

Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP  
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA E MOVIMENTAÇÃO - SIM  
Coordenação de Acesso ao Transporte

NOTA TÉCNICA Nº 10/2023/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ

Rio de Janeiro, 14 de dezembro de 2023.

**Assunto: Análise da Proposta Tarifária da Nova Transportadora do Sudeste - NTS que possibilitará a oferta de capacidade para o período de 2024 a 2028.**

**Superintendência de Infraestrutura e Movimentação - SIM**  
Dezembro de 2023

**Diretoria Técnica**

Claudio Jorge Martins de Souza

**Superintendente de Infraestrutura e Movimentação**

Patrícia Huguenin Baran

**Superintendente Adjunta**

Luciana Rocha de Moura Estevão

**Assessor**

Mário Jorge Figueira Confort

**Equipe Técnica**

Adriano Vieira Corrêa

Aelson Lomônaco Pereira

Alessandra Silva Moura

Alexandre de Souza Lima

André Gustavo Lacerda Skiendziel

Andre Luis da Silva Machado

André Nascimento Lopes

Almir Beserra dos Santos

Andrewen Felipe Santos Bezerra

Anna Clara Gomes Ferreira

Bernard Cerqueira Neves

Bruno Felippe Silva

Carolina Ponte Negraes Simões

Felipe da Silva Alves

Flavio de Marcos Apolinario

Gilberto de Araújo Brandão Couto

Guilherme Cosme de Lima

Guilherme de Biasi Cordeiro

Helio da Cunha Martins

Jader Conde Rocha

Jasumari Fernandes Passos (secretária)

Juliano Bernacchi

Karine Alves de Siqueira

Leonardo Mizrahy Bluvol

Leonardo Scapini Escobar

Leticia Oliveira de Souza

Liege Fontanele Cruz

Lucas Guedes Pereira

Marcelo Gonçalves da Cunha

Marcelo Kim Imai

Marcio Bezerra de Assumpção

Marcus Vinicius Nepomuceno de Carvalho  
Maria Alice Mendonça Araujo  
Maurício Bastos Vidaurre  
Mina Saito  
Mônica Freitas dos Santos Ignácio (secretária)  
Patricia Huguenin Baran  
Pedro Henrique Lemmers  
Pedro Prudêncio de Morais Filho  
Philipe William Netto Brasil  
Priscila Raquel Kazmierczak  
Renan Carvalho de Souza  
Rodrigo Ayres Padilha  
Rodrigo de Lacerda Baptista  
Samuel de Oliveira  
Tatiana Domingos Romaguera  
Tatiana Paranhos Cerqueira De Macau  
Willian dos Santos Fontes

#### **Responsáveis pela Elaboração da Nota Técnica**

Andrewen Felipe Santos Bezerra  
Flavio de Marcos Appolinario  
Guilherme de Biasi Cordeiro  
Karine Alves de Siqueira

#### **I – INTRODUÇÃO**

1. A presente Nota Técnica tem como objetivo avaliar se a proposta tarifária apresentada pela Nova Transportadora do Sudeste S.A. - NTS está adequada às orientações emanadas pela ANP para que possa ser submetida à avaliação dos interessados por meio de Consulta Pública.

2. Adicionalmente, a realização de Consulta Pública sobre a proposta tarifária apresentada pela transportadora dá cumprimento ao Art. 9º da Lei nº14.134/2021, o qual prevê:

*Art. 9º A ANP, após a realização de consulta pública, estipulará a receita máxima permitida de transporte, bem como os critérios de reajuste, de revisão periódica e de revisão extraordinária, nos termos da regulação, e essa receita não será, em nenhuma hipótese, garantida pela União.*

*Parágrafo único. As tarifas de transporte de gás natural serão propostas pelo transportador e aprovadas pela ANP, após consulta pública, segundo critérios por ela previamente estabelecidos.”*

3. Após a realização da Consulta Pública e avaliação das contribuições recebidas, o corpo técnico da CAT/SIM solicitará os ajustes julgados pertinentes na proposta tarifária e, uma vez procedidos tais ajustes, a submeterá à aprovação da Diretoria Colegiada da ANP, a fim de possibilitar a oferta de capacidade de transporte para o serviço a ser iniciado no decorrer de 2024.

4. O Processo de Oferta e Contratação de Capacidade de Transporte Disponível em análise abrange os anos de 2024 a 2028, com oferta de contratos de transporte anuais na modalidade firme.

5. Sobre a proposta tarifária ora em análise, é importante ressaltar que o parágrafo 1º, art. 7º, da Resolução ANP nº 15/2014, determina que a Agência tem no máximo 90 (noventa) dias, contados da data da protocolização, para analisar a proposta de Tarifa de Transporte apresentada pelo Transportador.

6. Tendo em vista a importância de se realizar a contratação firme da capacidade de transporte de 2024 o mais breve possível, a equipe técnica da SIM/ANP decidiu submeter tal proposta nos termos apresentados pela NTS, após implementados os ajustes decorrentes das diversas tratativas realizadas entre a Transportadora e a Agência, entendendo como atendidas as diretrizes listadas na Seção V emanadas pela SIM/ANP ou que tenham sido justificadas suficientemente as razões para o não atendimento de determinado item.

7. Durante o período de Consulta Pública, a SIM/ANP se reserva a prerrogativa de aprofundar sua análise da proposta tarifária recebida, utilizando-se inclusive, mas não somente, das contribuições resultantes da participação social.

8. Além desta Introdução, a Nota Técnica está organizada em mais 7 (sete) seções. A segunda seção expõe a base legal e regulatória. A terceira, apresenta o procedimento adotado e o histórico do processo junto a transportadora. A quarta trata da dispensa de submissão da proposta tarifária à Procuradoria-Geral. A quinta seção expõe os requisitos e orientações da ANP visando à elaboração da proposta tarifária pela transportadora. A sexta seção aponta como tais requisitos foram atendidos pela transportadora. A sétima seção aborda a proposta tarifária, considerando as especificidades apresentadas pela NTS. Por fim, a última seção contém as considerações finais da equipe técnica da CAT/SIM e as sugestões de encaminhamento da matéria.

#### **II – BASE LEGAL E REGULATÓRIA**

9. Primeiramente, é importante salientar que, de acordo com a Lei do Petróleo (Lei nº 9.478/1997), a ANP possui como finalidade promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo, do gás natural e dos biocombustíveis. Nesse contexto, a Agência possui a atribuição de regular e de fiscalizar o acesso à capacidade dos gasodutos (art. 8º, XIX, Lei nº 9.478/1997).

10. A Lei nº 14.134/2021, conhecida como a Nova Lei do Gás, determinou que a atividade de transporte de gás natural será exercida por sociedade ou consórcio cuja constituição seja regida pelas leis brasileiras, com sede e administração no País, por conta e risco do empreendedor,

segundo os §§ 1º e 2º do art. 1º, e em regime de autorização, abrangidas a construção, a ampliação, a operação e a manutenção das instalações (caput do art. 4º).

11. Não obstante a revogação da Lei nº 11.909/2009, seu art. 34 já previa que o acesso ao serviço de transporte firme, em capacidade disponível, dar-se-ia mediante Chamada Pública realizada pela ANP, conforme diretrizes do Ministério de Minas e Energia (MME).

12. Nesse sentido, em 5 de agosto de 2011, o MME publicou a Portaria MME nº 472/2011, que estabeleceu as diretrizes para o Processo de Chamada Pública para a contratação de capacidade de transporte de gás natural em gasodutos existentes, a serem construídos ou ampliados, determinando que tal processo deveria ser realizado pela ANP.

13. De modo a regulamentar o tema, a ANP publicou, em 16 de março de 2016, a Resolução ANP nº 11/2016, que estabelece os procedimentos para a realização de Chamada Pública para contratação de capacidade de transporte de gás natural por meio dutoviário.

14. À despeito da revogação da Portaria MME nº 472/2011, a Resolução ANP nº 11/2016 permanece em vigor, considerando que não conflita com os comandos da Lei 14.134/2021. No entanto, no que diz respeito à ANP e à aplicação da citada Resolução, restou evidente que alguns ajustes deveriam ser implementados, por exemplo, aqueles que venham a refletir a mudança do regime de concessão para o regime de autorização.

15. Adicionalmente, o novo arcabouço legal trouxe a necessidade de revisão do papel da Chamada Pública, que deixou de ser o instrumento obrigatório para contratação de capacidade, passando a ter a função de estimar a demanda efetiva no caso de construção ou ampliação de gasodutos, objetivando o dimensionamento de ampliações da infraestrutura existente ou dos novos gasodutos de transporte a serem construídos. A partir desta mudança nas normas aplicáveis, a CAT/SIM tem buscado uma simplificação nos procedimentos para contratação de capacidade em gasodutos de transporte, tornando o processo mais ágil, célere e reduzindo o custo regulatório para todos os agentes envolvidos.

16. Nesse sentido, foi aberta a Consulta Pública nº 12/2023<sup>a</sup> encerrada em 21/09/2023, cujo objetivo foi obter contribuições sobre a minuta de resolução que revisou de forma pontual as Resoluções ANP nº 51/2013 e nº 11/2016, as quais regulamentam a atividade de carregamento de gás natural e o serviço de transporte de gás natural, respectivamente. As alterações propostas na minuta de resolução adequaram o conceito de Chamada Pública à Nova Lei do Gás, excluiram as menções às concessões e simplificaram o processo de oferta e contratação de capacidade de transporte existente. Vale destacar que a revisão das Resoluções ANP nº 51/2013 e nº 11/2016 foram aprovadas pela Diretoria Colegiada da ANP em 23/11/2023 e implementadas por meio da publicação da Resolução ANP nº 961/2023.

17. O novo arcabouço legal prevê, conforme estipulado no caput do art. 4º c/c o parágrafo único e caput do art. 9º da Nova Lei do Gás, que a ANP, após a realização de Consulta Pública, estipulará a Receita Máxima Permitida de transporte, bem como os critérios de reajuste, de revisão periódica e de revisão extraordinária, nos termos da regulação, e as tarifas de transporte de gás natural serão propostas pelo transportador e aprovadas pela Agência, após Consulta Pública, segundo critérios por ela previamente estabelecidos.

18. Portanto, em consonância com o inciso XXXIV art. 2º da Resolução ANP nº 11/2016, bem como cumprindo como o disposto no art. 9º caput c/c seu parágrafo único da Lei nº 14.134/2021, a presente Nota Técnica visa apresentar a proposta tarifária da transportadora para a realização de seu Processo de Oferta e Contratação de Capacidade de Transporte, com o objetivo de colher contribuições da sociedade sobre seu conteúdo.

### III – PROCEDIMENTO.

19. Considerando o Regimento Interno da ANP, cabe à Superintendência de Infraestrutura e Movimentação (SIM/ANP) propor e coordenar o processo de Chamada Pública, renomeado como Processo de Oferta e Contratação de Capacidade de Transporte a partir da publicação da Resolução ANP nº 961/2023, bem como aprovar a tarifa de transporte a ser aplicada aos carregadores interessados na contratação de capacidade de transporte.

20. Nesse contexto, foi aberto o processo administrativo nº 48610.226508/2023-89, o qual passou a reunir a documentação (correspondências, e-mails e documentos protocolizados pela transportadora ou enviados pela ANP) necessária para a realização do Processo de Oferta e Contratação de Capacidade de Transporte da Nova Transportadora do Sudeste S.A. (NTS).

21. A ANP encaminhou o Ofício nº 294/2023/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ (SEI 3308074), em 11/08/2023, à NTS contendo as orientações e requisitos para elaboração da proposta tarifária 2024-2028.

22. Em 29/08/2023, através da Carta NTS 179/2023 (SEI 3349447), a NTS encaminhou sua primeira versão de proposta tarifária, a qual foi analisada pela CAT/SIM e deu origem a ANÁLISE Nº 153/2023/SIM-CAT/SIM (SEI 3379367), por meio da qual foram indicados pontos a serem ajustados na proposta.

23. Adicionalmente, em 23/09/2023, as equipes da CAT/SIM e da NTS se reuniram virtualmente, oportunidade na qual foram sanadas novas dúvidas por parte da transportadora quanto aos requisitos da proposta (registro de reunião SEI 3381760).

24. Em 21/09/2023, através da Carta NTS 193/2023 (SEI 3410443) e Anexos I (SEI 3410444) e II (SEI 3410445), a NTS encaminhou nova proposta, sobre a qual foi feita nova análise pela CAT/SIM, que concluiu que ainda se observaram pendências relevantes em relação às premissas apontadas pela ANP, notadamente a falta de uma proposta tarifária para 2025, a falta de desconto do saldo da conta regulatória sobre as Receitas Máximas Permitidas, a não incorporação das receitas referentes ao GASIG e entre outras.

25. Tendo em vista a inadequação da proposta tarifária apresentada pela NTS em relação às diretrizes emanadas pela ANP, não foi possível submetê-la a apreciação da Diretoria em conjunto com as demais transportadoras que foram objeto da Consulta Pública nº 15/2023 e que tiveram suas tarifas aprovadas pela Diretoria Colegiada da ANP em 23/11/2023.

26. Em 10/10/2023, através da Carta NTS 207/2023 (SEI 3467920) e Anexos I a V, a NTS submeteu nova proposta, a qual foi analisada pela CAT/SIM que concluiu que as pendências relevantes observadas nas versões anteriores ainda não haviam sido superadas, dando causa a emissão do Ofício nº 400/2023/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ-e (SEI 3493524) no qual a NTS foi instada pela ANP a apresentar proposta tarifária que contemplasse os elementos indicados no Ofício nº 294/2023/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ e nas análises anteriores.

27. Em 30/10/2023, através da Carta NTS 218/2023 (SEI 3512367) e anexos I a III, a NTS apresentou a quarta versão de proposta tarifária.

28. Em 14/11/2023, a ANP emitiu novo parecer acerca da proposta tarifária via Ofício nº 422/2023/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ (SEI 3547127), no qual apontou ajustes necessários a serem feitos na proposta, bem como emitiu novas orientações que deveriam ser atendidas pela NTS, as quais serão tratadas nas seções V e VI.

29. Em 24/11/2023, a NTS enviou sua quinta versão de proposta tarifária através da Carta NTS 233/2023 (SEI 3578938) e anexos, a qual foi analisada pela CAT/SIM através do Ofício nº 473/2023/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ-e (SEI 3606820) que apontou alterações as quais ainda precisavam ser feitas na proposta.

30. A NTS encaminhou, em 11/12/2023, a sexta versão de proposta tarifária através da Carta NTS 263/2023 (SEI 3621680) e anexos, sobre a qual a CAT/SIM solicitou novos ajustes através do Ofício nº 483/2023/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ-e (SEI 3624569).

31. A NTS encaminhou, em 14/12/2023, a sétima versão de proposta tarifária através da Carta NTS 267/2023 (SEI 3630600) incluindo o Anexo I (SEI 3630601), Anexo II (SEI 3630602), Anexo III (SEI 3630603), Anexo IV (SEI 3630604) e Anexo V (SEI 3630605).

32. Esta versão é a que está efetivamente sendo analisada nesta Nota Técnica nas seções a seguir e que deverá, se assim decidir a Diretoria da ANP, ser submetida a Consulta Pública.

#### IV – SOBRE A DISPENSA DE SUBMISSÃO DAS PROPOSTAS TARIFÁRIAS À PROCURADORIA GERAL

33. No decorrer do processo 48610.214710/2022-87, que tratou da 4ª Chamada Pública de Alocação de Capacidade - Gás Natural da TBG, a Procuradoria-Geral Federal (PGF/AGU) emitiu Parecer n. 00250/2022/PFANP/PGF/AGU (SEI 2408090), de 23/08/2022, que destaca em seu item 34 que não cabe à PGF/AGU manifestar-se acerca dos itens constantes do trecho transscrito a seguir:

34.

*“Cabe ressaltar que são eminentemente técnicas e, portanto, alheias à expertise e atribuição deste órgão de assessoramento jurídico, decisões que dizem respeito a tarifa máxima ou a tarifa de acesso; metodologia de cálculo tarifário a ser adotada na fixação da tarifa máxima ou da tarifa de acesso; metodologia a ser utilizada para a fixação, de forma iterativa, da tarifa máxima de transporte em função da demanda identificada ao longo do Processo de Chamada Pública; regras que serão utilizadas no cálculo das tarifas a serem pagas pelos carregadores que celebrarem, com os transportadores, Contratos de Serviço de Transporte, bem como as regras de reajuste. Registra que não exsurge, da proposta de ação, qualquer questão jurídica sobre tais aspectos e que demande manifestação específica desta Procuradoria Federal” (grifo nosso)*

35. Como no processo de consulta pública tratado nesta nota serão abordados apenas aspectos tarifários e não haverá submissão de editais, regulamentos ou contratos, a equipe técnica da CAT/SIM, aplicando o entendimento descrito no item 34 do Parecer da PRG destacado acima, considera que não há necessidade, neste caso, de submissão do tema à apreciação do órgão da Procuradoria Federal junto à ANP.

#### V – DIRETRIZES DA ANP SOBRE A ELABORAÇÃO DA PROPOSTA TARIFÁRIA

36. Conforme detalhado no histórico do processo, ao longo do mês de agosto de 2023, a CAT/SIM encaminhou ofício à transportadora apresentando prescrições quanto à elaboração da proposta tarifária, sendo elas:

- 1) METODOLOGIA TARIFÁRIA: As tarifas de transporte aplicáveis ao serviço de transporte firme serão determinadas por ponto de entrada e por zona de saída pela metodologia Distância Ponderada pela Capacidade (*Capacity Weighted Distance – CWD*).
- 2) ALOCAÇÃO DE CUSTOS: As tarifas de transporte terão uma alocação dos custos de 70% (setenta por cento) para o conjunto de pontos de entrada e de 30% (trinta por cento) para o conjunto das zonas de saída.
- 3) FATOR LOCACIONAL: Em relação ao fator locacional, foi mantido o percentual estabelecido anteriormente pela Nota Técnica nº 9 /2021/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ que estabeleceu um componente CWD de 20%, para a NTS, para o ano de 2022.
- 4) DESCONTOS EM INTERCONEXÕES: A transportadora deverá aplicar desconto de 90% em todas as interconexões com outras transportadoras. Esta orientação está em linha com a Resolução CNPE nº 3/2022, art. 5º, inciso V, na qual consta como diretriz para a abertura do mercado de gás natural, durante o período de transição para um mercado concorrencial de gás natural, a gradual redução da tarifa relacionada às interconexões entre áreas de mercado de capacidade, visando a progressiva diminuição do número de áreas.
- 5) HORIZONTE TEMPORAL: A transportadora deverá oferecer produtos anuais, no período de 2024 a 2028, para contratação de serviço de transporte de gás natural nos pontos de entrada e zonas de saída integrantes de sua infraestrutura de transporte.
- 6) TAXA DE DESCONTO: A taxa de desconto a ser considerada por todos os transportadores quando da aplicação do método do VPL nulo é a de 7,25% a.a., correspondente ao Custo Médio Ponderado de Capital (CMPC/WACC) aprovado para a TBG para o presente ciclo regulatório. a qual vigerá pelos anos 2024 e 2025. A partir de 2026, esta taxa de retorno deverá ser substituída por outra a ser definida pela ANP, em 2025, para o período regulatório de 2026 a 2030.
- 7) REGULAÇÃO DA PROPOSTA TARIFÁRIA: A proposta de tarifa de transporte deve atender ao exposto no art. 7º, da Resolução ANP nº 15/2014, bem como a outros dispositivos aplicáveis desta norma.
- 8) ELEMENTOS DO CÁLCULO TARIFÁRIO PARA O NUMERADOR: A NTS deve considerar os seguintes elementos: as receitas estabelecidas nos contratos legados firmados com a Petrobras, a receita referente à infraestrutura do GASIG, os investimentos realizados, a projeção de gastos com O&M e de despesas de G&A, a projeção de investimentos, bem como o abatimento do saldo da Conta Regulatória.
- 9) CONTA REGULATÓRIA: Em relação a Conta Regulatória, a transportadora deve informar seu saldo e discriminar os valores recebidos com cada rubrica, por exemplo, com produtos de curto prazo, penalidades e excedentes autorizados e não autorizados. O montante apurado deve ser revertido em redução tarifária nos termos da Nota Técnica nº 13/2019/SIM, ou seja, em A+2 em relação ao ano de recebimento dos valores.
- 10) PROJEÇÃO DE GASTOS I: A projeção de gastos que irá compor a proposta tarifária (itens IV, V da RANP 15/2014), deverá demonstrar com clareza o nível de maturidade do projeto, coerente com o grau de incerteza considerado (item VI, da RANP 15/2014).
- 11) PROJEÇÃO DE GASTOS II: Para fins de aprovação do cálculo tarifário, as projeções de gastos apresentadas pelas transportadoras devem ser consideradas como projeto de referência, ou seja, projeto de construção ou ampliação de gasoduto de transporte, com variação máxima dos custos de 30%, utilizado para efeito da definição da receita máxima permitida e das tarifas de referência.
- 12) CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO: Com vistas à autorização de construção de instalações, a RANP 52/2015 exige a apresentação de cronograma físico-financeiro contendo as etapas de implantação do empreendimento, detalhando os principais itens de custo das seguintes fases: projeto, licenciamento, suprimento de materiais, construção e montagem, comissionamento, testes, pré-operação e partida (inciso X do art. 8º). É nesta etapa que as estimativas de custo dos projetos contemplados na proposta tarifária, mais precisas pelo maior grau de maturidade do projeto, serão reavaliadas, para validação e aprovação na etapa de Autorização de Operação, mediante comprovação de despesas efetivamente incorridas por meio de notas fiscais, “*invoices*”, bem como contratos de serviços (auditoria das despesas).
- 13) CRITÉRIO DE AVALIAÇÃO DE DESPESAS: Este critério de avaliação de despesas efetivamente realizadas será aplicado a itens de investimentos previamente aprovados pela ANP e já realizados.
- 14) ELEMENTOS DO CÁLCULO TARIFÁRIO PARA O DENOMINADOR: No caso do denominador do modelo CWD, as transportadoras deverão apresentar, para análise desta Agência, o cenário de demanda por capacidade de transporte de sua malha. As transportadoras que possuem contratos legados com a Petrobras devem considerar a capacidade já contratada (preservada) pela Petrobras e a que foi liberada em função do ARF, já considerando a criação do PE GASIG no caso específico da NTS.
- 15) UTILIZAÇÃO DO POC: A tarifa de referência, calculada da forma acima descrita, a qual deve ser equalizada em cada zona de saída, será utilizada no início do processo de oferta e contratação de capacidade da respectiva transportadora, que ocorrerá por meio do Portal de Oferta de Capacidade (“POC”).

37. Vale destacar que através do Ofício nº 422/2023/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ (SEI 3547127) também foram apontados como requisitos a serem atendidos pela NTS:

- 16) CUSTOS E DESPESAS DO GASIG: faz-se necessário que a transportadora, para obter a Autorização de Operação (AO), encaminhe para a ANP documentação com o detalhamento das planilhas de preços unitários e orçamentária contendo os custos e despesas incorridos na execução do

projeto, com a apresentação de comprovações dos gastos realizados.

17) JUROS DO FINANCIAMENTO DO GASIG: os juros de financiamento incorridos com a construção do GASIG, além de deverem ter sido realizados em bases econômicas, devem ser apresentados à ANP, juntamente com todas as informações necessárias para a correta compreensão do referido instrumento financeiro.

18) REAJUSTE DAS RECEITAS ANUAIS DO GASIG: estas deverão ser reajustadas com base na variação da média ponderada de 55% pelo IGP-M e 45% pelo IPCA e não somente com base na variação positiva da média ponderada de tais índices.

## VI – ATENDIMENTO PELA TRANSPORTADORA AOS REQUISITOS APRESENTADOS PELA ANP

No quadro abaixo, resumimos nossa análise quanto ao atendimento ou não pela transportadora dos requisitos e orientações emanadas pela ANP e listadas na Seção V.

ITEM	ATENDIMENTO
1 – Metodologia Tarifária	Atendido - Anexo I (SEI nº 3630601) - Seção 4; Anexo V (SEI nº 3630605)
2 – Alocação de Custos	Atendido - Anexo I (SEI nº 3630601) - Seção 4.1
3 – Fator Locacional	Atendido - Anexo I (SEI nº 3630601) - Seção 4.1
4 – Desconto nas Interconexões	Atendido - Anexo I (SEI nº 3630601) - Seções 4.1 e 4.4
5 – Horizonte Temporal	Atendido - Anexo I (SEI nº 3630601) - Seções 2.4.1;4.1 , 4.2, 4.3
6 – Taxa de Desconto	Atendido - Anexo I (SEI nº 3630601) - Seções 2.4.1
7 – Regulação da Proposta Tarifária	Atendido - Anexo I (SEI nº 3630601) - Seção 2; Anexo II (SEI nº 3630602)
8 – Elementos do Cálculo Tarifário para o Numerador	Atendido - Anexo I (SEI nº 3630601) - Seções 2.1 , 2.3 e 2.4
9 – Conta Regulatória	Atendido - Anexo I (SEI nº 3630601) - Seção 2.2
10 – Projeção de Gastos I	Não se aplica
11 – Projeção de Gastos II	Não se aplica
12 – Cronograma Físico-Financeiro	Não se aplica
13 – Critério de Avaliação de Despesas	Atendido - Análise 62 (SEI nº 3577827)
14 – Elementos do Cálculo Tarifário para o Denominador	Atendido - Anexo I (SEI nº 3630601) - Seção 3
15 – Utilização do POC	Atendido
16 – Custos e Despesas do GASIG	Atendido - Análise 62 (SEI nº 3577827)
17 – Juros do Financiamento do GASIG	Anexo I (SEI nº 3630601) - Seções 2.4.2 (Sujeito à análise conforme itens 52 e 53 desta Nota Técnica)
18 – Reajuste das Receitas do GASIG	Atendido - Anexo I (SEI nº 3630601) - Seção 2.4

## VII – ANÁLISE DA PROPOSTA TARIFÁRIA

38. A tarifa representa a contraprestação da operação eficiente, segura e confiável da atividade de transporte de gás natural que permita ao transportador a recuperação dos custos e despesas por ele efetivamente incorridos durante a prestação do serviço de transporte e que de fato contribuam em bases econômicas para o exercício da atividade, bem como possibilitem arcar com as suas obrigações tributárias, e ainda obter uma remuneração justa e adequada de seus investimentos.

39. Para concretizar tal mandamento regulatório, emprega-se o Método do VPL Nulo para estabelecer o ponto de equilíbrio financeiro e, em seguida, definir a Receita Máxima Permitida (RMP) para o Período Regulatório. A RMP será rateada pelos diversos pontos de entrada e de saída de gás em função da razão entre o volume de gás movimentado em cada ponto e a distância entre eles, por meio da aplicação da metodologia CWD nos percentuais indicados na Seção V, item 3.

40. A NTS apresentou sua proposta tarifária cujas especificidades poderão ser observadas nas subseções seguintes.

### VII.2 – PROPOSTA TARIFÁRIA DA NTS

41. Através da Carta NTS 267/2023 (SEI 3630600) incluindo o Anexo I (SEI 3630601), Anexo II (SEI 3630602), Anexo III (SEI 3630603), Anexo IV (SEI 3630604) e Anexo V (SEI 3630605), a NTS encaminhou sua proposta tarifária, sobre a qual se destacam pontos relevantes a seguir.

#### VII.2.1 – RECEITA MÁXIMA PERMITIDA

42. A Receita Máxima Permitida da NTS para os anos 2024 e 2025 é composta pela receita dos contratos legados com a Petrobras somada a receita do GASIG, abatido o saldo da Conta Regulatória.

**Tabela 1 – Receita Máxima Permitida NTS 2024 e 2025 (com abatimento do saldo parcial da Conta Regulatória)**

RECEITAS - NTS				Data-base: Jan/24
Contratos Legados	Capacidade Mil m³/dia	Tarifa R\$/MMBtu	Receita 2024 <sup>1</sup> Mil R\$/Ano	Receita 2025 Mil R\$/Ano
Malhas SE	43.805	3,32644	1.331.692	1.983.949
Malhas II	49.400	3,0991	1.399.145	2.084.441
Paulínia-Jacutinga	5.000	2,9149	133.197	198.436
GASDUC III	40.000	2,5036	915.219	1.363.490
GASTAU	20.000	4,3449	794.164	1.183.142
<b>Receita Legados</b>			<b>4.573.417</b>	<b>6.813.458</b>
Saldo Parcial da Conta Regulatória	-	-	-	24.661
Receitas Legados com abatimento da Conta Regulatória			<b>4.573.417</b>	<b>6.788.797</b>
GASIG			39.265	58.496
			<b>4.612.682</b>	<b>6.847.293</b>

**Nota<sup>1</sup>:** Foram considerados 245 dias para cálculo das receitas no ano de 2024, visto que a projeção de cobrança das tarifas da proposta em questão se inicia a partir de maio/2024. Caso a conclusão do Processo de Oferta e Contratação de capacidade seja antecipado ou postergado, o cálculo tarifário será atualizado de acordo com o novo prazo previsto para o início da prestação do serviço de transporte firme.

#### VII.2.2 – CONTA REGULATÓRIA

43. Para fins de cálculo do saldo da Conta Regulatória da NTS, foram consideradas as penalidades, os excedentes autorizados e não autorizados, além das receitas adicionais auferidas em função dos multiplicadores dos Produtos de Curto Prazo nos contratos de serviço de transporte celebrados a partir de 2023.

44. Vale destacar que, em 2022, segundo as informações prestadas pela transportadora não foram auferidas receitas dessa natureza no âmbito dos contratos celebrados pela NTS, visto que a única penalidade referente a um contrato desse período foi quitada pelo carregador em julho de 2023.

**Tabela 2 – Saldo Parcial da Conta Regulatória da NTS**

jan/23 a out/23	Valor Líquido (R\$)
Penalidades 2022 - cobrança jul/23	R\$ 1.407.651,32
Excedente Autorizado	R\$ 2.593.618,94
Excedente Não-Autorizado	R\$ 9.414.319,46
Multiplicadores Curto Prazo	R\$ 703.517,82
Penalidades 2023 - Extraordinário	R\$ 10.541.794,22
<b>Total</b>	<b>R\$ 24.660.901,77</b>

45. Com vistas a contribuir com a modicidade para as tarifas de 2025, foram utilizados os valores apurados no período de janeiro a outubro de 2023, que são preliminares e sujeitos à revisão/complementação no fechamento do ano fiscal.

46. O efeito redutor do saldo da conta regulatória foi aplicado exclusivamente sobre a porção da receita a ser recuperada pelos novos contratos no regime de entradas e saídas.

#### VII.2.3 – INVESTIMENTOS REALIZADOS

47. Não foram incorporados nessa proposta tarifária os valores referentes aos investimentos realizados (CAPEX incorridos) e a serem realizados (plano de investimentos), os quais serão oportunamente reapresentados pela NTS para análise da ANP, para sua incorporação no cálculo tarifário da transportadora em outros ciclos regulatórios, a exceção dos investimentos feitos no GASIG que serão tratados na subseção a seguir.

#### VII.2.4 – METODOLOGIA DE CÁLCULO DA RECEITA DO GASIG

48. O cálculo da receita do GASIG foi realizado da seguinte forma:

- 4 ciclos regulatórios, com finalização da depreciação de 15 anos do GASIG antes do fim do último ciclo;
- Capex considerando os desembolsos mensais efetivos do projeto trazidos para a data-base janeiro/24, de acordo com a variação da média ponderada de 55% pelo IGP-M e 45% pelo IPCA de cada período correspondente até dezembro/2023 (sendo os meses de novembro e dezembro projeções);
- Juros de financiamento somados ao CAPEX do projeto;
- WACC 7,25%;
- Início da receita previsto no cálculo tarifário considera o período a partir da data contratual para início da prestação do serviço de transporte firme, estimada para ocorrer em 01/05/2024, resultando em 2 anos de geração de receita no 1º ciclo regulatório (2024 e 2025);
- VPL do fluxo de caixa do ciclo devendo ser igual a zero, considerando um “ano 0” com o valor residual do ciclo anterior no cálculo;
- Geração de receita homogênea por ciclo;
- Valor residual do investimento ao final de cada ciclo.

49. Ressaltamos que, conforme explicitado na NOTA TÉCNICA Nº 1/2022/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ (SEI 1926841), o valor de remuneração do capital igual a 7,25% tem sido adotado desde a Chamada Pública CP01/2019 do GASBOL, por ser considerado como o custo de capital enfrentado por todos os agentes atuantes no setor de transporte de gás natural brasileiro. Esta taxa vigerá até o ano de 2025, quando deverá sofrer revisão e uma nova taxa será definida para vigor a partir do próximo período regulatório.

#### VII.2.5 – JUROS DO FINANCIAMENTO DO GASIG

50. A NTS, em sua proposta tarifária, inclui os juros de financiamento empregado na construção do GASIG, passando a compor seu CAPEX. Segundo a transportadora, a captação dos recursos foi necessária para o financiamento das atividades de projetos de expansão, incluindo o GASIG, tendo a Companhia avaliado que os requisitos previstos em norma contábil para a capitalização dos custos de empréstimos ao projeto estavam integralmente atendidos, visto que:

- (i) consistiam em custos necessários em razão da demanda pela construção do ativo;
- (ii) A proposta de apropriação destes custos respeitou os desembolsos mensais distribuídos de acordo com o fluxo financeiro, bem como alavancagem respeitando o limite de 30% de capital de terceiros.

51. A estrutura de capital para o projeto GASIG contemplou 70% de recursos próprios da transportadora e 30% de recursos oriundos de linha de financiamento, conforme prevê a Nota Técnica nº 013/2019-SIM/ANP. Tal financiamento se deu através de captação no mercado de capitais via emissão de debênture.

52. Na argumentação apresentada pela NTS, a opção pela debênture foi norteada pela maior compatibilidade do prazo do financiamento com o empreendimento, sem garantias e menor custo de emissão (juros de CDI+1,90% pagos semestralmente) se comparado a outros instrumentos financeiros incluindo BNDES.

**Tabela 3 – Valor Apurado para o Juros**

Mês do Desembolso	DI + Spread Acumulado (Fator)	CAPEX do Período (R\$)	CAPEX Elegível para Juros (30%)	Juros sobre Obras em Andamento (R\$)
31/03/2022	129%	2.605.779	781.734	229.989
29/04/2022	128%	242.579	72.774	20.398
31/05/2022	127%	222.389	66.717	17.865
30/06/2022	125%	26.335.330	7.900.599	1.995.427
29/07/2022	124%	1.761.248	528.374	125.644
31/08/2022	122%	7.180.274	2.154.082	480.920
30/09/2022	121%	23.975.025	7.192.508	1.488.656
31/10/2022	119%	21.743.983	6.523.195	1.254.412
30/11/2022	118%	17.991.586	5.397.476	962.598
30/12/2022	116%	29.709.042	8.912.713	1.467.109
31/01/2023	115%	-	-	-
28/02/2023	114%	9.425.541	2.827.662	382.280
31/03/2023	112%	8.677.376	2.603.213	320.766
30/04/2023	111%	1.574.857	472.457	51.205
30/05/2023	110%	5.314.205	1.594.261	153.976
30/06/2023	108%	528.298	158.489	13.282
30/07/2023	107%	184.620	55.386	3.879
30/08/2023	106%	500.755	150.226	8.650
30/09/2023	104%	459.514	137.854	6.140
30/10/2023	103%	229.757	68.927	2.244
30/11/2023 <sup>1</sup>	102%	3.733.625	1.120.087	24.322
30/12/2023 <sup>1</sup>	101%	23.800.000	7.140.000	75.307
<b>Total</b>		<b>186.195.781</b>	<b>55.858.734</b>	<b>9.085.069</b>

**Nota<sup>1</sup>:** Os desembolsos de nov/23 e dez/23 são projetados, considerando a posição de desembolsos totais até out/23.

53. A equipe técnica da SIM destaca que a inclusão de juros de financiamento no CAPEX do GASIG ainda carece de análises mais aprofundadas e se reserva o direito de, no decorrer da Consulta Pública, solicitar informações adicionais visando esclarecer a pertinência de considerar esta rubrica como montante investido.

54. Julga-se conveniente, ainda, aguardar as contribuições no âmbito da Consulta Pública sobre o tema, visto que, salvo melhor juízo, trata-se de pleito inédito no âmbito da regulação tarifária do transporte de gás natural.

#### VII.2.6 – CENÁRIO DE CAPACIDADE DE TRANSPORTE

55. Para composição do cenário de capacidade de transporte, a NTS avaliou a utilização do máximo histórico da movimentação dos últimos dois anos (novembro de 2021 à outubro de 2023), e adotou o conceito de percentil 90%, em que os volumes diários movimentados ao longo do período são distribuídos do maior para o menor e o valor resultante é o que se encontra acima de 90% dos volumes movimentados nessa ordenação, evitando, desta forma, que eventos específicos afetem a definição do Cenário de Capacidade de forma não usual.

56. O racional para a determinação do Cenário de Capacidade considerou a maior capacidade entre (i) a capacidade máxima histórica resultante da aplicação da metodologia do percentil 90% e (ii) a projeção de oferta e demanda do mercado para os anos 2024 a 2028, considerando as capacidades contratadas e as estimadas para serem contratadas.

57. As capacidades de referência estão descritas nas tabelas abaixo.

**Tabela 4 – Cenário de Capacidade de Referência dos Pontos de Entrada**

Cenário de Capacidade de Referência (mil m <sup>3</sup> /dia)			
Ponto de Entrada	2024	2025	Justificativas
Caraguatatuba	14.178	14.178	Percentil 90%
GNL BGB	20.000	20.000	Cenário de Oferta
Itaboraí	13.000	13.000	Cenário de Oferta
Paulínia (Interconexão)	335	335	Cenário de Oferta
TECAB	14.855	14.855	Percentil 90%
Guararema (Interconexão)	6.000	6.000	Cenário de Oferta
REPLAN (Interconexão)	200	200	Valor indicativo apenas para cálculo da Tarifa de Referência
TECAB (Interconexão)	200	200	
<b>Total</b>	<b>68.768</b>	<b>68.768</b>	

**Nota:** O PE (Ponto de Entrada) Itaboraí é equivalente a nomenclatura PR (Ponto de Recebimento) Itaboraí contida nos documentos da ANP.

**Tabela 5 – Cenário de Capacidade de Referência dos Pontos de Saída**

Cenário de Capacidade de Referência (mil m <sup>3</sup> /dia)			
Zonas/Pontos de Saída	2024	2025	Justificativas
MG 1	607	607	Cenário de Demanda
MG 2	1.678	1.678	Percentil 90%
MG 3	2.737	2.737	Cenário de Demanda
MG 4	335	335	Cenário de Demanda
RJ 1	17.793	17.793	Cenário de Demanda
RJ 2	8.406	8.406	Cenário de Demanda
RJ 3	1.714	1.714	Percentil 90%
RJ 4	323	323	Cenário de Demanda
RJ 5	2.128	2.128	Cenário de Demanda
SP 1	1.237	1.237	Cenário de Demanda
SP 2	2.972	2.972	Cenário de Demanda
SP 3	7.969	7.969	Cenário de Demanda
SP 4	3.281	3.281	Cenário de Demanda
REPLAN (Interconexão)	7.011	7.011	Percentil 90%
TECAB (Interconexão)	200	200	Valor indicativo apenas para cálculo da Tarifa de Referência
<b>Total</b>	<b>58.391</b>	<b>58.391</b>	

**Nota:** Projeção do mercado representa as capacidades de novos carregadores e a capacidade declarada no TCC da Petrobras.

## VII.2.7 – TARIFAS DE ENTRADA E SAÍDA

### VII.2.7.1 – METODOLOGIA TARIFÁRIA CWD PARA O PERÍODO 2024-2025

58. As tarifas de entrada e saída para a Rede de Transporte foram calculadas considerando as seguintes premissas:
- RMP: Receita dos 5 (cinco) Contratos Legados acrescida da receita do GASIG , com o abatimento do saldo parcial da Conta Regulatória em 2025 (a ser revisado/complementado no fechamento do ano fiscal de 2023);
  - Quantidade de dias no ano 2024: 245 dias, considerando que a projeção de cobrança das tarifas da proposta em questão se inicia a partir de maio/2024;
  - Quantidade de dias para o ano de 2025: 365 dias
  - Alocação dos custos: 70% (setenta por cento) para o conjunto de pontos de entrada e 30% (trinta por cento) para o conjunto das zonas de saída;
  - Metodologia tarifária: Aplicação da metodologia postal para 80% da RMP e da metodologia CDW para 20% da RMP;
  - Interconexões: Aplicação de desconto de 90% sobre a Tarifa de Referência para todas as interconexões da NTS, incluindo GASPAJ, ressalvada a hipótese do item 4.4, com redistribuição da receita oriunda do desconto aplicado nos demais pontos da Rede de Transporte;
  - Matriz de distâncias: Manutenção das distâncias aprovadas pela ANP na Nota Técnica nº 9/2021, incluindo os 11Km do PE Itaboraí;
  - Cenário de Capacidade: Foi considerada a maior capacidade entre (i) a capacidade máxima histórica resultante da aplicação da metodologia do percentil 90% pelo período de 2 anos (novembro de 2021 a outubro de 2023); e (ii) projeção de oferta e demanda do mercado para os anos 2024 a 2028, conforme detalhado no item 3;
  - Tarifas de entrada e interconexões correspondentes a entrada: Determinada individualmente para cada ponto de entrada ou de interconexão;
  - Tarifas de saída: Determinadas por UF, aplicando média ponderada pela capacidade nas zonas de saída da NTS; e
  - Tarifas de interconexões correspondentes a saída: Determinada individualmente para cada ponto de interconexão.
  - Data base: Janeiro de 2024

**Tabela 6 – Tarifas de Entrada e Saída para 2024 e 2025**

Ponto de Entrada	Tarifas Vigentes 2023		Variação 2023 x 2024		Tarifas 2025		Variação 2023 x 2025	
	Data-Base: Jan/23	Data-Base: Jan/24	R\$ /MMBTU	R\$ /MMBTU	R\$ /MMBTU	R\$ /MMBTU	R\$ /MMBTU	R\$ /MMBTU
Caraguatatuba	6,1744	5,9589	▼ -3%	5,9375	▼ -4%			
GNL BGB	5,8150	5,3365	▼ -8%	5,3174	▼ -9%			
Itaboraí	5,9017	5,4758	▼ -7%	5,4561	▼ -8%			
Interconexão Paulínia <sup>1</sup>	5,9985	0,5507	▼ -91%	0,5487	▼ -91%			
TECAB	6,3705	5,8855	▼ -8%	5,8644	▼ -8%			
Interconexão Guararema	1,2545	0,5123	▼ -59%	0,5104	▼ -59%			
Interconexão REPLAN	1,2580	0,5507	▼ -56%	0,5487	▼ -56%			
Interconexão TECAB	1,2580	0,5380	▼ -57%	0,5361	▼ -57%			
<b>Zona de Saída</b>								
MG	3,2640	3,3953	▲ 4%	3,3831	▲ 4%			
RJ	2,7872	2,6961	▼ -3%	2,6864	▼ -4%			
SP	2,9390	3,1882	▲ 8%	3,1767	▲ 8%			
Interconexão REPLAN <sup>1</sup>	0,6080	0,2895	▼ -52%	0,2885	▼ -53%			
Interconexão TECAB	0,5812	0,2504	▼ -57%	0,2495	▼ -57%			

**Nota<sup>1</sup>:** Conforme exposto no item 4.4., se a contratação envolver um ponto de entrada na Rede de Transporte da NTS (com exceção da interconexão Paulínia) e o ponto de saída em Jacutinga (MG4), não serão cobradas tarifas nesses pontos (100% de desconto).

59. Seguem abaixo as Tarifas de Referência finais por trecho (entradas + saídas), relativo ao período de 2024 a 2025:

**Tabela 7 – Tarifas de Serviço de Transporte Firme por trecho 2024**

Tarifas E/S por Estado 2024	Caraguatatuba	GNL BGB	Itaboraí	Paulinia - GASPAJ (interconexão) <sup>1</sup>	TECAB	Guararema (interconexão)	REPLAN (interconexão)	TECAB (interconexão)
Tarifas de Entrada	5,9589	5,3365	5,4758	0,5507	5,8855	0,5123	0,5507	0,5380
Tarifa Zona de saída MG	3,3953	3,3953	3,3953	3,3953	3,3953	3,3953	3,3953	3,3953
Total Entrada + Saída	9,3542	8,7318	8,8711	3,9459	9,2808	3,9075	3,9459	3,9333
Tarifa Zona de saída SP	3,1882	3,1882	3,1882	-	3,1882	3,1882	3,1882	3,1882
Total Entrada + Saída	9,1470	8,5247	8,6639	-	9,0737	3,7004	3,7388	3,7262
Tarifa Zona de saída RJ	2,6961	2,6961	2,6961	-	2,6961	2,6961	2,6961	2,6961
Total Entrada + Saída	8,6549	8,0326	8,1718	-	8,5816	3,2083	3,2467	3,2341
Tarifa REPLAN (interconexão)	0,2895	0,2895	0,2895	-	0,2895	0,2895	0,2895	0,2895
Total Entrada + Saída	6,2484	5,6261	5,7653	-	6,1750	0,8018	0,8402	0,8276
Tarifa TECAB (interconexão)	0,2504	0,2504	0,2504	-	0,2504	0,2504	0,2504	0,2504
Total Entrada + Saída	6,2093	5,5869	5,7261	-	6,1359	0,7626	0,8010	0,7884

<sup>1</sup>A interconexão Paulínia é o ponto de entrada no gasoduto GASPAJ e possui a zona de saída MG4 como única rota de saída possível, sendo aplicável apenas a tarifa por UF da zona MG, conforme tabela 11.

**Tabela 8 – Tarifas de Serviço de Transporte Firme por trecho 2025**

Tarifas E/S por Estado 2025	Caraguatatuba	GNL BGB	Itaboraí	Paulinia - GASPAJ (interconexão) <sup>1</sup>	TECAB	Guararema (interconexão)	REPLAN (interconexão)	TECAB (interconexão)
Tarifas de Entrada	5,9375	5,3174	5,4561	0,5487	5,8644	0,5104	0,5487	0,5361
Tarifa Zona de saída MG	3,3831	3,3831	3,3831	3,3831	3,3831	3,3831	3,3831	3,3831
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>9,3206</b>	<b>8,7005</b>	<b>8,8392</b>	<b>3,9318</b>	<b>9,2475</b>	<b>3,8935</b>	<b>3,9318</b>	<b>3,9192</b>
Tarifa Zona de saída SP	3,1767	3,1767	3,1767	-	3,1767	3,1767	3,1767	3,1767
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>9,1142</b>	<b>8,4941</b>	<b>8,6328</b>	-	<b>9,0411</b>	<b>3,6871</b>	<b>3,7254</b>	<b>3,7128</b>
Tarifa Zona de saída RJ	2,6864	2,6864	2,6864	-	2,6864	2,6864	2,6864	2,6864
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>8,6239</b>	<b>8,0038</b>	<b>8,1425</b>	-	<b>8,5508</b>	<b>3,1968</b>	<b>3,2351</b>	<b>3,2225</b>
Tarifa REPLAN (interconexão)	0,2885	0,2885	0,2885	-	0,2885	0,2885	0,2885	0,2885
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>6,2260</b>	<b>5,6059</b>	<b>5,7446</b>	-	<b>6,1529</b>	<b>0,7989</b>	<b>0,8372</b>	<b>0,8246</b>
Tarifa TECAB (interconexão)	0,2495	0,2495	0,2495	-	0,2495	0,2495	0,2495	0,2495
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>6,1870</b>	<b>5,5669</b>	<b>5,7056</b>	-	<b>6,1139</b>	<b>0,7599</b>	<b>0,7982</b>	<b>0,7856</b>

<sup>1</sup>A interconexão Paulínia é o ponto de entrada no gasoduto GASPAJ e possui a zona de saída MG4 como única rota de saída possível, sendo aplicável apenas a tarifa por UF da zona MG, conforme tabela 11.

#### VII.2.7.2 – METODOLOGIA TARIFÁRIA CWD PARA O PERÍODO 2026-2028

60. A NTS irá seguir com a tarifa de 2025 como indicativa para os anos 2026 a 2028, sem considerar os ajustes na Conta Regulatória, uma vez que tais valores ainda não foram incorridos e/ou apurados.

61. A NTS destaca que em 2025 deverá ser definida a base regulatória de ativos da NTS referente aos ativos pertencentes ao contrato legado Malha SE, que expirará em 31 de dezembro de 2025, tal qual o processo regulatório ocorrido com a TBG em 2019, ao término do seu primeiro contrato legado. Além disso, serão considerados ajustes referentes aos investimentos realizados, mas ainda não remunerados, e projeção de investimentos de modo a contemplar os projetos recorrentes e não recorrentes para o horizonte do ciclo regulatório.

**Tabela 9 – Tarifas de Serviço de Transporte Firme por trecho 2026-2028**

Tarifas E/S por Estado 2025 (sem aplicação da Conta Regulatória)	Caraguatatuba	GNL BGB	Itaboraí	Paulinia - GASPAJ (interconexão) <sup>1</sup>	TECAB	Guararema (interconexão)	REPLAN (interconexão)	TECAB (interconexão)
Tarifas de Entrada	5,9589	5,3365	5,4758	0,5507	5,8855	0,5123	0,5507	0,5380
Tarifa Zona de saída MG	3,3953	3,3953	3,3953	3,3953	3,3953	3,3953	3,3953	3,3953
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>9,3542</b>	<b>8,7318</b>	<b>8,8711</b>	<b>3,9459</b>	<b>9,2808</b>	<b>3,9075</b>	<b>3,9459</b>	<b>3,9333</b>
Tarifa Zona de saída SP	3,1882	3,1882	3,1882	-	3,1882	3,1882	3,1882	3,1882
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>9,1470</b>	<b>8,5247</b>	<b>8,6639</b>	-	<b>9,0737</b>	<b>3,7004</b>	<b>3,7388</b>	<b>3,7262</b>
Tarifa Zona de saída RJ	2,6961	2,6961	2,6961	-	2,6961	2,6961	2,6961	2,6961
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>8,6549</b>	<b>8,0326</b>	<b>8,1718</b>	-	<b>8,5816</b>	<b>3,2083</b>	<b>3,2467</b>	<b>3,2341</b>
Tarifa REPLAN (interconexão)	0,2895	0,2895	0,2895	-	0,2895	0,2895	0,2895	0,2895
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>6,2484</b>	<b>5,6261</b>	<b>5,7653</b>	-	<b>6,1750</b>	<b>0,8018</b>	<b>0,8402</b>	<b>0,8276</b>
Tarifa TECAB (interconexão)	0,2504	0,2504	0,2504	-	0,2504	0,2504	0,2504	0,2504
<b>Total Entrada + Saída</b>	<b>6,2093</b>	<b>5,5869</b>	<b>5,7261</b>	-	<b>6,1359</b>	<b>0,7626</b>	<b>0,8010</b>	<b>0,7884</b>

<sup>1</sup>A interconexão Paulínia é o ponto de entrada no gasoduto GASPAJ e possui a zona de saída MG4 como única rota de saída possível, sendo aplicável apenas a tarifa por UF da zona MG, conforme tabela 11.

#### VII.2.7.3 – METODOLOGIA TARIFÁRIA CWD PARA O PERÍODO 2029-2038

62. Visando permitir a contratação da capacidade do PE Itaboraí em um horizonte de 15 (quinze) anos (2024 – 2038), preservando a celeridade do Processo de Oferta de Contratação de Capacidade e mitigando a frustração de expectativas em relação às tarifas futuras, a NTS irá seguir com a tarifa do PE Itaboraí de 2025, de R\$ 5,4758/MMBTU, como indicativa para os anos 2029 a 2038, sem considerar os ajustes na Conta Regulatória, uma vez que tais ajustes ainda não foram incorridos e/ou apurados.

63. O prazo diferenciado para contratação deste ponto tem dois benefícios principais. Sob a ótica da transportadora, permite que um ativo novo seja contratado por período compatível com o retorno do investimento, possibilitando que seu fluxo de receitas seja mais previsível no tempo. Pela ótica dos potenciais carregadores, dado que o GASIG tem como objetivo transportar gás natural produzido no Pré-Sal de modo associado ao petróleo, permite que os produtores e/ou comercializadores assegurem capacidade de transporte em volume e prazo compatível com suas curvas esperadas de produção.

64. Cabe destacar que a CAT/SIM, com vistas a conferir a necessária flexibilidade na contratação da capacidade do GASIG e, deste modo, cumprir com o objetivo de incentivar o acesso de terceiros à esta infraestrutura, anuiu com a oferta de capacidade de transporte pelo período de 15 anos, porém, requereu que a capacidade nesse período fosse ofertada por meio de produtos/contratos anuais.

#### VII.2.8 – PROPOSTA PARA O GASPAJ

65. Até que haja a conclusão da conexão do GASCAR com o GASPAJ, a NTS propõe a aplicação de desconto de 100% (cem por cento) nas interconexões de saída na REPLAN e de entrada em Paulínia, no caso específico em que o carregador habilitado contrate um ponto de entrada na Rede de Transporte da NTS (com exceção a interconexão Paulínia) e o ponto de saída em Jacutinga (MG4), ou seja, o desconto de 100% seria aplicado apenas nas rotas em que o início do transporte ocorra na NTS. Por outro lado, caso o início do transporte ocorra na Rede de Transporte da TBG, seria aplicada a tarifa da Interconexão Paulínia com 90% de desconto, conforme exposto na tabela abaixo.

**Tabela 10 – Rotas de Transporte com Destino ao GASPAJ**

Ponto de Entrada	Ponto de Saída (Zona MG 4)	Desconto Paulínia
Interconexão Paulínia	Jacutinga	90%
GNL BGB	Jacutinga	100%
Caraguatatuba	Jacutinga	100%
TECAB	Jacutinga	100%

## VIII – CONSIDERAÇÕES FINAIS

66. A presente Nota Técnica teve como objetivo analisar a proposta tarifária da NTS e as tarifas de referência aplicáveis ao serviço de transporte firme da transportadora que abrange os próximos 5 (cinco) anos a partir de 2024.

67. Nestes termos, considerando a relevância do início do Processo de Oferta e Contratação de Capacidade, cuja duração é estimada em 36 dias (SEI 3629214) de modo a garantir a contratação do serviço de transporte dutoviário a ser prestado pela transportadora a partir de **2024** bem como a necessidade de dar amplo conhecimento e oportunidade para os agentes de mercado avaliarem a proposta tarifária apresentada pela transportadora e apresentarem suas contribuições, nos termos do Art. 9º da Lei nº 14.134/2021, a SIM sugere que seja realizado **processo de Consulta Pública**, com um **prazo máximo de 45 dias** para contribuição dos agentes.

68. Vale destacar que, na sua proposta de cronograma (SEI 3621686), a NTS prevê duração de 15 (quinze) dias corridos para a realização da etapa de Consulta Pública Tarifária, prazo similar ao da Consulta Pública ANP nº 15/2023, de tal modo que esta etapa ocorreria entre os dias de 26/12/2023 a 10/01/2024.

69. No entanto, a SIM destaca que o prazo da referida consulta pública decorreu da excepcional urgência e relevância do início dos Processos de Oferta e Contratação de Capacidade 2023 (SEI 48610.230775/2023-51), da Transportadora Associada de Gás S.A. (TAG), da Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil S.A. (TBG) e da Transportadora SulBrasileira de Gás S.A. (TSB), com o objetivo de concluir os tempestivamente, permitindo a contratação do serviço de transporte firme a partir do dia **01/01/2024**, justificativa não aplicável ao caso em tela.

70. Ainda sobre esta questão do prazo de duração da Consulta Pública, vale destacar o recebimento da Carta GITE/AR 0166/2023 (SEI 3614418), de 07/12/2023, por meio da qual a Petrobras informa à ANP o Cronograma Simplificado de Comissionamento para Partida da UTG Itaborai, versão Novembro/2023, a expectativa é que o primeiro gás seja ocorra em 30/03/2024, reiterando a necessidade de que seja aberto, com a maior brevidade possível, processo de contratação de transporte referente ao GASIG, de modo que não haja restrições comerciais para a movimentação de gás oriundo da Rota 3 do Pré Sal.

71. Ocorre que, embora entenda-se como relevante a informação trazida pela Petrobras como justificativa para eventual proposição de prazo inferior a 45 dias para realização da consulta pública ora objeto desse Despacho, a SIM considera que, além de tratar-se de uma data constante de cronograma e, portanto, ainda uma estimativa, não foram apresentadas as informações necessárias para a verificação da real necessidade do início da operação do GASIG, na data apontada pela Petrobras.

72. Assim sendo, encaminhamos os referidos documentos para apreciação e deliberação da Diretoria Colegiada da ANP, visando a realização da Consulta Pública da proposta tarifária, apresentada pela NTS, pelo prazo acima sugerido.

ANDREWEN FELIPE SANTOS BEZERRA

Agente Público

FLAVIO DE MARCOS APPOLINARIO

Agente Público

KARINE ALVES DE SIQUEIRA

Assessora Técnica de Acesso ao Transporte

GUILHERME DE BIASI CORDEIRO

Coordenador de Acesso ao Transporte

De acordo:

PATRICIA HUGUENIN BARAN

Superintendente de Infraestrutura e Movimentação



Documento assinado eletronicamente por ANDREWEN FELIPE SANTOS BEZERRA, Agente Público, em 15/12/2023, às 13:07, 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 **FLAVIO DE MARCOS APPOLINARIO**, Agente Público, em 15/12/2023, às 13:10, 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 Acesso ao Transporte, em 15/12/2023, às 13:11, 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 **GUILHERME DE BIASI CORDEIRO**, Coordenador de Acesso a Transporte, em 15/12/2023, às 13:13, 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 **PATRICIA HUGUENIN BARAN**, Superintendente de Infraestrutura e Movimentação, em 15/12/2023, às 13:16, 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](http://sei.anp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **3629645** e o código CRC **82BB1C0C**.