

NOTA TÉCNICA Nº 7/2026/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 Nova Transportadora do Sudeste S.A. (NTS)

Referência: processo SEI nº 48610.232284/2024-25

1. INTRODUÇÃO

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 e 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 Nova Transportadora do Sudeste S.A. (NTS), 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 do Ciclo Regulatório 2026-2030, foi instaurado o processo SEI nº 48610.232284/2024-25, relativo à Nova Transportadora do Sudeste S.A. (NTS), 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 NTS opera uma extensa rede de gasodutos que conecta os estados do São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. O início do ciclo tarifário 2026-2030 coincide com o encerramento do contrato legado da Malha Sudeste (dezembro de 2025). Contudo, outros ativos vitais da companhia, especificamente os gasodutos Paulínia-Jacutinga (GASPAJ), Caraguatatuba-Taubaté (GASTAU), Cabiúnas-REDUC (GASDUC III), bem como os dutos que compõem o Malhas II (GASPAL II, GASAN II, GASBEL II e Japeri-REDUC), interligados aos gasodutos da Malha Sudeste (GASPAL I, GASAN I, GASBEL I, GASVOL, Campinas-Rio e Anel de Gás), permanecem cobertos por contratos de transporte vigentes.

20. Essa coexistência de regimes regulatórios distintos sob uma mesma base de ativos operacionais gera desafio metodológico relevante quanto à alocação de custos comuns. A infraestrutura de suporte, como centros de controle, equipes de engenharia, sistemas de TI e estoques estratégicos, serve a toda a malha de transporte operada pela NTS. O desafio regulatório reside em isolar os custos atribuíveis exclusivamente à Malha Sudeste, evitando que os usuários do novo sistema paguem por custos já remunerados pelas tarifas dos contratos legados vigentes.

21. Cabe ressaltar que os Contratos Legados possuem fluxos de receita garantidos e indexados, desenhados para cobrir os custos operacionais e de capital daqueles ativos. O risco regulatório central, portanto, é a dupla contagem ou o subsídio cruzado: a alocação de custos comuns (G&A, Administração Central, TI, Engenharia) ou custos diretos de ativos legados para a base de cálculo da tarifa de transporte da Malha Sudeste. Se não mitigado, os usuários da Malha Sudeste pagarão por custos que já estão sendo remunerados pelas receitas dos demais contratos legados: GASPAJ (vigente até janeiro/2030), GASDUC III (vigente até novembro/2030), GASTAU (vigente até novembro/2031) e Malhas II (vigente até outubro/2031).

22. A presente Nota Técnica está estruturada da seguinte forma: a Seção 2 apresenta a avaliação da proposta de BRA; a Seção 3 conduz avaliação prévia dos gastos operacionais (O&M e G&A), que serão objeto de análise mais aprofundada na 3ª fase do Plano de Ação, a Seção 4 examina o sustaining CAPEX, a Seção 5 avalia os investimentos em projetos de expansão, tendo como referência principal a determinação da Decisão de Diretoria nº 704/2025, a última seção analítica (seção 6) tem como foco os sobressalentes críticos, e, por fim, a Seção 7 apresenta as conclusões e recomendações.

2. BASE REGULATÓRIA DE ATIVOS

2.1 **Proposta NTS para a Base Regulatória de Ativos – Contrato Malhas Sudeste**

23. Por meio do documento “Proposta Base Regulatória de Ativos Existentes Ciclo Regulatório 2026-2030 (posição 31/12/2024)” (5133909), a NTS apresentou avaliação da BRA através da utilização das metodologias Custo Histórico Corrigido pela Inflação (CHCI) e Custo de Reposição Novo (CRN), conforme Tabela 1.

Tabela 1 - Valoração por CHCI e por CRN

BRA (milhões R\$)	CHCI	CRN
Posição 31/12/24 e Moeda Dez/24	5.319	6.779

Fonte: Anexo ANEXO A (5133909).

24. De acordo com a transportadora, a apuração pelo método CHCI foi realizada a partir dos registros contábeis da empresa, anualmente auditados de forma independente, relativos ao seu ativo imobilizado, na data base de 31 de dezembro de 2024, incluindo:

- i. Custos contábeis depreciados e indexados até dezembro de 2024 dos ativos listados no Anexo IV do TC2, referente ao Contrato Malhas SE e seus Aditivos, cuja data de término é 31/12/2025, no montante de R\$ 3.751 milhões (moeda dez/24).
- ii. Custos de aquisição indexados até dezembro de 2024 de todos os investimentos realizados pela NTS no sistema de transporte a partir de 2017, no montante de R\$ 1.292 milhões (moeda dez/24).
- iii. Custos contábeis depreciados e indexados até dezembro de 2024 que compõem o fluxo de novos ativos (GASIG e Linepack), no montante de R\$ 276 milhões (moeda dez/24).

25. Sobre os registros contábeis, procedeu-se à atualização monetária com base no índice de preços IGP-M para a data-base de 31 de dezembro de 2024.

26. A Tabela 2 sumariza os valores apurados pela NTS por meio do método CHCI.

Tabela 2 – BRA pelo CHCI – Contrato Malhas SE + Novos Investimentos Imobilizados a partir de 2017 (posição 31/12/2024 e moeda dez/24)

BRA por Tipo de Bens e Instalações (Milhões R\$ - Dados Posição Dez/24 - Moeda Dez/24)	CHCI		
	Valor de Aquisição	Depreciação Regulatória Acum.	Valor Residual Regulatório
Terrenos	0	0	0
Imóveis / Edificações / Benfeitorias	52	-7	44
Tubulação - Trecho (s) / Ramal (s)	7.316	-3.914	3.402
Componentes Tubulação - Trecho (s) / Ramal (s)	222	-28	193
Ponto (s) de Entrada	59	-7	52
Ponto (s) de Saída	973	-498	475
Estação (ões) de Compressão / Serviço (s) de Compressão	72	-0	72
Estação (ões) de Medição / Estação (ões) de Regulagem de Pressão	60	-34	26
Ponto de Interconexão (entre transportes)	26	-2	24
Móveis, Equipamentos e Instalações de Escritório	0	0	0
Máquinas e Equipamentos Operacionais	76	-31	45
Infraestrutura de TI	107	-0	107
Equipamentos e Instalações de Comunicação	22	-1	21
Veículos	0	0	0
Pig Instrumentado	435	0	435
Redução de Emissão/ Transição Energética	0	0	0
Linepack	140	-31	108
Overhaul	70	0	70
Condicionantes Ambientais	175	-13	163
Classe de Locação	34	0	34
Outros	35	-10	25
Sobressalentes Críticos	22	0	22
Total	9.895	-4.576	5.319

Fonte: Anexo ANEXO A (5133909).

27. Adicionalmente, a NTS também realizou a avaliação da base regulatória de ativos pelo CRN. Para isso, contratou a consultoria KPMG, a qual realizou a estimativa do valor de mercado dos ativos tangíveis operados pela transportadora (4751854).

28. A Tabela 3 sumariza os valores apurados pela KPMG por meio do método CRN.

Tabela 3 - BRA Contrato Malhas SE pelo CRN (posição 31/12/2023 e moeda dez/23)

Contrato de transporte	Valor de reposição a novo (mil BRL)	Valor de mercado (mil BRL)
MALHAS SE		
GASBEL	3.509.471	1.420.070
GASCAR	7.579.707	3.031.890
GASVOL	1.070.582	443.290
GASPAL	4.067.734	1.627.075
GASAN	249.105	122.720
Anel de gás	144.543	57.830
Subtotal	16.621.141	6.702.875

Fonte: Anexo ANEXO A (5133909).

29. Em atendimento ao Ofício nº 7/2026/SIM-CTR/SIM/ANP-RJ -e (5647100), a transportadora encaminhou memória de cálculo e esclarecimentos adicionais do laudo da KPMG, por meio da Carta NTS 051/2026 (5660570) e anexos (55660568 e 5660569).

30. Por fim, a NTS submete à análise dessa Agência o valor de R\$ 5.319 milhões, como valor da Base Regulatória dos Ativos Existentes, na posição de 31/12/2024 e moeda de dezembro/2024, para fins do Ciclo Regulatório de 2026-2030.

2.3. **Análise Crítica e Proposição Metodológica para valoração da Base Regulatória de Ativos – Contrato Malhas Sudeste**

2.3.1. **Método do Capital Recuperado (Recovery Capital Method – RCM)**

31. A Resolução ANP nº 991/2026, em seu art. 6º, §§ 2º, 3º e 9º, estabelece as diretrizes para a metodologia de valoração da Base Regulatória de Ativos (BRA) aplicável aos gasodutos de transporte de gás natural em operação. O referido dispositivo prevê, especificamente para ativos cuja remuneração tenha ocorrido sob regime de tarifas negociadas entre partes, a possibilidade de adoção do Método do Capital Recuperado (*Recovered Capital Methodology* – RCM).

32. O RCM consiste na apuração do valor regulatório dos ativos com base no capital efetivamente investido, deduzido o montante já recuperado pelo transportador ao longo do período de exploração econômica. Parte-se da premissa de que o investimento deve ser mensurado à luz da trajetória efetiva de recuperação financeira do ativo, considerando as receitas auferidas, a remuneração do capital e a depreciação implícita no fluxo econômico observado.

33. Nessa perspectiva, a aplicação do RCM exige o acompanhamento histórico, exercício a exercício, das receitas efetivamente arrecadadas, dos custos operacionais incorridos, dos tributos pagos e da taxa de retorno associada ao capital investido. A partir desses elementos, calcula-se, de forma residual, a parcela correspondente à recuperação do capital (depreciação econômica efetiva), permitindo identificar o saldo de capital ainda não recuperado a ser eventualmente reconhecido na Base Regulatória de Ativos.

34. Neste contexto, por meio do Ofício 4/2026/SIM-CTR/SIM/ANP-RJ-e (SEI 5629381), de 09/01/2026, a SIM/ANP solicitou à NTS o encaminhamento de informações contábeis e operacionais necessárias à aplicação do RCM no âmbito do Contrato Malhas Sudeste.

35. Em resposta, a NTS, por meio da Carta nº 064/2026 (SEI 5651167), de 19/01/2026, apresentou manifestação na qual contesta a aplicabilidade do RCM para a valoração da BRA vinculada ao referido contrato. Não obstante, encaminhou, em anexo, relatórios e planilhas destinados ao atendimento da solicitação formulada (SEI 5651168, 5651169, 5651170, 5651171, 5651172, 5651173, 5651174, 5651175, 5651176 e 5651177).

36. Paralelamente, por meio do Ofício nº 3/2026/SIM-CTR/SIM/ANP-RJ-e (SEI 5629321), também de 09/01/2026, a SIM/ANP solicitou à Petrobras informações e esclarecimentos adicionais acerca dos dados contábeis encaminhados no âmbito do Processo nº 48610.224665/2025-11.

37. Em atendimento, a Petrobras encaminhou a Carta GITE/AR – DPBR-2026-06295 (SEI 5672459), acompanhada de anexo (SEI 5672460), em 27/01/2026, bem como a Carta GITE/AR – DPBR-2026-07286 (SEI 5683436), com respectivos anexos (SEI 5683437, 5683438, 5683439, 5683440, 5683441 e 5683442), em 30/01/2026, por meio das quais apresentou informações contábeis relativas ao Contrato Malhas Sudeste.

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

39. Considerando que o RCM pressupõe base informacional completa, auditável e metodologicamente robusta, a sua utilização, nas condições atuais, poderia introduzir risco de distorções na valoração da Base Regulatória de Ativos, com potenciais impactos sobre a modicidade tarifária e a neutralidade regulatória.

40. Assim, neste momento, a ANP não dispõe de informações suficientes para realização da valoração da BRA dos ativos pelo método RCM decorrente do fim do Contrato Malhas Sudeste antes de submeter a Consulta Pública.

41. Ressalta-se, contudo, que a Agência não afasta a possibilidade de utilização do método RCM ainda para o Ciclo Tarifário 2026-2030 caso, durante o período de Consulta Pública, forem obtidas informações complementares, consistentes e verificáveis, que permitam sua aplicação em conformidade com os princípios de prudência e transparência.

2.3.2. Custo Histórico Corrigido pela Inflação (CHCI)

42. A proposta de valoração da BRA da NTS pelo método do Custo Histórico Corrigido pela Inflação (CHCI) encontra obstáculos técnicos relevantes tanto de natureza informacional quanto estrutural.

43. Sob o ponto de vista informacional, verificou-se discrepância material entre valores de custo histórico constantes de documentos auditados referentes à mesma data-base (31/08/2016), notadamente entre o Laudo de Avaliação elaborado pela PwC, no contexto da alienação da NTS, e as planilhas apresentadas pela transportadora, no âmbito da Consulta Pública nº 08/2025.

44. A Figura 01 do referido Laudo PwC (p. 11) apresenta, para a data-base de 31 de agosto de 2016, o custo de aquisição, a depreciação acumulada e o valor líquido dos ativos das transportadoras, identificando, especificamente para os ativos da Malha Sudeste, custo de aquisição de aproximadamente R\$ 1,33 bilhão em moeda corrente da época.

45. Em contraste, na planilha “Evolução da BRA – NTS” (5133887), apresentada pela transportadora para fins de aplicação do CHCI, o custo contábil atribuído aos mesmos ativos da Malha Sudeste, na mesma data-base (31/08/2016), alcança aproximadamente R\$ 2,8 bilhões.

46. Configura-se, portanto, divergência da ordem de R\$ 1,5 bilhão — superior a 110% do valor originalmente registrado no Laudo PwC — entre os custos de aquisição apresentados em dois documentos auditados referentes ao mesmo período. A divergência não decorre de critérios distintos de atualização monetária ou de depreciação acumulada, mas de diferença substancial no valor principal dos ativos considerados, o que compromete a confiabilidade do custo histórico como ponto de partida para aplicação do CHCI.

47. Sob o ponto de vista estrutural, o histórico de formação dos ativos reforça as limitações do método. Parcela relevante da infraestrutura da Malha Sudeste foi construída nas décadas de 1980 e 1990, em período anterior à Lei nº 9.478/1997, quando a Petrobras operava de forma verticalmente integrada, sem contabilidade segregada específica para a atividade de transporte dutoviário.

48. A posterior constituição do Consórcio Malhas Sudeste Nordeste (2003), a criação da NTS (2002), a alienação do controle à Brookfield (2016–2017) e reestruturações societárias subsequentes implicaram processos de alocação retrospectiva de valores contábeis, com inevitável utilização de critérios de rateio e estimativas.

49. Nesse contexto, o custo histórico registrado para fins societários pode não refletir, com precisão verificável, os investimentos efetivamente prudentes e necessários vinculados exclusivamente à prestação do serviço regulado de transporte, conforme exige o art. 6º, § 1º, da Resolução ANP nº 991/2026.

50. O CHCI, embora metodologicamente simples em sua formulação teórica, pressupõe base contábil íntegra, rastreável e plenamente conciliável desde a origem do ativo. Tal pressuposto não se verifica de forma satisfatória no caso concreto.

51. Adicionalmente, a atualização de custos históricos de ativos com mais de três décadas de operação por índice geral de preços (IGP-M), originalmente adotado no Contrato Malhas Sudeste, não assegura aderência técnica ao conceito regulatório de investimento prudente, tampouco garante correspondência com a realidade econômica contemporânea do setor de transporte dutoviário, cujos determinantes de custo evoluíram de forma distinta da inflação geral.

52. Diante desse conjunto de elementos — (i) inconsistência material entre registros auditados; (ii) ausência histórica de contabilidade segregada; (iii) necessidade de alocações retrospectivas decorrentes de reestruturações societárias; e (iv) limitações inerentes à atualização de ativos antigos por

índices gerais — conclui-se que não estão presentes, no presente ciclo tarifário, as condições mínimas para aplicação prudente e tecnicamente robusta do método CHCI à valoração da BRA da Malha Sudeste.

53. Assim, à luz dos princípios da modicidade tarifária, da prudência regulatória e da verificabilidade da base de remuneração, afasta-se a adoção do CHCI no caso concreto, sem prejuízo de eventual reavaliação futura caso sejam disponibilizadas informações históricas completas, conciliáveis e auditáveis que restabeleçam os pressupostos necessários à sua aplicação.

2.3.3. Método do Custo de Reposição Novo (CRN)

54. Diante da impossibilidade de aplicação do Método de Capital Recuperado (RCM), em razão da incompletude das informações, e do método do Custo Histórico Corrigido pela Inflação (CHCI), em razão das divergências identificadas nas informações contábeis apresentadas, optou-se pela adoção do método do Custo de Reposição Novo (CRN) depreciado para a valoração da Base Regulatória de Ativos (BRA). Essa escolha encontra fundamento na prerrogativa regulatória prevista no art. 6º, § 3º, inciso II, da Resolução ANP nº 15/2014 — vigente à época da submissão da proposta tarifária —, e no art. 6º, § 2º, inciso II, da Resolução ANP nº 991/2026.

55. No contexto da NTS, a adoção do CRN apresenta as seguintes características do ponto de vista regulatório: (i) rastreabilidade dos valores, fundada em avaliações técnicas individualizadas de ativos fisicamente identificáveis; (ii) verificabilidade mediante inspeções in loco, documentação técnica, autorizações de operação e registros operacionais; (iii) independência em relação a registros contábeis históricos sujeitos a reestruturações societárias, alocações retrospectivas e reclassificações patrimoniais; e (iv) aderência ao princípio da depreciação por idade de operação, evitando distorções decorrentes da adoção de marcos exclusivamente contratuais ou societários como referência temporal.

56. A avaliação patrimonial realizada pela KPMG Consultoria Ltda., contratada pela NTS, com data-base de 31/12/2023, apurou Valor de Reposição Novo (VRN) total de R\$ 16.621,1 milhões para os ativos vinculados às Malhas Sudeste.

57. A ANP procedeu à revisão metodológica dessa avaliação, mantendo o VRN estimado, porém recalculando a depreciação regulatória com base na idade de operação de cada ativo até dezembro de 2025, data de início do ciclo tarifário 2026–2030.

58. Conforme detalhado na Subseção 2.2.3.1, a revisão regulatória resultou em Valor de Reposição Depreciado (VRD) distinto daquele apurado pela NTS/KPMG. O valor obtido pela metodologia da ANP reflete o estado de conservação, a vida útil remanescente e o desgaste econômico acumulado pelos ativos ao longo do período de operação, em conformidade com os princípios de prudência regulatória, vedação à dupla remuneração e modicidade tarifária.

59. A NTS contratou a KPMG Consultoria Ltda. (KPMG) para realizar avaliação patrimonial dos ativos tangíveis referentes ao Contrato Malhas Sudeste, com data-base de 31 de dezembro de 2023. A metodologia aplicada fundamentou-se na abordagem do Custo de Reposição Novo (CRN), com aplicação de depreciação técnica para refletir o desgaste dos ativos ao longo do tempo.

60. Os valores de reposição a novo foram obtidos pela KPMG por meio das seguintes fontes:

- Estações de Compressão: cotações diretas junto ao fornecedor Solar Turbines para turbinas a gás Solar Taurus 70S e compressores Mitsubishi 4-V3, acrescidas de custos de nacionalização, frete e instalação, resultando em R\$ 666,9 milhões para a Estação de Compressão do Vale do Paraíba (ECOMP Vale do Paraíba) e R\$ 166,7 milhões para o Serviço de Compressão de Mantiqueira (SCOMP ESMAN).
- Gasodutos e Pontos de Recebimento: análise de custos de capital divulgados por empresas do setor e estudos técnicos da ANP — Análise nº 62/2023/SIM-CEA/SIM, referente ao gasoduto Itaboraí-Guapimirim, e Análise nº 291/2024/SIM-COI/SIM, referente ao Terminal Gás Sul —, resultando em custo médio de R\$ 587,31 por metro-polegada, com ajustes por dificuldade topográfica (níveis 1 a 3).

- Pontos de Entrega: simulador desenvolvido por empresa terceira especializada, considerando padrões por faixa de vazão e pressão, validado em face do custo aprovado pela ANP para o PTE Cubatão II, com variação de 1,1%.

61. A metodologia adotada pela NTS/KPMG define como marco temporal para início da contagem da depreciação regulatória a data de 31 de dezembro de 2005, correspondente ao início da operação comercial do Contrato de Transporte Firme Malhas Sudeste em 2006.

62. Conforme carta de resposta da KPMG, datada de 22 de janeiro de 2026 (5660569, a depreciação foi calculada com base na idade do ativo, compreendida como o período transcorrido entre o início da operação comercial do contrato, em 2006, e a data-base do trabalho, em 31/12/2023.

63. Essa abordagem resultou no seguinte cálculo, aplicado de forma uniforme ao conjunto dos ativos avaliados:

Período de Depreciação = 31/12/2023 – 31/12/2005 = 18 anos
 Depreciação = 18 anos / 30 anos (vida útil) = 60%
 Valor Mantido = 1 – 0,60 = 40% do Custo de Reposição Novo

64. A depreciação de 60%, com manutenção de 40% do valor de reposição, foi aplicada de forma uniforme à totalidade dos ativos do sistema, sem distinção quanto à data efetiva de entrada em operação de cada instalação (Tabela 4).

65. As únicas exceções foram os seguintes ativos: Ponto de Entrega de Cubatão II (13,4%), Ponto de Entrega/Recebimento RPBC (14,0%), Ponto de Entrega UTE Ibitaré (16,8%) e Ramal ESVOL-TEVOL (20,6%). Para estes últimos, o percentual de depreciação aplicado não foi acompanhado de justificativa metodológica, tendo em vista que se trata de instalações em operação desde 1996 e 1986, respectivamente.

Tabela 4 – Resultados da avaliação KPMG em R\$ milhões (data base: 31/12/2023)

Tipo de Instalação	Valor de Reposição a Novo	Valor de Mercado	Depreciação Aplicada
Gasoduto	14.849,0	5.954,7	59,9%
Estação de Compressão	833,6	333,5	60,0%
Ponto de Entrega	835,6	373,6	55,3%
Ponto de Recebimento	11,5	4,6	60,0%
Estação de Transferência de Custódia	31,9	12,7	60,0%
Interconexão	58,1	23,2	60,0%
Estação Redutora de Pressão	1,4	0,6	60,2%
TOTAL	16.621,1	6.702,9	59,7%

Fonte: Elaboração própria.

66. A adoção do início do contrato como marco temporal único para fins de depreciação produz distorções em duas direções:

Distorção 1 – Superavaliação de Ativos Antigos. Instalações que entraram em operação nas décadas de 1980 e 1990 — como ERP ESVOL (1986), GASPAL (1988) e GASBEL I (1996) — possuem entre 29 e 37 anos de operação efetiva em 2023, período que atinge ou ultrapassa a vida útil regulatória de 30 anos. Pela metodologia NTS/KPMG, no entanto, esses ativos mantêm 40% do valor de reposição, como se contassem apenas 18 anos de uso, em vez de refletirem o grau de depreciação correspondente à sua idade de

operação.

Distorção 2 – Subavaliação de Ativos Recentes. Em sentido oposto, ativos que entraram em operação após 2005 — como a ECOMP Vale do Paraíba, operacional desde 2011, com 12 anos de uso em 2023 — apresentam desgaste efetivo inferior aos 18 anos assumidos pelo marco contratual. A depreciação correspondente à sua idade real seria de 40% (12/30 anos), com manutenção de 60% do valor de reposição. Pela metodologia adotada, contudo, recebem depreciação de 60%, mantendo apenas 40% do valor.

67. A utilização da data de início do contrato como referência para a depreciação não encontra correspondência nos fundamentos da contabilidade regulatória, da engenharia de avaliações ou da regulação econômica. O desgaste físico, a obsolescência tecnológica e a perda de eficiência econômica de um ativo decorrem de seu tempo efetivo de operação, e não de marcos contratuais ou societários. A data de assinatura de um contrato de transporte não altera o estado técnico das instalações: um compressor em operação desde 1986 acumula 37 anos de uso em 2023, independentemente do arranjo contratual sob o qual opera.

2.3.3.1. Metodologia da Revisão do RCN Aplicada pela ANP

68. A revisão metodológica da ANP fundamenta-se nos seguintes dispositivos e princípios:

- **Art. 6º, § 4º, da Resolução ANP nº 991/2026:** Estabelece que o método de depreciação deve "refletir a perda de valor econômico dos bens e instalações pelo uso, pela ação da natureza ou pela obsolescência", devendo "considerar a vida útil de cada grupo de bens e instalações" — o que fundamenta a adoção da data de entrada em operação de cada ativo (não a data contratual) como marco de início da depreciação regulatória.
- **Princípio da Depreciação por Idade Real:** As melhores práticas internacionais de regulação econômica estabelecem que a depreciação deve refletir o consumo econômico do ativo ao longo de sua vida útil efetiva, contada desde a data de entrada em operação.
- **Princípio da Vedação à Dupla Remuneração:** Ativos que já operaram por período igual ou superior à sua vida útil regulatória já tiveram seu valor integral recuperado através das tarifas cobradas ao longo de décadas. Remunerar novamente estes ativos constituiria dupla remuneração, transferindo custos indevidos aos usuários.

69. A ANP estabeleceu como marco temporal para início da depreciação regulatória a data efetiva de entrada em operação comercial de cada ativo, conforme as Autorizações de Operação emitidas pela própria Agência, disponíveis em <https://atosoficiais.com.br/anp>. Essa abordagem reconhece que o desgaste e a obsolescência de cada instalação têm início quando o ativo passa a prestar serviço, e não na data de celebração do contrato comercial a ele associado.

70. A metodologia ANP aplica as seguintes equações a cada ativo individualmente:

Passo 1: Cálculo da Idade Operacional (em meses)

$$\text{Meses de Operação} = (\text{Data de Avaliação} - \text{Data de Entrada em Operação}) \times 12$$

Passo 2: Conversão para Anos de Operação

$$\text{Anos de Operação} = \text{Meses de Operação} / 12$$

Passo 3: Cálculo da Depreciação Regulatória com Regra de Corte

SE Meses de Operação $\leq$ 360 meses (30 anos), ENTÃO:

$$\text{Depreciação Regulatória} = \text{Anos de Operação} / \text{Vida Útil Regulatória}$$

SE Meses de Operação $>$ 360 meses (30 anos), ENTÃO:

$$\text{Depreciação Regulatória} = 1,0 \text{ (ou 100\%)}$$

Passo 4: Cálculo do Valor de Mercado Regulatório

SE Depreciação Regulatória $<$ 1,0, ENTÃO:

$$\text{Valor de Mercado} = \text{Custo de Reposição Novo} \times (1 - \text{Depreciação Regulatória})$$

SE Depreciação Regulatória = 1,0, ENTÃO:

$$\text{Valor de Mercado} = 0 \text{ (ativo totalmente depreciado)}$$

71. Ativos com tempo de operação superior a 360 meses (30 anos) recebem valor de mercado regulatório igual a R\$ 0,00 e não integram a Base de Remuneração Regulatória. Esse critério de corte apoia-se nos seguintes fundamentos:

- Recuperação integral do investimento. A remuneração regulatória é estruturada de forma a permitir a recuperação do valor do ativo ao longo de sua vida útil de 30 anos. Transcorrido esse período, o investimento já foi integralmente recuperado, salvo demonstração documentada e aprovada de extensão da vida útil.
- Vedação à dupla remuneração. A continuidade da remuneração de um ativo após sua depreciação integral implicaria remunerá-lo duas vezes: uma durante o período de vida útil regulatória e outra após seu encerramento, em desacordo com os princípios de justiça regulatória.
- Eficiência alocativa. A atribuição de valor regulatório a ativos totalmente depreciados reduz os incentivos econômicos à renovação da infraestrutura. A ausência de remuneração após o encerramento da vida útil preserva o estímulo à substituição de equipamentos por outros com melhor desempenho técnico e operacional.

72. Cabe destacar ainda que na proposta de valoração pelo método CRN apresentada pela NTS/KPMG, a SCOMP ESMAN foi incluída entre os ativos objeto de avaliação, com Valor de Reposição Novo (VRN) e Valor de Reposição Depreciado (VRD) de R\$ 166,7 milhões e R\$ 66,7 milhões, respectivamente. Contudo, conforme indica a própria denominação da instalação, trata-se de um serviço de compressão contratado, e não de um ativo de propriedade da NTS. Por essa razão, a SCOMP ESMAN foi excluída da valoração realizada pela ANP, sem aplicação de qualquer ajuste de depreciação regulatória, não compondo, portanto, a BRA da transportadora.

2.3.3.2. Resultados da Revisão ANP

73. A avaliação realizada pela KPMG teve como data-base 31 de dezembro de 2023, calculando a depreciação dos ativos até essa data. A ANP, por sua vez, adotou dezembro de 2025 como referência temporal para o cálculo da depreciação, em correspondência com o início do ciclo tarifário 2026–2030. Isso implica a consideração de 24 meses adicionais de depreciação — referentes aos anos de 2024 e 2025 — em relação à avaliação original da KPMG.

74. Essa diferença temporal é determinante para a comparação adequada entre as duas metodologias:

- Valores NTS/KPMG (base dez/2023): depreciação calculada até 31/12/2023.
- Valores ANP (base dez/2023, depreciação dez/2025): depreciação calculada até 31/12/2025.

75. Para ativos dentro da vida útil regulatória de 30 anos, cada ano adicional de depreciação reduz o valor em aproximadamente 3,33% (1/30 da vida útil). Para ativos próximos ao limite ou que o ultrapassam durante o período 2024–2025, o impacto é mais expressivo:

- Ativos com 28 anos em dez/2023: atingem 30 anos em dez/2025 e têm seu valor zerado.
- Ativos com 29 anos em dez/2023: ultrapassam 30 anos em dez/2025 e têm seu valor zerado.
- Ativos com 30 anos ou mais em dez/2023: já se encontravam com valor zero e assim permanecem.

76. A Tabela 5 apresenta os valores de mercado calculados por cada metodologia, a partir do mesmo Custo de Reposição Novo determinado pela KPMG (data-base dez/2023), com aplicação de critérios de depreciação distintos:

Tabela 5 – Valores de mercado calculados por cada metodologia (R\$ milhões)

Tipo de Instalação	VRN KPMG	VRD NTS - Dez/2023*	VRD ANP - Base Dez/2023**	Diferença	Variação (%)
Gasoduto	14.849,0	5.954,7	2.824,0	-3.130,7	-52,6%
Ponto de Entrega	835,6	373,6	128,6	-245,0	-65,6%
Estação de Compressão	833,6	333,5***	342,7	+9,3	+2,8%
Interconexão	58,1	23,2	12,1	-11,1	-47,9%
Estação de Transferência de Custódia	31,9	12,7	13,3	+0,5	+4,2%
Ponto de Recebimento	11,5	4,6	0,0	-4,6	-100,0%
Estação Redutora de Pressão	1,4	0,6	0,3	-0,3	-56,6%
TOTAL	16.621,1	6.702,9	3.320,9	-3.382,0	-50,5%

Fonte: Elaboração própria.
*Depreciação calculada até 31/12/2023 (18 anos desde início do contrato em 2005); **Depreciação calculada até 31/12/2025 (idade real de cada ativo em dez/2025); ***Inclui SCOMP ESMAN
Valores em R\$ milhões, moeda de 31/12/2023. O Custo de Reposição Novo é o mesmo para ambas as metodologias (avaliação KPMG). A diferença decorre exclusivamente do tratamento da depreciação.

77. A diferença de R\$ 3.382,0 milhões entre o valor apurado pela metodologia NTS/KPMG (R\$ 6.702,9 milhões) e o valor obtido pela metodologia ANP (R\$ 3.320,9 milhões), em valores de dezembro de 2023, decorre de três fatores:

- Fator 1 – Divergência no Marco Temporal de Depreciação (R\$ 2.516,5 milhões — 74,5% da diferença). A NTS/KPMG adotou a data de início do contrato (31/12/2005) como marco zero uniforme para todos os ativos, ao passo que a ANP utilizou a data efetiva de entrada em operação de cada instalação. Esse fator responde por aproximadamente três quartos da diferença total entre as abordagens.
- Fator 2 – Depreciação Adicional referente ao período 2024–2025 (R\$ 737,6 milhões — 21,8% da diferença). A avaliação da KPMG considerou a depreciação até 31/12/2023, enquanto a ANP estendeu o cálculo até 31/12/2025. Os efeitos mais expressivos desse

fator concentram-se no Gasoduto Campinas–Rio (GASCAR), com impacto de R\$ 449,9 milhões, no GASBEL I, com R\$ 207,4 milhões — ativo que atingiu o encerramento de sua vida útil regulatória em 31/12/2025, após 28 anos de operação em 2023 —, e na ECOMP Vale do Paraíba, com R\$ 44,5 milhões.

Fator 3 – Exclusão da SCOMP ESMAN (R\$ 66,7 milhões — 2,0% da diferença). A exclusão da SCOMP ESMAN, por não se tratar de ativo de propriedade da NTS, contribuiu de forma marginal para a diferença total.

78. A BRA calculada pela metodologia ANP, considerando a idade efetiva dos ativos em dezembro de 2025, resulta nos seguintes valores:

- Valor base (moeda dez/2023, depreciação dez/2025): R\$ 3.320,9 milhões
- Diferença em relação à proposta NTS (moeda dez/2023, depreciação dez/2023): –R\$ 3.382,0 milhões (–50,5%)

79. Adicionalmente, cabem as seguintes observações:

1. Comparação temporal. A comparação apresentada nesta subseção utiliza o mesmo Custo de Reposição Novo de base de dezembro de 2023 para ambas as metodologias, com a ressalva de que a ANP aplica 24 meses adicionais de depreciação (até dezembro de 2025). Uma comparação a partir do mesmo período de depreciação e da mesma base monetária será apresentada na Tabela 6.

2. Ativos totalmente depreciados. Em dezembro de 2025, os ativos a seguir atingiram ou ultrapassaram 30 anos de operação e foram valorados em R\$ 0,00 pela metodologia ANP: GASPAL (1988,38 anos), GASVOL (1986, 40 anos), GASAN (1993, 33 anos), GASBEL I (1996, 30 anos), Ramal 16" (1982, 44 anos), 19 Pontos de Entrega com início de operação entre 1986 e 1996, e 3 Estações Redutoras de Pressão de mesma geração.

3. Impacto da depreciação adicional na ECOMP Vale do Paraíba. Para a ECOMP Vale do Paraíba, operacional desde 2011, a diferença de 24 meses entre as datas-base implica: depreciação de 41,9% em dez/2023 (12,58 anos) e de 48,6% em dez/2025 (14,58 anos), com acréscimo de 6,7 pontos percentuais de depreciação e impacto em valor de R\$ 44,7 milhões (R\$ 666,9 milhões × 6,7%).

80. A avaliação patrimonial elaborada pela KPMG teve como data-base 31 de dezembro de 2023, ao passo que o ciclo tarifário 2026–2030 tem início em 1º de janeiro de 2026. Para que a BRA reflita o valor dos ativos no momento de entrada em vigor das novas tarifas, faz-se necessária a atualização monetária dos valores apurados.

81. O Decreto nº 12.153, de 9 de agosto de 2024, que alterou o Decreto nº 10.712/2021, estabeleceu em seu art. 6º-F, § 11º, que a base regulatória de ativos seria atualizada monetariamente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), determinando a substituição do IGP-M por esse indexador a partir de setembro de 2024. O art. 7º, parágrafo único, da Resolução ANP nº 991/2026 reforça essa diretriz ao dispor que, nas hipóteses previstas na legislação, o IPCA deverá ser adotado para cumprimento do inciso II do caput do mesmo artigo — dispositivo que determina a atualização dos valores monetários da BRA e da respectiva depreciação pelo índice de correção monetária aplicável.

82. Em observância a esse arcabouço normativo, a ANP adotou atualização em duas fases: IGP-M de 2,76% (dez/2023 a ago/2024), conforme índice contratual vigente até agosto/2024; e IPCA de 6,27% (set/2024 a dez/2025), conforme o Decreto. O fator acumulado resultante é de 1,09199874 (9,20%), obtido da Calculadora do Cidadão do Banco Central do Brasil.

83. A Tabela 6 apresenta a recomendação de Determinação Regulatória para a valoração da BRA referente ao Contrato Malhas Sudeste para a NTS, totalizando R\$ 3.626,4 milhões, em dezembro de 2025.

Tabela 6 – Determinação Regulatória para a valoração da BRA - Contrato Malhas Sudeste para a NTS

(em milhões)

Tipo de Instalação	VRD ANP - Dez/2023	Fator Acumulado	Determinação Regulatória BRA - Dez/2025
Gasoduto	2.824,0	1,09199874	3.083,8
Ponto de Entrega	128,6	1,09199874	140,5
Estação de Compressão	342,7	1,09199874	374,2
Interconexão	12,1	1,09199874	13,2
Estação de Transferência de Custódia	13,3	1,09199874	14,5
Ponto de Recebimento	0,0	—	0,0
Estação Redutora de Pressão	0,3	1,09199874	0,3
TOTAL	3.320,9	1,09199874	3.626,4

Fonte: Elaboração própria.
Valores em R\$ milhões, moeda de 31/12/2025. Índice de atualização anual durante o ciclo: IPCA. Depreciação regulatória: linear conforme vida útil remanescente de cada ativo.

84. Para isolar o efeito da divergência metodológica de depreciação, o valor proposto pela NTS foi padronizado em três etapas, de modo a compartilhar com a metodologia ANP a mesma base de ativos, o mesmo período de depreciação e os mesmos indexadores de atualização monetária.

Passo 1 – Exclusão de Ativos de Outros Contratos

85. A proposta de BRA apresentada pela NTS pelo método CRN, constante do documento "Proposta Base Regulatória de Ativos Existentes – Ciclo Regulatório 2026 | 2030 (posição 31/12/2024)", contemplou valor de R\$ 6.779 milhões com data-base em dezembro de 2024. Esse montante incorpora, além dos ajustes pela inflação (IGP-M de dezembro de 2023 a dezembro de 2024) e da depreciação referente ao ano de 2024, investimentos capitalizados em 2024 no valor de R\$ 227 milhões não pertencentes ao Contrato Malhas Sudeste, os quais foram excluídos da base de comparação.

Tabela 7 - Exclusão dos ativos pertencentes a outros contratos (em R\$ milhões)

Ativo	Valor	Justificativa de Exclusão
GASIG	168	Autorização de operação própria e regime tarifário independente
PR GNL Baía de Guanabara	18	Pertence ao Contrato Malhas II (vigente até 2031)
Interconexão Cabiúnas	41	Pertence ao Contrato GASDUC III (vigente até 2030)
TOTAL	227	—

Fonte: Elaboração própria.

86. Os ajustes apresentados na tabela acima fundamentam-se nas seguintes razões. O Gasoduto Itaboraí-Guapimirim (GASIG) já possui BRA estabelecida em período anterior, tendo sido objeto de contratação em processo próprio, e não integra os ativos do Contrato Malhas Sudeste. O Ponto de Recebimento de GNL Baía da Guanabara e a Interconexão Cabiúnas referem-se, respectivamente, aos contratos legados Malhas II e GASDUC III, os quais já contêm cláusulas e dispositivos que disciplinam ampliações e intervenções nos pontos de recebimento e de entrega pertencentes às suas infraestruturas. A inclusão desses investimentos na BRA do Contrato Malhas Sudeste implicaria a incorporação de ativos vinculados a outros contratos em uma base de remuneração que não lhes é pertinente.

87. Desse modo, o valor de R\$ 6.702,9 milhões (moeda dez/2023) — anterior à inclusão de ativos novos, à indexação pelo IGP-M até dezembro de 2024 e à depreciação dos ativos ao longo de 2024

— constitui o ponto de partida adequado para a comparação a seguir.

Passo 2 - Depreciação Adicional de 24 Meses (2024-2025)

88. O valor NTS corresponde a uma depreciação de 60% (18 anos / 30 anos), com manutenção de 40% do CRN. Para equiparação à data-base adotada pela ANP (dez/2025), aplicam-se dois anos adicionais de depreciação:

- Depreciação NTS em dez/2025: 20 anos / 30 anos = 66,67% → mantém 33,33% do CRN
- Fator de ajuste = 33,33% / 40,00% = 0,8333
- Valor NTS ajustado (moeda dez/2023, depreciação até dez/2025) = R\$ 6.702,9 milhões × 0,8333 = R\$ 5.585,7 milhões

Passo 3 - Atualização Monetária Bifásica (Dez/2023 para Dez/2025)

89. Aplicando o fator de atualização acumulado de 1,09199874 ao valor ajustado:

90. Valor NTS Ajustado (moeda dez/2025, depreciação até dez/2025): R\$ 5.585,8 milhões × 1,09199874 = R\$ 6.099,3 milhões

Tabela 8 – Comparação NTS Ajustado vs. ANP (R\$ milhões)

Parâmetro	NTS Ajustado (Apenas Malhas SE)	Determinação Regulatória ANP	Diferença
Valor Base (Dez/2023)	5.585,7	3.320,9	- 2.264,9
Depreciação até	31/12/2025 (20 anos uniformes)	31/12/2025 (idade real)	-
Fator Atualização	1,09199874	1,09199874	Idêntico
Valor Final (Dez/2025)	6.099,6	3.626,4	- 2.473,2
Superavaliação NTS	-	-	+68,2%

Fonte: Elaboração Própria

91. A divergência de **R\$ 2.473,2 MM** decorre de dois efeitos combinados. O primeiro, de natureza estritamente metodológica, resulta do fato de a NTS manter 33% do CRN para ativos que já esgotaram sua vida útil — notadamente os gasodutos GASPAL I, GASVOL, GASAN I, GASBEL I e RAMAL 16" (entre 30 e 44 anos de operação) e 19 Pontos de Entrega antigos. O segundo efeito decorre dos 24 meses adicionais de depreciação aplicados pela ANP, que estende o cálculo até dezembro/2025, data de início do ciclo tarifário, enquanto a avaliação KPMG encerra em dezembro/2023.

2.3.4. Resumo das determinações regulatórias para a proposta NTS para a Base Regulatória de Ativos

Determinação Regulatória:

- **Exclusão do método CHCI como metodologia de valoração da BRA da NTS** em razão da discrepância material de aproximadamente R\$ 1,5 bilhão — não conciliada entre o Laudo PWC (31/08/2016) e a planilha contábil da NTS referente ao mesmo período — que compromete a rastreabilidade e a confiabilidade dos registros históricos.
- **Adotar o método CRN depreciado** como metodologia aplicável para a terminação da BRA inicial da NTS, com fundamento no inciso II do § 2º do art. 6º da Resolução ANP nº 991/2026.
- **Rejeitar a depreciação uniforme baseada na data de início do Contrato Malhas SE (31/12/2005)**, adotada pela NTS/KPMG. A depreciação regulatória será calculada individualmente para cada ativo, a partir de sua data efetiva de entrada em operação. Ativos com mais de 360 meses de operação terão depreciação de 100% e **valor regulatório igual a zero**, vedada qualquer remuneração adicional após o esgotamento da vida útil regulatória.
- **Aprovar o valor de R\$ 3.626,4 milhões** (moeda de dezembro/2025) para a BRA dos ativos do Contrato Malhas Sudeste para o ciclo 2026-2030.

2.4. Outros contratos legados com vencimento no Ciclo Tarifário 2026-2030

92. Registra-se que a presente análise de valoração da Base Regulatória de Ativos (BRA) limita-se a ativos vinculados ao contrato Malhas Sudeste, não abrangendo, neste momento, os ativos associados aos contratos legados com término próximo ao final do Ciclo Tarifário 2026-2030: GASPAJ, com final em 14/01/2030, e GASDUC III, com final em 11/11/2030.

93. A avaliação dessas bases regulatórias será conduzida oportunamente, em processo específico e no contexto regulatório adequado, quando do efetivo encerramento dos respectivos instrumentos contratuais, a fim de assegurar aderência ao princípio da temporalidade regulatória e evitar reconhecimento antecipado de ativos ainda submetidos a regime contratual próprio.

3. GASTOS OPERACIONAIS (OPEX)

94. 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.

3.1. Visão Geral da Proposta

95. Por meio do documento “Plano de Negócios e Proposta Tarifária Ciclo regulatório 2026-2030” (5133908), a NTS 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\$ 2.767,4 milhões** para o ciclo 2026–2030, correspondente a média anual de **R\$ 553,5 milhões**, a preços de dezembro de 2025.

Tabela 9 - O&M e G&A NTS 2026-2030

O&M + G&A (Milhões R\$ - Moeda Dez/25)	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026-2030
Custo com Pessoal	95	95	95	95	104	483
Manutenção e Operação de Compressores	14	15	17	36	55	136
Manutenção do Sistema de Proteção Catódica	1	0	1	1	1	5
Outras Manutenções	46	45	50	71	75	286
Conservação, Manutenção e Aluguel da Faixa de Servidão do Duto	99	99	99	99	109	507
Combustíveis e Lubrificantes	1	1	1	1	1	6
Energia Elétrica para Acionamento dos Compressores	0	1	1	1	1	6
Gás de Uso no Sistema	0	0	0	0	0	0
Gás para Balanceamento	0	0	0	0	0	0
Serviços de Utilidade Pública (Energia Elétrica, Água, Esgoto e etc.) e Comunicação	3	3	3	3	3	13
Passagem de PIG de limpeza	0	0	0	0	0	1
Aluguéis e Seguros	30	31	32	31	34	159
Outros Custos e Despesas Operacionais	82	78	77	75	85	397
Despesas Gerais e Administrativas (G&A) ¹	314	46	46	46	50	503
Estudos e Projetos	26	85	61	55	39	266
TOTAL	713	499	482	516	557	2.767

¹ considera, no ano 2026, os gastos incorridos até 2024 com abertura de mercado, conforme mencionado no item 5.2.

Fonte: Plano de Negócios e Proposta Tarifária Ciclo regulatório 2026-2030" (5133908)

96. Ressalte-se que o valor consolidado inclui dispêndios associados a projetos de expansão futura que, à luz dos critérios estabelecidos pela Resolução ANP nº 991/2026, não atendem, nesta etapa, aos requisitos de elegibilidade regulatória.

97. 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.

98. 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.

3.2. Estrutura e Composição do OPEX

99. A NTS apresentou sua proposta de OPEX em planilha "Anexo 13 (5133897)" estruturada em múltiplas abas com diferentes recortes analíticos e consolidações de informação.

100. As abas intituladas "02.Aba Fluxo" e "03.Tabela PN" apresentam as projeções de O&M e G&A para o ciclo 2026–2030, expressas em Mil R\$ (Moeda Dez/25). A Tabela 10 sintetiza a trajetória anual proposta, servindo como base para a avaliação subsequente.

Tabela 10 - Proposta NTS para OPEX, O&M e G&A (R\$ MM)

Ano	OPEX Total	O&M	G&A	Variação Anual
2026	712,6	398,6	314,0	—
2027	499,3	452,4	46,9	-29,9%
2028	482,4	435,4	47,0	-3,4%
2029	515,6	468,6	47,0	+6,9%

2030	557,5	507,5	50,0	+8,1%
Total	2.767,4	2.262,5	504,9	Média: 553,5

Fonte: Elaboração própria, a partir do SEI 5133897.

101. O montante projetado para 2026 (R\$ 712,6 milhões, correspondente a 25,7% do OPEX total do ciclo) evidencia concentração de despesas no primeiro ano regulatório. Tal elevação decorre, predominantemente, da contabilização extraordinária de Despesas Gerais e Administrativas (G&A), no valor de R\$ 314,0 milhões, que incluem rubricas associadas à denominada “abertura de mercado”.

102. A partir de 2027, o G&A reduz-se para patamar estável de aproximadamente R\$ 47 milhões por ano, enquanto o O&M apresenta crescimento moderado, associado à entrada em operação de novos ativos (ECOMP Japeri, prevista para dezembro de 2028 e PR Macaé, para maio de 2028).

103. A Tabela 11 apresenta a segregação do OPEX proposto por ativo ou projeto, conforme aba "02.Aba Fluxo" da planilha apresentada pela NTS, destacando na coluna “Situação Regulatória” os projetos que atendem ou não ao critério regulatório de inclusão estabelecido pela Decisão de Diretoria nº 704/2025, qual seja, a prévia emissão de Autorização de Construção pela ANP.

Tabela 11 - OPEX proposto por ativo ou projeto (R\$ MM)

Componente	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026–2030	Situação Regulatória
OPEX Malhas SE	389,5	386,8	388,3	387,1	387,0	1.938,7	Elegível
Estudos e Projetos + Abertura de Mercado	317,5	106,8	83,4	77,3	61,4	646,4	Segregação requerida ¹
OPEX GASDUC III	—	—	—	—	7,7	7,7	Elegível
OPEX GASPAJ	—	—	—	—	30,0	30,0	Elegível
GASIG	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7	28,3	Elegível
ECOMP Japeri	—	—	1,6	19,3	19,3	40,2	Elegível ²
ERP SJC	—	0,0	0,5	0,5	0,5	1,5	Não elegível ⁴
PR Macaé	—	—	1,2	1,8	1,8	4,7	Elegível ³
Novo PR A	—	—	—	0,5	0,6	1,1	Não elegível ⁴
Novo PR B	—	—	—	—	0,5	0,5	Não elegível ⁴
Novo PE A	—	—	—	0,5	0,6	1,1	Não elegível ⁴
Novo PE B	—	—	—	—	0,5	0,5	Não elegível ⁴
Aumento GASBEL II	—	—	—	—	2,1	2,1	Não elegível ⁴
ECOMP Macaé	—	—	—	1,5	18,4	19,9	Não elegível ⁴
GASINF	—	—	1,8	21,5	21,5	44,9	Não elegível ⁴
Total Proposto	712,6	499,3	482,4	515,6	557,5	2.767,4	
Subtotal Não Elegível	0,0	0,0	2,3	24,5	45,2	71,4	
OPEX Elegível para Análise	712,6	499,3	480,1	491,1	512,3	2.695,4	

Fonte: Elaboração própria, a partir do SEI 5133897.

¹ A categoria "Estudos e Projetos + Abertura de Mercado" requer segregação analítica para identificação de custos comerciais versus operacionais. Ver Subseções 2.3.2 e 2.3.3 para a determinação regulatória acerca desta rubrica.

² ECOMP Japeri é projeto de expansão com Autorização de Construção publicada pela ANP e entrada em operação prevista em dezembro/2028, sendo elegível para inclusão do OPEX incremental a partir da entrada em operação.

³ PR Macaé é projeto de expansão com Autorização de Construção publicada pela ANP e entrada em operação prevista em maio/2028. Este projeto é estratégico para

conectar o Projeto Raia (novo campo de produção offshore) ao Sistema Integrado de Transporte de Gás Natural, viabilizando incremento considerável da oferta de gás natural na região Sudeste. O OPEX incremental é elegível para inclusão a partir da data de entrada em operação.

⁴ Projetos que não detêm Autorização de Construção emitida pela ANP, não atendendo ao critério regulatório de inclusão estabelecido pela Agência. O OPEX destes projetos (R\$ 71,4 milhões) deve ser integralmente excluído da base de custos aprovada, conforme análise detalhada na Subseção 2.3.4.

104. A decomposição detalhada por categoria de custo, extraída da aba "03.Tabela PN" da planilha, revela a seguinte estrutura:

Tabela 12 - Decomposição por categoria de custo (R\$ MM)

Componente	Anual Médio	Total 2026–2030	% do Total OPEX
Custos de Manutenção e Operação (O&M)			
Conservação, Manutenção e Aluguel da Faixa de Servidão	101,4	507,0	18,3%
Custo com Pessoal (O&M)	96,5	482,6	17,4%
Manutenção e Operação de Compressores	27,2	136,2	4,9%
Outras Manutenções	57,2	286,1	10,3%
Manutenção do Sistema de Proteção Catódica	1,0	5,1	0,2%
Combustíveis e Lubrificantes	1,2	6,1	0,2%
Energia Elétrica para Acionamento dos Compressores	1,2	6,0	0,2%
Serviços de Utilidade Pública e Comunicação	2,7	13,4	0,5%
Passagem de PIG de limpeza	0,2	0,9	0,0%
Aluguéis e Seguros	31,7	158,6	5,7%
Outros Custos e Despesas Operacionais	79,3	396,6	14,3%
Gás de Uso no Sistema	0,0	0,0	0,0%
Gás para Balanceamento	0,0	0,0	0,0%
Subtotal O&M	399,7	1.998,4	72,2%
Despesas Gerais e Administrativas (G&A)			
Despesas Gerais e Administrativas ¹	100,5	502,7	18,2%
Subtotal G&A	100,9	504,9	18,2%
Estudos e Projetos	53,2	266,2	9,6%
TOTAL OPEX (2026–2030)	553,5	2.767,4	100%

Fonte: Elaboração própria, a partir do SEI 5133897.

¹ Inclui concentração anômala em 2026 (R\$ 314,0 MM) associada a gastos declarados com "abertura de mercado", versus média de R\$ 46,9 MM/ano em 2027–2030.

3.3. Ausência de Conciliação entre Natureza de Gasto e Segregação por Ativo

105. Antes de avançar na análise das categorias específicas de custo, impõe-se examinar questão estrutural relativa à forma de apresentação do OPEX pela NTS. A proposta foi estruturada em duas dimensões distintas — segregação por ativo/projeto e decomposição por natureza de gasto — sem que tenha sido apresentada matriz de conciliação que permita correlacionar essas informações. Tal ausência compromete a verificabilidade dos valores propostos e dificulta a aferição de prudência, eficiência e necessidade exigida pela Resolução ANP nº 991/2026.

106. A proposta de OPEX foi apresentada em planilha eletrônica (.xlsx) contendo duas abas que,

embora reportem o mesmo valor total (R\$ 2.767,4 milhões), são estruturalmente incompatíveis e não permitem conciliação:

- Aba "02.Aba Fluxo": apresenta a segregação por ativo ou projeto, identificando 13 componentes, incluindo OPEX Malhas SE (R\$ 1.938,7 milhões), Estudos e Projetos + Abertura de Mercado (R\$ 646,4 milhões), OPEX GASDUC III (R\$ 7,7 milhões), OPEX GASPAJ (R\$ 30,0 milhões), GASIG (R\$ 28,3 milhões), ECOMP Japeri (R\$ 40,2 milhões), PR Macaé (R\$ 4,7 milhões), e projetos futuros de expansão (R\$ 71,4 milhões adicionais).
- Aba "03.Tabela PN": reporta o mesmo total (R\$ 2.767,4 milhões), porém decomposto em 15 categorias de natureza de gasto (O&M e G&A), sem qualquer segregação por ativo, projeto ou regime contratual.

107. O ponto central é a ausência de uma matriz de conciliação entre as duas dimensões (ativo/projeto × natureza de gasto). Como exemplo, a categoria "Custo com Pessoal" totaliza R\$ 482,6 milhões na aba "03.Tabela PN", mas não há informação sobre quanto desse montante é atribuível às "Malhas SE" (regime regulado), aos contratos legados GASPAJ (R\$ 30,0 milhões) e GASDUC III (R\$ 7,7 milhões) - cujas vigências se encerram dentro do Ciclo Tarifário 2026-2030 -, aos projetos de expansão ECOMP Japeri (R\$ 40,2 milhões) e PR Macaé (R\$ 4,7 milhões), ou ao GASIG (R\$ 28,3 milhões).

108. Adicionalmente, o total proposto de OPEX incorpora despesas operacionais de projetos que não detêm Autorização de Construção emitida pela ANP, no valor total de R\$ 71,4 milhões, não atendendo ao critério regulatório de inclusão estabelecido pela Agência por meio da Decisão de Diretoria nº 704/2025.

109. A inconsistência se agrava porque a aba "02.Aba Fluxo" utiliza rubrica agregada "Estudos e Projetos + Abertura de Mercado" (R\$ 646,4 milhões), enquanto na aba "03.Tabela PN" os gastos com "Abertura de Mercado" estão embutidos em G&A e "Estudos e Projetos" aparece como categoria própria. Assim, torna-se impossível verificar quanto do G&A total reportado na aba "03.Tabela PN" (R\$ 504,9 milhões) corresponde efetivamente à "Abertura de Mercado" e quanto se refere a outras despesas administrativas, bem como conciliar as duas perspectivas de apuração do mesmo OPEX.

110. Essa impossibilidade de conciliação impede a ANP de responder, de forma verificável, quatro questões regulatórias fundamentais:

1 – Segregação entre regimes e prevenção de subsídio cruzado. Não é possível verificar se custos atribuídos às Malhas SE (regime regulado) incorporaram indevidamente custos de contratos legados que possuem remuneração contratual própria e não devem ser suportados pelas tarifas do regime regulado, como GASPAJ (vigente até janeiro/2030), GASDUC III (vigente até novembro/2030), GASTAU (vigente até novembro/2030) e Malhas II (vigente até outubro/2031).

2 – Critérios de rateio de custos compartilhados. Não se verifica se despesas corporativas e comuns a múltiplos ativos (pessoal administrativo, seguros corporativos, TI, gestão executiva) foram alocadas mediante critérios técnicos objetivos e auditáveis (p. ex., quilometragem, capacidade, base de ativos, horas-homem), ou se houve alocação discricionária com potencial de maximização indevida do custo reconhecido no regime regulado.

3 - Segregação e aderência dos custos incrementais de projetos de expansão. A aba "02.Aba Fluxo" aponta R\$ 40,2 milhões para ECOMP Japeri e R\$ 4,7 milhões para PR Macaé, porém não há como identificar, nas categorias da "03.Tabela PN", quais parcelas (pessoal, manutenção, seguros, serviços de terceiros etc.) compõem esses valores. Isso inviabiliza verificar consistência, dupla contagem ou aderência às estimativas de viabilidade e operação desses empreendimentos.

4 - Risco regulatório em categorias genéricas e pouco rastreáveis. As categorias "Outras Manutenções" e "Outros Custos e Despesas Operacionais", que somadas totalizam R\$ 682,7 milhões (24,7% do OPEX), não permitem aferir, na ausência de segregação por ativo, se incluem gastos atribuíveis a projetos sem aprovação regulatória ou a contratos

legados. De forma específica, a categoria “Estudos e Projetos” (R\$ 266,2 milhões; 9,6% do OPEX) demanda verificação quanto à vinculação a ativos regulados existentes, distinguindo estudos operacionais necessários de estudos associados a expansão futura e/ou atividades de natureza comercial.

111. Trata-se de deficiência que não é meramente formal, mas de um impedimento material à análise de prudência, eficiência e necessidade que sustenta a competência regulatória da ANP. Nos termos do art. 6º, § 1º, e art. 8º, § 2º, da Resolução 991/2026, a validação do OPEX pressupõe informação suficiente para que o regulador possa verificar, de modo independente, a adequação dos custos ao serviço regulado. A apresentação de dados em formato que impossibilita tal verificação equivale, para fins regulatórios, à insuficiência de informação.

112. O formato declaratório, no qual se informam valores agregados por natureza de gasto sem demonstrar sua alocação a ativos específicos, é incompatível com o regime informacional requerido para acesso regulado previsto na Resolução ANP nº 991/2026.

Exigência Regulatória

113. A NTS deve apresentar matriz analítica de alocação de custos que concilie as duas abas da planilha, mediante tabela cruzada que demonstre, para cada uma das 15 categorias de gastos da aba "03.Tabela PN" e para cada ativo/projeto da aba "02.Aba Fluxo", o valor alocado anualmente de 2026 a 2030.

114. Esta matriz deve contemplar, no mínimo:

- Custos diretamente atribuíveis: alocação integral ao ativo correspondente, com justificativa técnica (p. ex., manutenção de compressores vinculada a ECOMP específica).
- Custos compartilhados: explicitação do critério objetivo de rateio (quilometragem, capacidade, base de ativos, horas-homem rastreadas etc.), com percentuais e valores alocados por ativo, além de demonstração de consistência com práticas contábeis e controles auditáveis.
- Conciliação com demonstrações financeiras auditadas (2020–2024): evidenciando que a metodologia proposta para 2026–2030 é consistente com a lógica histórica de alocação e com a estrutura de custos observada, com justificativas para eventuais quebras de série.

115. A matriz deve ser apresentada em formato eletrônico editável (Excel), com fórmulas verificáveis, acompanhada de Nota Técnica que descreva a metodologia de alocação e os controles internos que asseguram a integridade da segregação ao longo do ciclo tarifário.

116. Na ausência de apresentação de matriz de conciliação adequada entre natureza de gasto e segregação por ativo, não há informação suficiente para aprovar o OPEX proposto, uma vez que a ANP não dispõe de base documental para atestar que os custos são prudentes, eficientes e necessários conforme requerido pelo art. 6º, § 1º, da Resolução ANP nº 991/2026.

Determinação Regulatória:

Rejeitar o formato declaratório atualmente apresentado para detalhamento de OPEX, por impossibilitar a verificação de prudência, eficiência e necessidade exigida pela Resolução ANP nº 991/2026.

Glosar o valor total de R\$ 2.767,4 milhões em razão da ausência de conciliação das despesas por categoria e despesas por ativo e da impossibilidade de segregar dentro das categorias (Tabela 12) as despesas operacionais de projetos que não detêm Autorização de Construção emitida pela ANP, conforme Decisão de Diretoria nº 704/2025.

3.4. **Análise de Categorias Específicas de OPEX**

117. Uma vez identificada a inconsistência estrutural da proposta, procede-se à análise de categorias específicas que suscitem questões regulatórias relevantes, observada a ordem decrescente de materialidade econômica.

3.4.1. **"Outras Manutenções" e "Outros Custos e Despesas Operacionais"**

118. As categorias "Outros Custos e Despesas Operacionais" (R\$ 396,6 milhões) e "Outras Manutenções" (R\$ 286,1 milhões) totalizam R\$ 682,7 milhões no ciclo 2026-2030, o que corresponde a 24,7% do OPEX proposto.

119. A concentração de parcela significativa do custo total em rubricas genéricas compromete a transparência e a verificabilidade da proposta, em desacordo com boas práticas consolidadas em regimes regulatórios internacionais. Em jurisdições como a da *Australian Energy Regulator* (AER) e da *Federal Energy Regulatory Commission* (FERC) norte-americana, categorias residuais ("Other" ou "Miscellaneous") são admitidas apenas de forma limitada, usualmente entre 5% e 10% do OPEX total, e desde que associadas a despesas de baixa materialidade individual ou natureza intrinsecamente dispersa.

120. No caso em análise, a participação de 24,7% é 2,5 a 5 vezes superior aos parâmetros de aceitabilidade observados em *frameworks* regulatórios maduros. A apresentação de quase 1/4 do OPEX total sob rubricas genéricas dificulta a aferição de prudência, eficiência e necessidade dos dispêndios, requisitos expressamente previstos no art. 8º, § 2º, inciso III, da Resolução ANP nº 991/2026, que condiciona o reconhecimento tarifário à demonstração de que os custos são necessários à prestação do serviço e incorridos de forma eficiente.

121. A ausência de detalhamento mínimo — com identificação de ativos atendidos, natureza dos serviços executados, contratos de terceiros envolvidos e histórico de realização das despesas — inviabiliza a replicação analítica dos cálculos e a verificação da adequada alocação de custos ao serviço regulado.

122. Na prática regulatória da *Australian Energy Regulator* (AER), propostas tarifárias que não apresentem nível de desagregação e documentação suficientes para possibilitar a replicação dos cálculos e a verificação da adequada alocação de custos são objeto de não aceitação preliminar ou de determinação formal de complementação de informações, como condição para a continuidade da análise regulatória.

3.4.1.1. **"Outras Manutenções" — R\$ 286,1 Milhões (10,3% do Total)**

123. A rubrica "Outras Manutenções" corresponde a R\$ 57,2 milhões/ano em média, totalizando R\$ 286,1 milhões no ciclo, e representa 10,3% do OPEX total. Trata-se da terceira maior linha individual do OPEX de O&M, superando, inclusive, a Manutenção e Operação de Compressores (R\$ 27,2 milhões/ano ou 4,9% do total).

124. Considerando que, isoladamente, essa categoria já atinge o limite superior usualmente admitido para rubricas residuais (10,3% versus 5-10%), seu reconhecimento regulatório exige detalhamento analítico. Sem identificação de quais ativos são objeto destas "outras" manutenções, quais tipos de intervenção estão planejados (preventiva, corretiva, preditiva), quais contratos de terceiros são envolvidos, e qual a justificativa técnica de cada pacote de manutenção, a ANP não pode verificar se tais gastos são necessários à prestação do serviço regulado e se foram orçados de forma eficiente.

3.4.1.2. **"Outros Custos e Despesas Operacionais" — R\$ 396,6 Milhões (14,3% do Total)**

125. A rubrica "Outros Custos e Despesas Operacionais" representa a maior rubrica genérica (R\$ 79,3 milhões/ano em média), totalizando 14,3% do OPEX total. Trata-se da maior categoria genérica da proposta, com materialidade superior, por si só, ao parâmetro máximo de referência internacional para categorias residuais.

126. A inexistência de detalhamento impede a verificação de elegibilidade regulatória. Custos operacionais diversos podem incluir desde despesas legítimas (honorários de auditoria externa, consultorias técnicas especializadas mandatárias, taxas regulatórias) até despesas de natureza comercial ou estratégica não elegíveis para inclusão na base tarifária (*marketing*, desenvolvimento de mercado, consultorias de gestão estratégica).
127. A ausência de segregação por natureza econômica e por vínculo funcional ao serviço regulado compromete a análise de causalidade e a adequada alocação de custos.

Exigência Regulatória:

128. A NTS deve apresentar desdobramento analítico das categorias "Outros Custos e Despesas Operacionais" 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).

- 3.4.2. **Despesas Gerais e Administrativas — Concentração em 2026 e "Abertura de Mercado"**
129. O gasto com despesas gerais e administrativas (G&A) proposto para o ciclo 2026–2030 totaliza R\$ 504,9 milhões, mas apresenta assimetria em relação aos demais anos do ciclo. O valor de G&A em 2026 (R\$ 314,0 milhões) é **6,7 vezes superior** à média dos anos seguintes (R\$ 46,9 milhões /ano para 2027–2030), conforme Tabela 13:

Tabela 13 - Despesas Gerais e Administrativas (R\$ MM)

Ano	G&A	Variação versus média 2027–2030
2026	314,0	+569%
2027	46,9	—
2028	47,0	+0,2%
2029	47,0	0,0%
2030	50,0	+6,4%
Média 2027–2030	47,7	
Excesso em 2026	267,1	

Fonte: Elaboração própria, a partir do SEI 5133897.

130. A NTS indica que o valor de 2026 inclui gastos com "abertura de mercado" — presumivelmente custos de transição para o regime regulado, mobilização administrativa, desenvolvimento comercial e atividades de marketing institucional associadas à migração do regime de contratos legados para o regime de acesso regulado.
131. Essa concentração levanta três preocupações regulatórias:
- 1 — Questão de Classificação e Elegibilidade: Gastos de "abertura de mercado" tipicamente incluem desenvolvimento comercial, *marketing* institucional, participação em eventos setoriais, consultorias estratégicas e estudos de posicionamento de mercado. Tais gastos possuem natureza essencialmente comercial e de desenvolvimento de negócios, não constituindo custos operacionais regulares e recorrentes da prestação do serviço de transporte conforme definido no art. 8º, § 2º, inciso III, da Resolução ANP nº 991/2026.

Na taxonomia das *National Gas Rules* australianas (*Rule 91*), apenas custos "necessários à

provisão de serviços de gasodutos" são elegíveis para inclusão na base tarifária. Gastos destinados ao reposicionamento estratégico da transportadora ou a maximização de sua receita futura via captação de novos carregadores não satisfazem este critério de necessidade ao serviço. A AER estabelece distinção técnica entre custos necessários à prestação do serviço regulado — passíveis de inclusão na base tarifária — e custos de natureza comercial ou estratégica, os quais são excluídos dessa base. Vigora, nesse âmbito, presunção de que os custos comerciais devem ser suportados pelo próprio transportador com recursos próprios, sem repasse ao usuário regulado.

2 — Risco de *Front-Loading*: A concentração de gastos no primeiro ano do ciclo (R\$ 314,0 milhões em 2026, frente a R\$ 46,9 milhões /ano no período 2027–2030, diferença de R\$ 267,1 milhões) sem justificativa técnica constitui prática de antecipação indevida de custos (*front-loading*) com transferência do risco temporal aos consumidores. Caso tais gastos se revelem desnecessários, excessivos ou mal executados, os consumidores atendidos em 2026 terão financiado, via tarifa, os custos sem benefício correspondente, sem mecanismo de recuperação ou ajuste posterior.

A prática de *front-loading* contraria o princípio de regulação por incentivos, segundo o qual os custos devem ser recuperados ao longo do período em que efetivamente geram benefícios, sendo vedada sua concentração arbitrária no início do ciclo.

3 — Ausência de Precedente Regulatório: Custos classificados como "abertura de mercado" ou "transição regulatória" não constituem categoria reconhecida de OPEX em *frameworks* regulatórios internacionais de referência. Em jurisdições onde transportadoras enfrentam transições regulatórias, os custos associados foram tratados como *step change* submetidos a escrutínio rigoroso, com exigência de demonstração de que: (i) não podem ser absorvidos pela base de custos existente; e (ii) representam a solução de menor custo para o atingimento dos objetivos de transição.

Exigência Regulatória:

132. A NTS deverá apresentar planilha contendo, para cada item: data prevista de incorrência, fornecedor, escopo de trabalho, valor nominal e classificação de elegibilidade regulatória com fundamentação específica que demonstre vinculação à prestação do serviço de transporte regulado. A planilha deverá adotar a seguinte segregação:

Categoria I - despesas estritamente necessárias à operação regulada, elegíveis para inclusão na base tarifária;

Categoria II - despesas de desenvolvimento de mercado ou natureza comercial, não elegíveis (por exemplo, *marketing*, participação em feiras, consultorias de posicionamento estratégico); e

Categoria III - despesas de natureza mista ou classificação ambígua, sujeitas a análise individualizada.

133. Caso a NTS demonstre que parcela específica desses gastos é essencial à prestação do serviço de transporte regulado, tal parcela poderá ser submetida a reclassificação como *step change* elegível, nos termos da metodologia *Base-Step-Trend* adotada pela AER, condicionada à demonstração cumulativa das seguintes condições: (a) o custo é novo e decorre diretamente de transição regulatória mandatória, não estando presente no ano-base 2024; (b) o custo não pode ser absorvido pela base de custos existente mediante ganhos de eficiência ou realocação de recursos internos; e (c) a magnitude do custo foi minimizada por meio de análise de alternativas e seleção da opção de menor custo.

134. Para os gastos classificados como necessários à operação regulada, deverá ser verificada, adicionalmente, a proporcionalidade entre o montante e o benefício gerado ao serviço regulado, bem como a competitividade dos custos unitários por meio de comparação com referências de mercado.

3.4.3. "Estudos e Projetos" — R\$ 266,2 Milhões

135. A rubrica "Estudos e Projetos" totaliza R\$ 266,2 milhões para o ciclo 2026–2030, distribuídos conforme Tabela 14:

Tabela 14 - Estudos e Projetos (R\$ MM)

Ano	Estudos e Projetos	% do OPEX Total do Ano
2026	26,4	3,7%
2027	84,6	16,9%
2028	61,4	12,7%
2029	55,3	10,7%
2030	38,8	7,0%
Total	266,2	9,6%

Fonte: Elaboração própria, a partir do SEI 5133897.

136. A distribuição temporal dos gastos com “Estudos e Projetos” apresenta concentração em 2027 (R\$ 84,6 milhões, representando 31,8% da categoria e 16,9% do OPEX total daquele ano), seguida de redução nos anos subsequentes. A rubrica suscita preocupações regulatórias em tres dimensões :

1 — Ausência de Distinção entre Estudos Regulados e Estudos de Expansão: a documentação apresentada não estabelece distinção entre estudos de viabilidade relativos a projetos de expansão futura (os quais deveriam ser classificados como *Growth CAPEX* ou custos pré-operacionais do projeto específico, e não como OPEX do regime regulado) e estudos operacionais vinculados à operação dos ativos existentes. A documentação não permite identificar se os R\$ 266,2 milhões incluem estudos referentes aos projetos GASINF (R\$ 939,9 milhões de CAPEX projetado), ECOMP Macaé (R\$ 896,0 milhões), Novos PE/PR (R\$ 144,4 milhões), e Aumento GASBEL II (R\$ 110,4 milhões) — projetos de expansão que não atendem aos critérios de inclusão para o ciclo 2026–2030 — ou se compreendem exclusivamente estudos operacionais dos ativos em operação (Malhas Sudeste, GASIG, ECOMP Japeri e PR Macaé após entrada em operação).

2 — Materialidade: o valor proposto de R\$ 266,2 milhões, equivalente a 9,6% do OPEX total, requer documentação técnica proporcional. A materialidade do montante indica que a categoria pode incluir estudos não relacionados ao serviço regulado de transporte.

3 — Incompatibilidade com Estrutura de Projetos: A aba "02.Aba Fluxo" registra linha específica "Estudos e Projetos + Abertura de Mercado" totalizando R\$ 646,4 milhões. Deduzindo os R\$ 267,1 milhões relativos à "Abertura de Mercado" e os R\$ 266,2 milhões de "Estudos e Projetos" constantes da aba "03.Tabela PN", remanesce saldo não conciliado de R\$ 113,1 milhões. A discrepância entre as duas abas reforça a inconsistência estrutural verificada na Subseção 2.2 e indica que os valores apresentados podem contemplar categorias de custo não adequadamente identificadas.

Exigência Regulatória:

137. A NTS deverá submeter à ANP propostas específicas de estudos, acompanhadas de documentação que demonstre, para cada item: (a) escopo detalhado, com indicação de objetivos técnicos, metodologia proposta e produtos esperados; (b) justificativa de necessidade fundamentada em norma técnica, obrigação regulatória ou requisito operacional mandatório; (c) orçamento detalhado comparado com referências de mercado para estudos similares, incluindo *benchmarking* em relação a custos de estudos análogos realizados por outras transportadoras, quando disponível; (d) demonstração de que o estudo não pode ser realizado com recursos internos da NTS; e (e) vinculação ao serviço de transporte regulado dos ativos existentes (Malhas SE, GASIG, e eventualmente ECOMP Japeri e PR Macaé após

entrada em operação), com exclusão de estudos referentes a projetos futuros sem aprovação regulatória.

138. Os estudos aprovados pela ANP sob este regime serão incluídos na base tarifária mediante revisão extraordinária ou no ciclo seguinte, com recuperação a partir da data de aprovação. Estudos cujo custo exceda R\$ 5 milhões ficam sujeitos a auditoria independente que demonstre a competitividade do orçamento apresentado.

139. O regime de aprovação prévia: (i) protege os consumidores de financiar estudos desnecessários, com valores inflados ou de natureza comercial; (ii) preserva a possibilidade de a NTS realizar estudos operacionais necessários ao longo do ciclo; (iii) institui disciplina de planejamento que incentiva a priorização de estudos de maior valor técnico e a utilização de recursos internos sempre que possível; e (iv) estabelece padrão de transparência que facilita a análise de ciclos futuros.

3.4.4. **Projetos de Expansão sem Autorização de Construção**

140. A Decisão de Diretoria nº 704/2025, de 06/11/2025, que aprovou o Plano de Ação faseado para definição das metodologias e dos parâmetros necessários à apuração da Receita Máxima Permitida e das propostas tarifárias do Ciclo 2026-2030, estabeleceu que a SIM/ANP, no processo de valoração da Base Regulatória de Ativos para o referido ciclo, considere, dentre os novos investimentos em construção e ampliação propostos, somente aqueles que já possuam Autorização de Construção emitida pela ANP.

141. Tal diretriz tem por finalidade assegurar que apenas projetos com viabilidade técnica, econômica e regulatória comprovada integrem a base de custos e investimentos reconhecidos para fins tarifários. Busca-se, com isso, mitigar o risco de incorporação, à RMP, de empreendimentos em estágio preliminar ou sem grau suficiente de maturidade regulatória, evitando a transferência aos usuários do sistema de transporte do ônus financeiro associado a investimentos que possam não se concretizar.

142. A proposta apresentada pela NTS contempla a inclusão, no OPEX do ciclo 2026–2030, de custos operacionais associados a projetos de expansão futura de sua malha que, até a data-limite estabelecida na Decisão de Diretoria nº 704/2025, não detinham Autorização de Construção emitida pela ANP. O montante total associado a tais projetos alcança R\$ 71,43 milhões no referido ciclo tarifário.

143. A Tabela 15 discrimina os projetos identificados nessa condição, bem como os respectivos valores de OPEX incrementais propostos para reconhecimento regulatório.

Tabela 15 - Projetos e Custos Operacionais Incrementais (R\$ MM)

Projeto	OPEX Total 2026–2030	Natureza do Projeto
ERP SJC	1,5	Estação de Redução de Pressão
Novo Ponto de Recebimento A	1,1	Novo Ponto
Novo Ponto de Recebimento B	0,5	Novo Ponto
Novo Ponto de Entrega A	1,1	Novo Ponto
Novo Ponto de Entrega B	0,5	Novo Ponto
Aumento de Capacidade GASBEL II	2,1	Ampliação de Capacidade
Estação de Compressão Macaé	19,9	Ampliação de Capacidade/Confiabilidade
GASINF	44,9	Novo Gasoduto de Transporte

TOTAL	71,4	
--------------	-------------	--

Fonte: Elaboração própria, a partir do SEI 5133897.

144. Os valores apresentados correspondem a custos operacionais incrementais que somente seriam incorridos caso os referidos projetos viessem a ser autorizados, construídos e efetivamente entrassem em operação no curso do ciclo 2026–2030. A ausência de Autorização de Construção emitida pela ANP, até a data-limite aplicável, indica que tais projetos ainda se encontram em estágio preliminar de desenvolvimento, tipicamente em fase de estudos de viabilidade técnica e econômica, de obtenção de licenças ambientais, de negociação de contratos com potenciais carregadores, ou de aprovação interna pela transportadora.

145. A inclusão de custos operacionais vinculados a projetos nessas condições à 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.

146. Adicionalmente, os projetos listados possuem investimentos de capital (CAPEX) associados, apresentados pela NTS em documentação complementar, que totalizam aproximadamente **R\$ 2,12 bilhões** (ERP SJC R\$ 25,6 milhões, Novos PR R\$ 72,2 milhões, Novos PE R\$ 72,2 milhões, GASBEL II R\$ 110,4 milhões, ECOMP Macaé R\$ 896,0 milhões, GASINF R\$ 939,9 milhões). A expressiva materialidade desses valores reforça tratar-se de projetos estruturantes de expansão, cuja eventual inclusão tarifária pressupõe, previamente: (i) Autorização de Construção emitida pela ANP; (ii) demonstração de viabilidade técnica e econômico-financeira; (iii) comprovação de demanda firme ou contratada que justifique o investimento; e (iv) definição regulatória quanto à alocação de custos entre os beneficiários.

Determinação Regulatória:

Glosar os R\$ 71,4 milhões de OPEX atribuíveis a projetos de expansão que não detêm Autorização de Construção publicada pela ANP, em conformidade com o critério estabelecido na Decisão de Diretoria nº 704/2025 para fins de inclusão de projetos no ciclo tarifário 2026–2030.

Os projetos poderão 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 NTS 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.

3.4.5. Ausência de ganhos de produtividade — Inobservância do art. 11 da Resolução ANP n ANP nº 991/2026

147. A projeção de OPEX apresentada pela NTS para os anos 2027–2029 é constante em termos reais (moeda de dezembro/2025). Excluindo o *outlier* de 2026 (R\$ 712,6 milhões impactado por "Abertura de Mercado") e o incremento projetado para 2030 (R\$ 557,5 milhões associado à entrada em operação da ECOMP Japeri e do PR Macaé), os valores de 2027–2029 variam entre R\$ 482,4 milhões e R\$ 515,6 milhões, com oscilação máxima de 6,9%.

148. A Tabela 16 evidencia a premissa implícita de Fator X próximo de zero na proposta:

Tabela 16 - Projeção de OPEX (R\$ MM)

Ano	OPEX	Variação Real ¹
-----	------	----------------------------

2027	499,3	—
2028	482,4	-3,4%
2029	515,6	+6,9%
Média 2027–2029	499,1	Variação média: +1,2%

Fonte: Elaboração própria, a partir do SEI 5133897.

¹Variação em moeda constante de dezembro/2025. Valores já refletem ajuste inflacionário, portanto variações positivas indicam aumento de custos reais.

149. A manutenção de custos reais praticamente estáveis ao longo do período equivale, na prática, à adoção de Fator X nulo. Tal premissa não se harmoniza com o art. 11 da Resolução ANP nº 991/2026, que estabelece que a projeção dos custos operacionais deve considerar ganhos de produtividade esperados ao longo do período regulatório.

150. O Fator X constitui instrumento central da regulação por incentivos, replicando, em ambiente de monopólio natural, pressões de eficiência típicas de mercados competitivos. Na experiência internacional, transportadoras de gás natural sujeitas a *price cap* ou *revenue cap* usualmente estão submetidas a Fatores X entre 0,5% e 2,5% ao ano, refletindo:

- ganhos contínuos de produtividade operacional decorrentes de aprendizado organizacional e otimização de processos.
- evolução tecnológica: investimentos em sistemas de SCADA (*Supervisory Control and Data Acquisition*), telemetria em tempo real e digitalização de processos administrativos permitem redução de custos operacionais ao longo do tempo.
- eficiências em *procurement*: a prática de licitações competitivas periódicas para contratos de serviços de terceiros (manutenção especializada, inspeção por PIG instrumentado, seguros, serviços de utilidade pública) deve gerar ganhos de eficiência ao longo do ciclo mediante renegociação de contratos, consolidação de fornecedores e aproveitamento de economias de escala em compras. Contratos multianuais de longo prazo não devem ser automaticamente renovados sem verificação de competitividade de preços mediante comparação com referências de mercado atualizadas.

151. A própria proposta da NTS contempla investimentos relevantes em infraestrutura de TI (R\$ 86,3 milhões no *Sustaining CAPEX*), o que pressupõe geração de ganhos operacionais futuros. A ausência de qualquer trajetória real de redução de custos não foi acompanhada de demonstração técnica que justificasse a inexistência de ganhos de produtividade.

152. Na ausência de justificativa robusta, a adoção implícita de Fator X zero não atende ao comando normativo do art. 11 da RANP 991/2026 e compromete o caráter incentivado do modelo regulatório.

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.

3.4.6. Alocação de Custos entre Regime Regulado e Contratos Legados — Risco de Subsídio Cruzado

153. Durante o ciclo 2026-2030, a NTS operará simultaneamente sob:
- Regime regulado: capacidade tornada disponível pela expiração do Contrato Malhas Sudeste, compreendendo 1.265,4 km de gasodutos interligando o Sistema Sudeste; e
 - Quatro contratos legados vigentes: Malha II, GASPAJ, GASDUC III e GASTAU.

154. Conforme a Tabela 3 da proposta tarifária da NTS (4998193), os Termos de Garantia de Acesso (GTAs) legados vigentes no ciclo são: Malha II (término em 13/10/2031), GASPAJ (Gasoduto Paulínia–Jacutinga, término em 14/01/2030), GASDUC III (Gasoduto Cabiúnas–REDUC III, término em 11/11/2030) e GASTAU (término em 30/11/2031). Dentre estes, GASPAJ e GASDUC III expiram durante o ciclo 2026–2030 e têm seus ativos residuais subsequentemente incorporados à BRA; Malha II e GASTAU permanecem vigentes além de 2030. Todos, porém, geram custos operacionais durante o ciclo que devem ser segregados das despesas do regime regulado.

155. Essa coexistência de regimes exige segregação de custos, uma vez que os contratos legados possuem mecanismo próprio de remuneração (tarifas bilaterais reajustadas pelo IGP-M) e não devem ser subsidiados pelas tarifas do regime regulado.

156. A planilha "02.Aba Fluxo" identifica "OPEX GASDUC III" (R\$ 7,7 milhões) e "OPEX GASPAJ" (R\$ 30,0 milhões), totalizando R\$ 37,7 milhões de custos atribuídos aos contratos legados. Entretanto, esta segregação revela-se insuficiente pelas seguintes razões:

1 — Metodologia de rateio autodeclarada: Conforme informado pela NTS no Anexo 16 da proposta tarifária (item 2.2, com remissão ao item 5 do Plano de Negócios), a alocação de custos entre os diferentes regimes contratuais é realizada mediante aplicação de percentuais fixos. De acordo com a transportadora, 62% dos custos totais seriam atribuídos ao Contrato Malhas Sudeste a partir de janeiro de 2026, enquanto 5% seriam atribuídos ao GASPAJ e 9% ao GASDUC III.

Entretanto, os percentuais de 5% (GASPAJ) e 9% (GASDUC III) não são aplicados ao longo de todo o período em que tais contratos permanecem vigentes. Segundo a própria proposta, esses percentuais passam a ser considerados apenas a partir da expiração dos respectivos contratos — janeiro de 2030 para o GASPAJ e novembro de 2030 para o GASDUC III. Assim, durante os anos de 2026 a 2029, em que ambos os contratos ainda produzem efeitos contratuais e remuneratórios próprios, não há demonstração explícita de alocação proporcional de custos a esses regimes com base nos percentuais indicados.

O documento ainda ressalva, em nota de rodapé, que o critério de rateio informado não contempla determinadas categorias de despesas, entre as quais: (i) gastos com Abertura do Mercado de Gás; (ii) Estudos de Novos Projetos de Expansão; (iii) Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (P&D&I); e (iv) O&M e G&A associados a Projetos de Expansão. Tais exclusões indicam que o percentual divulgado não se aplica de forma abrangente ao conjunto dos custos operacionais da companhia, restringindo ainda mais a transparência da metodologia adotada.

Na aba "02.Aba Fluxo" da planilha apresentada, os valores de R\$ 7,7 milhões (GASDUC III) e R\$ 30,0 milhões (GASPAJ), registrados exclusivamente no exercício de 2030, correspondem, ao que tudo indica, ao OPEX atribuível ao período posterior à expiração de cada contrato. Esses montantes teriam sido obtidos mediante aplicação dos percentuais de 9% e 5%, respectivamente, sobre o OPEX total projetado para 2030, proporcionalmente aos meses remanescentes após o término de cada GTA. Não há, contudo, memória de cálculo detalhada que permita confirmar essa inferência.

O ponto central é que a metodologia de rateio baseada nos percentuais "62%/5%/9%" foi apresentada de forma autodeclarada pela NTS, sem que tenham sido disponibilizados elementos técnicos ou contábeis que permitam sua validação independente. A ANP não dispõe, nos autos, de evidência de que tais percentuais reflitam adequadamente o uso efetivo dos recursos compartilhados por cada regime contratual, nem de que estejam fundamentados em critérios objetivos — como quilometragem, capacidade contratada, valor de ativos, horas-homem alocadas ou drivers operacionais mensuráveis. Tampouco foi demonstrada consistência com os registros contábeis auditados da companhia.

Adicionalmente, não foram informados os percentuais correspondentes aos contratos Malha II e GASTAU, que também permanecem vigentes durante todo o ciclo tarifário 2026–2030. A ausência de uma matriz analítica completa de alocação de custos —

contendo critérios, fórmulas, bases de cálculo e valores anuais por regime — impede que a ANP avalie se, no período de 2026 a 2029, quando todos os contratos legados estão simultaneamente ativos, a distribuição de despesas entre o regime regulado e os regimes bilaterais é tecnicamente adequada ou se resulta em compartilhamento desproporcional de custos.

Essa lacuna metodológica compromete a verificabilidade da proposta e deverá ser sanada mediante apresentação de matriz analítica detalhada, conforme previsto na Determinação Regulatória subsequente.

2 — Insuficiência da Metodologia de Rateio Autodeclarada: Embora a NTS divulgue percentuais de alocação (62%/5%/9%) em seu Plano de Negócios, a proposta não apresenta matriz analítica de alocação de custos que demonstre como cada categoria individual de OPEX foi rateada entre os quatro contratos legados ativos (Malha II, GASPAJ, GASDUC III e GASTAU) e o regime regulado, nem como tais percentuais foram derivados.

Categorias como Custo com Pessoal (R\$ 482,6 milhões no ciclo), Despesas Gerais e Administrativas (R\$ 504,9 milhões, excluindo "Abertura de Mercado" R\$ 238 milhões), Aluguéis e Seguros (R\$ 158,6 milhões), e Serviços de Utilidade Pública e Comunicação (R\$ 13,4 milhões) são recursos compartilhados que atendem simultaneamente todos os ativos operados pela NTS, independentemente de regime contratual. A parcela das categorias genéricas "Outras Manutenções" (R\$ 286,1 milhões) e "Outros Custos e Despesas Operacionais" (R\$ 396,6 milhões) também não permite verificação de alocação sem desdobramento analítico.

3 — Risco de Subsídio Cruzado: O risco de subsídio cruzado é especialmente sensível no contexto de transição do regime bilateral para o regime de acesso aberto regulado. Se custos compartilhados estiverem sendo alocados de forma desproporcional ao regime regulado, os usuários das Malhas Sudeste poderão estar suportando despesas que deveriam ser atribuídas aos contratos legados ainda vigentes.

Essa situação configuraria transferência indevida de encargos entre grupos de usuários, em afronta aos princípios da modicidade tarifária e da isonomia previstos na Resolução ANP nº 991/2026. Por essa razão, a verificação da metodologia de alocação de custos é essencial para assegurar neutralidade e integridade do modelo tarifário.

Exigência Regulatória:

157. A NTS deve apresentar matriz analítica de alocação de custos demonstrando, para cada categoria material de OPEX (todas as categorias que representem mais de 5% do OPEX total, bem como todas as categorias de custos compartilhados identificados acima), a seguinte estrutura informacional:

- (a) segregação entre custos diretos e custos compartilhados;
- (b) critério de alocação para custos compartilhados, especificando se se trata de quilometragem proporcional, capacidade proporcional, valor regulatório de ativos, ou horas-homem rastreadas — com a NTS devendo demonstrar como derivou os percentuais autodeclarados de 62% (Malhas SE), 5% (GASPAJ), 9% (GASDUC III) e os percentuais correspondentes a Malha II e GASTAU a partir de tal critério;
- (c) percentual ou montante alocado a cada regime, incluindo os quatro contratos legados vigentes e o regime regulado, para cada ano do ciclo de 2026 a 2030 — não apenas para os meses posteriores à expiração de cada contrato;
- (d) montante resultante para o regime regulado; e
- (e) conciliação com a projeção para o ciclo.

158. A matriz deverá ser apresentada em formato eletrônico editável (planilha Excel com fórmulas verificáveis e células não protegidas), permitindo replicação dos cálculos pela ANP.

4. SUSTAINING CAPEX

4.1. Proposta da NTS para Sustaining CAPEX

159. Por meio do documento “Plano de Negócios e Proposta Tarifária Ciclo regulatório 2026-2030” (SEI 5133908), a NTS apresentou projeção de Plano de Investimentos de projetos de Sustaining CAPEX/REPEX totalizando R\$ 2.539 milhões para o ciclo 2026-2030.

Tabela 17 – Plano de Investimentos NTS 2026-2030 – Projetos de Sustaining/REPEX

Projeção Novo CAPEX Sustaining (Milhões R\$ - Moeda Dez/25)	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026-2030
Terrenos	-	-	-	-	-	0
Imóveis / Edificações / Benfeitorias	18,63	7,24	4,25	2,58	4,26	37
Tubulação - Trecho (s) / Ramal (s)	118,40	144,00	130,22	134,59	121,17	648
Componentes Tubulação - Trecho (s) / Ramal (s)	3,43	2,16	23,50	19,94	22,33	71
Ponto (s) de Entrada	1,46	23,33	14,40	-	-	39
Ponto (s) de Saída	32,10	16,64	10,40	0,11	2,68	62
Estação (ões) de Compressão / Serviço (s) de Compressão	3,23	25,22	44,24	90,67	32,27	196
Estação (ões) de Medição / Estação (ões) de Regulagem de Pressão	60,35	78,36	46,00	52,41	62,06	299
Ponto de Interconexão (entre transportadoras)	24,01	-	-	-	-	24
Móveis, Equipamentos e Instalações de Escritório	-	-	-	-	-	0
Máquinas e Equipamentos Operacionais	56,39	78,45	18,28	16,31	26,95	196
Infraestrutura de TI	45,95	14,49	16,83	10,43	17,91	106
Equipamentos e Instalações de Comunicação	4,14	2,96	2,85	1,77	6,11	18
Veículos	-	-	-	-	-	0
Pig Instrumentado	115,98	92,66	78,37	99,38	153,96	540
Redução de Emissão/ Transição Energética	26,38	2,15	12,81	21,31	-	63
Linepack	-	-	-	-	-	0
Overhaul	22,95	1,51	1,51	15,27	22,20	63
Condicionantes Ambientais	-	-	-	-	-	0
Classe de Locação	68,58	23,18	80,24	2,35	1,96	176
Outros	-	-	-	-	-	0
Total	602	512	484	467	474	2.539

Fonte: Plano de Negócios e Proposta Tarifária Ciclo regulatório 2026-2030” (SEI 5133908)

4.2. Avaliação da proposta da NTS para Sustaining CAPEX

160. 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.

4.2.1. Pontos Críticos na Avaliação de Prudência e Eficiência

161. Inicialmente, cabe destacar que a NTS 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

162. Ademais, em que pese a proposta da NTS trazer uma distinção entre *Sustaining CAPEX* (manutenção do sistema e capacidade existentes) e *Growth CAPEX* (novos projetos), ela não traz uma distinção clara entre os gastos em *Sustaining CAPEX*, *Augmentation CAPEX* (ampliação de capacidade) e *Connection CAPEX* (novos usuários). 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.

163. A análise das categorias materiais evidencia risco concreto de classificação indevida em 5 (cinco) categorias específicas, ordenadas por magnitude do problema:

- Estações de Medição/Regulagem (R\$ 299 milhões): é o caso mais crítico. O valor proposto corresponde a quase cinco vezes o valor de aquisição da BRA existente da categoria (R\$ 61,6 MM CHCI). Investimentos de *Sustaining CAPEX* em estações existentes não podem, em condições normais, superar em tamanho tão expressivo a base de ativos que se pretende manter. A proporção indicada sugere que parcela majoritária dos R\$ 299 milhões destina-se a novas estações ou a ampliação da capacidade de medição e regulagem para atender novos pontos de contratação, configurando *Augmentation* ou *Connection CAPEX*.
- Estações de Compressão (R\$ 196 milhões): apresenta concentração de 46,3% do total da categoria em 2029 (R\$ 90,7 milhões), imediatamente após a entrada em operação da ECOMP Japeri prevista para dezembro/2028. Este padrão temporal é tecnicamente inconsistente com ciclos normais de manutenção e substituição de equipamentos de compressão, mas é perfeitamente consistente com investimentos preparatórios ou complementares à nova estação — configurando *Growth CAPEX* tratado regulatoriamente de forma distinta.
- Ponto de Interconexão (R\$ 24 milhões): concentra a totalidade do valor em 2026, com zero nos quatro anos restantes. Pontos de interconexão, por sua própria natureza, vinculam-se à conectividade entre malhas ou entre operadores distintos, e sua criação ou modernização está tipicamente associada a novos acordos operacionais ou à abertura de mercado — não à manutenção de infraestrutura existente. A ausência de valor nos anos 2027–2030 corrobora a hipótese de que se trata de investimento específico de *Connection CAPEX*, não de manutenção cíclica.
- Pontos de Saída (R\$ 62 milhões) e Pontos de Entrada (R\$ 39 milhões): apresentam, em conjunto, padrão temporal anômalo: os investimentos em saídas estão concentrados nos anos iniciais do ciclo (R\$ 32,1 milhões em 2026 e R\$ 16,6 milhões em 2027), enquanto os investimentos em entradas estão concentrados nos anos intermediários (R\$ 23,3 milhões em 2027 e R\$ 14,4 milhões em 2028), com ambas as categorias praticamente zeradas nos anos finais. Em um sistema de transporte integrado, investimentos de manutenção em pontos de entrada e saída deveriam apresentar distribuição temporal razoavelmente uniforme ou correlacionada. O padrão observado é mais consistente com a criação ou adequação de novos pontos para atender contratos específicos do mercado aberto — configurando *Connection* ou *Augmentation CAPEX* — do que com manutenção ordinária da infraestrutura existente. No caso, a NGR Rule 82 sugere que investimentos destinados à conexão de novos usuários devem ser financiados mediante contribuição de capital dos beneficiários diretos, não socializados via tarifa de transporte.

164. Por fim, 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 a vida útil ou melhorem 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). O problema é especialmente pronunciado em quatro categorias:

- **Overhaul** (R\$ 63 milhões): categoria na qual a questão de fronteira é estruturalmente mais crítica, pois a própria nomenclatura descreve intervenção que pode ser CAPEX (quando constitui reforma extraordinária que estende a vida útil de forma mensurável) ou OPEX (quando representa manutenção programada de ciclo longo, necessária à operação continuada). A NTS não apresenta segregação entre estas duas hipóteses. Adicionalmente, o OPEX regulado inclui rubrica de Manutenção e Operação de Compressores (R\$ 136,2 milhões no ciclo), que por definição cobre o mesmo universo de equipamentos objeto dos *overhauls* capitalizados. Juntos, os R\$ 63 milhões de *Overhaul* CAPEX e os R\$ 196 milhões de Estações de Compressão CAPEX coexistem com R\$ 136,2 milhões de OPEX de manutenção de compressores, totalizando R\$ 395 milhões para o mesmo conjunto de ativos, sem demonstração de ausência de sobreposição.
- **Pig Instrumentado** (R\$ 540 milhões): apresenta fronteira CAPEX/OPEX cuja análise deve partir da nota técnica apresentada pela própria NTS (Anexo 5 - SEI 4998181). A NTS fundamenta a capitalização no Item 14 do IAS 16/CPC 27, que trata das "inspeções importantes" (*major inspections*): o custo de cada inspeção relevante é reconhecido no valor contábil do ativo como substituição de componente, com baixa simultânea do valor remanescente da inspeção anterior. Este fundamento é, em princípio, tecnicamente sustentável — tanto o Regulamento Técnico de Dutos Terrestres (RTDT) da ANP quanto a ASME B31.8S exigem programa periódico de inspeção. O Decreto nº 9.580/2018 igualmente confirma a exigência de capitalização quando o gasto gera vida útil superior a um ano (inciso II do § 1º do art. 313). A questão regulatória, portanto, não é a elegibilidade genérica da capitalização, mas a verificação dos critérios de reconhecimento do CPC 27 para cada corrida específica proposta: (i) demonstração de que a inspeção constitui "inspeção importante" com periodicidade superior a três anos, nos termos do plano de integridade da malha; (ii) confirmação de que a baixa (*derecognition*) do componente de inspeção anterior será registrada na BRA, evitando dupla contagem progressiva; e (iii) razoabilidade do custo unitário de aproximadamente R\$ 85.400/km/ano ($\text{R\$ } 540 \text{ milhões} \div 1.265,40 \text{ km} \div 5 \text{ anos}$).
- **Componentes Tubulação** (R\$ 71 milhões) suscita a questão do Item 13 do CPC 27: a capitalização do custo da peça reposta exige, obrigatoriamente, a 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. A NTS não demonstra que as baixas correspondentes serão realizadas, nem que os componentes em questão atendem ao critério de materialidade para reconhecimento individualizado como ativo imobilizado, em vez de serem tratados como peças de reposição de consumo (OPEX).
- **Máquinas e Equipamentos Operacionais** (R\$ 196 milhões): dada a concentração de 68,8% do valor nos dois primeiros anos e a ausência de inventário detalhado, não permite verificar se os itens propostos para capitalização correspondem a equipamentos com vida útil regulatória relevante ou a itens de menor porte e vida útil curta que, sob o CPC 27, deveriam ser reconhecidos como OPEX. A vida útil regulatória de 10 anos declarada na planilha, inferior às demais categorias, é um indicativo de que parcela dos itens pode corresponder a materiais de consumo ou pequenos equipamentos operacionais cuja capitalização é questionável.

4.3. Perfil Temporal — Análise de Variações Significativas

165. O perfil temporal da proposta revela padrões que merecem escrutínio regulatório específico antes da análise categoria a categoria.

166. A análise do perfil temporal da proposta revela padrões que, categoria a categoria, são tecnicamente inconsistentes com um programa de manutenção fundamentado em portfólio individualizado de projetos. Identificam-se três padrões distintos de anomalia temporal, cada um com implicação regulatória específica.

Padrão 1 — *Front-loading* sem justificativa de urgência

Três categorias concentram volume desproporcional nos dois primeiros anos do ciclo sem que o perfil da malha explique a urgência:

(i) Máquinas e Equipamentos Operacionais: concentra R\$ 134,9 milhões (68,8% do total de R\$ 196 milhões) em 2026–2027, caindo abruptamente para patamar médio de R\$ 20 milhões nos três anos seguintes. Se o programa refletisse ciclos normais de substituição de equipamentos, seria esperada uma distribuição uniforme ao longo dos cinco anos ou concentração correlacionada à idade dos equipamentos, nenhuma das quais é demonstrada. O *front-loading* é consistente com 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.

(ii) Infraestrutura de TI: concentra R\$ 46,0 milhões (43,4% do total de R\$ 106 milhões) em 2026, com queda imediata para patamar de R\$ 15–18 milhões nos anos seguintes. Programas de renovação de infraestrutura de TI tipicamente seguem ciclos de atualização tecnológica de 3–5 anos, o que tornaria razoável alguma concentração inicial — porém a proporção observada sugere programa de renovação em um único ano, sem descontinuidades naturais de implantação que justificariam a compressão.

(iii) Pontos de Saída: concentra R\$ 48,7 milhões (78,5% do total de R\$ 62 milhões) nos dois primeiros anos, com queda para valores marginais de R\$ 0,1–2,7 milhões em 2029–2030. A quase ausência de investimentos nos anos finais do ciclo é incompatível com programa de manutenção ordinária de pontos de saída, que deveriam apresentar necessidades contínuas ao longo do quinquênio. O padrão é mais consistente com investimentos pontuais para atender contratos específicos do início do ciclo regulado — hipótese que reforça a questão de classificação como *Connection CAPEX* já identificada.

Padrão 2 — Concentração tardia ou em ano isolado sem fundamento técnico identificável

Duas categorias apresentam um padrão de concentração sem aparente fundamento:

(i) Pig Instrumentado: apresenta trajetória declinante de 2026 (R\$ 116,0 milhões) a 2028 (R\$ 78,4 milhões), seguida de recuperação e pico expressivo em 2030 (R\$ 154,0 milhões — 28,5% do total da categoria). Ciclos de inspeção por PIG instrumentado são programados com base na periodicidade regulatória e no plano de integridade da malha, que determina com antecedência quais trechos serão inspecionados em cada ano. A concentração de quase 30% do valor no último ano do ciclo, sem que a proposta apresente plano de integridade que a fundamente, é 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.

(ii) Ponto de Interconexão: concentra a totalidade de seus R\$ 24 milhões em 2026, com valores nulos nos quatro anos seguintes. Este padrão de "tudo ou nada" é

incompatível com programa de manutenção de infraestrutura existente, que por definição requer intervenções contínuas ao longo do ciclo. A concentração integral em um único ano indica que se trata de projeto específico e identificável — fato que, paradoxalmente, torna a ausência de documentação técnica injustificável, dado que a NTS sabe qual projeto está propondo.

Padrão 3 — Perfil bimodal ou errático, indicativo de portfólio indefinido

Três categorias apresentam indícios de um planejamento deficiente:

(i) *Overhaul*: apresenta distribuição bimodal, com valores relevantes em 2026 (R\$ 23,0 MM) e nos dois anos finais (R\$ 15,3 milhões e R\$ 22,2 milhões), e quase zero em 2027–2028 (R\$ 1,5 milhões em cada). Revisões gerais de equipamentos de alta complexidade (turbinas, compressores) seguem intervalos previsíveis definidos pelos fabricantes — tipicamente a cada 3–6 anos de operação, dependendo das horas acumuladas. O padrão observado, com dois anos de valor quase nulo intercalados entre picos, não corresponde a nenhum ciclo técnico padrão e sugere que os valores foram lançados nos anos inicial e final do ciclo como *placeholder*, sem cronograma real de execução.

(ii) Componentes Tubulação: apresenta o padrão inverso: valores negligenciáveis em 2026–2027 (R\$ 3,4 milhões e R\$ 2,2 milhões) e forte concentração em 2028–2030 (R\$ 23,5 milhões, R\$ 19,9 milhões e R\$ 22,3 milhões). Este *back-loading* intenso é tecnicamente inconsistente com necessidades de reposição de componentes de tubulação, que se distribuem conforme condição dos ativos inspecionados e não em função do calendário regulatório. A coincidência entre o início da fase de maior valor e o ano de 2028 — mesmo ano em que se esperam resultados das corridas de PIG instrumentado previstas para 2026–2027 — poderia sugerir uma lógica de encadeamento "inspeção → reparo", o que seria tecnicamente plausível. Contudo, esta correlação não foi declarada pela NTS, não há plano de integridade que a demonstre, e o encadeamento não explicaria os valores quase nulos de 2026–2027.

(iii) Classe de Localização: apresenta perfil bimodal com picos em 2026 (R\$ 68,6 milhões) e 2028 (R\$ 80,2 milhões), separados por ano intermediário de valor moderado (R\$ 23,2 milhões em 2027), e valores quase nulos em 2029–2030 (R\$ 2,4 milhões e R\$ 2,0 milhões). O padrão é atípico para investimentos de reclassificação de classe de localização, que deveriam refletir o ritmo do adensamento populacional e dos licenciamentos — processo contínuo e não concentrado em anos alternados.

167. 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 NTS 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.

4.4. Sustaining CAPEX 2026–2030 — Análise por Categoria

168. A Tabela 17 reproduz a proposta de projetos de *sustaining* CAPEX apresentado pela NTS indicando a participação percentual de cada categoria e sua classificação como investimento material, ou seja, que represente mais de 5% do *Sustaining* CAPEX total do ciclo.

Tabela 17 – Plano de Investimentos NTS 2026-2030 – Projetos de *Sustaining*/REPEX (em R\$ MM — Moeda Dez/25)

Categoria	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026– 2030	% do Total	Materialidade
Tubulação — Trechos/Ramais	118,4	144,0	130,2	134,6	121,2	648	25,5%	>5% — documentação obrigatória
Pig Instrumentado	116,0	92,7	78,4	99,4	154,0	540	21,3%	>5% — documentação obrigatória
Estações de Medição/Regulagem	60,4	78,4	46,0	52,4	62,1	299	11,8%	>5% — documentação obrigatória
Estações de Compressão	3,2	25,2	44,2	90,7	32,3	196	7,7%	>5% — documentação obrigatória
Máquinas e Equipamentos Operacionais	56,4	78,5	18,3	16,3	27,0	196	7,7%	>5% — documentação obrigatória
Classe de Localização	68,6	23,2	80,2	2,4	2,0	176	6,9%	>5% — documentação obrigatória
Infraestrutura de TI	46,0	14,5	16,8	10,4	17,9	106	4,2%	Relevante
Componentes Tubulação	3,4	2,2	23,5	19,9	22,3	71	2,8%	Relevante
Redução de Emissão/Transição Energética	26,4	2,2	12,8	21,3	—	63	2,5%	Relevante
Overhaul	23,0	1,5	1,5	15,3	22,2	63	2,5%	Relevante
Pontos de Saída	32,1	16,6	10,4	0,1	2,7	62	2,4%	Relevante
Pontos de Entrada	1,5	23,3	14,4	—	—	39	1,5%	Menor
Imóveis/Edificações/Benfeitorias	18,6	7,2	4,3	2,6	4,3	37	1,5%	Menor
Ponto de Interconexão	24,0	—	—	—	—	24	0,9%	Menor
Equipamentos e Instalações de Comunicação	4,1	3,0	2,9	1,8	6,1	18	0,7%	Menor
TOTAL	602	512	484	467	474	2.539	100%	

Fonte: Elaboração Própria a partir do documento SEI 5133908.

169. Seis categorias excedem o limiar de materialidade de 5% do CAPEX total (aproximadamente R\$ 127 milhões) e requerem documentação técnica específica: laudos de engenharia, estudos de condição dos ativos, análise de alternativas, orçamentos detalhados e cronogramas fundamentados, em conformidade com os requisitos da Subseção 3.2.1.

4.4.1. Tubulação — Trechos/Ramais — R\$ 648 milhões (25,5% do Total)

170. A distribuição temporal desta categoria é relativamente uniforme ao longo do ciclo: R\$ 118,4 milhões (2026) R\$ 144,0 milhões (2027), R\$ 130,2 milhões (2028), R\$ 134,6 milhões (2029) e R\$ 121,2 milhões (2030), com leve concentração em 2027. Este padrão é, em princípio, tecnicamente compatível com ciclos de inspeção e manutenção de médio prazo em gasodutos de alta pressão. A

consistência temporal, porém, não dispensa a documentação individualizada exigida: um perfil uniforme pode tanto refletir programa de manutenção fundamentado em portfólio real quanto ser o resultado de distribuição linear de valores estimados globalmente, sem correspondência a projetos identificados.

171. A materialidade desta categoria — superior a um quarto do *Sustaining CAPEX* total — exige verificação em três dimensões. Primeiro, a proporcionalidade do reinvestimento: a relação entre o valor proposto para o item tubulação como sustaining CAPEX, de R\$ 648 MM, representa uma fração considerável do valor imobilizado a valores correntes declarado pela NTS. Segundo, a segregação de categorias de CAPEX: sem identificação trecho a trecho, não é possível verificar se parcela dos valores corresponde a ampliação de capacidade (*Augmentation CAPEX*) ou a infraestrutura para novos contratos (*Connection CAPEX*) classificada indevidamente como manutenção. Terceiro, a ausência de portfólio: um programa de R\$ 648 milhões distribuído ao longo de cinco anos deve ser sustentado por plano de integridade que identifique, para cada ano, os trechos programados para intervenção — documento que a NTS não apresentou.

Exigências Regulatórias:

172. Para cada trecho proposto para intervenção, a NTS 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 os R\$ 648 milhões de Tubulação até apresentação da documentação técnica completa (laudos, análise de alternativas, orçamentos e cronogramas) para cada projeto individual ou pacote de projetos, em conformidade com o art. 6º, § 1º, da Resolução ANP nº 991/2026.

4.4.2. Pig Instrumentado — R\$ 540 milhões (21,3% do Total)

173. O perfil temporal desta categoria apresenta trajetória declinante de 2026 (R\$ 116,0 milhões) a 2028 (R\$ 78,4 milhões), seguida de recuperação em 2029 (R\$ 99,4 milhões) e forte pico em 2030 (R\$ 154,0 milhões – 28,5% do total da categoria). A concentração de quase 30% do valor no último ano do ciclo não corresponde a nenhum ciclo técnico evidente e não foi justificada pela NTS.

174. 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.

175. A este respeito, a NTS reconhece, em sua Nota Técnica (Anexo 5 – SEI 4998181), que a frequência dessas inspeções geralmente ocorre em intervalos superiores a 3 anos, variando conforme as particularidades de cada gasoduto e os resultados das inspeções anteriores. Entretanto, a ausência da apresentação de Plano de Inspeção Periódica conjuntamente com a proposta de BRA pela NTS prejudica, por exemplo, a verificação de uma previsão de gasto 2030 no montante declarado.

176. A NTS apresentou Nota Técnica (Anexo 5 – SEI 4998181) fundamentando a capitalização das corridas de PIG instrumentado no Item 14 do IAS 16/CPC 27, que trata das "inspeções importantes" (*major inspections*). O fundamento é tecnicamente sustentável: o RTDT impõe ao operador a obrigação de desenvolver e implementar Plano de Inspeção Periódica; a norma ASME B31.8S referenda a necessidade de inspeções regulares por PIG instrumentado; e o Decreto nº 9.580/2018 confirma a exigência de capitalização quando o gasto gera vida útil superior a um ano.

177. A questão regulatória, portanto, não é a elegibilidade genérica da capitalização, mas a verificação de que os critérios de reconhecimento do CPC 27 estão efetivamente atendidos para cada corrida proposta. 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.

178. A segunda questão crítica é a razoabilidade do custo unitário: o valor proposto (R\$ 540 milhões para a Malha Sudeste, com extensão de 1.265,40 km) implica custo médio de inspeção de aproximadamente **R\$ 85.400/km/ano**, patamar que requer verificação frente a referências de mercado para contratos equivalentes em gasodutos de alta pressão de diâmetros similares. A ausência de *benchmark* comparativo impede a aplicação do teste de eficiência sugerido pela NGR Rule 79(1)(a).

Exigências Regulatórias:

179. Para cada corrida de PIG instrumentado proposta, a NTS 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 – em particular para justificar a concentração de 28,5% do valor em 2030.
- 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, conforme metodologia descrita na Nota Técnica da própria NTS que trata de Inspeção de PIG.
- 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 de R\$

85.400/km/ano com referências verificáveis de mercado para contratos de inspeção por PIG instrumentado em gasodutos de alta pressão com diâmetros similares aos da Malha Sudeste, 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, de modo a demonstrar a consistência entre o programa proposto e o ciclo de integridade efetivamente praticado pela NTS.

Determinação Regulatória:

Classificar como Projeto Contingente os R\$ 540 milhões de PIG instrumentado até que a NTS apresente o plano de integridade da malha e a documentação completa especificada, em conformidade com o art. 6º, § 1º, da Resolução ANP nº 991/2026 e os critérios do CPC 27.

Após apresentação da documentação, a ANP analisará caso a caso, aprovando as corridas que comprovadamente: (i) estejam previstas no plano de integridade com periodicidade e trecho identificados; (ii) tenham o componente de inspeção anterior devidamente baixado na BRA; e (iii) apresentem custo unitário consistente com referências de mercado verificáveis.

4.4.3. Estações de Medição/Regulagem – R\$ 299 milhões (11,8% do Total)

180. A distribuição temporal desta categoria é relativamente uniforme ao longo do ciclo – R\$ 60,4 milhões (2026), R\$ 78,4 milhões (2027), R\$ 46,0 milhões (2028), R\$ 52,4 milhões (2029) e R\$ 62,1 milhões (2030), com leve concentração em 2027. As questões críticas desta categoria residem não no perfil temporal, mas na desproporção com a BRA existente e no risco de classificação indevida de CAPEX, tratados a seguir.

181. A BRA existente desta categoria apresenta valor de aquisição de R\$ 61,6 milhões e valor residual de R\$ 26,6 milhões, a valores de dezembro de 2025, corrigidos pela inflação. Os investimentos propostos (R\$ 299 milhões) excedem em quase cinco vezes o valor de aquisição da BRA existente, uma desproporção que constitui indício de que parcela significativa não corresponde à manutenção e modernização do parque atual, mas à construção de novas estações ou à ampliação da capacidade de medição e regulagem para atender novos pontos de contratação.

182. Investimentos de *Sustaining CAPEX* em estações existentes não podem, em condições normais, superar em magnitude tão expressiva a base de ativos que se pretende manter. A NGR Rule 79(1) (b) exige que investimentos de ampliação sejam avaliados segundo critérios distintos dos de manutenção, incluindo demonstração de que a contribuição dos beneficiários diretos foi considerada antes de socializar o custo via tarifa.

Exigências Regulatórias:

183. Para cada estação incluída na proposta, a NTS deve apresentar:

- Identificação da estação: nome, localização geográfica precisa (coordenadas ou marco quilométrico) e indicação se se trata de modernização de estação existente ou construção de nova estação.
- Classificação de CAPEX: segregação clara e fundamentada entre investimentos de manutenção/modernização de estações existentes (*Sustaining*) e investimentos em novas estações ou ampliação de capacidade das existentes (*Augmentation/Connection*).
- Laudo técnico de condição: para estações existentes, resultado de inspeção recente que justifique a necessidade e o escopo da intervenção proposta.
- Demonstração de contribuição de beneficiários diretos: para investimentos classificados como *Augmentation* ou *Connection CAPEX* demonstração de que a contribuição de capital dos beneficiários diretos foi avaliada.

- Orçamento detalhado: com especificações técnicas dos equipamentos (medidores, válvulas, sistemas de regulação), quantitativos e cotações verificáveis.
- Cronograma fundamentado: justificativa técnica para a distribuição uniforme dos investimentos ao longo do ciclo.

Determinação Regulatória:

Classificar como Projeto Contingente os R\$ 299 milhões de Estações de Medição/Regulação até apresentação da segregação completa entre Sustaining, Augmentation e Connection CAPEX, acompanhada de documentação técnica individualizada para cada componente, em conformidade com o art. 6º, § 1º, da Resolução ANP nº 991/2026.

Após apresentação da documentação, a ANP analisará caso a caso: investimentos de manutenção/modernização de estações existentes com documentação suficiente receberão aprovação condicional como Sustaining CAPEX; investimentos em novas estações ou ampliação de capacidade deverão receber o tratamento regulatório específico como Augmentation ou Connection CAPEX.

4.4.4. Estações de Compressão – R\$ 196 milhões (7,7% do Total)

184. O perfil temporal desta categoria apresenta concentração expressiva nos anos de 2028 e 2029: R\$ 3,2 milhões (2026), R\$ 25,2 milhões (2027), R\$ 44,2 milhões (2028), R\$ 90,7 milhões (2029) e R\$ 32,3 milhões (2030). Os anos de 2028 e 2029 concentram 68,9% do valor total (R\$ 134,9 MM). Este padrão é tecnicamente inconsistente com ciclos normais de manutenção e substituição de equipamentos de compressão – que apresentam necessidades distribuídas conforme horas de operação acumuladas e cronograma de manutenção dos fabricantes, mas é perfeitamente consistente com investimentos preparatórios ou complementares à entrada em operação da ECOMP Japeri, prevista para dezembro/2028.

185. A concentração imediatamente antes e após a entrada em operação da ECOMP Japeri levanta questão regulatória direta: investimentos preparatórios para a nova estação constituem *Growth CAPEX*, sujeito a tratamento tarifário distinto, e não *Sustaining CAPEX*.

186. A segunda questão crítica é a fronteira CAPEX/OPEX, dados os seguintes valores que coexistem para o mesmo conjunto de ativos: R\$ 196 milhões de *Sustaining CAPEX* em Estações de Compressão, R\$ 63 milhões de *Overhaul CAPEX* e R\$ 136,2 milhões de OPEX de Manutenção e Operação de Compressores – totalizando R\$ 395 milhões para o mesmo universo de equipamentos, sem qualquer demonstração de ausência de sobreposição ou dupla recuperação. Segundo a NTS, a BRA existente de Estações de Compressão apresenta valor de aquisição de apenas R\$ 74,0 milhões a valores de dezembro de 2025, corrigido pela inflação, igual ao valor residual, tornando o *Sustaining CAPEX* proposto superior a **2,6 vezes** o valor de aquisição existente e reforçando a necessidade de segregação rigorosa. Cumpre notar que estes valores de aquisição e residual diferem substancialmente da proposta da própria transportadora para o Custo de Reposição Novo e Custo de Reposição Depreciado para a ECOMP Vale do Paraíba, sendo estes iguais a R\$ 666,9 milhões e R\$ 266,8 milhões, respectivamente, a única Estação de Compressão pertencente ao Malhas Sudeste.

Exigências Regulatórias:

187. Para cada intervenção proposta em estações de compressão, a NTS 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 investimentos preparatórios ou complementares à nova ECOMP Japeri (*Growth*).
- 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 (R\$ 136,2 milhões) nem ao *Overhaul* (R\$ 63 milhões) – totalizando R\$ 395 milhões para o mesmo universo de equipamentos.
- Cronograma fundamentado: justificativa técnica para a concentração de 68,9% do valor em 2028–2029, incluindo demonstração de que os investimentos em 2029 não são preparatórios à nova ECOMP Japeri.

Determinação Regulatória:

Classificar como Projeto Contingente os R\$ 196 milhões Estações de Compressão até apresentação da documentação técnica completa especificada acima.

Após apresentação da documentação, a ANP analisará caso a caso, aprovando como *Sustaining CAPEX* apenas as intervenções que comprovadamente se destinam à manutenção de ativos existentes, atendem aos critérios de capitalização do CPC 27 e não apresentam dupla recuperação com o OPEX de compressores.

Investimentos classificados como *Augmentation* ou *Growth CAPEX* receberão tratamento tarifário específico, separado da avaliação do *Sustaining CAPEX*.

4.4.5. Máquinas e Equipamentos Operacionais – R\$ 196 milhões (7,7% do Total)

188. A distribuição desta categoria apresenta *front-loading* pronunciado: R\$ 56,4 milhões em 2026 e R\$ 78,5 milhões em 2027 concentram 68,8% do total, com queda abrupta para patamar de R\$ 16–27 milhões nos três anos restantes. Este perfil pode ser compatível com programa de renovação pontual de equipamentos, cenário tecnicamente plausível se os equipamentos se encontrarem no fim de sua vida útil, mas pode igualmente refletir 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.

189. A vida útil regulatória de 10 anos declarada para esta categoria, inferior às demais, é indicativo de que parcela dos itens pode corresponder a materiais de consumo ou pequenos equipamentos operacionais cuja capitalização é questionável sob o CPC 27 – cujo Item 12 determina que custos de manutenção periódica com peças consumíveis e pequenos componentes devem ser reconhecidos como despesa. A distinção entre as duas hipóteses – renovação pontual justificada *versus* antecipação estratégica com itens de baixa vida útil – só é possível mediante inventário detalhado dos equipamentos objeto de substituição.

190. Sem identificação dos equipamentos, laudos de condição que justifiquem a substituição, análise de alternativas (reparo *versus* substituição) e verificação de que os itens têm vida útil regulatória relevante, não é possível aplicar o teste objetivo de prudência da NGR Rule 79(1)(a), e atender aos critérios de prudência do art. 6º, § 1º, da Resolução ANP nº 991/2026.

Exigências Regulatórias:

191. Para cada equipamento incluído na proposta, a NTS deve apresentar:

- Inventário detalhado: listagem completa dos equipamentos a serem substituídos, com identificação (fabricante, modelo, ano de instalação, localização), agrupados por ano de substituição proposto.
- Laudo técnico de condição: para cada equipamento, laudo elaborado por engenheiro especializado atestando a condição atual, a vida útil remanescente e a necessidade de substituição no ano proposto.

- Análise de alternativas: comparação entre reparo e substituição para cada equipamento, com justificativa técnica e econômica da alternativa escolhida como a de menor custo sustentável.
- Justificativa de capitalização: demonstração, item a item, de que o equipamento tem vida útil regulatória relevante que justifique sua capitalização, em vez de reconhecimento como OPEX nos termos do Item 12 do CPC 27.
- Justificativa do *front-loading*: explicação técnica para a concentração de 68,8% do valor nos dois primeiros anos, com demonstração de que a urgência decorre de condição dos equipamentos e não de estratégia de maximização tarifária.

Determinação Regulatória:

Classificar como Projeto Contingente os R\$ 196 milhões de Máquinas e Equipamentos Operacionais até apresentação do inventário detalhado de equipamentos, laudos técnicos de condição, análise comparativa de alternativas e justificativa de capitalização conforme CPC 27.

Após apresentação da documentação, a ANP analisará caso a caso, aprovando como CAPEX apenas os equipamentos com vida útil regulatória relevante, condição técnica que justifique substituição no prazo proposto e documentação de prudência e eficiência suficiente.

4.4.6. Classe de Locação – R\$ 176 milhões (6,9% do Total)

192. A distribuição temporal apresenta padrão bimodal atípico: forte concentração em 2026 (R\$ 68,6 milhões – 38,9%) e 2028 (R\$ 80,2 milhões – 45,6%), com valores residuais em 2027 (R\$ 23,2 milhões), 2029 (R\$ 2,4 milhões) e 2030 (R\$ 2,0 milhões). A concentração de 84,5% do valor em dois anos não adjacentes e separados por ano de investimento moderado é estruturalmente incompatível com o processo natural de adensamento populacional – que ocorre de forma contínua e progressiva – e não corresponde a nenhum ciclo de licenciamento ambiental ou de inspeção que justifique picos alternados.

193. Este padrão levanta duas hipóteses que exigem investigação:

- **Hipótese 1 – Passivo acumulado:** a NTS postergou obras de adequação de classe de localização durante a vigência dos contratos legados, concentrando nos primeiros anos do regime regulado investimentos que deveriam ter sido realizados e provisionados anteriormente. Se confirmada, há questão de equidade intergeracional: os usuários dos contratos legados deveriam ter arcado com estes custos, não os usuários do regime regulado 2026–2030.
- **Hipótese 2 – Projetos específicos identificados:** existem trechos específicos com adensamento recente e obras programadas para 2026 e 2028. Se este é o caso, a NTS necessariamente sabe quais são esses trechos – o que torna ainda mais injustificável a ausência de documentação técnica.

194. A mudança de classe de localização 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. Por esta razão, diferentemente das demais categorias sujeitas a glosa integral, esta categoria admite aprovação condicional – desde que cumpridas as exigências documentais abaixo.

Exigências Regulatórias:

Para cada trecho proposto para intervenção de classe de localização, a NTS 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, essencial para determinar se se trata de passivo acumulado ou mudança recente (pós-2022).
- 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 concentração dos investimentos em 2026 e 2028, 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.
- Conciliação com Demonstrações Financeiras: evidência de que os investimentos propostos para o ciclo 2026–2030 não constituem passivo acumulado não provisionado nos contratos legados.

Determinação Regulatória:

Aprovar condicionado para cada ano do ciclo, o limite de **R\$ 50 milhões**, em tratamento isonômico ao adotado para outras transportadoras sujeitas ao mesmo ciclo tarifário. Com base no perfil anual proposto, o valor aprovado condicionalmente é de R\$ 50,0 milhões em 2026, R\$ 23,2 milhões em 2027, R\$ 50,0 milhões em 2028, R\$ 2,4 milhões em 2029 e R\$ 2,0 milhões em 2030, totalizando **R\$ 127,6 milhões**. A aprovação condicional está sujeita, cumulativamente, à apresentação da documentação técnica completa descrita acima, à demonstração de que o adensamento populacional ocorreu nos anos recentes (pós-2022) – afastando a hipótese de passivo acumulado, à conciliação com as Demonstrações Financeiras auditadas de 2025 e à realização de auditoria independente com custo arcado pela NTS.

Converter em Projeto Contingente o saldo que excede o limite anual de R\$ 50 milhões: R\$ 18,6 milhões em 2026 e R\$ 30,2 milhões em 2028, totalizando **R\$ 48,8 milhões**. Esses valores somente poderão ser incluídos na BRA mediante apresentação de documentação técnica individualizada por trecho e aprovação específica da ANP durante o ciclo tarifário.

4.4.7. Categorias com Materialidade Relevante – R\$ 365 milhões

195. Nesta seção são examinadas categorias que, embora individualmente representem participação inferior a 5% do total do Sustaining CAPEX, apresentam relevância qualitativa para fins regulatórios.

196. A materialidade dessas rubricas não decorre apenas de sua expressão financeira isolada, mas do fato de reproduzirem fragilidades estruturais já identificadas nas categorias de maior peso, a saber: (i) ausência de documentação técnica idônea que comprove a necessidade e a prudência dos investimentos propostos; (ii) insuficiente segregação entre despesas classificáveis como Sustaining CAPEX e aquelas que se enquadrariam como Augmentation ou Connection CAPEX; (iii) risco de inadequada delimitação da fronteira

entre CAPEX e OPEX; e (iv) potencial dupla contagem de valores em face da valoração da Base Regulatória de Ativos (BRA) pelo método do Custo de Reposição Novo (CRN), com data-base em 31/12/2025.

197. Assim, ainda que de menor participação percentual, tais categorias demandam análise criteriosa, pois podem comprometer a consistência metodológica da proposta e a adequada formação da Receita Máxima Permitida.

4.4.7.1. Infraestrutura de TI – R\$ 106 milhões (4,2% do Total)

198. A categoria concentra R\$ 46,0 milhões (43,4% do total) em 2026, com queda imediata para patamar de R\$ 14–18 milhões nos anos seguintes. A concentração de quase metade do valor no primeiro ano sugere programa de renovação completo de infraestrutura – sem que a proposta apresente qualquer ciclo de atualização tecnológica que justifique a compressão.

199. 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. A alocação integral do custo de TI corporativa à tarifa de transporte da Malha SE violaria a NGR Rule 93, que estabelece hierarquia clara de alocação: direto em primeiro lugar, por chave técnica verificável em segundo, e apenas residualmente por rateio proporcional. A proposta da NTS não apresenta qualquer matriz de alocação. Adicionalmente, a parcela de TI que serve tanto a Malha SE quanto os contratos legados vigentes (GASPAJ até janeiro/2030, GASDUC III até novembro/2030) deve ser alocada proporcionalmente, não imputada integralmente ao regime regulado.

Determinação Regulatória:

Classificar como Projeto Contingente os R\$ 106 milhões de Infraestrutura de TI até apresentação de segregação completa entre TI operacional direto (exclusivo da Malha SE), TI operacional comum (compartilhado com outros regimes) e TI corporativo (sistemas administrativos), acompanhada de matriz de alocação verificável.

4.4.7.2. Componentes Tubulação – R\$ 71 milhões (2,8% do Total)

200. A categoria apresenta *back-loading* intenso: valores negligenciáveis em 2026–2027 (R\$ 3,4 milhões e R\$ 2,2 milhões) e forte concentração em 2028–2030 (R\$ 23,5 MM, R\$ 19,9 milhões e R\$ 22,3 milhões – 92,5% do total). A coincidência entre o início da fase de maior valor e 2028 – mesmo ano em que se esperam resultados das corridas de PIG instrumentado previstas para 2026–2027 – poderia sugerir encadeamento "inspeção → reparo" tecnicamente plausível. Contudo, esta correlação não foi declarada pela NTS, não há plano de integridade que a demonstre, e o encadeamento não explicaria os valores quasi-nulos de 2026–2027.

201. A capitalização do custo da peça repostada exige, nos termos do Item 13 do CPC 27, a 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. A NTS não demonstra que as baixas correspondentes serão realizadas, nem que os componentes em questão atendem ao critério de materialidade para reconhecimento individualizado como ativo imobilizado em vez de peças de reposição de consumo (OPEX).

Exigência Regulatória

202. A NTS deve apresentar documentação técnica individualizada que demonstre: (i) identificação de cada componente a ser substituído com justificativa baseada em inspeção; (ii) confirmação de que a baixa correspondente do componente substituído será registrada na BRA; e (iii) classificação de cada item como ativo imobilizado (e não como peça de reposição de consumo) conforme critérios do CPC 27.

Determinação Regulatória:

Classificar como Projeto Contingente os R\$ 71 milhões de Componente Tubulação até apresentação de documentação técnica individualizada.

4.4.7.3. Redução de Emissão/Transição Energética – R\$ 63 milhões (2,5% do Total)

203. A categoria concentra R\$ 26,4 milhões em 2026 (41,9% do total), com queda para R\$ 2,2 milhões em 2027 e distribuição irregular nos anos subsequentes, chegando a zero em 2030. O padrão irregular e a ausência de investimentos no último ano sugerem que os valores refletem projetos pontuais, não um programa contínuo de adequação regulatória.

204. 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.

205. 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.

206. 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).

207. 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.

208. 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\$ 63 milhões de redução de emissão/transição energética.

A NTS 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.

4.4.7.4. Overhaul – R\$ 63 milhões (2,5% do Total)

209. A categoria apresenta distribuição bimodal: R\$ 23,0 milhões em 2026 e R\$ 15,3 milhões e R\$ 22,2 milhões em 2029–2030, intercalados por valores quase nulos em 2027–2028 (R\$ 1,5 milhões em cada). Revisões gerais de equipamentos de alta complexidade (turbinas, compressores) seguem intervalos previsíveis definidos pelos fabricantes – tipicamente a cada 3–6 anos de operação. O padrão com dois anos de valor quase nulo intercalados entre picos não corresponde a nenhum ciclo técnico standard e é indicativo de que os valores foram lançados nos anos inicial e final do ciclo como *placeholder*, sem cronograma real de execução.

210. 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). A NTS não apresenta segregação entre estas hipóteses. A coexistência de R\$ 63 milhões de *Overhaul CAPEX* com R\$ 196 milhões de Estações de Compressão CAPEX e R\$ 136,2 milhões de OPEX de Manutenção e Operação de Compressores – totalizando R\$ 395 milhões para o mesmo universo de equipamentos – sem qualquer demonstração de ausência de sobreposição, representa risco material de dupla recuperação.

Exigência Regulatória

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

212. *Overhauls* que constituam manutenção periódica necessária à operação continuada deverão ser reclassificados para OPEX.

Determinação Regulatória:

Classificar como Projeto Contingente os R\$ 63 milhões de Overhaul

4.4.7.5. Pontos de Saída – R\$ 62 MM (2,4% do Total) e Pontos de Entrada – R\$ 39 milhões (1,5% do Total)

213. As duas categorias apresentam, em conjunto, padrão temporal anômalo e inversamente correlacionado: os investimentos em Pontos de Saída estão concentrados nos anos iniciais do ciclo (R\$ 32,1 milhões em 2026 e R\$ 16,6 milhões em 2027 – 78,5% do total), enquanto os investimentos em Pontos de Entrada concentram-se nos anos intermediários (R\$ 23,3 milhões em 2027 e R\$ 14,4 milhões em 2028 – 96,2% do total), com ambas as categorias praticamente zeradas nos anos finais. Em um sistema de transporte integrado, investimentos de manutenção em pontos de entrada e saída deveriam apresentar distribuição temporal correlacionada. O padrão observado é mais consistente com investimentos pontuais para atender contratos específicos do mercado aberto do que com manutenção ordinária de infraestrutura existente.

214. Investimentos destinados à conexão de novos usuários ou à adequação de pontos para atender contratos específicos somente são elegíveis para socialização via tarifa de transporte – e, portanto, para inclusão na BRA – quando houver demonstração de que geram benefício ao sistema como um todo, e não apenas ao usuário que os demandou. Na ausência dessa demonstração, o custo deve ser arcado pelo usuário causador, sob pena de transferir aos demais carregadores o ônus de infraestrutura que os beneficia exclusivamente.

Exigência Regulatória

215. A NTS deve apresentar para cada ponto: (i) identificação (nome, localização, gasoduto ao qual pertence); (ii) classificação como *Sustaining*, *Augmentation* ou *Connection CAPEX* com justificativa técnica; e (iii) para investimentos classificados como *Connection CAPEX* demonstração de benefício sistêmico que justifique a socialização via tarifa ou, na ausência desse benefício, indicação do usuário causador do custo e do mecanismo de ressarcimento aplicável.

Determinação Regulatória:

Glosar integralmente os R\$ 62 milhões de Pontos de Saída e os R\$ 39 milhões de Pontos de Entrada

4.4.8. Demais Categorias – R\$ 81 milhões

216. As categorias remanescentes – Imóveis/Edificações/Benfeitorias (R\$ 37 milhões), Ponto de Interconexão (R\$ 24 milhões) e Equipamentos e Instalações de Comunicação (R\$ 18 milhões) – apresentam as mesmas deficiências estruturais das categorias acima.

217. O Ponto de Interconexão merece registro específico: a concentração integral de R\$ 24 milhões em 2026, com valores nulos nos quatro anos seguintes, constitui padrão de "tudo ou nada" incompatível com qualquer programa de manutenção de infraestrutura existente, indicando projeto específico identificável – fato que torna a ausência de documentação técnica ainda mais injustificável.

Determinação Regulatória:

Aprovar condicionado o valor de R\$ 81 milhões nas categorias Imóveis/Edificações/Benfeitorias (R\$ 37 milhões), Ponto de Interconexão (R\$ 24 milhões) e Equipamentos e Instalações de Comunicação (R\$ 18 milhões) até que a transportadora apresente documentação técnica comprobatória do investimento e comprovação dos gastos efetivamente incorridos.

O **Ponto de Interconexão** fica sujeito, adicionalmente, à apresentação de segregação entre *Sustaining* e *Connection CAPEX* e à demonstração de que o investimento não está associado a novo acordo operacional com terceiros – condições que devem ser atendidas **antes** da execução, dado o risco específico de classificação indevida desta categoria.

4.5. *Sustaining CAPEX* – Análise Específica 2025 (R\$ 363 milhões)

218. A NTS apresenta R\$ 363 milhões referentes a *Sustaining CAPEX* a ser realizado ao longo de 2025, portanto sob a vigência dos contratos legados das Malhas SE, cuja composição é apresentada na Tabela 18:

Tabela 18 - Proposta da NTS de Sustaining CAPEX para 2025

Categoria	2025 (R\$ MM)	% do Total 2025
Pig Instrumentado	128,2	35,3%
Máquinas e Equipamentos Operacionais	49,4	13,6%
Estações de Medição/Regulagem	39,7	10,9%
Ponto de Interconexão	36,4	10,0%
Tubulação – Trechos/Ramais	23,2	6,4%
Infraestrutura de TI	22,5	6,2%
Classe de Localização	21,3	5,9%
Componentes Tubulação	9,1	2,5%
Imóveis/Edificações	6,7	1,8%
Equipamentos de Comunicação	6,1	1,7%
Overhaul	6,1	1,7%
Redução de Emissão	5,7	1,6%
Pontos de Saída	4,6	1,3%
Estações de Compressão	2,5	0,7%
Pontos de Entrada	1,2	0,3%
Outros	0,8	0,2%

TOTAL	363	100%
-------	-----	------

4.5.1. 4.5.1. Questões Regulatórias Fundamentais sobre os Investimentos de 2025

219. A inclusão de R\$ 363 milhões de investimentos realizados em 2025 na Base Regulatória de Ativos do ciclo tarifário 2026–2030 coloca **duas questões regulatórias fundamentais** que devem ser analisadas cumulativamente.

- Primeira Questão – Atribuição Temporal de Custos. Os investimentos de 2025 foram realizados integralmente sob a vigência dos contratos legados das Malhas SE. As tarifas destes contratos incluíam provisões para manutenção e investimento no sistema. A NTS não demonstrou que os investimentos de 2025 constituem exceção ao regime contratual vigente – isto é, que foram realizados exclusivamente para atender obrigações do futuro regime regulado e não para manter o serviço prestado sob os contratos legados. Na ausência de tal demonstração, a presunção regulatória é de que estes investimentos são de responsabilidade do regime contratual de 2025, e sua inclusão na BRA do ciclo 2026–2030 representaria subsídio cruzado intergeracional: os usuários do regime regulado remunerariam investimentos que beneficiaram exclusivamente os usuários dos contratos legados.
- Segunda Questão – Risco de Dupla Contagem Metodológica. A ANP optou pela valoração da BRA pelo método do Custo de Reposição Novo (CRN), revisado pelo regulador, com data-base em 31/12/2025. O CRN valora cada ativo pelo custo que seria necessário para repô-lo por um ativo equivalente novo, aplicada a depreciação correspondente à vida útil consumida. Consequentemente, investimentos realizados em 2025 que se traduzam em ativos operacionais – tubulação substituída, estações modernizadas, equipamentos instalados – já estarão refletidos na valoração CRN em 31/12/2025, uma vez que o avaliador considerará a condição efetiva do ativo naquela data-base. A inclusão desses mesmos investimentos como adições à BRA configuraria dupla contagem: o consumidor remuneraria o ativo via CRN (condição melhorada na data-base) e novamente via adição direta à BRA.

220. A combinação das duas questões gera ainda o risco de atribuição temporal indevida: a data-base do CRN (31/12/2025) coincide exatamente com o fim dos contratos legados, tornando qualquer investimento realizado sob aqueles contratos presumivelmente capturado tanto pelo regime contratual vigente quanto pela valoração CRN – salvo demonstração inequívoca em contrário, cujo ônus recai sobre a NTS.

4.5.2. Aplicação dos Testes de Elegibilidade

221. Os investimentos de 2025 são submetidos a dois testes de elegibilidade cumulativos. A inclusão de qualquer item na BRA do ciclo regulado requer demonstração de que: (1) o investimento não é de responsabilidade dos contratos legados (exceção justificável); (2) o ativo resultante não estava operacional em 31/12/2025 e, portanto, não foi capturado pela valoração CRN (ausência de dupla contagem metodológica); e (3) o investimento atende aos requisitos de prudência e necessidade nos termos do art. 6º, § 1º, da Resolução ANP 991/2026.

222. A aplicação destes testes ao conjunto das categorias propostas para 2025 resulta na rejeição da grande maioria dos itens, com exceção da Classe de Locação, tratada na subseção seguinte.

4.5.3. Classe de Locação 2025 – R\$ 21,3 milhões (Exceção Justificável)

223. Investimentos em Classe de Locação possuem natureza mandatória – segurança operacional decorrente de adensamento populacional – e podem ter sido realizados em 2025 para

atender obrigações que transcendem o regime contratual vigente. Ademais, intervenções de adequação de classe de localização não necessariamente resultam em ativos que incrementam o valor CRN na data-base, na medida em que representam adequação de conformidade regulatória e não adição de capacidade nova, o que atenua parcialmente o risco de dupla contagem metodológica.

Determinação Regulatória:

Aprovar condicionalmente R\$ 21,3 milhões de Classe de Locação 2025, sujeito às mesmas condições estabelecidas na Subseção 4.4.6 (documentação técnica, evidência de adensamento recente, conciliação com Demonstrações Financeiras auditadas de 2025 e auditoria independente).

Glosar integralmente os R\$ 341,7 milhões das demais categorias de *Sustaining CAPEX* de 2025, com fundamento cumulativo em: (i) atribuição temporal – investimentos realizados sob a vigência dos contratos legados presumem-se de responsabilidade daqueles contratos; (ii) dupla contagem metodológica – ativos operacionais em 31/12/2025 estão capturados pela valoração CRN na data-base; e (iii) subsídio cruzado intergeracional – usuários do regime regulado 2026–2030 não devem remunerar investimentos realizados para beneficiar usuários dos contratos legados de 2025.

A NTS poderá reapresentar itens específicos das demais categorias de 2025 caso demonstre cumulativamente: (a) que o ativo não estava operacional em 31/12/2025 e, portanto, não foi capturado pelo CRN; (b) enquadramento como exceção justificável aos contratos legados; (c) ausência de sobreposição com demais componentes da BRA; e (d) conformidade com os requisitos de prudência e necessidade da Resolução ANP nº 991/2026.

4.5.4. Conclusão da Análise de *Sustaining CAPEX* da NTS

224. A proposta de *Sustaining CAPEX* da NTS de R\$ 2.539 milhões para o ciclo 2026–2030, somada aos R\$ 363 milhões de investimentos propostos para 2025 (totalizando R\$ 2.902 milhões), apresenta deficiências materiais críticas que impedem a ANP de atestar conformidade com os requisitos de investimentos "prudentes e necessários" estabelecidos no art. 6º, § 1º, da Resolução ANP 991/2026.

225. As principais deficiências identificadas são as seguintes. Primeiro, a ausência generalizada de documentação técnica de suporte: sem laudos de engenharia, estudos de condição dos ativos, análise de alternativas, orçamentos detalhados e cronogramas fundamentados, é impossível aplicar o teste objetivo de prudência da NGR Rule 79(1)(a) a nenhuma das categorias propostas. Segundo, a falta de segregação adequada entre categorias de CAPEX: o risco de que parcela relevante do que se classifica como *Sustaining CAPEX* constitua, na realidade, *Augmentation*, *Connection* ou *Growth CAPEX* é concreto e demonstrável nas categorias de Estações de Medição (proposta quase cinco vezes superior à BRA existente), Estações de Compressão (perfil temporal alinhado à nova ECOMP Japeri) e PIG Instrumentado (concentração atípica em 2030). Terceiro, a verificação dos critérios de reconhecimento do CPC 27 para o PIG Instrumentado (R\$ 540 MM): a capitalização é, em princípio, sustentável sob o Item 14 do IAS 16/CPC 27 conforme nota técnica apresentada pela própria NTS, mas está condicionada à existência de plano de integridade que justifique o cronograma proposto, à realização das baixas dos componentes anteriores na BRA e à demonstração de razoabilidade do custo unitário. A questão da fronteira CAPEX/OPEX para Estações de Compressão (R\$ 196 milhões), com risco de dupla recuperação em relação ao OPEX regulado correspondente. Quarto, os riscos regulatórios dos investimentos de 2025: subsídio cruzado intergeracional e dupla contagem metodológica com a valoração CRN com data-base 31/12/2025.

226. Aplicando os testes de prudência, eficiência e necessidade estabelecidos na Resolução ANP nº 991/2026 e nas NGR Rules 79, 91 e 93, resultam as seguintes determinações regulatórias consolidadas.

Tabela 19 - Resumo das determinações regulatórias para a proposta de sustaining CAPEX 2026-2030 (em R\$ milhões)

Categoria	Total 2026–2030	Determinação Regulatória
Tubulação — Trechos/Ramais	648	Projeto Contingente

Pig Instrumentado	540	Projeto Contigente
Estações de Medição/Regulagem	299	Projeto Contigente
Estações de Compressão	196	Projeto Contigente
Máquinas e Equipamentos Operacionais	196	Projeto Contigente
Classe de Localização	176	Aprovar condicionado R\$ 127,6 milhões Projeto Contigente R\$ 48,8 milhões
Infraestrutura de TI	106	Projeto Contigente
Componentes Tubulação	71	Projeto Contigente
Redução de Emissão/Transição Energética	63	Glosar
Overhaul	63	Projeto Contigente
Pontos de Saída	62	Glosar
Pontos de Entrada	39	Glosar
Imóveis/Edificações/Benfeitorias	37	Aprovar Condicionado
Ponto de Interconexão	24	Aprovar Condicionado
Equipamentos e Instalações de Comunicação	18	Aprovar Condicionado
TOTAL 2026-2030	2.539	

Tabela 20 - Resumo das determinações regulatórias para a proposta de sustaining CAPEX 2025 (em R\$ milhões)

Categoria	Valor Proposto (R\$ MM)	Determinação Regulatória
Classe de Localização	21,3	Aprovar condicionado
Demais categorias	341,7	Glosar
TOTAL 2025	363	

5. INVESTIMENTOS EM PROJETOS DE EXPANSÃO

5.1. Estrutura e Composição do *Growth CAPEX*

227. A NTS apresenta na sua proposta tarifária o montante total de R\$ 3.431,9 milhões referente a *Growth CAPEX* (investimentos em projetos de expansão) + R\$ 162,7 milhões (GASIG) para o período 2024—2030, totalizando R\$ 3.594,6 milhões distribuídos conforme a tabela abaixo:

Tabela 21 - Proposta de Growth CAPEX

Projeto	Data Início Operação	CAPEX Total (R\$ MM)
GASIG	01/12/2024	162,7
ECOMP Japeri	01/12/2028	867,7
ERP SJC	01/12/2027	25,6
PR MACAÉ	01/05/2028	95,9
Novo PR (A)	01/03/2029	36,2
Novo PR (B)	01/03/2030	36,2
Novo PE (A)	01/03/2029	36,2

Novo PE (B)	01/03/2030	36,2
Aumento Gasbel II	01/01/2030	118,8
ECOMP Macaé	01/12/2029	1.015,4
GASINF	01/12/2028	1.163,7
TOTAL GERAL		3.594,6

Fonte: Elaboração própria a partir do SEI 5133901.

228. Do montante total de R\$ 3.614 milhões de CAPEX proposto pela NTS em *Growth CAPEX* três projetos destacam-se pela materialidade e pelo status de autorização regulatória:

- GASIG (R\$ 181 MM): já operacional desde dezembro/2024;
- ECOMP Japeri (R\$ 868 MM): Autorização de Construção emitida pela ANP (AUTORIZAÇÃO SIM-ANP Nº 42, DE 27 DE JANEIRO DE 2025 - DOU DE 28-01-2025) e;
- PR MACAÉ (R\$ 97 MM): Autorização de Construção emitida pela ANP (AUTORIZAÇÃO SIM-ANP Nº 1, DE 2 DE JANEIRO DE 2026 - DOU DE 5-1-2026).

229. Os demais projetos (R\$ 2.467 MM, correspondentes a 68,3% do Growth CAPEX total proposto) não possuem Autorização de Construção publicada pela ANP e não serão objeto de avaliação neste momento, nos termo da Decisão de Diretoria nº 704/2025.

5.2. Análise de Conformidade com os Arts. 5º e 6º da Resolução ANP nº 991/2026

230. O tratamento regulatório de investimentos em projetos de expansão (*Growth CAPEX*) difere substancialmente do tratamento dado a investimentos de manutenção (*Sustaining CAPEX*). Enquanto estes últimos destinam-se a manter a capacidade e a integridade do sistema existente — sendo, portanto, prudentes e necessários *ex ante* na medida em que preservam ativos já incorporados à base tarifária, os investimentos de expansão destinam-se a criar nova capacidade de transporte em resposta a demanda incremental, conectar novos usuários ou ampliar a conectividade sistêmica do sistema de transporte. Tais investimentos requerem, por sua natureza, demonstração de que são economicamente justificáveis e regulatoriamente prudentes antes de serem incorporados à base de ativos remunerados via tarifa de transporte.

231. O art. 5º, caput, da Resolução ANP 991/2026 estabelece que "o transportador deverá solicitar autorização da ANP para realizar investimentos em ativos que sejam necessários à prestação do serviço de transporte e que deverão compor a BRA." Este dispositivo consagra o princípio de autorização prévia: nenhum investimento pode ser incorporado à BRA — e, portanto, remunerado via tarifa — sem que a ANP tenha previamente autorizado sua realização.

232. O § 1º do art. 5º reforça esse princípio ao estabelecer que "a autorização de que trata o caput deste artigo deve ocorrer previamente à realização do investimento por parte do transportador." A anterioridade da autorização em relação ao investimento não é mera formalidade procedimental: ela permite que a ANP avalie *ex ante* a prudência, a necessidade e a economicidade do investimento proposto, evitando a criação de fatos consumados em que a transportadora realize investimentos não autorizados e posteriormente os submeta à ANP para recuperação tarifária.

233. O art. 6º, § 1º, da Resolução ANP 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 aplica-se tanto a investimentos de manutenção (*Sustaining CAPEX*) quanto a investimentos de expansão (*Growth CAPEX*), mas sua operacionalização difere substancialmente entre as duas categorias.

234. Para investimentos de expansão, o teste de prudência e necessidade deve demonstrar:

- Justificativa econômica: evidência de que a demanda incremental projetada justifica o

investimento proposto, mediante realização de Processo de Chamada Pública para estimativa de demanda e contratação de capacidade, conforme procedimentos estabelecidos nos arts. 37 e seguintes da Resolução ANP nº 11/2016 e no art. 11 da Lei nº 14.134/2021, ou mediante estudos de mercado robustos que demonstrem a viabilidade comercial do projeto.

- Análise de alternativas: demonstração de que a solução proposta constitui a alternativa de menor custo para atender a demanda incremental identificada, considerando opções tecnológicas (compressão adicional versus novo gasoduto, por exemplo), opções de traçado, e possibilidade de ampliação de capacidade em infraestrutura existente em vez de construção de nova infraestrutura.
- Razoabilidade de custos: demonstração de que o CAPEX proposto é consistente com custos de mercado para projetos equivalentes, mediante *benchmarking* setorial, cotações competitivas de fornecedores, ou revisão técnica independente.
- Grau de incerteza das estimativas: caracterização do grau de incerteza associado às estimativas de custos de investimento (CAPEX) e custos operacionais (O&M e G&A), conforme art. 6º, § 8º, inciso II, da Resolução ANP nº 991/2026, mediante identificação da classe de estimativa utilizada (conforme padrões AACE International ou equivalente), faixa de precisão esperada, e premissas críticas que condicionam a validade das estimativas.

235. O art. 6º, § 6º, da Resolução ANP 991/2026 estabelece que "em se tratando de novos investimentos que não se encontram em fase de operação, o valor a ser incrementado à BRA será o custo de investimento efetivamente incorrido na sua fase de construção, considerando os critérios de eficiência a serem estabelecidos pela ANP durante o processo de revisão tarifária."

236. Este dispositivo estabelece dois princípios fundamentais para o tratamento de *Growth CAPEX*:

- Reconhecimento pelo custo efetivamente incorrido: diferentemente da valoração da BRA existente por algum dos métodos previstos no art. 6º da Resolução ANP nº 991/2026, os novos investimentos são reconhecidos pelo custo histórico de construção, corrigido monetariamente até a data-base do ciclo tarifário. Este critério reflete a lógica de que, para ativos novos, o custo histórico de construção constitui a melhor evidência do valor prudente do ativo, não havendo necessidade de estimativa por reposição.
- Inclusão somente após entrada em operação: o dispositivo condiciona o incremento à BRA ao fato de os investimentos "não se encontrarem em fase de operação", o que, interpretado *a contrario sensu*, significa que somente ativos efetivamente operacionais podem ser incluídos na BRA. Investimentos em fase de construção — ainda que autorizados pela ANP — não geram direito à remuneração tarifária até que a instalação entre em operação comercial e comece a prestar efetivamente o serviço de transporte.

237. Esta regra de inclusão na BRA somente após entrada em operação alinha-se ao princípio regulatório fundamental de que a tarifa de transporte destina-se a remunerar serviços efetivamente prestados, não investimentos em andamento. Gasodutos em construção, estações de compressão em montagem, ou pontos de entrega ainda não comissionados não prestam serviço de transporte e, portanto, não podem ser financiados via tarifa de transporte. O financiamento da fase de construção cabe ao acionista ou a credores da transportadora, não aos carregadores.

238. No processo de revisão tarifária do ciclo 2026—2030, a ANP estabeleceu como critério de elegibilidade para inclusão de projetos de expansão na proposta tarifária que os investimentos em construção e ampliação já possuam Autorização de Construção emitida pela ANP. Este critério foi formalmente estabelecido pela Decisão de Diretoria nº 704/2025, de 06 de novembro de 2025, que em seu item IV 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.*"

239. 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.

5.3. **GASIG (Gasoduto Itaboraí-Guapimirim) — R\$ 163 milhões**

240. O GASIG (Gasoduto Itaboraí-Guapimirim) encontra-se operacional desde maio de 2024, tendo sua BRA estabelecida sob a vigência da Resolução ANP nº 15/2014 — norma tarifária então vigente, posteriormente revogada pela Resolução ANP nº 991/2026. Conforme evidenciado na planilha de Evolução da BRA apresentada pela NTS, o GASIG apresenta o seguinte perfil de investimento e depreciação:

Tabela 22 - Valor residual do GASIG

Ano	BRA Inicial (R\$ MM)	CAPEX (R\$ MM)	Depreciação (R\$ MM)	BRA Final (R\$ MM)
2024	0	181	6	175
2025	175	0	12	163
2026	163	0	12	151
2027	151	0	12	139
2028	139	0	12	127
2029	127	0	12	114
2030	114	0	12	102

241. O GASIG entrou em operação em maio de 2024 (Autorização SIM-ANP nº 302, de 28 de maior de 2024), sendo capitalizado naquele exercício (CAPEX de R\$ 181 milhões) e com depreciação regulatória de R\$ 6 MM naquele ano (correspondente a 6 meses de operação em 2024), resultando em BRA final de R\$ 175 milhões em 31/12/2024. Em 2025, a BRA inicial de R\$ 175 MM corresponde à BRA final do ano anterior, com depreciação anual de R\$ 12 milhões (ano completo de operação), resultando em BRA final de R\$ 163 milhões em 31/12/2025. A partir de 2026, este padrão de depreciação anual de R\$ 12 milhões mantém-se ao longo de todo o ciclo tarifário 2026—2030.

242. Embora a Resolução ANP nº 15/2014 tenha sido formalmente revogada pela Resolução ANP 991/2026 (art. 47), o GASIG foi autorizado, construído e entrou em operação sob a vigência da Resolução ANP 15/2014. O art. 6º, § 7º, dessa Resolução estabelecia que "em se tratando de Gasodutos de Transporte que não se encontram em fase de operação, o valor da Base Regulatória de Ativos será o custo de investimento efetivamente incorrido na sua fase de construção."

243. Este dispositivo é materialmente idêntico ao art. 6º, § 6º, da Resolução ANP 991/2026, confirmando a continuidade do critério regulatório entre os dois regimes normativos. O GASIG, portanto, teve sua BRA inicial corretamente estabelecida em R\$ 181 MM — valor do investimento efetivamente incorrido na fase de construção, com depreciação regulatória iniciada em 2024.

244. A questão regulatória que se coloca para o ciclo tarifário 2026—2030 não é a elegibilidade do GASIG para inclusão na BRA — esta já está estabelecida desde 2024 —, mas a correta evolução da BRA ao longo do ciclo, mediante depreciação anual e ausência de adições de CAPEX (o GASIG é um ativo operacional completo, sem previsão de ampliações). A planilha apresentada pela NTS está, neste aspecto,

estruturalmente correta: BRA inicial de R\$ 175 MM em 2026 (herdada do ciclo anterior), depreciação anual de R\$ 12 MM, e BRA final declinante até R\$ 114 MM em 2030.

Determinação Regulatória:
Aprovar a inclusão do GASIG na BRA do ciclo 2026—2030 com BRA inicial de R\$ 163 MM (31/12/2025) e depreciação anual de R\$ 12 MM, conforme perfil apresentado na Tabela 22.

5.4. **Estação de Compressão Japeri (ECOMP Japeri) — R\$ 868 MM**

245. A ECOMP Japeri é uma nova estação de compressão a ser instalada no município de Japeri (RJ), com entrada em operação prevista para 01/12/2028. O investimento total proposto pela NTS é de R\$ 867,74 MM (aproximado a R\$ 868 MM nas tabelas consolidadas), com custos operacionais anuais de R\$ 19,30 MM (O&M + G&A).

246. A ECOMP Japeri obteve Autorização de Construção emitida pela ANP por meio da AUTORIZAÇÃO SIM-ANP Nº 42, DE 27 DE JANEIRO DE 2025 - DOU DE 28-01-2025, atendendo ao critério de corte estabelecido pela Decisão de Diretoria nº 704/2025 para inclusão de projetos de expansão no ciclo tarifário 2026—2030.

247. Conforme planilha de Evolução da BRA apresentada pela NTS, o perfil de investimento e inclusão na BRA da ECOMP Japeri é o seguinte:

Tabela 23 - Valor proposto para BRA da ECOMP Japeri

Ano	BRA Inicial (R\$ MM)	CAPEX (R\$ MM)	Depreciação (R\$ MM)	BRA Final (R\$ MM)
2026	0	7	0	7
2027	7	1	0	8
2028	8	112	5	120
2029	120	592	0	711
2030	711	139	58	851

Fonte: Elaboração própria a partir do documento 5133886.

248. A NTS propõe capitalização progressiva do CAPEX ao longo do período 2026—2030, com concentração em 2029 (R\$ 592 MM, 68,2% do total) e 2030 (R\$ 139 MM, 16,0%). A depreciação regulatória inicia-se em 2028 (R\$ 5 MM) — ano de entrada parcial em operação (dezembro/2028, correspondente a 31 dias de operação) — e intensifica-se em 2030 (R\$ 58 MM), quando o ativo opera pelo ano completo.

249. A proposta de inclusão progressiva de CAPEX na BRA durante o período de construção (2026—2029) conflita com o disposto no art. 6º, § 6º, da Resolução ANP 991/2026, que condiciona o incremento à BRA ao fato de os investimentos já se encontrarem em fase de operação. Gasodutos, estações de compressão ou outras instalações em construção — ainda que autorizadas pela ANP — não prestam serviço de transporte e, portanto, não devem ser incluídos na BRA até sua entrada efetiva em operação comercial.

250. A capitalização de R\$ 7 MM em 2026, R\$ 1 MM em 2027, R\$ 112 MM em 2028 e R\$ 592 MM em 2029 — anos anteriores ou parcialmente anteriores à entrada em operação em dezembro/2028 — representa inclusão indevida de ativos em construção na base tarifária, permitindo que a NTS recupere via tarifa investimentos que ainda não geram serviço aos carregadores. Este tratamento viola o princípio regulatório fundamental de que a tarifa de transporte remunera serviços efetivamente prestados, não investimentos em andamento.

251. A interpretação correta do art. 6º, § 6º, é que o CAPEX da ECOMP Japeri somente deve ser incluído na BRA a partir de 2029 (primeiro ano completo de operação após entrada em serviço em dezembro/2028), pelo valor total efetivamente incorrido até a data de entrada em operação (dezembro/2028), corrigido monetariamente até a data-base do ciclo. Investimentos incorridos em 2029 e 2030 — após a entrada em operação — podem ser adicionados à BRA nos respectivos anos, desde que comprovadamente necessários ao comissionamento final ou a ajustes operacionais pós-entrada em serviço.

252. Sobre o valor proposto, por meio da Análise Nº 61/2024/SIM-CEA/SIM (3831649), tendo por base o orçamento total de R\$ 756 milhões, classificado como Estimativa Classe 3, com faixa de precisão de +30% e -20%, concluiu " aceita-se *a priori*, pelo princípio da boa-fé, que as informações constantes no orçamento do projeto, com data base de maio/2023 (para as turbomáquinas - item 2.2) e de novembro/2022 (para os demais itens) [SEI nº 3810369], descrevem de fato o custo estimado da obra" e que "na fase de Autorização de Operação, deverão ser apresentadas as 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' ".

Determinação Regulatória:

Aprovar condicionado a inclusão da ECOMP Japeri na BRA do ciclo 2026—2030, em razão do atendimento ao critério de Autorização de Construção publicada pela ANP e da natureza de expansão de capacidade necessária ao incremento da oferta.

Rejeitar a inclusão de CAPEX na BRA durante a fase de construção (2026—2028), em conformidade com o art. 6º, § 6º, da Resolução ANP 991/2026, que condiciona o incremento à BRA à fase de operação dos ativos. O CAPEX da ECOMP Japeri somente poderá ser incluído na BRA após sua entrada em operação, pelo valor total efetivamente incorrido e comprovado, sujeito a faixa de precisão de +30% e -20%.

Estabelecer mecanismo de ajuste retrospectivo (*true-up*): caso o projeto sofra atrasos na entrada em operação (além de dezembro/2028), cancelamento ou redimensionamento material, os valores incluídos na BRA serão imediatamente removidos e as tarifas ajustadas, com devolução aos carregadores dos valores indevidamente cobrados.

5.5. **Ponto de Recebimento Maraé (PR MACAÉ) — R\$ 97 MM**

253. O PR MACAÉ é um novo Ponto de Recebimento a ser instalado no município de Macaé (RJ), com entrada em operação prevista para 01/05/2028. O investimento total proposto pela NTS é de R\$ 96,92 MM (aproximado a R\$ 97 MM nas tabelas consolidadas), com custos operacionais anuais de R\$ 1,77 MM (O&M + G&A).

254. O PR MACAÉ obteve Autorização de Construção emitida pela ANP por meio da AUTORIZAÇÃO SIM-ANP Nº 1, DE 2 DE JANEIRO DE 2026 - DOU DE 5-1-2026, atendendo ao critério de corte estabelecido pela Decisão de Diretoria nº 704/2025 para inclusão de projetos de expansão no ciclo tarifário 2026—2030.

255. Conforme planilha de Evolução da BRA apresentada pela NTS, o perfil de investimento e inclusão na BRA do PR MACAÉ é o seguinte:

Tabela 24 - Valor proposto para BRA do PR Macaé

Ano	BRA Inicial (R\$ MM)	CAPEX (R\$ MM)	Depreciação (R\$ MM)	BRA Final (R\$ MM)
2026	0	2	0	2
2027	2	1	0	3
2028	3	8	4	11
2029	11	84	0	95

2030	95	1	6	92
------	----	---	---	----

Fonte: Elaboração própria a partir do documento 5133886.

256. A NTS propõe capitalização progressiva do CAPEX ao longo do período 2026—2030, com concentração em 2029 (R\$ 84 MM, 86,6% do total). A depreciação regulatória inicia-se em 2028 (R\$ 4 MM) — ano de entrada parcial em operação (maio/2028, correspondente a 245 dias de operação) — e intensifica-se em 2030 (R\$ 6 MM), quando o ativo opera pelo ano completo.

257. A proposta de inclusão de CAPEX na BRA durante o período de construção (2026—2028, parcialmente) apresenta a mesma questão crítica identificada para a ECOMP Japeri: **conflito com o art. 6º, § 6º, da Resolução ANP 991/2026** que condiciona o incremento à BRA à fase de operação dos ativos. A capitalização de R\$ 2 MM em 2026, R\$ 1 MM em 2027 e R\$ 8 MM em 2028 (anterior à entrada em operação em maio/2028) representa inclusão indevida de ativos em construção na base tarifária.

258. A interpretação correta é que o CAPEX do PR MACAÉ somente deve ser incluído na BRA **a partir de 2029** (primeiro ano completo de operação após entrada em serviço em maio/2028), pelo valor total efetivamente incorrido até maio/2028, corrigido monetariamente. Alternativamente, a ANP pode admitir inclusão proporcional em 2028 — pelo valor incorrido até maio/2028, ponderado por 245/365 (dias de operação no ano), desde que condicionada à efetiva entrada em operação na data prevista.

259. Sobre o valor proposto, por meio da Análise Nº 2/2026/SIM-CTR/SIM (5714574) concluiu-se "aceita-se *a priori*, pelo princípio da boa-fé, que as informações constantes no orçamento revisado do projeto, com data base de dezembro/2024 [SEI nº 5232040] descrevem de fato o custo estimado de R\$ 87.381.684,00 (oitenta e sete milhões, trezentos e oitenta e um mil e seiscentos e oitenta e quatro reais), empregando Estimativa Classe C3, com faixa de precisão entre +30% e -20%, para a construção do PR Macaé." e que "fase de Autorização de Operação, serão requeridas comprovações, por meio de Notas Fiscais, dos gastos efetivamente incorridos com a 'Aquisição de Bens', dos serviços de 'C&M' e de 'Gerenciamento'".

Determinação Regulatória:

Aprovar condicionado a inclusão da PR Macaé na BRA do ciclo 2026—2030, em razão do atendimento ao critério de Autorização de Construção publicada pela ANP até dezembro/2025 e da natureza de expansão de capacidade necessária ao incremento da oferta.

Rejeitar a inclusão de CAPEX na BRA durante a fase de construção (2026—abril/2028), em conformidade com o art. 6º, § 6º, da Resolução ANP 991/2026. O CAPEX do PR MACAÉ somente poderá ser incluído na BRA após sua entrada em operação, pelo valor total efetivamente incorrido e comprovado, sujeito a faixa de precisão de +30% e -20%.

Estabelecer mecanismo de ajuste retrospectivo (*true-up*): caso o projeto sofra atrasos na entrada em operação (além de dezembro/2028), cancelamento ou redimensionamento material, os valores incluídos na BRA serão imediatamente removidos e as tarifas ajustadas, com devolução aos carregadores dos valores indevidamente cobrados.

5.6. Demais Projetos de Expansão sem Autorização de Construção — R\$ 2.467 milhões

260. A NTS propõe a inclusão de nove projetos de expansão que totalizam R\$ 2.467 milhões de CAPEX e R\$ 44,66 milhões/ano de custos operacionais (O&M + G&A), nenhum dos quais detém Autorização de Construção publicada pela ANP:

Tabela 25 - Projetos de expansão sem Autorização de Construção emitida pela ANP

Projeto	Data Início Operação	CAPEX (R\$ MM)
ERP SJC	01/12/2027	26
Novo PR (A)	01/03/2029	36

Novo PR (B)	01/03/2030	36
Novo PE (A)	01/03/2029	36
Novo PE (B)	01/03/2030	36
Aumento Gasbel II	01/01/2030	119
ECOMP Macaé	01/12/2029	1.015
GASINF	01/12/2028	1.164
TOTAL		2.468

261. Esses nove projetos representam 68,3% do *Growth CAPEX* total proposto pela NTS (R\$ 2.468 MM de R\$ 3.614 MM) e incluem dois projetos de materialidade extrema — GASINF (R\$ 1.164 MM, 32,2% do total) e ECOMP Macaé (R\$ 1.015 MM, 28,1% do total) — que sozinhos representam 60,3% do *Growth CAPEX* total.

262. A ausência de Autorização de Construção publicada pela ANP indica que esses projetos se encontram em estágio preliminar de desenvolvimento — tipicamente em fase de estudos de viabilidade, obtenção de licenças ambientais, negociação de contratos com potenciais carregadores, ou aprovação interna pela transportadora. A inclusão de custos operacionais e de capital destes 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.

263. Adicionalmente, os nove projetos listados possuem investimentos de capital (CAPEX) associados significativos que totalizam aproximadamente R\$ 2.468 milhões. A magnitude destes investimentos confirma tratar-se de projetos de expansão material que requerem, previamente à inclusão tarifária, não apenas Autorização de Construção mas também:

- Estudos de viabilidade técnica e econômica completos, demonstrando que o projeto é tecnicamente exequível e economicamente justificável;
- Demonstração de demanda firme ou contratada que justifique o investimento, mediante apresentação de contratos firmes de transporte (*take-or-pay*) ou estudos de mercado robustos;
- Aprovação regulatória específica quanto à alocação de custos entre beneficiários, em conformidade com o art. 5º da Resolução ANP 991/2026.

264. A inclusão destes projetos na base tarifária do ciclo 2026—2030, na ausência de Autorização de Construção e dos elementos de suporte acima, violaria o princípio de prudência regulatória estabelecido no art. 6º, § 1º, da Resolução ANP 991/2026, que exige que custos e investimentos incorporados à base tarifária sejam "prudentes e necessários." Custos de projetos sem autorização regulatória não satisfazem o teste de prudência, uma vez que sua materialização é incerta e depende de aprovações futuras que podem não ocorrer ou ocorrer em condições substancialmente distintas das premissas originais.

Determinação Regulatória:

Glosar integralmente os R\$ 2.468 milhões de CAPEX atribuíveis aos nove projetos de expansão que não detêm Autorização de Construção publicada pela ANP, em conformidade com o critério regulatório estabelecido pela Agência para inclusão de projetos no ciclo tarifário 2026—2030.

Os projetos podem 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 transportadora 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.

5.7. Conclusão da Análise de *Growth CAPEX* da NTS

265. A proposta de *Growth CAPEX* da NTS totaliza **R\$ 3.614 milhões** distribuídos em **onze projetos**, dos quais **apenas três** — GASIG (R\$ 181 milhões), ECOMP Japeri (R\$ 868 milhões) e PR MACAÉ (R\$ 97 milhões), totalizando **R\$ 1.146 milhões** (31,7% do total proposto) — atendem aos critérios regulatórios para inclusão no ciclo tarifário 2026—2030. Os demais nove projetos (R\$ 2.468 MM, 68,3% do total) **não possuem Autorização de Construção** publicada pela ANP e devem ser integralmente excluídos da proposta tarifária.

266. Aplicando os critérios de elegibilidade, prudência e necessidade estabelecidos na Resolução ANP 991/2026, bem como os princípios de autorização prévia (art. 5º) e de inclusão na BRA somente após entrada em operação (art. 6º, § 6º), resultam as seguintes determinações regulatórias consolidadas:

Tabela 26 - Determinação regulatória para a proposta de *Growth CAPEX*

Projeto	Valor Proposto (R\$ MM)	Determinação Regulatória	Aprovação Condicional (R\$ MM)	Glosa Integral (R\$ MM)
GASIG	162,9	Aprovado (ativo operacional desde 2024)	162,9	0
ECOMP Japeri	868	Elegível; inclusão na BRA somente a partir de 2029; condicionada à documentação contábil	868*	0
PR MACAÉ	97	Elegível; inclusão na BRA somente a partir de 2029; condicionada à documentação contábil	97*	0
ERP SJC	26	Glosa integral — sem Autorização de Construção	0	26
Novo PR (A)	36	Glosa integral — sem Autorização de Construção	0	36
Novo PR (B)	36	Glosa integral — sem Autorização de Construção	0	36
Novo PE (A)	36	Glosa integral — sem Autorização de Construção	0	36
Novo PE (B)	36	Glosa integral — sem Autorização de Construção	0	36
Aumento Gasbel II	119	Glosa integral — sem Autorização de Construção	0	119
ECOMP Macaé	1.015	Glosa integral — sem Autorização de Construção	0	1.015
GASINF	1.164	Glosa integral — sem Autorização de Construção	0	1.164
TOTAL	3.614		1.146	2.468

6. AVALIAÇÃO DOS SOBRESSALENTE CRÍTICOS

267. A NTS apresentou Nota Técnica específica (Anexo 4 – SEI 4998180) detalhando os Sobressalentes Críticos que pretende incluir na Base Regulatória de Ativos (BRA) do ciclo tarifário 2026–2030. Conforme dados extraídos da planilha de evolução da BRA (aba "BRA CHCI (Ativo por Ativo)"), os Sobressalentes Críticos totalizam R\$ 22,3 milhões, com depreciação acumulada igual a zero — resultando em valor residual integral de R\$ 22,3 milhões.

268. Sobressalentes críticos (*critical spares*) constituem estoque estratégico de peças e componentes mantidos em almoxarifado para garantir a continuidade operacional do sistema de transporte em caso de falha de equipamentos com *lead times* de reposição longos. Não se confundem com ativos instalados: são peças que estão armazenadas, não em operação.

269. A NTS fundamenta a inclusão dos sobressalentes na BRA com base nos seguintes dispositivos normativos:

- CPC 27 (Ativo Imobilizado): permite o reconhecimento de peças sobressalentes como ativo imobilizado quando a entidade espera utilizá-las por mais de um período e quando puderem ser utilizadas somente em conexão com itens do ativo imobilizado.
- CPC 16 (Estoques): disciplina os estoques mantidos para consumo ou transformação no processo de produção ou prestação de serviços, prevendo que estoques utilizados como componente de ativos imobilizados de construção própria podem ser registrados em outras contas do ativo.
- Resolução ANP nº 15/2014: define a BRA como o conjunto de ativos diretamente relacionados à atividade de transporte de gás natural (art. 2º, I) e determina que as tarifas de transporte devem refletir os custos, despesas e investimentos que efetivamente contribuam para a prestação do serviço de transporte (art. 5º, I).

270. Diferentemente dos demais componentes da BRA existente, os sobressalentes críticos constituem estoque estratégico — peças armazenadas, não instaladas nos ativos operacionais. O Custo de Reposição Novo valora os ativos em operação na data-base de 31/12/2025, não os sobressalentes em estoque. Portanto, em princípio, os sobressalentes críticos não estão capturados na valoração pelo CRN, não configurando dupla contagem metodológica.

271. Este é o aspecto que distingue fundamentalmente os sobressalentes críticos dos demais investimentos realizados sob a vigência do Contrato Malhas Sudeste: enquanto investimentos que resultaram em ativos operacionais (tubulação, estações, equipamentos) estão refletidos na condição dos ativos na data-base do CRN, os sobressalentes em estoque não o estão.

272. Os sobressalentes foram adquiridos integralmente sob a vigência Contrato Malhas Sudeste — gerenciado pela NTS desde a aquisição da Petrobras em abril de 2017. A questão de atribuição temporal permanece: as tarifas de transporte dos contratos legados incluíam provisões para manutenção do sistema, e a aquisição de sobressalentes críticos é parte integrante da gestão de manutenção. Os sobressalentes foram adquiridos para atender à operação sob os contratos legados — beneficiando os carregadores daquele regime, não os futuros usuários do regime regulado 2026–2030.

273. Contudo, há argumento atenuante para os sobressalentes: por não terem sido consumidos (instalados) durante a vigência dos contratos legados, os sobressalentes permanecem disponíveis para utilização futura no regime regulado. Diferentemente de investimentos que geraram ativos operacionais (já consumidos pelo serviço prestado sob contrato legado), sobressalentes em estoque representam capacidade de manutenção futura. Este argumento é coerente com a classificação contábil prevista no CPC 27, que distingue peças sobressalentes estratégicas (ativo imobilizado, pela expectativa de uso por mais de um período) de peças de consumo regular (estoque ou OPEX).

274. Os itens de sobressalentes críticos para operação de malhas de transporte de gás natural incluem tipicamente componentes de turbocompressores (motores de partida, válvulas de controle, atuadores, módulos processadores), equipamentos de segurança (sistemas de incêndio e gás, válvulas de

bloqueio automático), e componentes de instrumentação e controle. Estes são itens genuinamente críticos para a operação contínua de estações de compressão, com *lead times* de aquisição tipicamente longos (6 a 18 meses para peças de turbinas industriais).

275. A Nota Técnica apresentada pela NTS trata especificamente deste componente, invocando os itens 11, 13 e 14 do CPC 27 como fundamento para a capitalização de itens cuja indisponibilidade comprometeria a continuidade operacional do sistema. A análise dos itens deve verificar se de fato se trata de componentes efetivamente críticos, com *lead times* de reposição longos, cuja indisponibilidade causaria interrupção do serviço de transporte, e não itens de consumo regular que deveriam ser classificados como OPEX.

276. O valor médio por item deve ser compatível com peças de alta complexidade para turbocompressores industriais e equipamentos de segurança operacional. A ANP deverá verificar a compatibilidade dos valores declarados com referências de mercado.

Exigência Regulatória

277. Para fins de aprovação dos valores, a NTS deve apresentar:

- Demonstração de existência física: Inventário atualizado dos sobressalentes, com comprovação de que os itens existem fisicamente em almoxarifado da NTS, em condições de uso.
- Demonstração de alocação às Malhas SE: Cada sobressalente deve ser vinculado a equipamento específico das Malhas do Sudeste (não de outros sistemas ou contratos legados vigentes, incluindo GASPAJ e GASDUC III).
- Ausência de duplicidade com OPEX: Verificação de que os sobressalentes não estão sendo computados também como despesa operacional (O&M) na rubrica de Manutenção e Operação de Compressores (R\$ 136,2 milhões no ciclo) ou em "Outras Manutenções" (R\$ 286,1 milhões no ciclo).
- Conciliação com Demonstrações Financeiras: Os valores declarados devem ser conciliáveis com os registros contábeis auditados de 2020 a 2024, com identificação do exercício de aquisição de cada item.
- Vida útil regulatória: Estabelecer vida útil regulatória máxima de 10 anos para sobressalentes críticos, considerando que se tratam de componentes eletrônicos e mecânicos sujeitos a obsolescência tecnológica.

Determinação Regulatória:

Aprovar condicionado a inclusão dos Sobressalentes Críticos na BRA, **pelo valor histórico de R\$ 22,3 milhões**, até que a transportadora apresente a documentação indicada.

278. A aprovação condicional se justifica porque: (i) não há dupla contagem com o Custo de Reposição Novo, dado que sobressalentes em estoque não estão instalados nos ativos valorados na data-base de 31/12/2025; (ii) os itens não foram consumidos durante a vigência dos contratos legados, permanecendo disponíveis para utilização no regime regulado; (iii) a natureza estratégica dos itens beneficia a continuidade operacional do sistema no regime regulado; e (iv) o valor total (R\$ 22,3 milhões) é materialmente reduzido face à BRA total e ao CAPEX proposto pela NTS, de modo que a aceitação não configura precedente relevante para as demais categorias.

279. O tratamento diferenciado em relação aos demais investimentos anteriores ao regime regulado — para os quais as regras de dupla contagem com o CRN e atribuição temporal aos contratos legados se aplicam com maior rigor — é coerente e não configura contradição, pois decorre da natureza singular dos sobressalentes críticos, que são o único componente que simultaneamente não é capturado pela valoração CRN e não foi consumido sob o regime do contrato legado Malha Sudeste.

7. CONCLUSÃO

280. 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 Nova Transportadora do Sudeste S.A. (NTS) para o Ciclo Regulatório 2026-2030.

281. A avaliação pautou-se na verificação estrita do atendimento aos critérios de prudência, necessidade e eficiência estabelecidos pela Resolução ANP nº 991/2026.

282. Constatou-se deficiência material na apresentação de documentação comprobatória e técnica, o que impossibilitou a aprovação imediata de parcela dos valores propostos.

283. 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.

284. A transportadora dispõe de mecanismos legítimos para reverter as Determinações Regulatórias, todos condicionados à apresentação de documentação completa e verificável.

285. A Tabela 27 consolida os valores propostos pela NTS e a Determinação Regulatória recomendada após avaliação da SIM:

Tabela 7 - Determinação regulatória para a proposta NTS

(em milhões R\$)	Valor Proposto pela transportadora	Valor Aprovado	Aprovação Condicional	Projeto C ontingente	Glosa
OPEX (2026-2030)	2.767	a determinar na 3ª fase	a determinar na 3ª fase	a determinar na 3ª fase	a determinar na 3ª fase
TOTAL CAPEX	6.497	163	1.193	2.170	2.9723
Sustaining CAPEX 2026-2030	2.539	0	207	2.170	164
Sustaining CAPEX 2025	363	0	21	0,00	342
Growth CAPEX	3.595	163	965	0,00	2.467
Sobressalente críticos	22	0	22	0,00	0
BRA	5.319	3.626	0,00	0,00	1.693
Contrato Malhas SE	5.319	3.626	0,00	0,00	1.693
TOTAL BRA + CAPEX	11.816	3.789	1.193	2.170	4.665

286. 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

LUCIANO DE GUSMÃO VELOSO
Assessor de Diretoria

KARINE ALVES DE SIQUEIRA
Assessora Técnica de Diretoria

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 **LUCIANO DE GUSMAO VELOSO, Assessor Técnico de Diretoria**, em 23/02/2026, às 15:58, 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 **KARINE ALVES DE SIQUEIRA, Assessora Técnica de Diretoria**, em 23/02/2026, às 16:21, 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 16:54, 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 **5732887** e o código CRC **BDD3FDE6**.