (ões) de Interconexão (entre transportes)	315	588	-	-	-	903	181	0,1%
Móveis, Equipamentos e Instalações de Escritório	1.218	245	6.374	-	-	7.837	1.567	0,6%
Máquinas e Equipamentos Operacionais	3.514	2.043	2.043	2.043	2.043	11.686	2.337	1,0%
Infraestrutura de Tecnologia da Informação	15.019	14.506	6.450	7.521	8.667	52.163	10.433	4,3%
Equipamentos e Instalações de Comunicação	3.215	1.652	1.725	1.799	1.630	10.021	2.004	0,8%
Veículos	-	-	-	-	-	-	-	0,0%
Pig Instrumentado	14.652	29.362	26.420	14.652	14.652	99.739	19.948	8,2%
Redução de Emissão/ Transição Energética	39.569	48.342	30.243	20.568	7.526	146.249	29.250	12,1%
Linepack	-	-	-	-	-	-	-	0,0%
Overhaul	5.532	37.506	34.035	27.276	5.532	109.882	21.976	9,1%
Condicionantes Ambientais	-	-	-	-	-	-	-	0,0%
Plataformas Digitais*	9.941	11.045	12.390	14.045	16.103	63.524	12.705	5,2%
Outros	8.076	8.437	8.749	9.036	9.410	43.707	8.741	3,6%
Total	313.390	307.438	279.350	183.893	127.858	1.211.930	242.386	100%

Fonte: Elaboração própria partir de Anexo I.A 2 MODELO CÁLCULO TARIFÁRIO 2º CICLO (5133257).

47. Adicionalmente, a aba "CAPEX Adicional" da "planilha Anexo I.A 2 MODELO CÁLCULO TARIFÁRIO 2º CICLO" (5133257) apresenta projeções de "Estação (ões) de Compressão / Serviço (s) de Compressão" e "Classe locação" ao longo do ciclo 2026-2030 de R\$ 1.547,9 milhões conforme Tabela 3:

Tabela 3 - Proposta de CAPEX adicional apresentada pela TBG

Projeção CAPEX (Mil R\$ - Moeda Dez/2025)	2026	2027	2028	2029	2030	2026-2030	média anual
Terrenos	-	-	-	-	-	-	-
Imóveis / Edificações / Benfeitorias	-	-	-	-	-	-	-
Tubulação - Trecho (s) / Ramal (s)	-	-	-	-	-	-	-
Componentes Tubulação - Trecho (s) / Ramal (s)	-	-	-	-	-	-	-
Ponto (s) de Entrada	-	-	-	-	-	-	-
Ponto (s) de Saída	-	-	-	-	-	-	-
Estação (ões) de Compressão / Serviço (s) de Compressão	27.260	234.500	131.500	46.800	5.700	445.760	89.152
Estação (ões) de Medição / Estação (ões) de Regulagem de Pressão	-	-	-	-	-	-	-
Estação (ões) de Interconexão (entre transportes)	-	-	-	-	-	-	-
Móveis, Equipamentos e Instalações de Escritório	-	-	-	-	-	-	-
Máquinas e Equipamentos Operacionais	-	-	-	-	-	-	-
Infraestrutura de Tecnologia da Informação	-	-	-	-	-	-	-
Equipamentos e Instalações de Comunicação	-	-	-	-	-	-	-
Veículos	-	-	-	-	-	-	-
Pig Instrumentado	-	-	-	-	-	-	-
Redução de Emissão/ Transição Energética	-	-	-	-	-	-	-
Linepack	-	-	-	-	-	-	-
Overhaul	-	-	-	-	-	-	-
Condicionantes Ambientais	-	-	-	-	-	-	-
Classe de Locação Trecho Garuva (Piloto)	-	-	-	-	-	-	-
Classe de Locação Trecho Norte 32 pol	76.804	13.048	25.960	114.560	76.710	307.082	61.416
Classe de Locação Trecho Sul 24 pol	57.504	12.048	65.760	122.160	-	257.472	51.494
Classe de Locação Trecho Sul 20 pol	130.804	285.048	120.960	760	-	537.572	107.514
Outros	-	-	-	-	-	-	-
Total	292.373	544.644	344.180	284.280	82.410	1.547.886,99	309.577,40
Total Classe de Locação	265.113	310.144	212.680	237.480	76.710	1.102.126,99	220.425,40

Fonte: Elaboração própria partir de Anexo I.A e MODELO CÁLCULO TARIFÁRIO 2º CICLO (5133257).

3.1. Análise geral da proposta de CAPEX para o Ciclo 2026-2030

48. A proposta da TBG não traz uma distinção entre *sustaining CAPEX* (manutenção do sistema e capacidade existentes) e *Growth CAPEX* (novos projetos). A NGR Rule 79(1)(b) e (c) exige que cada categoria seja tratada de forma distinta, pois as fontes de financiamento e os critérios de elegibilidade divergem: investimentos de ampliação e conexão requerem demonstração de contribuição dos beneficiários diretos ou justificativa de benefício sistêmico, e não podem ser socializados genericamente via tarifa de transporte. Contudo, para fins da presente avaliação considera-se que os valores propostos na aba "CAPEX" correspondem ao *sustaining CAPEX*.

49. Na sua proposta a TBG apresenta valores declaratórios sem a documentação técnica mínima exigida para verificação de prudência e eficiência. Especificamente, a proposta não inclui:

- Laudos técnicos de engenheiros especializados que justifiquem a necessidade dos investimentos;
- Estudos de engenharia detalhados com especificações técnicas e justificativas de projeto;
- Cronogramas físico-financeiros detalhados dos projetos; e
- Orçamentos detalhados com especificações técnicas, quantitativos e composições de custos unitários.

50. 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 (definida como aquela que represente mais de 5% do *Sustaining CAPEX* total do ciclo). 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."

51. Adicionalmente, a proposta não demonstra, para categorias que envolvem intervenções nos ativos existentes, que a capitalização é correta sob o CPC 27 (Ativo Imobilizado). O CPC 27 estabelece critérios objetivos: o Item 12 determina que custos de manutenção periódica — mão de obra, peças consumíveis, pequenos componentes — devem ser reconhecidos como despesa quando incorridos; o Item 13 permite capitalizar apenas o custo de peças efetivamente substituídas, condicionado à baixa do componente substituído; e o Item 14 admite a capitalização de inspeções importantes somente quando satisfeitos os critérios de reconhecimento do Item 7 — fluxo provável de benefícios econômicos futuros e mensurabilidade confiável do custo. Em síntese, apenas gastos que prolonguem substancialmente a vida útil ou melhorem significativamente o desempenho além do padrão original qualificam-se para capitalização. Na ausência de demonstração contábil individualizada, há risco concreto de dupla recuperação: o mesmo gasto seria recuperado via OPEX regulado (anualmente) e via retorno e depreciação do CAPEX adicionado à BRA (ao longo da vida útil do ativo).

52. Por fim, a falta de documentação complementar, como um programa de manutenção fundamentado em portfólio individualizado de projetos, compromete a análise da alocação intertemporal dos investimentos, podendo levar a problemas como:

- *Front-loading* sem justificativa de urgência: antecipação estratégica de despesas para maximizar o valor presente da receita tarifária, dado que investimentos realizados no início do ciclo geram retorno e depreciação pelo período mais longo.
- Concentração tardia ou em ano isolado sem fundamento técnico identificável: indicativo de que este valor representa estimativa global residual — possivelmente o saldo necessário para atingir o orçamento total da categoria — e não projetos individualizados com cronograma definido.
- Perfil bimodal ou errático.

53. Os padrões temporais descritos acima — concentrações abruptas, perfis bimodais e valores quase nulos em anos intercalados — são,

em todos os casos, incompatíveis com a demonstração de prudência exigida pelo art. 6º, § 1º, da Resolução ANP nº 991/2026 e pela NGR Rule 79(1) (a), uma vez que não permitem verificar se o cronograma de cada investimento decorre de necessidade técnica identificada. Assim sendo, a transportadora deve demonstrar, para cada categoria e para cada ano do ciclo, a correspondência entre os valores declarados e projetos individuais identificados, com justificativa técnica do respectivo cronograma de execução.

3.2. **Análise por Categoria de Sustaining CAPEX**

54. Esta seção avalia individualmente as rubricas de sustaining CAPEX mais significativas (investimento material), ou seja, que ultrapassem 5% do total proposto pela transportadora. As rubricas identificadas representam conjuntamente 87% do total do sustaining CAPEX proposto. Para as demais rubricas indicamos classificação como **Aprovação Condicional**, sendo necessária a efetiva comprovação do gasto para sua incorporação na BRA.

3.2.1. **Estação(ões) de Compressão / Serviço (s) de Compressão**

55. A proposta de investimentos com Estação (ões) de Compressão / Serviço (s) de Compressão, representa um total de R\$ 375,7 milhões na aba "CAPEX" representando 31% da valor total da proposta de sustaining CAPEX para o Ciclo.

56. Sobre essa proposta, cabe destacar a grande concentração destes gastos nos primeiros anos do ciclo, com os três primeiros anos concentrando 85% dos gastos.

57. Adicionalmente, é necessário esclarecer a fronteira CAPEX/OPEX e evitar sobreposição ou dupla recuperação dos gastos com manutenção de compressores, tendo em vista que além do valor proposto de R\$ 375,7 milhões de sustaining CAPEX de "Estação (ões) de Compressão / Serviço (s) de Compressão", a proposta de OPEX inclui a previsão de gastos de R\$ 49,1 milhões com "Manutenção e Operação de Compressores".

Exigências Regulatórias:

58. Para cada intervenção proposta em estações de compressão, a transportadora deve apresentar:

- Identificação do ativo: estação de compressão específica (ECOMP), turbocompressor ou equipamento alvo, com localização, fabricante, modelo e ano de instalação.
- Classificação de CAPEX: segregação entre investimentos de manutenção de ativos existentes (*Sustaining*), ampliação de capacidade (*Augmentation*) e custos operacionais.
- Reclassificação CAPEX/OPEX: justificativa técnica fundamentada no CPC 27 para cada intervenção proposta como CAPEX, demonstrando extensão quantificada de vida útil (em anos adicionais) ou melhoria mensurável de desempenho além do padrão original. Intervenções que constituam manutenção periódica necessária à operação continuada devem ser reclassificadas como OPEX.
- Demonstração de ausência de dupla recuperação: matriz de alocação demonstrando que cada intervenção não se sobrepõe ao OPEX de Manutenção e Operação de Compressores para o mesmo universo de equipamentos.
- Cronograma fundamentado: justificativa técnica para a concentração dos gastos nos primeiros anos do ciclo tarifário.

Determinação Regulatória:

Classificar como Projeto Contingente o valor de R\$ 375,7 milhões propostos como CAPEX de "Estação (ões) de Compressão / Serviço (s) de Compressão" até apresentação da documentação técnica completa especificada acima e validação pela ANP, em conformidade com o art. 6º, § 1º, da Resolução ANP nº 991/2026.

3.2.2. **Tubulação - Trecho (s) / Ramal (s) e Componentes Tubulação - Trecho (s) / Ramal (s)**

59. As rubricas "Tubulação - Trecho (s) / Ramal (s)" e "Componentes Tubulação - Trecho (s) / Ramal (s)" totalizam o valor de R\$ 204 milhões, ou 16,9% dos gastos de sustaining CAPEX.

60. Cabe destacar que a distribuição temporal uniforme desta categoria ao longo do ciclo, com os dois primeiros anos concentrando quase 60% do total do ciclo.

61. Sobre o item componente de tubulação recai preocupação adicional no que se refere a correspondente baixa do valor contábil do componente substituído. Sem esta baixa, há dupla contagem: o ativo antigo permanece sendo remunerado via BRA existente e o novo componente é adicionado como CAPEX incremental.

62. Esses gastos representam investimentos cruciais para a integridade física do duto, porém sua aprovação carece da apresentação de documentação técnica complementar individualizada.

Exigências Regulatórias:

63. Para cada trecho proposto para intervenção, a transportadora deve apresentar:

- Identificação geográfica precisa: localização por coordenadas ou marcos quilométricos de início e fim, com indicação do gasoduto ao qual pertence.
- Laudo de inspeção recente: resultado de inspeção visual, por PIG instrumentado ou por ensaio não destrutivo, atestando a condição do trecho e justificando a necessidade e a urgência da intervenção proposta.
- Análise de alternativas: comparação entre as opções de reparo localizado, reparo extensivo e substituição integral, com justificativa técnica e econômica da alternativa escolhida como a de menor custo sustentável.
- Classificação de CAPEX: demonstração de que o investimento constitui *Sustaining CAPEX* (manutenção de capacidade existente) e não *Augmentation* ou *Connection CAPEX*.
- Orçamento detalhado: com composições de custos unitários, quantitativos e cotações verificáveis de fornecedores.
- Cronograma fundamentado: justificativa técnica para a alocação do investimento no ano específico do ciclo, demonstrando correspondência com o plano de integridade da malha.

Determinação Regulatória:

Classificar como Projeto Contingente valor total de R\$ 204 milhões de "Tubulação - Trecho (s) / Ramal (s)" (R\$ 125,3 milhões) e "Componentes Tubulação - Trecho (s) / Ramal (s)" (R\$ 78,9 milhões) até apresentação da documentação técnica completa especificada acima e validação pela ANP, em conformidade com o art. 6º, § 1º, da Resolução ANP nº 991/2026.

3.2.3. Redução de Emissão/ Transição Energética

64. A rubrica "Redução de Emissão/ Transição Energética" totaliza o valor de R\$ 146,2 milhões, ou 12,1% dos gastos de sustaining CAPEX .
65. Embora meritórios sob a ótica ambiental, os projetos apresentados não demonstraram obrigatoriedade legal imediata (*Mandated Compliance*) ou análise custo-benefício favorável à modicidade tarifária no cenário atual.
66. A Lei nº 14.134/2021 (Novo Marco do Gás) prevê, no art. 12, que "os agentes da indústria de gás natural [...] contribuirão para o alcance das metas nacionais de redução das emissões de gases de efeito estufa." Contudo, este dispositivo é programático, não autoaplicável. Não estabelece metas quantitativas específicas nem cronograma de implementação para o segmento de transporte dutoviário.
67. No Brasil, o Plano Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC) e os compromissos da Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) perante o Acordo de Paris estabelecem metas nacionais agregadas, mas não impõem obrigações específicas de redução de emissões para o segmento de transporte de gás natural por meio dutoviário. A principal fonte de emissões em gasodutos são: Emissões fugitivas (vazamentos de metano em válvulas, conexões, compressores); Combustão em compressores (quando utilizam gás natural como combustível), e Ventilação e purga (liberação intencional de gás durante manutenções).
68. Até o momento, não existe regulamentação da ANP ou legislação federal que estabeleça limites obrigatórios de emissões ou cronograma mandatório de substituição de equipamentos para transportadoras de gás natural operando sob regime regulado.
69. Sem obrigação regulatória específica, os investimentos em redução de emissões são voluntários/estratégicos, não necessários à prestação do serviço atual. A transportadora pode julgá-los importantes para sua imagem corporativa, responsabilidade socioambiental, ou preparação para futuras regulações, mas estes constituem investimentos estratégicos do acionista, não custos prudentes de operação que devem ser socializados via tarifa.

Determinação Regulatória:

Glosar integralmente os R\$ 146,2 milhões de "Redução de Emissão/ Transição Energética".

A TBG poderá reapresentar projetos específicos como **Projetos Contingentes** caso demonstre, projeto a projeto: obrigação regulatória mandatória expressa com indicação da norma e do prazo de conformidade, ou valor econômico positivo líquido mensurável que justifique a socialização do custo via tarifa.

3.2.4. Overhaul

70. A rubrica "Overhaul" totaliza o valor de R\$ 109,9 milhões, ou 9,1% dos gastos de sustaining CAPEX .
71. A categoria *overhaul* é aquela onde a questão de fronteira é estruturalmente mais crítica: pode ser CAPEX (reforma extraordinária que estende a vida útil de forma mensurável) ou OPEX (manutenção programada de ciclo longo, necessária à operação continuada).
72. Esses gastos representam investimentos importantes para manutenção de unidades compressoras, porém sua aprovação carece da apresentação de documentação técnica complementar individualizada.

Exigências Regulatórias:

73. Para cada trecho proposto para intervenção, a transportadora deve apresentar:
- identificação específica de cada equipamento objeto de *overhaul* (ECOMP, turbocompressor, fabricante, modelo, ano de instalação);
 - justificativa técnica de capitalização para cada intervenção, demonstrando extensão quantificada de vida útil ou melhoria mensurável de desempenho conforme CPC 27; e
 - demonstração de ausência de dupla recuperação com o OPEX de Manutenção e Operação de Compressores.

Determinação Regulatória:

Classificar como Projeto Contingente os R\$ 109,9 milhões de "Overhaul" até apresentação da documentação técnica completa especificada acima e validação pela ANP, em conformidade com o art. 6º, § 1º, da Resolução ANP nº 991/2026.

3.2.5. Pig Instrumentado

74. A rubrica "Pig Instrumentado" totaliza o valor de R\$ 99,8 milhões, ou 8,2% dos gastos de sustaining CAPEX .
75. Assim como as categorias anteriores, essa categoria representa potencial sobreposição entre CAPEX e OPEX.
76. Corridas de PIG instrumentado são programadas com base no plano de integridade da malha, que determina com antecedência quais trechos serão inspecionados em cada ano conforme as periodicidades de inspeção nele estabelecidas. O item 16.2.1 do RTDT impõe ao transportador a obrigação de desenvolver e implementar Plano de Inspeção Periódica visando à manutenção da integridade estrutural e à condição operacional segura das instalações, exigindo que esse plano contemple, entre outros elementos, procedimentos e periodicidades de inspeção (item 16.2.3.2) e sistemática de gestão e rastreabilidade das informações (item 16.2.3.4); e a sua revisão ao menos a cada 3 anos (item 16.2.4), ou sempre que for necessário.
77. Adicionalmente, novamente recai preocupação sobre a efetiva baixa contábil do investimento e potencial dupla contagem. O Item 14 do CPC 27 admite a capitalização de inspeções importantes como substituição de componente, mas condiciona esse reconhecimento a: (i) que o custo da inspeção seja reconhecido no valor contábil do ativo **com baixa simultânea (derecognition)** do valor remanescente do componente de

inspeção anterior – conforme previsto expressamente na Nota Técnica; e (ii) que os critérios gerais de reconhecimento do Item 7 sejam satisfeitos – fluxo provável de benefícios econômicos futuros e mensurabilidade confiável do custo. A ausência de registro das baixas correspondentes constituiria dupla contagem progressiva: o componente anterior permaneceria sendo remunerado via BRA e o novo seria adicionado como incremento.

Exigências Regulatórias:

78. Para cada corrida de PIG instrumentado proposta, a transportadora deve apresentar:

- Plano de integridade da malha: documento que sustente o cronograma de corridas proposto para o ciclo 2026–2030, identificando para cada ano os trechos programados para inspeção, o tipo de PIG instrumentado a ser utilizado, a periodicidade regulatória aplicável e a norma técnica que a determina (RTDT, ASME B31.8S ou equivalente). Este documento é condição necessária para demonstrar que os valores propostos refletem um programa de inspeção real e não estimativas globais.
- Demonstração dos critérios de reconhecimento do CPC 27: para cada corrida classificada como inspeção importante nos termos do Item 14 do CPC 27, comprovação de que: (i) trata-se de inspeção com periodicidade superior a um ano, inserida no plano de integridade da malha; e (ii) a baixa do componente de inspeção anterior será registrada na BRA simultaneamente ao reconhecimento da nova corrida.
- Comprovação de ausência de dupla contagem: demonstração de que as corridas capitalizadas não se sobrepõem a eventuais rubricas de OPEX que cubram o mesmo universo de ativos (passagens de PIG de limpeza ou outros serviços de inspeção incluídos no OPEX regulado proposto).
- *Benchmark* de custo unitário: comparação do custo médio proposto com referências verificáveis de mercado para contratos de inspeção por PIG instrumentado em gasodutos de alta pressão com diâmetros similares, demonstrando que o patamar proposto é consistente com a prática de mercado.
- Vinculação dos resultados das inspeções anteriores: histórico das corridas de PIG instrumentado realizadas no período 2020–2025, com indicação dos trechos inspecionados e dos reparos corretivos gerados.

Determinação Regulatória:

Classificar como Projeto Contingente os R\$ 99,8 milhões de "PIG Instrumentado" até apresentação da documentação técnica completa especificada acima e validação pela ANP, em conformidade com o art. 6º, § 1º, da Resolução ANP nº 991/2026.

3.2.6. Plataforma Digitais e Infraestrutura de Tecnologia e Informação

79. As rubricas "Plataforma Digitais" e "Infraestrutura de Tecnologia e Informação" correspondem, respectivamente, a investimentos de R\$ 63,5 milhões (5,2%) e R\$ 52,2 milhões (4,3%) em gastos de sustaining CAPEX.

80. Para este item o ponto mais importante é a distinção entre TI operacional – vinculada ao SCADA, sistemas de controle e telemetria de gasodutos, diretamente necessária à prestação do serviço regulado – e TI corporativa – ERP, sistemas administrativos, comunicação, que beneficia toda a companhia independentemente do regime regulado – é obrigatória.

Exigências Regulatórias:

81. A transportadora deve apresentar: segregação completa entre TI operacional direto (exclusivo da regime de entrada e saída), TI operacional comum (compartilhado com outros regimes) e TI corporativo (sistemas administrativos), acompanhada de matriz de alocação verificável.

Determinação Regulatória:

Classificar como Projeto Contingente os R\$ 63,5 milhões de "Plataformas Digitais" e R\$ 52,2 milhões de "Infraestrutura de Tecnologia e Informação" até apresentação da documentação técnica completa especificada acima e validação pela ANP, em conformidade com o art. 6º, § 1º, da Resolução ANP nº 991/2026.

3.2.7. Resumo das determinações regulatórias para a proposta de sustaining CAPEX

Tabela 4 - Resumo das determinações regulatórias para a proposta de sustaining CAPEX por item

Projeção CAPEX (Mil R\$ - Moeda Dez/2025)	2026-2030	%	Determinação Regulatória
Terrenos	9.642,58	0,8%	Aprovação Condicional
Imóveis / Edificações / Benfeitorias	18.941,08	1,6%	Aprovação Condicional
Tubulação - Trecho (s) / Ramal (s)	125.328,02	10,3%	Projeto Contingente
Componentes Tubulação - Trecho (s) / Ramal (s)	78.883,67	6,5%	Projeto Contingente
Ponto (s) de Entrada	0,00	0,0%	Aprovação Condicional
Ponto (s) de Saída	56.615,34	4,7%	Aprovação Condicional
Estação (ões) de Compressão / Serviço (s) de Compressão	375.750,07	31,0%	Projeto Contingente
Estação (ões) de Medição / Estação (ões) de Regulagem de Pressão	1.059,46	0,1%	Aprovação Condicional
Estação (ões) de Interconexão (entre transportes)	902,97	0,1%	Aprovação Condicional
Móveis, Equipamentos e Instalações de Escritório	7.836,64	0,6%	Aprovação Condicional
Máquinas e Equipamentos Operacionais	11.685,50	1,0%	Aprovação Condicional
Infraestrutura de Tecnologia da Informação	52.162,97	4,3%	Projeto Contingente
Equipamentos e Instalações de Comunicação	10.021,23	0,8%	Aprovação Condicional
Veículos	0,00	0,0%	Aprovação Condicional
Pig Instrumentado	99.738,69	8,2%	Projeto Contingente
Redução de Emissão/ Transição Energética	146.248,72	12,1%	Glosa
Linepack	0,00	0,0%	Aprovação Condicional

Overhaul	109.881,63	9,1%	Projeto Contingente
Condicionantes Ambientais	0,00	0,0%	Aprovação Condicional
Plataformas Digitais*	63.523,65	5,2%	Projeto Contingente
Outros	43.707,42	3,6%	Aprovação Condicional
Total	1.211.929,65	100%	

Tabela 5 - Resumo das determinações regulatórias para a proposta de sustaining CAPEX

Projeção CAPEX (Mil R\$ - Moeda Dez/2025)	2026-2030
Aprovação Condicional	160.412,22
Projeto Contingente	905.268,70
Glosa	146.248,72
Total	1.211.929,65

3.3. Estação de Compressão de Gaspar

82. A aba "CAPEX Adicional" identificou a rubrica "Estação(ões) de Compressão / Serviço(s) de Compressão", com valor de R\$ 445,8 milhões referente à implantação da nova Estação de Compressão em Gaspar. Este projeto, classificado como *Growth CAPEX* (Investimento de Expansão), totaliza um montante expressivo no fluxo de caixa projetado para o ciclo.
83. No processo de revisão tarifária do ciclo 2026—2030, e Decisão de Diretoria nº 704/2025 determinou que "a Superintendência de Infraestrutura e Movimentação, durante o processo de valoração da base regulatória de ativos para o Ciclo Regulatório 2026—2030, considere, dentre os novos investimentos em construção e ampliação propostos, somente aqueles que já possuam Autorização de Construção emitida pela ANP."
84. Este critério decorre da aplicação combinada dos princípios de autorização prévia (art. 5º, § 1º, da Resolução ANP 991/2026) e de inclusão na BRA somente de investimentos em fase de operação ou com expectativa razoável de entrada em operação durante o ciclo tarifário (art. 6º, § 6º, da Resolução ANP 991/2026). A racionalidade regulatória deste critério de corte é evidente: projetos que não possuem Autorização de Construção emitida pela ANP encontram-se, na melhor das hipóteses, em fase preliminar de desenvolvimento. A inclusão de custos operacionais e de capital de tais projetos na base tarifária do ciclo 2026—2030 violaria o critério regulatório estabelecido pela ANP e transferiria indevidamente aos consumidores o risco de que tais projetos não se materializem ou sejam substancialmente modificados antes de sua eventual implementação.
- Determinação Regulatória:**

Glosar integralmente os R\$ 445,8 milhões referente à implantação da nova Estação de Compressão em Gaspar.

O projeto ECOMP Gaspar poderá ser submetido à ANP para aprovação e inclusão tarifária em ciclos regulatórios futuros (2031-2035 ou posteriores), após obtenção de Autorização de Construção e mediante apresentação de documentação completa incluindo estudos de viabilidade técnica e econômica, demonstração de demanda firme ou contratada, análise de alternativas tecnológicas e locacionais, orçamento detalhado de CAPEX e OPEX com referências de mercado, e submissão conforme procedimentos estabelecidos pela ANP para aprovação de projetos de expansão.

Alternativamente, caso o projeto obtenha Autorização de Construção durante o ciclo tarifário 2026-2030, a TBG poderá submetê-lo à ANP para aprovação e inclusão tarifária mediante revisão tarifária extraordinária, nos termos do procedimento estabelecido na Resolução ANP nº 991/2026 para inclusão de novos projetos durante o ciclo.
- 3.4. Classe de Locação
85. A aba "CAPEX Adicional" identificou um valor total de R\$ 1.102,1 milhões referente à Fase II do Programa de Reclassificação de Classe de Locação a serem realizados nas seguintes localidades: Trecho Norte 32 pol, Trecho Sul 24 pol e Trecho Sul 20 pol.
86. A mudança de classe de locação é, em princípio, exigência de segurança mandatória quando há adensamento populacional comprovado, nos termos da norma ASME B31.8 e do Regulamento Técnico de Dutos Terrestres (RTDT) da ANP. Quando devidamente documentados, estes investimentos satisfazem o teste de necessidade da Resolução ANP nº 991/2026, pois sua não realização constitui descumprimento de norma técnica cogente.
87. Contudo, sua aprovação demanda a apresentação documental que suporte a verificação de prudência e eficiência dos investimentos propostos e posterior comprovação dos gastos efetivamente incorridos, por meio de contratos, *invoices* e/ou Notas Fiscais.
88. Ademais, conforme informado na seção 2.2.2, o entendimento da Agência, indicado por meio do Ofício nº 296/2024/SIMCAT/SIM/ANP-RJ (4187943) de 22/07/2024, corroborado pela Análise 2/2025/SIM-CAT/SIM (4620335), é que os investimentos em readequação de classe de locação de dutos deveriam ser incorporados à Base Regulatória de Ativos (BRA) e recuperados tanto pelo numerador tarifário dos contratos de entrada e saída como pelos chamados contratos legados, considerando que tais investimentos beneficiarão a todos os carregadores de forma indistinta. Assim somente devem compor a BRA referente ao regime de entrada e saída a parcela do investimento corresponde a participação deste regime na capacidade total do duto.
89. Reconhecendo a necessidade contínua de adequações de segurança na malha, define-se um limite de **Aprovação Condicionada** (mediante comprovação dos gastos efetivamente incorridos) do montante fixo de **R\$ 50,00 milhões por ano** para o período de 2026 a 2030. O saldo remanescente da proposta original, que excede o limite anual aprovado, é convertido em **Projeto Contingente**. Esta medida visa proteger o usuário final do pagamento antecipado por obras que podem sofrer atrasos devido a fatores externos (licenciamento ambiental, desapropriações).

Exigências Regulatórias:

90. Para cada trecho proposto para intervenção de classe de localização, a transportadora deve apresentar:
- Localização geográfica precisa: coordenadas (latitude/longitude) ou marcos quilométricos exatos de início e fim de cada trecho, com indicação do gasoduto ao qual pertence.
 - Estudo de adensamento populacional: classificação atual do trecho conforme ASME B31.8 ou RTDT; classificação requerida após

adensamento; evidência objetiva do adensamento – imagens de satélite comparativas, dados censitários, licenças de construção emitidas pela prefeitura local ou levantamento em campo por empresa especializada; e data em que o adensamento ocorreu ou foi identificado.

- Laudo de engenharia: elaborado por engenheiro civil ou mecânico com especialização em dutos, devidamente habilitado, demonstrando que a mudança de classe é exigida pela norma técnica aplicável, especificando as intervenções necessárias (espessura de parede adicional, proteção mecânica, redução de pressão operacional, relocação de trecho ou outras) e justificando que a solução proposta representa o menor custo sustentável.
- Cronograma fundamentado: justificativa técnica para a distribuição dos investimentos, com demonstração de urgência baseada em risco à segurança, disponibilidade de materiais e licenças ambientais já obtidas ou em processo.
- Orçamento detalhado: extensão de cada trecho em quilômetros, diâmetro e especificação dos materiais (se houver substituição), tipo de intervenção, custos discriminados (materiais, mão de obra, equipamentos, licenças) e cotações de fornecedores ou *benchmarks* setoriais.

Determinação Regulatória:

Aprovar condicionado o valor de R\$ 250 milhões, correspondente a R\$ 50 milhões por ano, para investimentos de Classe de Locação, correspondente a participação da capacidade do regime de E/S na capacidade total do duto, até que a transportadora apresente comprovação dos gastos efetivamente incorridos.

Classificar como Projeto Contingente o valor de R\$ 650,6 milhões, até apresentação da documentação técnica completa especificada acima e validação pela ANP, em conformidade com o art. 6º, § 1º, da Resolução ANP nº 991/2026.

Glosar o valor de R\$ 201,5 milhões, para investimentos de Classe de Locação, correspondente a participação da capacidade do contrato TCO.

4. GASTOS OPERACIONAIS (OPEX)

4.1. Proposta TBG para gastos Operacionais

91. Por meio do documento “Proposta de Tarifa de Transporte 2º Ciclo Regulatório 2026 – 2030” (5133260) e anexo (5133257), a TBG apresentou projeção de despesas operacionais (OPEX), abrangendo custos de Operação e Manutenção (O&M) e Despesas Gerais e Administrativas (G&A), no montante aproximado de **R\$ 2.416 milhões** para o ciclo 2026–2030, correspondente a média anual de **R\$ 483,3 milhões**, a preços de dezembro de 2025.

92. A aba "OPEX" da planilha "Anexo I.A à MODELO CÁLCULO TARIFÁRIO 2º CICLO" (5133257) apresenta projeções de O&M e G&A ao longo do ciclo 2026-2030 de R\$ 2.416,5 milhões conforme Tabela 6:

Tabela 6: Proposta TBG para custos operacionais de O&M e G&A

O&M + G&A (Mil R\$ - Moeda Dez/2025)	2026	2027	2028	2029	2030	2026-2030	média anual	%
Custo com Pessoal (1)	231.058	243.619	257.083	272.514	286.198	1.290.471	258.094	53,4%
Manutenção e Operação de Compressores (2)	11.722	11.329	6.826	5.121	5.121	40.119	8.024	1,7%
Manutenção do Sistema de Proteção Catódica (3)	8.387	1.745	1.745	1.745	5.972	19.596	3.919	0,8%
Outras Manutenções (4)	54.962	39.797	35.253	36.430	42.210	208.651	41.730	8,6%
Conservação, Manutenção e Aluguel da Faixa de Servidão do Duto (5)	30.232	29.961	31.683	29.961	30.232	152.069	30.414	6,3%
Combustíveis e Lubrificantes (6)	1.781	1.781	1.781	1.781	1.781	8.907	1.781	0,4%
Energia Elétrica para Acionamento dos Compressores (7)	5.486	7.802	7.802	7.802	7.802	36.692	7.338	1,5%
Gás de Uso no Sistema (8)	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Gás para Balanceamento (9)	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Serviços de Utilidade Pública (Energia Elétrica, Água, Esgoto e etc.) e Comunicação (10)	4.164	4.164	4.164	4.164	4.164	20.820	4.164	0,9%
Passagem de PIG de limpeza (11)	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Aluguéis e Seguros (12)	22.672	22.672	22.672	22.672	22.672	113.360	22.672	4,7%
Outros Custos e Despesas (13)	57.167	55.386	54.047	54.235	53.716	274.551	54.910	11,4%
Despesas Gerais e Administrativas (G&A) (14)	47.249	48.798	50.590	51.614	52.972	251.222	50.244	10,4%
Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) (15)	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Estudos e Projetos (16)	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
TOTAL	474.879	467.055	473.646	488.039	512.840	2.416.459	483.292	100%

Fonte: Elaboração própria partir de Anexo I.A à MODELO CÁLCULO TARIFÁRIO 2º CICLO (5133257).

93. O grupo de maior destaque é o “custo com pessoal”, estimado em R\$ 1.290,5 milhões, correspondente a 53,4% do total do OPEX.

94. Destaca-se ainda os valores significativos para os grupos “outros custos e despesas”, estimado em R\$ 274,5 milhões (ou 11,4%), e “outras manutenções”, estimado em R\$ 208,6 milhões, ou 8,6% do total do OPEX no período.

95. O grupo "Despesas Gerais e Administrativas" corresponde a R\$ 251,2 milhões (10,4%) e para "Conservação, Manutenção e Aluguel da Faixa de Servidão do Duto" foi projetado um gasto de R\$ 152,1 milhões (6,3%).

4.2. Análise Crítica dos valores propostos de OPEX

96. A presente análise procede à decomposição dos valores propostos, avaliando sua aderência aos critérios de prudência, eficiência e necessidade previstos no regime de Receita Máxima Permitida.

97. Para orientar a interpretação e aplicação desses critérios normativos, a avaliação dialoga com os princípios consagrados nas *National Gas Rules* (NGR) australianas, notadamente quanto aos requisitos de custos eficientes, prudentemente incorridos e necessários à prestação do serviço regulado. Considera-se, ainda, a prática consolidada da *Australian Energy Regulator* (AER) na regulação tarifária do transporte de gás natural, cuja experiência constitui referência metodológica para o regime ora implementado no Brasil.

4.2.1. OPEX crescente e ausência de ganhos de produtividade

98. Observa-se que os valores declarados apresentam reduzida variação em torno da média de R\$ 483,3 milhões/ano, com progressivo aumento nos três últimos anos do ciclo. 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 (...)".

99. 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.

100. 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.

4.2.2. Elevado valor da categoria "Custo com Pessoal"

101. Conforme apontado, o grupo de maior destaque é o "custo com pessoal", estimado em R\$ 1.290,5 milhões no ciclo 2026-2030, correspondente a 53,4% do total do OPEX projetado.

102. Esse valor fica ainda mais discrepante se comparado com o valor projetado de gasto com pessoal das demais transportadoras TAG (R\$ 367,2 milhões) e NTS (R\$ 126,2 milhões) no mesmo período.

Determinação Regulatória:

Será necessário apresentar informações adicionais sobre a composição dos gastos do pessoal a ser avaliado na 3ª fase do Plano de Ação para definição da Receita Máxima Permitida e das propostas tarifárias para o ciclo 2026-2030.

4.2.3. Elevada participação das categorias "outros custos e despesas" e "Outras Manutenções"

103. Os grupos "outros custos e despesas" e "Outras Manutenções" correspondem conjuntamente a 20% do OPEX total (ou R\$ 483,3 milhões).

104. O elevado percentual de gastos da OPEX total sob rubricas genéricas ("Outras") impede a verificação da prudência e eficiência exigidas pelo art. 8º, § 2º, inciso III, da Resolução ANP 991/2026. Sem detalhamento analítico (quais ativos, quais serviços, quais contratos), a ANP não pode atestar que tais gastos são "necessários à prestação do serviço".

105. Esta concentração de custos em categorias genéricas "Outros" viola critérios de transparência regulatória consolidados em *frameworks* internacionais de referência. Na experiência da *Australian Energy Regulator* (AER) e da *Federal Energy Regulatory Commission* (FERC) norte-americana, o limite de aceitabilidade para categorias genéricas residuais ("Other" ou "Miscellaneous") situa-se tipicamente entre **5% e 10% do OPEX total**, desde que justificadas por natureza intrinsecamente dispersa (pequenos reparos de emergência, despesas administrativas menores, custos de baixa materialidade individual).

106. A apresentação de 20% do OPEX total sob rubricas genéricas viola o princípio fundamental de transparência regulatória consagrado no art. 8º, § 2º, inciso III, da Resolução ANP nº 991/2026, que exige verificação de que os custos são "necessários à prestação do serviço" e foram incorridos de forma "eficiente". Sem detalhamento analítico mínimo identificando quais ativos são atendidos, quais serviços são prestados, quais contratos de terceiros são executados, e qual a historicidade de cada gasto, a ANP não pode atestar que tais gastos satisfazem os requisitos regulatórios.

107. Na experiência da AER propostas tarifárias que não forneçam abertura analítica suficiente para permitir a replicação dos cálculos e a verificação da alocação de custos são sistematicamente objeto de rejeição ou de exigência de complementação informacional obrigatória.

Determinação Regulatória:

Rejeitar integralmente as contas "outros custos e despesas" e "Outras Manutenções", por impossibilitar a verificação de prudência, eficiência e necessidade exigida pela Resolução ANP nº 991/2026.

A TBG deve apresentar desdobramento analítico completo das categorias "outros custos e despesas" e "Outras Manutenções", identificando para cada item material (acima de R\$ 1 milhão): natureza específica da despesa com descrição técnica detalhada; vinculação a ativo ou obrigação regulatória específica; e justificativa de necessidade fundamentada em normas técnicas, requisitos operacionais ou obrigações contratuais; historicidade demonstrada mediante conciliação com Demonstrações Financeiras auditadas de anos recentes (2020–2024).

5. CONCLUSÃO

108. A presente Nota Técnica, elaborada no escopo da 2ª fase do Plano de Ação instituído pela Decisão de Diretoria nº 704/2025, analisou proposta de valoração da Base Regulatória de Ativos (BRA), Plano de Investimentos (CAPEX) e, preliminarmente, Custos Operacionais (OPEX) apresentada pela Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A. (TBG) para o Ciclo Regulatório 2026-2030.

109. A avaliação pautou-se na verificação estrita do atendimento aos critérios de prudência, necessidade e eficiência estabelecidos pela Resolução ANP nº 991/2026.
110. Constatou-se deficiência material na apresentação de documentação comprobatória e técnica, o que impossibilitou a aprovação imediata de parcela dos valores propostos.
111. O estabelecimento destes padrões no primeiro ciclo tarifário sob a Resolução ANP nº 991/2026 é essencial para a credibilidade do regime regulatório brasileiro e para sinalizar ao mercado que a transição para o modelo regulado é acompanhada de compromisso efetivo com a proteção dos consumidores e a promoção da eficiência econômica no transporte de gás natural.
112. A transportadora dispõe de mecanismos legítimos para reverter as Determinações Regulatórias, todos condicionados à apresentação de documentação completa e verificável.
113. A Tabela 7 consolida os valores propostos pela TBG e a Determinação Regulatória recomendada após avaliação da SIM:

Tabela 7 - Determinação regulatória para a proposta TBG

(em mil R\$)	Valor Proposto pela transportadora	Valor Aprovado	Aprovação Condicional	Projeto Contingente	Glosa
OPEX (2026-2030)	2.416.458,67	a determinar na 3ª fase	a determinar na 3ª fase	a determinar na 3ª fase	a determinar na 3ª fase
TOTAL CAPEX	2.759.816,64	0,00	410.412,22	1.555.891,54	793.512,88
Sustaining CAPEX	1.211.929,65	0,00	160.412,22	905.268,70	146.248,72
Classe de Locação	1.102.126,99	0,00	250.000,00	650.622,84	201.504,16
Ecomp Gaspar	445.760,00	0,00	0,00	0,00	445.760,00
BRA	2.726.579,83	2.658.032,72	39.564,54	5.206,82	23.775,75
Valor Histórico	2.465.996,11	2.465.996,11	0,00	0,00	0,00
Ativos Exclusivos E/S	260.583,72	192.036,61	39.564,54	5.206,82	23.775,75
TOTAL BRA + CAPEX	5.486.396,47	2.658.032,72	449.976,77	1.561.098,36	817.288,63

114. 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:

THIAGO NEVES DE CAMPOS
Superintendente de Infraestrutura e Movimentação



Documento assinado eletronicamente por **MARCO ANTONIO BARBOSA FIDELIS**, **Coordenador-Geral de Cálculo Tarifário**, em 23/02/2026, às 14:45, 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 **5726631** e o código CRC **C6785A30**.