



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

24/09/2025 - 26ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE. Fala da Presidência.) - Bom dia a todos; bom dia, senhoras; bom dia, senhores. Muito obrigado pela presença de todos.

Como nós temos uma agenda muito intensa na manhã de hoje, a gente vai logo dar início à nossa audiência pública.

Eu queria já, de bate-pronto, chamar os convidados que estão na primeira fila aqui - não sei se todos estão presentes. Vou fazer um negócio bastante informal para a gente otimizar o tempo, viu, gente? *(Pausa.)*

Deixe-me ver aqui a relação.

Rogério Manso está a caminho.

Daniela está aqui.

Venha para cá logo, Daniela.

Lucas Netto não chegou? Não? *(Pausa.)*

Venha para cá, Lucas, também, para ajudar a fazer a vida melhor.

Sylvie não chegou ainda, né? *(Pausa.)*

Eu não vi Sylvie aqui.

Heloisa está aqui, que eu já vi e já abracei.

Venha para cá logo, Heloisa, vamos trocar as placas.

Heloisa é *top*, né?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Depois, ele entra no outro grupo.

Marcello está por aqui também, que eu já vi. Venha para cá também. *(Pausa.)*

Quero agradecer muito - viu, gente? - a presença de todos vocês aqui nesse nosso encontro. Depois a gente forma a nossa mesa.

Antes de passar a palavra aos convidados, eu comunico que esta reunião será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação dos interessados por meio do Portal e-Cidadania, na internet, no endereço senado.leg.br/ecidadania, ou pelo telefone 0800 0612211.

As perguntas que chegarem - comumente chegam perguntas -, a gente vai direcionar às pessoas sugeridas pela sociedade brasileira que acompanha a gente pela TV Senado e pelos canais de comunicação daqui do Senado Federal.

O relatório completo, com todas as manifestações, estará disponível no portal, assim como as apresentações que forem utilizadas pelos expositores.

Eu queria pedir muito - e vou repetir isto na outra mesa - a eficiência de cada um de vocês com referência ao prazo. Nós temos... A ideia de fazer esta audiência era com oito convidados apenas para a gente aprofundar um pouco a discussão, mas os Senadores têm a prerrogativa de indicar nomes para que venham. O único pedido que eu fiz aos Senadores e aos

convidados é que eu não aceitaria via internet, vídeo. Eu sempre acho que, quando a gente faz uma audiência pública e você a faz presencial, o rendimento é muito melhor do que fazê-la por via do vídeo, do sistema. Essa foi a primeira decisão que a gente tomou.

Então, agradeço muito a presença de todos. Sei que é uma movimentação que se precisa fazer para estar presente aqui, mas, pela grandiosidade do tema e em respeito aos que estão aqui, ficou decidido isso. Então, todas as apresentações serão feitas presencialmente, na presença de cada um dos senhores que foram convidados, gentilmente convidados, e mais gentilmente ainda aceitaram participar com a gente deste primeiro momento de um tema tão importante, que a gente quer aprofundar aqui, no Senado, para discutir com vocês.

Ao fim das exposições, a palavra será concedida aos Parlamentares inscritos para fazerem suas perguntas.

Hoje é um dia de quarta-feira, é um dia muito intenso aqui, e muitos deles já estão espalhados nas Comissões. Nós temos a Comissão de Constituição e Justiça, que discute hoje a PEC da blindagem, que para mim é a PEC da impunidade. Eu vou votar contra. A gente está se reunindo na CCJ, a partir de agora, das 9h da manhã também, para que a gente... A ideia é rejeitar logo o projeto na Comissão, na CCJ, para dar um ponto final, o Senado Federal se posicionando com referência a isso, mas é uma posição pessoal. Talvez, em algum momento, eu precise sair daqui, no intervalo para a merenda - como se dizia antigamente - para poder ir lá apresentar a minha indignação e apresentar meu voto também.

Bom, mais uma vez, muito bem-vindos todos que estão aqui presentes, acompanhando esta audiência pública.

Quero fazer uma abertura aqui para contextualizar a iniciativa.

O mercado de gás natural brasileiro vem passando por um processo de amadurecimento legal, regulatório e comercial a partir da aprovação do novo marco legal, a Lei 14.134, de 2021, que tive o privilégio de relatar na Câmara dos Deputados.

O gás tem importantes papéis para a sociedade brasileira, seja como combustível para a indústria, uso domiciliar, combustível veicular, como garantia de confiabilidade, resiliência para o sistema elétrico nacional, seja pelo papel estratégico, enquanto combustível da transição, substituindo o diesel no transporte ou o óleo combustível na indústria, viabilizando o atendimento dos compromissos climáticos.

O gás natural esteve no centro dos debates energéticos nacionais dos últimos anos, merecendo destaque por sua importância e sendo tratado como verdadeira política de Estado. No entanto, sabemos que, para o gás natural se consolidar como combustível da transição dentro do país, temos que avançar numa série de desafios para que ele se torne mais competitivo para o mercado. Toda a potencialidade do gás como grande elemento de segurança para o setor elétrico, locomotiva de crescimento da indústria e alavanca para a transição energética no transporte de cargas somente se dará se conseguirmos avançar com a agenda de tornar o gás mais competitivo em nosso país.

A audiência pública que estamos promovendo hoje é histórica por contribuir com a solução de uma das principais demandas dos usuários na rede de gás natural do Brasil: o aperfeiçoamento da metodologia para revisão das tarifas de transporte.

Embora o gás nacional seja produzido a preços competitivos, é entendimento consensual entre os consumidores que os elevados custos da infraestrutura inviabilizam o crescimento do mercado de gás no país. Desta forma, temos um volume de consumo estagnado há mais de dez anos.

A entrada em produção dos novos projetos Rota 3, Raia e Sergipe Águas Profundas representa o aumento de oferta de gás nacional de mais de 50 milhões de metros cúbicos por dia e, portanto, será necessário desenvolver mercado, o que implica necessariamente viabilizar uma redução do preço ao consumidor. Nessa toada, precisaremos buscar discutir os custos e tarifas de todos os elos da cadeia do gás natural.

Assim, sendo o segmento de transporte de gás natural um monopólio natural regulado e constituído sob regime de autorização, a criação de mecanismos de regulação, em especial da tarifa de transporte, é fundamental para garantir a oferta do gás natural da forma mais competitiva possível para o consumidor brasileiro.

Neste ponto, a atuação proativa do regulador, no caso a ANP, é fundamental para promover o avanço da política de gás natural como viabilizador da transição energética, instrumento de desenvolvimento regional e alavanca da competitividade econômica.

E, nesse contexto, está inserida a Consulta Pública ANP 08, de 2025, que visa a participação social e obtenção de subsídios sobre as propostas tarifárias e propostas de valoração da base regulatória de ativos, realizadas pelas transportadoras de gás natural para o ciclo tarifário 2026-2030.

Essa pauta também está diretamente conectada com a Consulta Pública nº 05, de 2025, representando uma oportunidade única de promover justiça tarifária, segurança jurídica e competitividade.

Não podemos correr o risco de cometer erros regulatórios que penalizam a sociedade e travam o desenvolvimento do setor do gás natural. O Parlamento está acompanhando o deslinde destas questões na expectativa de que a ANP reconheça as amortizações já feitas e que as tarifas reflitam a justa remuneração, sem onerar desnecessariamente a sociedade brasileira. Todos desejamos que a regulação seja coerente, previsível e comprometida com o interesse público.

Conforme Requerimento nº 65, de 2025, que apresentei à Comissão de Infraestrutura, os objetivos da presente audiência pública são: debater a curta janela para avaliação do mercado e aprovação pela ANP, impedindo a adequada análise das propostas que devem vigorar já a partir de 2026; discutir a necessidade de revisão ampla das tarifas de transporte, contemplando inclusive os contratos legados ainda vigentes, que hoje representam ônus significativo para consumidores e novos entrantes; avaliar o melhor método de valoração da BRA (Base Regulatória de Ativos), prezando por aquele menos oneroso para os consumidores, como sugere o princípio da modicidade tarifária, evitando que ativos já amortizados continuem na BRA, gerando um ganho extraordinário para as transportadoras e um ônus excessivo para os consumidores;

4) Debater a divisão de tabelas tarifárias com ou sem térmicas, sugerindo o repasse tarifário injustificado aos consumidores do setor elétrico para subsidiar o segmento de transporte de gás natural, o setor de gás;

5) Examinar a importância de se definir uma metodologia clara de apropriação e rateio de valores decorrentes de investimentos em ampliações de rede ou melhorias, de forma que os custos sejam atribuídos a quem efetivamente se beneficia, evitando a socialização indevida. Em particular, deve-se considerar que áreas a serem atendidas devem garantir a expectativa de retorno dos investimentos, como no caso de reforços de vazão para o atendimento de regiões específicas.

Neste momento decisivo, reafirmo o meu compromisso com o Brasil que valoriza a eficiência, a competitividade, a transparência e a justiça tarifária. O Senado Federal estará vigente, vigilante e atuante, como sempre esteve, para garantir que a regulação do setor caminhe ao lado dos interesses públicos e da competitividade econômica. O futuro do gás natural brasileiro não será escrito por poucos, será construído com diálogo, responsabilidade e coragem política.

Feita esta breve contextualização do atual cenário do mercado e das dificuldades enfrentadas para o seu desenvolvimento, passarei, a seguir, a palavra para os convidados, para que façam as suas manifestações.

Eu queria começar... Eu tenho a honra de conceder a palavra a Heloisa Borges, que é Diretora do Petróleo, Gás e Biocombustíveis da Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

Seja muito bem-vinda, Heloisa, muito obrigado. É um prazer muito grande revê-la aqui na manhã de hoje.

A SRA. HELOISA BORGES (Para expor.) - Eu que agradeço, Senador. Agradeço ao Senado Federal pelo convite. Parabenizo o senhor e a Comissão de Infraestrutura pelo interesse no tema. É sempre um prazer estar aqui, nesta Casa, e estar aqui com o senhor, viu?

Bom, vamos lá. Não tenho apresentação, mas acho que todos os que estão aqui na sala já acompanham o gás natural há muito tempo.

Farei um breve histórico, para a gente sair... A gente precisa sair desse debate, talvez um pouco fechado, do clube do gás. Porque a gente começa debatendo o gás natural e formando um grande consenso sobre algumas necessidades importantes para expandir o sistema de gás natural, lá com o Gás para Crescer. Naquele momento, interesses particulares acabaram impedindo depois o avanço do debate. A gente conseguiu construir, de novo, o novo mercado de gás; conseguimos ter um projeto de lei robusto, brilhantemente liderado e defendido pelo Senador Laércio, na época Deputado Federal; conseguimos um novo marco legal para o gás natural. E a partir desse marco, a gente precisa de uma série de regulamentações.

Não é segredo para ninguém que o gás natural é fundamental para o desenvolvimento do país, e, daí, a percepção no Programa Gás para Empregar... E o nome Gás para Empregar não é por acaso. A gente nomeia Gás para Empregar justamente porque é uma indústria que tem um potencial de impulsionar o desenvolvimento econômico do país por conta do potencial de recursos naturais. E, de novo, a gente tem alguns estados que muito se beneficiam dessa aceleração.

A gente vem tratando bastante do potencial de desenvolvimento para a Região Nordeste, principalmente para o Estado de Sergipe, com o desenvolvimento do Sergipe Águas Profundas; a gente vem tratando do potencial do gás natural na produção terrestre, como que isso dinamizou o mercado de gás natural; e a gente já está vendo efeitos concretos da chegada do Rota 3, que trouxe aí - com o perdão da palavra, Álvaro - mais um gás para o setor de gás natural. Conseguimos, finalmente, entrar com mais volume, mais liquidez.

A gente tem que lembrar que, para a gente ter um mercado robusto, competitivo, a gente precisa da oferta e da demanda, e, durante muito tempo, a gente teve essa trava.

Então, a gente está avançando, a passos largos, no aumento da oferta, e o Plano Decenal de Expansão de Energia da EPE mostra isso. A gente tem um potencial muito grande. A gente entra com, depois do Rota 3, Raia, entrando, de novo, ali na Região Sudeste, e, no final do horizonte, contamos com Sergipe, com o projeto Sergipe Águas Profundas, além da revitalização dos campos *onshore*.

Bom, durante muito tempo, a gente tinha um debate de onde está a demanda para esse gás. A gente vem avançando de forma clara, o Senador mostrou o potencial da demanda... E por que é que a gente traz isso? Porque, quando a gente olha o cenário de longo prazo do Brasil, a disponibilidade de gás natural não como combustível de transição, mas como combustível de destino da descarbonização da indústria brasileira, fica muito clara.

Nos nossos cenários de longo prazo, a demanda de gás natural, no Brasil, mais do que dobra, e, lá no final do horizonte, se a gente aumenta essa mistura com biometano, a gente consegue, de forma concreta, dar um combustível de descarbonização para a indústria.

Isso aparece, por exemplo, no Plano Clima, no Plano Clima Energia, no Plano Clima Indústria e no Plano Clima Transportes. Não é por acaso que o gás natural foi reconhecido como fundamental e que tem ações concretas, principalmente no Plano Clima Indústria, para viabilizar esse combustível.

Mas, além disso, para a gente viabilizar o avanço das renováveis no sistema elétrico brasileiro, a gente precisa de algum combustível, alguma tecnologia, para dar garantia para esse sistema, e aí vem o papel do gás natural, oferecendo essa segurança para o sistema elétrico brasileiro.

A gente tem que lembrar que a maior parte dos modelos de emissões são modelos de despacho, não modelo de capacidade. Isso faz diferença, porque, quando a gente olha, no final do horizonte, e pensa que, muito provavelmente, eu vou ter um percentual baixo de despacho de energia elétrica, isso não quer dizer que eu não vou precisar de muita capacidade instalada de termelétrica para oferecer essa segurança para o sistema, e isso precisa ser dito.

Como o Senador bem notou, e a gente vem trabalhando isso bastante na EPE, no âmbito do planejamento, Senador, a gente precisa avançar nos custos de infraestrutura, e, ao longo desse ano, trabalhamos de forma muito assertiva para trazer clareza para este debate, no âmbito do papel de planejamento e pesquisa de subsidiar esse desenho de políticas públicas. Então, a gente publicou, no início do ano, uma consulta pública com uma metodologia para valoração das infraestruturas de escoamento e processamento de gás natural e, em seguida, avançado esse debate, começamos a trabalhar, junto com o Ministério de Minas e Energia - não é, Marcello? -, na construção de uma metodologia que apoia a agência reguladora para essa revisão tarifária de gás natural.

Quanto ao método, o que é que ele permite? Ele ajuda o tomador de decisão a fazer as suas escolhas. Então, temos, inclusive, amanhã de manhã, uma reunião com os Diretores Symone e Pietro, para apresentar as nossas contribuições - estão aqui, ó, estão olhando e rindo para mim -, no âmbito da consulta pública, e acho que esse é o processo mesmo.

O processo precisa ser público, transparente. Então, a gente vem para colaborar e contribuir com a agência reguladora.

A gente também está começando... Na segunda-feira, a gente vai dar início à consulta pública do Plano Nacional Integrado das Infraestruturas de Gás Natural e Biometano. A ideia do plano nacional integrado é justamente endereçar e trazer clareza para essa infraestrutura, uma expansão de infraestrutura que seja coordenada, que seja racional e que pense na eficiência sistêmica.

E, aí, eu vou finalizar a minha fala, endereçando os seus pontos, Senador, porque a gente precisa começar a pensar, como o senhor bem falou, como é um dos pontos, inclusive, na eficiência sistêmica do sistema de transporte. É isto que o plano nacional integrado vai fazer: pensar nos custos não para um empreendedor individual, para uma empresa individual, mas em como é que a gente otimiza as infraestruturas, reduzindo o custo para a sociedade.

A gente precisa avançar na expansão de infraestrutura e a gente precisa reconhecer o papel que a infraestrutura de gás natural, que a disponibilidade de infraestrutura presta tanto para a indústria quanto para o setor elétrico.

Durante muito tempo, esse atributo, que é como a gente chama, não foi corretamente valorado, no sentido de que esse valor não era percebido. A infraestrutura simplesmente estava lá e, por estar lá, era tomada como dada.

Então, a gente precisa avançar na expansão da infraestrutura de escoamento...

(Soa a campanha.)

A SRA. HELOISA BORGES - ... e de transporte, para que a gente possa, aí sim, destravar esses nossos investimentos.

O plano nacional integrado vai trazer investimentos na ordem de mais de R\$42 bilhões em projetos de infraestrutura. Na nossa metodologia, a gente vai apresentar para a ANP como é que a gente avança isso sem impacto negativo na tarifa de

transporte, mas a gente precisa conseguir debater esses temas de forma técnica, sem clubismos, e a gente precisa conseguir reconhecer o papel da infraestrutura na segurança do sistema.

Concordo que a gente tem uma janela muito curta para avaliação, mas, em defesa da minha casa original, da ANP... Durante muito tempo, a gente estava reclamando que a ANP não avançava com a agenda regulatória. Aí, agora que a ANP avançou com a agenda regulatória, a gente reclama que a ANP avançou com a agenda regulatória. Então, a gente precisa entender o que é que a gente quer.

A ANP colocou todas as cartas na mesa e avançou, de forma clara, com a agenda, para a gente poder debater, de forma pública, transparente, em sociedade, todos esses temas, e eu acho que é para isso que a gente está aqui, Senador.

Bom dia.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado, Heloisa, por sua exposição.

Eu vou conceder a palavra agora - esta mesa tem duas damas. Então, as damas têm privilégio aqui; desculpem os marmanjos que estão aqui. *(Risos.)*

Eu quero passar a palavra para Daniela Florêncio de Souza, que é Coordenadora de Relações Institucionais da Associação Brasileira de Geradoras Termelétricas. Por favor, Dani.

A SRA. DANIELA FLORÊNCIO DE SOUZA (Para expor.) - Obrigado pelo convite, Senador.

A gente vê que o seu discurso foi excelente, eu acho que já vai abordar um pouco a nossa preocupação do impacto com a questão das tarifas.

Então a gente trouxe aqui, já pensando assim, vendo o público que tem de especialistas aí no setor de gás, a gente quer dar um olhar do setor elétrico brasileiro. Qual seria o impacto dessa tarifa que está sendo discutida aí na audiência pública no leilão de LRCap? Para nós, na termelétrica, esse leilão de LRCap é importantíssimo para garantir a segurança elétrica e energética do sistema, principalmente a elétrica, tendo em vista como hoje está se comportando a matriz e como é a questão da inserção de renováveis e a importância, o papel da termelétrica nesse contexto, tá? Então eu vou, perdoem-me o tecnicismo, mas eu preciso abordar essa questão, porque mais à frente a gente vai concatenar com a audiência pública.

O que seria a confiabilidade no setor elétrico brasileiro? Ele tem dois grandes... O conceito de confiabilidade é dividido em dois grandes atributos, que seria a adequacidade, o que esse leilão, de fato, promove, que é você ter a garantia do atendimento à carga em qualquer momento do sistema, que é de 24 horas, sete dias por semana... Muita gente às vezes confunde, dizendo que é o atendimento à ponta, à ponta da ponta, e não é. Muitas vezes, a térmica, quem vê vai ver que ela está ligada, começa a ser ligada no finalzinho da tarde, que é quando a geração renovável, no caso a solar, cai bastante, e fica ligada até 10h, 11h da noite. Então, é muito mais do que um atendimento à ponta, que o pessoal entende que é de uma hora, duas horas, mas, não, são várias horas.

E como é que faz a gestão desse recurso, o que é que o operador tem? Ele tem disponível a hidrelétrica. Antigamente, você tinha até grandes reservatórios, você tinha um recurso de muito longo prazo. Hoje, você já tem essa intermitência de médio e longo prazos, tem momentos do ano, seis meses do ano, em que você precisa usar recursos de térmica para garantir essa carga 24 horas por dia. Tem as renováveis, que, de fato, trazem eficiência na questão do custo da energia, mas elas são intermitentes, têm uma intermitência de curto prazo. Então, a quantidade adequada para suprir essa carga é promovida pelas térmicas.

E, para esse serviço, que antigamente era o serviço de energia que era por todos os geradores, fossem renováveis, fosse a geração hidrelétrica, termelétrica, hoje você precisa, foi identificada a necessidade de um serviço de confiabilidade. E essa confiabilidade só pode ser promovida por termelétricas ou, eventualmente, hidrelétricas que tenham reservatórios. E as termelétricas, por você ter garantia do suprimento, no caso, pode ser pela malha ou por outros combustíveis, ou mesmo GNL, a termelétrica tem uma coisa que - porque o mundo elétrico lhe dá uma inércia - precisa, o sistema elétrico, por mais que ele seja renovável, ele não pode ser 100% renovável, porque ele tem controladores que não são conectados à rede, não tem máquinas síncronas, então, o sistema elétrico precisa dessa robustez, precisa ter controladores de tensão e de frequência que os inversores das renováveis não possuem. E, principalmente, nível de curto-circuito, para garantir, com qualquer efeito, que aquele ponto que estava lá... Quer dizer, ao você contratar a térmica, para você garantir essa inércia para o sistema, você vai ter a garantia do sistema para segurança elétrica, seja em momentos de contingência também, em que você precisa... E foi o que faltou no apagão de 2023.

Então, tendo em vista isso, o que a gente quer mostrar? A percepção do que é uma segurança energética - você vê um período crítico que aconteceu em 2021. Esse seria o... é aqui - não é? - o visorzinho. *(Pausa.)*

Isso.

Então, nesse momento aqui... *(Pausa.)*

Não bate, não é?

Então, essa linha cinza seria o armazenamento do sistema. Você vai ver que está aqui chegando a 17% e, mesmo no período úmido, ela não conseguiu ir muito acima, ela chegou a 30%. Então, esse reservatório precisou ter a garantia energética e as térmicas ficaram muito tempo ligadas. Só que estão entrando muitas renováveis, então você... e o período crítico acontece a cada três, quatro anos. Então, em boa parte do tempo, você vai ver o quê? Muito reservatório, ótimo, mas, mesmo assim, você precisa de térmica. Por quê? Porque você precisa da garantia elétrica. E essa segurança elétrica é dada, seja em dias muito quentes, seja mesmo em contingências do sistema, em que você precisa ter a térmica para poder garantir a estabilidade do sistema.

Então, tendo em vista isso, agora vamos ao ponto que importa. O que foi definido no LRCap de 2026? Diferentemente do de 2021, foi identificada já essa questão que a gente comentou - o senhor comentou muito bem - da importância da malha de transporte, e também foi dividido, porque também faz parte do seu atributo ter um ponto de confiabilidade diferente. O Governo identificou isso e dividiu os produtos.

Então, sem entrar no mérito da política pública, o que a gente percebeu? Que essa exigência de contrato firme não está coerente com o produto que a gente aqui mostrou, que é um produto flexível. Ora você precisa da térmica, ora você não precisa; ele não é contínuo. Então, esse uso contínuo da malha de transporte não está batendo com o objetivo do leilão LRCap.

Outra coisa, a gente identificou que o produto, então, é um risco para a termoeletrica. A gente está bastante preocupado com que o teto do leilão venha a, de fato, dar esse sinal econômico perfeito, porque senão você tem o risco de não ter a contratação da térmica da malha. E daí você tem um impacto profundo no transporte, porque, se você não mensura bem esse teto, pode acontecer de as termoeletricas, tendo em vista que essa exigência de contrato acaba sendo um peso muito grande para o cara quando o gerador vai entrar no leilão, porque ele tem que ter certeza de que esse teto vai cobrir esses custos.

Então, como não existe, não tem disponível nas transportadoras contratos de sete anos, já com regras definidas na MP, a gente entende que, de fato, a UTE conectada, como bem disseram aí, é importante para garantir um melhor custo, mas, em contrapartida, ela pode não ser contratada. Então, tem o risco de não se contratar essas térmicas.

Então, o objetivo do leilão é ter produtos flexíveis. O que a gente propõe como uma solução que a gente está desenhando? É ter uma tarifa binominal. Por quê? Ela poderia dar uma parcela fixa, que aí, de fato, é uma parcela pequena, e uma parcela variável, sim, que, quando fosse despachada, fosse valorada até a maior do que a parcela fixa, para você fechar aí a conta aí.

Então, essa tarifa de transporte seria... Por que a gente acha que isso é importante? Porque, com isso, você vai promover a maior eficiência do recurso, você vai ter a alocação de recursos no país, e você vai garantir a segurança energética quando você precisar.

Por fim, aí para ter a relação com a audiência pública, você ter uma correta valoração da BRA (Base Regulatória de Ativos), vai promover também esse benefício e você vai poder ter uma tarifa mais eficiente, tá? Então, de fato, vai ser muito comentado, o método que a gente acha que deve seguir é o que está preconizado na ANP, que é o método CHCI, que é o custo histórico de correção, e que, inclusive, tem regulação vigente. Porque isso tem... A gente entende que essa Base Regulatória de Ativos tem que ter a sua valoração conforme a amortização dos ativos ao longo do tempo, tá?

Então, obrigada. Desculpe por passar um pouquinho do tempo.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado, Daniela, por sua exposição. Agradeço demais.

E agora eu quero passar a palavra para Lucas Netto, Coordenador do Comitê de Gás da Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás (Abpip).

Por favor, Lucas, fique à vontade.

O SR. LUCAS NETTO (Para expor.) - Obrigado, Senador. Bom dia a todos os presentes. Cumprimento o Senador que preside esta audiência pública. Cumprimento também, nas figuras do Diretor Marcello, da Diretora Symone, do Diretor Pietro, da Diretora Heloisa, os colegas integrantes da mesa, e, nas figuras dos colegas da Abpip aqui presentes, o Presidente Marcio Félix e o Sr. Lucas Lima, os demais presentes.

A Abpip atua desde 2007 para promover, defender e estimular o desenvolvimento na atividade de exploração e produção de petróleo e gás no Brasil pelas empresas independentes. A entidade hoje conta com 37 associados que totalizam aí a capacidade de produção em terra para o gás no Brasil.

E, partindo para o tema da audiência pública, se a nova lei do gás permitiu uma consolidação legal muito relevante para o setor, o segundo semestre de 2025 tem registrado uma verdadeira inflexão normativa para o gás natural. Já são sete consultas públicas abertas nos últimos três meses, como bem mencionou a Diretora Heloisa. A audiência pública hoje é de discussão histórica, por isso a gente gostaria de externalizar a honra da Abpip em participar de um momento tão relevante para a viabilização de um mercado de gás natural líquido, transparente e competitivo.

Como é de conhecimento geral, hoje é consenso entre os usuários da malha que o patamar atual da tarifa de transporte, se mantido, deve inviabilizar o crescimento do mercado de gás natural, impedindo que a sociedade brasileira se beneficie de tudo que uma realidade de gás natural competitivo pode trazer: motor de crescimento da indústria, elemento de segurança para o setor elétrico e alavanca da transição energética no segmento de transporte de cargas.

Desde a publicação da nova lei do gás, em 2021, a gente notou esforços significativos de vários elos da cadeia do gás natural no sentido de promover maior competitividade ao mercado. O segmento do transporte, no entanto, ainda nos parece apresentar desafios importantes para alinhar-se plenamente a esse movimento, ou seja, enquanto os demais elos trabalharam em incentivos para reduzir preços e viabilizar negócios, o segmento de transporte manteve altas tarifas, 20% do preço final, é o dobro praticado internacionalmente, segundo os estudos do CBIE, e não registrou a construção de novos trechos de gasoduto entre 2009 e 2021, estagnação que é de conhecimento de todos.

Por esse motivo e em se tratando de monopólio natural sob regime de autorização, é fundamental que os mecanismos regulatórios corretos sejam adotados em favor da modicidade tarifária e com vista a conter o eventual poder de mercado das transportadoras. Aqui reitera-se, portanto, a relevância do papel da ANP, entidade competente não só do ponto de vista institucional, mas, sobretudo, do ponto de vista técnico, claro, com o apoio da EPE, para avaliar a proposta tarifária e prezar pelo melhor interesse público.

O processo de revisão tarifária, tema da audiência pública, é fundamental para garantir a remuneração justa e adequada aos transportadores, mas não pode perder de vista seus impactos sobre a modicidade tarifária e o pleno desenvolvimento do setor de gás natural do Brasil. Por isso, a gente traz duas observações e três contribuições sobre a consulta pública que está em aberto.

A primeira observação, que já foi dita aqui, é sobre a curtíssima janela para avaliação da proposta pelo mercado. O processo gera análise de cerca de 500 páginas e 26 planilhas complementares em uma janela de 45 dias. Embora esse prazo seja o previsto na lei das agências reguladoras, esse volume de documentação, em um cenário em que houve sete consultas públicas concomitantemente abertas na ANP nos últimos meses, impossibilita uma análise mais correta e detalhada por parte do mercado e certamente por parte da própria ANP.

A segunda observação é sobre o aumento das tarifas propostas em revisão. Era esperado de um processo de revisão tarifária que o resultado incorresse em redução das tarifas, mas as propostas em processo, a depender do cenário analisado, sugerem aumentos médios de até 61%, como no caso da TAG, ou até 22% no caso da NTS.

Os estudos realizados pelo CBIE estimam que a tarifa deveria se reduzir após a proposta. Estudos, inclusive, apontam que deveria reduzir até 70%.

Por suposto, o nosso posicionamento aqui parte de duas importantes premissas que devem nortear todo este debate: o respeito aos contratos e a busca da eficiência da modicidade tarifária em prol do desenvolvimento do mercado. A partir deles, apresentamos a primeira contribuição que é sobre o numerador da tarifa, RMP, que é obtida a partir da BRA. A gente entende que os investimentos que já tenham sido amortizados economicamente no primeiro ciclo de seus contratos com a Petrobras e, mais recentemente, com o mercado, sejam totalmente excluídos da BRA. O consumidor brasileiro não pode pagar duas vezes por uma mesma infraestrutura. Acatar os pleitos de somente excluir o valor depreciado e não amortizado economicamente faz com que o consumidor de gás pague novamente por gasodutos que já foram pagos. Isso é especialmente relevante para o debate em um cenário em que as transportadoras registraram a maior margem Ebitda sobre a receita líquida do Brasil: 90% para a NTS e 86% para a TAG, segundo o *Valor Econômico*.

A nossa segunda contribuição é sobre o denominador da tarifa, o volume. A gente considera que o volume a ser considerado na tarifa dos contratos legados deve refletir o compromisso de volume original da Petrobras, isso é, a cláusula de *ship-or-pay* dos contratos. Os contratos devem ser respeitados em sua totalidade - não somente a receita, mas também o compromisso de volume. Esse risco não pode ser transferido para o mercado. E mais importante: qualquer ônus decorrente desse cálculo deve ser resolvido entre Petrobras e transportadoras. Afinal, trata-se de um risco privado, passado para um

outro agente através de compromissos particulares. Em outras palavras, o risco de volume em torno dos contratos legados não pode ser socializado com os demais usuários da malha de transporte.

A terceira contribuição é sobre o saldo da conta regulatória. Consideramos que o saldo positivo da conta regulatória deva priorizar a modicidade e estabilidade tarifária, especialmente num cenário em que os consumidores brasileiros pedem tanto pela redução das tarifas de transporte. A utilização do saldo para a ampliação da infraestrutura, como sugerido pela minuta de resolução em alguns casos, não nos parece a melhor prática a ser adotada, pois incentiva a propor investimentos não necessariamente eficientes para atendimento da demanda, em especial num cenário de grande estagnação do mercado, causado justamente por conta desses elevados preços.

E aqui, já concluindo a minha fala, a Abpip entende que a construção de um ambiente regulatório exige coragem institucional, escuta ativa e responsabilidade com o interesse público. O setor de transporte, por sua natureza monopolista e estratégica, deve estar sujeito a mecanismos que assegurem modicidade tarifária e justiça econômica. Não se trata de penalizar agentes, mas de garantir que distorções de mercado sejam corrigidas.

Em conclusão à minha fala, resumo as indagações dos produtores independentes em quatro pontos a serem respondidos nesta audiência pública e nos espaços de discussão subsequentes: Como justificar tarifas que representam 20% do preço final do gás natural do Brasil, o dobro do padrão internacional, segundo alguns estudos? Por que as transportadoras, mesmo com as maiores margens do Brasil, investiram tão pouco na expansão da malha entre 2009 e 2021? Faz sentido que consumidores paguem duas vezes por uma mesma infraestrutura? Quem se beneficia com a transferência do risco de volume dos contratos legais para a sociedade?

A Abpip enxerga a presente audiência pública como um convite desta Casa Legislativa para que a ANP, MME, EPE e demais atores setoriais...

(Soa a campanha.)

O SR. LUCAS NETTO - ... sigam exercendo seu papel institucional e promovendo ajustes que reflitam o espírito da nova Lei do Gás - mais concorrência, mais investimentos e mais gás para o Brasil.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado, Lucas, por sua exposição.

E o quarto a se pronunciar, neste momento... Eu concedo a palavra a Marcello Gomes Weydt, Diretor do Departamento de Gás Natural da Secretaria Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.

Obrigado por sua presença, é um prazer revê-lo. E a palavra está com você.

O SR. MARCELLO GOMES WEYDT (Para expor.) - Bom dia a todos.

Mais uma vez, Senador Laércio, agradeço o convite por representar aqui o Ministério de Minas e Energia. É um prazer estar aqui sob sua liderança, discutindo um tema tão importante para o país, né? O senhor, bastante engajado no setor de gás natural, entendeu a complexidade, lutou desde a época da relatoria, vem acompanhando. Nós passamos aqui por outros debates tratando também dos três anos da nova Lei do Gás. Isso ampliou a discussão também na Casa sobre os temas afetos ao gás natural, e não só ao gás, mas à importância das agências reguladoras. Acho que a gente está realmente num grande desafio, e o senhor, muito engajado, solidário, entendedor do desafio e da importância da agência para o país, vem lutando para essa melhoria, para acelerar todo esse processo.

E, de fato, eu queria aproveitar essa oportunidade, Senador, para destacar exatamente esse caminho das agências reguladoras a que o senhor tem chamado a atenção, e a importância delas de fato para a economia, né? Hoje nós temos um desafio no setor do gás natural, porque o gás natural está associado diretamente ao desenvolvimento da competitividade da indústria nacional. Do outro lado, um grande consumidor é o próprio setor elétrico, o que impacta diretamente no preço de energia elétrica observado aos consumidores. E, de fato, isso traz diretamente emprego, renda, tributos, alívio de contas da sociedade, motor, de fato, da economia.

E isso a gente vai conseguir atingir com uma agência reguladora forte, capacitada, com recursos, com servidores. A agência, a carreira típica de Estado, é a porta de entrada, de fato, para as carreiras típicas de Estado e, infelizmente, a gente tem muitos servidores migrando, não só para o setor privado, como para outras carreiras no setor público, como Receita Federal, por exemplo, ou outras carreiras como o Banco Central, que têm realmente um valor diferenciado. Então, esse é um ponto que eu queria aqui destacar, porque no final a gente está vendo um processo em que a agência necessita de capacitação, de cada vez mais servidores. Nós tivemos agora a aprovação de um concurso de 44 servidores para trazer reforço para dentro da própria instituição.

Então, agradeço mais uma vez todo o seu empenho. E é com muita alegria que estou aqui no dia de hoje.

Sendo muito pragmático e objetivo aqui em relação ao desafio, o Gás para Empregar identificou o que mais impacta no preço do gás natural hoje. Olhando não só a falta de oferta para gerar a concorrência, mas o impacto que todas as infraestruturas de escoamento, processamento, transporte e distribuição carregam ao preço, esses são os grandes elementos de custo, principalmente quando a gente olha a nossa produção nacional, o elo de escoamento e processamento.

Com isso, nós viemos discutindo dentro do gás para empregar. Foram amplos nove meses de discussão. Publicamos um decreto em setembro de 2024, e, feito esse passo do decreto, já em novembro, nós fizemos uma ação estratégica no âmbito da Resolução CNPE 3, de 2022, que instituiu que o Ministério de Minas e Energia iria coordenar os agentes entre o setor durante um período de transição. Nós conversamos com a ANP em novembro, numa sequência de datas muito próximas. Fizemos a reunião com a diretoria da ANP, citando os pontos importantes que o ministério via como estratégicos para o país, e, dentro desse grande conjunto de ações, diversas ações de transporte estavam endereçadas.

Com isso, nós fizemos, na sequência, a reunião com os CEOs dos transportadores, apresentamos o mesmo plano, indicando a importância de caminharmos naquele sentido. Depois fizemos, em novembro ainda, no dia 19, um workshop no MME, tratando exatamente dos desafios e oportunidades para aprovação de novos investimentos e a modicidade tarifária no país, que é um grandíssimo desafio, porque nós já havíamos percebido qual era o grande desafio que nós iríamos enfrentar em 2025, que seria não só a questão do escoamento e processamento, em que o Ministério de Minas e Energia está, junto com a PPSA, buscando a negociação de acesso e que resultou na MP 1.304 aqui no Congresso, para, junto com a ANP, desenvolver as ações necessárias para reduzir as tarifas de transporte e destravar os novos investimentos.

Então, com isso, todo o primeiro semestre, praticamente, do ano de 2025 foi de intensa articulação com os transportadores, discutindo receita, Wacc, uma resolução transitória, né? E aqui, muito com o apoio do time da EPE, que brilhantemente tem uma equipe muito capacitada para isso, recebeu reforço de concurso no meio desse caminho também, nós avançamos significativamente, já promovendo a discussão entre os agentes do tema. Com isso, nós conversamos também com o CdU, que são os usuários, e mostramos esse plano de ação. O objetivo era alinhar os agentes para já facilitar um processo de revisão ao futuro com a agência.

Dito isso, nós entramos. No meio do caminho, a ANP sinalizou de fato o avanço dos temas, que iria fazer a revisão tarifária; os transportadores ficaram sem dormir, porque era o Ministério de Minas e Energia também chamando, já desenvolvendo o trabalho, e, no meio do caminho, como que a gente vai atender os dois cronogramas? Com isso, o Ministério viu que já tinha caminhado num sentido, eles seguiram com a proposição, com a apresentação de todas as informações para a agência, para a revisão tarifária, e depois o Ministério voltou novamente na sua articulação.

Então, é colocado. No dia 30/06, nós fizemos mais uma nova reunião, colocamos todos os agentes no Ministério de Minas e Energia, discutindo o tema.

(Soa a campanha.)

O SR. MARCELLO GOMES WEYDT - Então, é extremamente importante esse prazo, a gente viu que é extremamente importante, exatamente para ter uma qualidade decisória desse processo. Ele é importante; de fato, é o primeiro ponto a que se chama atenção. Existe realmente uma curta janela, entretanto a gente já vem discutindo isso de uma maneira mais inteirada.

Entretanto, os consumidores não tiveram um acesso a esse conjunto de informações, e, quanto a isso, todos se mobilizaram amplamente, contrataram consultorias... Acho que a gente já está até com escassez de consultoria no setor, porque são muitos assuntos que estão caminhando. E é como a Heloisa comentou: ficou muito tempo parado e, quando anda, anda realmente com diversos assuntos ao mesmo tempo. Eu não vejo isso como negativo, mas como um compromisso da própria instituição para que isso avance. Então, aqui acho que é uma grande forma de a gente ir ajustando.

E, dentro desse processo, o Ministério de Minas e Energia vê, com muita clareza, a importância dos contratos legados. Nós, dentro dessa interação, envolvemos os transportadores e a Petrobras, induzimos essa discussão, e eles já vêm discutindo, há longo tempo, essa revisão, tendo em vista o impacto que ela traz ainda nas tarifas vigentes.

De maneira geral, Senador, acho que o objetivo aqui foi posto. E, conforme for, a gente adentra em cada tema.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Agradeço a você, Marcello, por sua exposição.

Com a fala de Marcello, a gente desfaz essa primeira mesa. Gostaria que os meus convidados daqui ocupassem as cadeiras da Comissão.

E eu queria convidar já, para ocupar aqui, à frente, Rogério Manso, para compor essa nova mesa.

Quero convidar Álvaro Tupiassu, para fazer esse presente aqui a esta reunião também.

Quero convidar Symone de Santana Araujo, para também vir compor esta nova mesa. *(Pausa.)*

E quero convidar Bruno, também para vir aqui compor a mesa. *(Pausa.)*

É esse nome aí.

O Bruno tem um sobrenome complicado. Deixe esse negócio para lá. *(Risos.)*

Essas coisas... Rapaz, isso no Nordeste é uma complicação, viu? Se fosse Silva, Sousa, mas esses nomes assim... *(Pausa.)*

Agradecendo mais uma vez a presença de todos, mais uma vez renovo aqui o apelo para que vocês se detenham ao tempo, porque nós ainda temos uma outra mesa depois dessa e, dependendo do andar desta audiência pública, a gente pode avançar em alguns outros pontos que a gente quer abordar com vocês.

Se não for possível, a gente tenta arrumar, com alguns encaminhamentos aqui, mas nós temos esta segunda mesa, que tem, felizmente, a presença de uma grande mulher, uma sergipana, como se diz no Nordeste, uma sergipana *top*, chamada Symone Araujo, que é a Diretora Técnica de Gás Natural da ANP, e é com ela que eu começo este segundo painel, concedendo a palavra, com muita honra e com os meus agradecimentos por sua presença.

A SRA. SYMONE CHRISTINE DE SANTANA ARAUJO (Para expor.) - Obrigada, muito obrigada, Senador. Bom dia ao senhor e bom dia a todos os presentes.

Eu acho que o tema da tarifa de transportes transformou-se num tema central, e eu, recentemente, até fiz um comentário, em uma oportunidade, de que este é o ano do transporte de gás natural. Se a gente fosse escolher, no conjunto de temas que estão em discussão, a gente começaria com isso.

Queria agradecer aqui a presença do meu colega, o Diretor Pietro, e ressaltar a honra de estarmos trabalhando lado a lado. Por uma dessas coincidências cósmicas, os temas de gás estão ali um pouco mais com ele e um pouco comigo e têm sido dias intensos - não é, Pietro? - desde que você chegou.

Eu fiz uma breve apresentação, Senador, e eu vou tentar cumprir exatamente o tempo, precisamente porque eu queria aqui tentar organizar um pouco o olhar da ANP acerca de duas tarefas muito importantes que a ANP está fazendo em 2025, que são tarefas simultâneas.

Então, nós temos a realização da revisão das tarifas, notadamente, das cinco transportadoras, mas aquelas que são principais são a NTS e a TAG - de fato, neste momento, se faz a revisão das tarifas das cinco transportadoras: NTS, TAG, TBG, GOM e TSB -, e, ao mesmo tempo, nós estamos também revisando a resolução de tarifas.

Então, eu começo com esse debate, porque até, aproveitando algumas considerações que a Heloisa trouxe, de fato, este é um ano em que nós estamos levando muito ao mercado a ideia de fazer participação social, e há vários processos de participação social em curso.

Aproveito a oportunidade para lembrar a todos que amanhã é o último dia para fazermos as contribuições precisamente para a participação social que diz respeito à revisão de tarifa. E, por mais uma coincidência cósmica, o dia em que se encerra exatamente a consulta pública da revisão tarifária é o dia em que faremos a audiência pública da revisão da resolução.

Então, realmente os temas têm caminhado, aí, de forma imbricada, mas, para nós, é fundamental que esses temas andem, e o processo de participação social é o processo em que a gente encontra, de alguma forma, formatadas no nosso rito todas as informações que são trazidas pelos agentes.

Assim, eu recomendo que, na medida do possível, não hesitem. Se necessário, façam contribuições, neste momento, com o que vocês têm na mão, para a revisão da resolução, sem prejuízo de, durante o processo de revisão de tarifa, você também trazer essa contribuição, porque, como eu disse, os assuntos são imbricados.

Conversando há pouco com o Pietro, a nossa percepção é que esse processo de revisão de tarifa alimenta a resolução, e a resolução alimenta o processo de revisão de tarifa com os princípios, sobretudo porque, passado esse, digamos assim, segundo ciclo de revisão tarifária - a gente começou com a TBG em 2019, 2020 -, a nossa expectativa é que a gente consiga, num ciclo seguinte, ter as regras cada vez mais claras, consolidar o nosso conhecimento sobre o tema, mas, sobretudo, trazer mais previsibilidade.

Mas aí eu já passo aqui rapidamente.

Na minha apresentação, eu vou falar dos três temas que pulsam no tema de transporte de gás natural em 2025, que é a consulta pública que se encerra amanhã sobre a revisão da Ranp 15/2014, o tema dos contratos legados, contratos legados

esses que estartam precisamente o seu vencimento, estartam precisamente a Consulta Pública 8, de 2025, de revisão tarifária.

Só fazendo um breve lembrete para vocês, sempre que nós estivermos falando de regulação de tarifa, nós vamos ter que atribuir quatro princípios importantes. O primeiro deles é modicidade.

Isso não significa que há uma hierarquia entre os princípios, mas, para mim, foi fundamental elencar o primeiro como a modicidade, porque nós estamos falando precisamente de uma atividade regulada.

O gás natural, se comparado com os outros temas de regulação dentro da ANP, petróleo e biocombustíveis, pode ser entendido inclusive como um setor hiper-regulado, porque é apenas no gás que nós estamos falando de monopólio natural, e é num monopólio natural que o regulador precisa atuar de forma mais intensa.

Segurança do serviço. O serviço de transporte é vital e, conseqüentemente, o atendimento das necessidades do mercado. Nós precisamos de expansão, está aqui, a própria EPE já nos trouxe, e a ideia de que esse é um espaço para promover concorrência e eficiência no mercado.

Essa consulta prévia está em curso - de 2025. Ela começa com um conjunto de sugestões, que vieram por meio da primeira consulta prévia, e ela nos indicou fazermos essa revisão em dois momentos.

Hoje, o que é crucial para a gente é: receita máxima permitida, base regulatória de ativos e conta regulatória - e é isso que nós estamos atacando -, ficando, portanto, a fase 1 já hoje detalhada na própria resolução que está em curso.

Alguns dos elementos são antecipados, mas a ideia é que eles sejam efetivamente aprofundados na segunda fase, como, por exemplo, regulação por incentivo e tarifas específicas.

A tarifa... Se a gente vai ou não trabalhar com tarifas, por exemplo, para armazenamento ou para térmicas, como tarifas diferenciadas, tudo isso ficou para a segunda *tranche*.

E aí a gente fala um pouco dos famosos contratos legados, não é?

Os contratos legados são contratos que foram basicamente firmados... Aqui a gente pode até estender um pouco no tempo, mas aqui eu fiz questão de lembrar um aspecto importante.

O Decreto 9.616, de 2018, preconizou a ideia de entrada e saída, e nós já, ao longo tanto dos processos de contratação de capacidade da TBG quanto do processo de oferta e contratação de capacidade, notadamente NTS, TAG e TBG mais recentes, a gente já trabalha com entrada e saída, a despeito de que os contratos de serviço de transporte de gás natural tenham sido firmados antes do regime de entradas e saídas.

O que a gente considera é que esses contratos são fundamentais para este momento, e o seu vencimento...

(Soa a campanha.)

A SRA. SYMONE CHRISTINE DE SANTANA ARAUJO - Vou precisar só de mais cinco minutos, Senador.

... e o seu vencimento trará importantes informações do ponto de vista do acesso à infraestrutura e do que se espera de cálculo tarifário. E, ao tempo que a gente está falando no vencimento dos contratos, a gente tem que combinar o vencimento deles com este processo de revisão, mas, sobretudo, com a nova contratação, aí sim, plenamente no modelo de entrada e saída.

A gente tem feito um esforço grande de transparência. O Conselho de Usuários tem sido extremamente vocal neste elemento. Hoje a gente já tem o conjunto das memórias de cálculo dos contratos legados e propriamente dos contratos legados em atendimento a um ofício inclusive feito pelo Marcello, mas eu sei que o CdU vai trazer isso a pelo menos mais sete informações que o CdU tem solicitado.

Eu marquei aqui o conjunto dos contratos legados, assinalando os dois que vencem em 2025, basicamente o contrato Malha do Sudeste, que libera quase 44 milhões de capacidade contratada, e o contrato Malha do Nordeste, de que nós estamos falando aí de 21,5 milhões de metros cúbicos. Lembro que no caso da TBG nós já fizemos duas revisões tarifárias, uma em 2019, concluído em 2020, e uma em 2021.

E aqui é um pouco como esses contratos legados irão vencendo ao longo do tempo. Essa informação vai ficar disponível, assim como qual é efetivamente a QDC, a quantidade de área contratada, para cada um dos transportadores e para cada um desses contratos.

Um outro movimento que está ocorrendo paralelamente a este movimento de vencimento dos contratos é que os contratos estão sendo adequados à luz do próprio art. 44, porque nós temos um prazo, Senador, trazido na lei, que nos determina entre três e cinco anos para que a gente faça toda a adequação desses contratos para o modelo de entrada e saída.

E a gente enxerga um tema que é fundamental, que é a receita desses contratos. Esses contratos se ancoram na recepção dos contratos existentes na lei anterior, na Lei 11.909 - e aqui estão os dois dispositivos que tratam disso. Já na Lei 14.134 isso é trazido de uma forma mais moderna, porque o que se coloca especificamente são os aspectos de receita.

Bom, e aí a gente entra especificamente na revisão tarifária. Eu acho que valeria aqui fazer um princípio básico, tá? A orientação da revisão tarifária, para além de todos aqueles princípios que nós falamos, leva em conta também que a agência deverá evitar que você realize a dupla remuneração do investimento, ou seja, todo o nosso cuidado - né, Pietro? -, todo o nosso zelo é especificamente para que a gente assegure, por meio de um processo de um rito regulatório transparente, que todas as informações, todos os cálculos vão demonstrar, de maneira inequívoca, que não há, por assim dizer, uma dupla remuneração.

E o segundo aspecto é que serão tomadas todas as cautelas e todos os cuidados pelo regulador para assegurar a continuidade da prestação do serviço de transporte. Então, nós faremos, é nosso dever fazer esse balanço.

Um outro aspecto que eu acho que é importantíssimo a gente esclarecer aqui é o seguinte: eu escuto muitas... Eu leio muitas e vejo muitas declarações em que se comenta que há uma proposta da ANP em consulta pública. Não há uma proposta da ANP em consulta pública. O que nós fizemos foi aplicar integralmente o método da contestação, ou seja, pegamos a proposta dos transportadores de maneira bruta, colocamos no mercado e só aí, a partir da coleta dessas contribuições, é que a ANP irá fazer as suas manifestações.

Então, o primeiro aspecto é: não há proposta da ANP em relação à revisão tarifária. Há, sim, um processo de contestação daquela proposta que veio originalmente pelos transportadores. É diferente do processo que ocorreu na TBG. O que aconteceu na TBG? Por ocasião da revisão da TBG, lá em 2019, 2020, os mesmos dois métodos: CHCI, CRN. Naquela ocasião, a ANP fez os cálculos em relação ao CHCI, e a TBG, recomendada pela ANP, trouxe a revisão com base no CRN. Quando a gente abriu a participação social, havia sim uma proposta da ANP, naquela ocasião, que era um caminho no meio entre o CHCI e o CRN. O tema foi para várias deliberações da diretoria e, ao final, a escolha da diretoria foi o menor valor da BRA naquele processo, que foi pelo CHCI. Para demonstrar que, na verdade, a depender dos parâmetros econômicos e do momento em que você estiver avaliando, o CHCI pode trazer mais modicidade do que o CRN ou vice-versa. Então, esse é um elemento importante.

O ponto seguinte é fazer um pouco essa linha do tempo, que eu acho sempre importante. Esse assunto não começa agora, particularmente, quando você está falando dos contratos malha. Os contratos malha foram assinados em 2003 e tiveram sucessivos momentos de termos aditivos, eu acredito até que o Álvaro vai trazer esse elemento. A nossa avaliação da proposta tarifária dos transportadores que está sendo debatida no âmbito do mercado, cuja consulta pública acaba dia 8 de outubro, vai ser analisada considerando todo esse conjunto de informações, basicamente enxergando a própria Base Regulatória de Ativos, de um modo geral, e a metodologia. E lembrem: a nossa própria regulação já considera que o valor residual dos ativos existentes levará em conta depreciação, amortização e, adicionalmente, todos os investimentos prudentes que foram previamente aprovados pela ANP ao longo do ciclo de que nós estamos falando. E, aqui só lembro a célebre fórmula da tarifa, parece tão simples, tem um numerador com duas caixinhas, um denominador com uma caixinha e se chega à tarifa de transporte, mas a grande, digamos assim, ciência é chegar exatamente à receita.

E aqui, só corroborando um pouco o que a representante da Abraget já colocou de por que é importante debater as térmicas conectadas no sistema de transporte, mas lembrando que eventuais tarifas diferenciadas serão consideradas mais à frente. Como nós estamos no *status* da revisão? Ao tempo em que vocês estão fazendo, no âmbito da consulta, nós também estamos fazendo um conjunto de estudos internos.

Passei um pouco aqui, Senador, muito rapidamente, por uma pergunta que o senhor fez na nossa convocação. A pergunta é: por que se está trabalhando com CHCI em detrimento, por exemplo, do custo de reposição ou do CRN, por assim dizer? Na verdade, Senador, a questão talvez não seja o método. Eu tenho feito vários debates. Conversei com a ATGás, conversei com a Petrobras, conversei com a Eneva, conversei com a Abrace, conversei com o CdU... Quem chegou lá para conversar... Porque a gente gosta de conversar, né? A gente gosta de ouvir todo mundo. Eu entendo que o nosso rito regulatório não é hermético, portanto, ele cumpre um mecanismo de *accountability*, de prestação de contas. Mas papel é órfão, né? Papel não tem tradutor aqui do lado dizendo: "Quando eu disse isso, eu queria dizer aquilo". Por isso, é importante essa escuta ativa.

Todavia, um aspecto que me parece mais importante, estudando muito e inclusive debatendo bastante com o Pietro e com a própria equipe técnica da ANP, é que, na verdade, entre as grandes propostas que estão aí no mercado, sob o ponto de vista de olhares dessa revisão, eu diria que as nossas diferenças de olhares não estão tanto na metodologia, mas em o quanto você está trazendo para dentro desse processo de revisão a amortização. Esse é o debate central. Quando você olha para a proposta dos transportadores, ela tem toda uma lógica, mas, quando você a compara com todas as outras propostas

que circulam, que estão sendo debatidas, extremamente produtivas, a grande diferença é o quanto você aporta para dentro da apreciação BRA (Base Regulatória de Ativos) a amortização.

Aqui é um pouco só mostrando para vocês como estava na Resolução Anp 15 e como está hoje na minuta em discussão. Igualmente, sobre a questão do rateio dos efeitos dos investimentos, nós debatemos esse tema já na consulta prévia, e está dentro da própria resolução. Isso é fundamental, porque tem princípios ali que são importantes no debate, que são o conceito de tarifa incremental e o conceito de tarifa compartilhada. E há um outro elemento de também discussão: se nós vamos nos aproximar, por exemplo, do modelo da distribuição.

O que acontece na distribuição? Você aprova os investimentos previamente e, ao final do ciclo seguinte, você avalia efetivamente se esses investimentos ocorreram, se eles corresponderam às previsões, e aí você faz um ajuste para o seguinte. Na tarifa de transporte, usualmente, o que se tem trabalhado? Você apresenta o conjunto de investimentos, você aprova esses investimentos, mas eles só vão ser efetivamente incluídos na tarifa, eventualmente, nesses casos, ao longo dos processos de oferta e contratação de capacidade - que foi o que a gente fez, por exemplo, no Gasig -, ou, eventualmente, *a posteriori*, quando eles efetivamente estiverem realizados. Hoje, nós temos, de novo, propostas diferentes na mesa. Repito: a ANP não tem proposta; a ANP abriu um processo de contestação.

Bom, aqui só para lembrar para vocês, desculpe, tudo o que ocorreu desde 2019, nós fizemos cinco chamadas públicas para a ANP, o denominado CPAC, mas basicamente, desde 2023, em particular, após o acordo de redução de flexibilidade, a gente tem feito processos anuais de oferta de contratação de capacidade.

Então, concluindo, Senador, esses são os nossos próximos passos. E ali no final, lembrando que a gente tem ali na EPE também um grande parceiro nesse processo.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado, Dra. Symone, por sua apresentação. Agradeço mais uma vez a participação da ANP, na sua pessoa, e conforme já foi dito aqui por V. Sa., registro a presença também do Diretor Pietro Mendes aqui conosco.

Eu quero passar a palavra a Rogério Manso, que é Presidente Executivo da Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto (AtGas).

Rogério, muito bem-vindo, muito prazer em revê-lo aqui. É sempre bom estar com você. A palavra é sua.

O SR. ROGÉRIO MANSO (Para expor.) - Obrigado, Senador.

Acho que está meio fora de foco, ou eu estou sem óculos? *(Pausa.)*

Bom, Senador, começo agradecendo ao senhor pela convocação, pelo convite e parabenizando-o por conseguir colocar nesse auditório aqui a tropa de elite do mercado de gás. A elite do mercado de gás, vamos dizer assim.

É um prazer estar aqui, é um prazer estar discutindo aqui um tema que para nós, obviamente, é fundamental, mas que a gente entende como importante para todo o mercado. Na pessoa da Diretora Symone, cumprimento também os demais colegas da mesa.

Bom, aí começo com uma descrição gráfica do que é o sistema de transporte, essa rede que está sobreposta aí, interligada, desde o sul até o nordeste do Brasil, unindo 17 estados, atendendo 17 estados, inclusive as duas capitais ali, Manaus e Cuiabá.

No momento em que se negocia qualquer coisa, parece sempre que há uma contraposição de interesses, mas queríamos deixar claro que, em última instância, estamos todos no mesmo barco, estamos todos na mesma indústria e temos objetivos comuns que já foram alguns citados aqui, e alguns talvez mais do que repetidos, de competitividade, um mercado deambulando entre transparência na composição do preço - vou voltar a esse ponto na transparência seguinte -, segurança de abastecimento, regras claras para investimento.

A Diretora Heloisa Borges falou hoje aqui como o gás impulsiona a economia. E a gente coloca aqui como o transporte impulsiona o gás, impulsiona não apenas o mercado, mas impulsiona também o desenvolvimento das nossas reservas de gás e de petróleo, já que é um processo associado.

Eu faço essa provocação aí: sistema de transporte mais benefício menos custo, para ressaltar do lado esquerdo um entendimento de quais são os benefícios que o transporte traz para o mercado. Ele promove a competição e a liquidez, integrando as diversas ofertas numa única plataforma. Ele integra as regiões do país, evitando que você tenha ilhas com preços isolados, que um mercado possa ter preço mais baixo e outro preço mais alto...

(Soa a campanha.)

O SR. ROGÉRIO MANSO - ... ele garante a segurança energética, principalmente para a geração de energia elétrica, mas também para quem depende do gás como fonte primária de energia; e dá resiliência para o processo de descarbonização - alguma coisa já foi falada aqui. Eu uso o gráfico da direita para abordar uma questão que foi levantada aqui na mesa anterior, falando em 20% da participação do transporte no preço final do gás, e para dizer que, pelos levantamentos que nós temos, com os dados que estão colocados ali - da plataforma Ignis, dos sites das distribuidoras, da TAG e da NTS -, o transporte, em uma seleção de importantes áreas de concessão, varia de 8% a 10%, com base nos dados de maio. Eu uso os dados de maio, apesar de o ministério já ter publicado os de junho, porque essa tabela já foi mostrada para a indústria, de uma maneira geral, numa reunião que o MME promoveu no dia 30 de junho sobre esse tema. Então, quero dar clareza de que, se alguém está com 20%, não é o transporte.

Vamos falar do Custo Histórico Corrigido pela Inflação (CHCI). Já foi comentado aqui pela ANP, então trago simplesmente a visão da transportadora das questões que são importantes em relação ao custo histórico. Ele trabalha com informações que são públicas e auditáveis por empresas independentes; é uma metodologia utilizada em outros setores regulados, tanto no Brasil quanto no mundo - no Brasil citamos dois reguladores importantes: tanto a Arsesp, do ponto de vista estadual, quanto a Aneel, do ponto de vista federal -; é uma metodologia já estabelecida desde 2014 na Rantap 15, pela ANP, e que é utilizada recorrentemente nas revisões tarifárias; e baseia-se em informações aprovadas pela ANP, os Anexos III e IV, de que eu vou falar um pouquinho mais à frente, de termos de referência firmados entre a ANP e as transportadoras da Petrobras.

Para fins de valoração da BRA, no caso que já foi citado aqui, da TBG, nós colocamos aí a nota técnica da ocasião, mostrando basicamente que a ANP ressaltou o ponto que colocamos aqui, de serem dados auditados independentemente e seguirem a legislação empresarial aplicável.

A ANP, como eu disse, em relação aos Anexos III e IV desses termos de compromisso, que estão colocados ali à direita como amostra, validou a relação dos bens e instalações dos contratos - leia-se os ativos; quando se fala base regulatória de ativos, está-se falando basicamente desses bens e instalações dos contratos legados da NTS e da TAG, ou seja, não foi um acordo... Esses ativos não aparecem no balanço com o desconhecimento ou à revelia da ANP. Muito pelo contrário, têm o conhecimento dela e estão anexados às autorizações de operação, tanto a descrição quanto os valores e a vida útil dos ativos, ou seja, parte-se de uma base de referência conhecida, transparente e reconhecida pelo regulador.

Menciona o senhor também na convocação a questão das térmicas. Por que térmicas? Por que cenários de térmicas? Já foi falado aqui anteriormente pela Diretora Symone, ao mostrar inclusive a fórmula da tarifa, da importância do denominador para se determinar a tarifa, porque a discussão da base regulatória de ativos, em última instância, é uma discussão da receita máxima permitida. A tarifa em si depende da base volumétrica sobre o qual se vai calcular isso.

Daí surge a importância de se colocar isso, mas obviamente é um tema amplo. A própria representante da Abraget colocou aqui a importância e algumas alternativas das discussões que envolvem um leilão. A gente certamente estará à disposição para um debate mais amplo. Acharmos que é válido, acho que é cabível ter um debate sobre essa modelagem no momento oportuno.

(Soa a campainha.)

O SR. ROGÉRIO MANSO - O sistema de transporte, como já foi colocado aqui pela Diretora Heloisa, é um sistema de disponibilidade, ele tem que estar disponível para quando o sistema precisa despachar. Se ele precisar despachar hoje, a capacidade máxima do sistema tem que estar disponível. E as regras, a transparência são fatores importantes.

Termino deixando então aqui, basicamente, a mensagem de que as informações das transportadoras na revisão tarifária, esses documentos que já foram citados aqui, os diversos documentos em que se buscou dar o máximo de transparência possível, seguem justamente esses princípios de transparência e de regulação da ANP. Então, a quantidade de documentos é para ajudar, não é para complicar. São informações auditáveis e estão de acordo com as boas práticas dos setores.

Pontos de preocupação, Sr. Senador: a abertura de mercado está andando e está andando forte. Ontem o IBP fez um evento para reunir a comunidade: faltou lugar. E ainda teve penetra, né? E era para acabar às 5h e poucos da tarde, acabou mais de 7h da noite. Mostrou-se ali que os contratos subiram de 100 contratos, em 2022, para mais de 2,5 mil contratos só este ano - aumentou 25 vezes o número de contratos. E, interessante, hoje 50% dos contratos são feitos por comercializadores, então novos agentes que estão entrando no mercado porque acreditam nisso.

Para a gente manter isso, além de a agenda avançar - como a Diretora Symone está basicamente conduzindo aí de maneira bastante clara, objetiva, como lhe é própria -, estabilidade jurídico-regulatória é essencial. Continuidade dos investimentos depende não apenas dos investidores, que são os proprietários dos ativos, mas também existem transportadores aqui que

têm dezenas de contratos com financiadores bancários. E, obviamente, assim, numa questão mais operacional, é importante que o processo de oferta de capacidade possa andar, para que a gente comece 2026 com o pé direito.

Agradeço mais uma vez. Obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado, Rogério Manso, por sua exposição, sua clara e lúcida exposição.

Eu quero conceder a palavra agora para o Bruno, Arquiteto, Urbanista e Pesquisador.

Você está com a palavra, Bruno.

O SR. BRUNO ARMBRUST (Para expor.) - Bem, bom dia a todos.

Meu querido Senador Laércio, gostaria de inicialmente parabenizá-lo pela iniciativa, não só desta discussão hoje, mas de todas que vêm ocorrendo no âmbito do mercado de gás. A gente sabe que a abertura do mercado de gás não se dá numa primeira lei, ela se dá depois, por aperfeiçoamentos da primeira lei. A gente tem experiências internacionais nesse sentido.

E eu gostaria de cumprimentar a minha querida Symone.

Eu me lembrei agora, Symone, de um evento, logo quando você estava para ir para a ANP, em Belo Horizonte, na Cemig, em que eu comentei: Symone, olha, se você acha que o trabalho da 14.134 foi duro, você vai ver agora regular. E o Pietro vai ter a mesma dificuldade, agora.

E aí, Pietro, eu começo com esse primeiro eslaide, que foi objeto de muitas apresentações, sua, do Marcello, do ministério. Agora que você está lá na ANP, vai ser cobrado sobre como se chega a isso. Quer dizer, a gente tinha aí uma expectativa. A gente sabe que esses contratos legados, na medida em que começassem a terminar, teriam uma expectativa, realmente, de queda de tarifas, de queda da receita máxima permitida.

Quero só comentar que estudos... Nós os iniciamos, realizando estudos com base no custo de reposição novo. Eu estava até comentando com a Symone agora. Assim, eu acho que a questão do custo de reposição novo deveria ter sido analisada previamente ao processo de venda das transportadoras, porque se tratou de um processo de verticalização do setor. Em todas as análises que a gente fez, identificou-se alguns custos projetados nos fluxos bastante elevados. Não só de Capex, como de Opex. Então, eu acho que deveria ter sido precedido, mas não foi.

Hoje eu entendo que a discussão se centra mais não entre CHCI ou CRN, mas mais em como será a depreciação desses ativos, porque, quando a gente olha o caso dos contratos legados que estão vencendo, o Malha Sudeste e Malha Nordeste, a gente vê que, nos fluxos econômicos que foram tornados públicos pela ANP, em março deste ano, a gente alcança 98% do valor já depreciado e amortizado. Se a gente considera que o Malha Sudeste e o Malha Nordeste têm um peso de quase 30%, na média, havia a expectativa, realmente, de ter uma redução. É lógico que sem contar os investimentos que foram feitos, entre 2017 e 2025, e os investimentos futuros, mas havia, realmente, uma expectativa.

A questão é que muitos desses ativos têm mais de 30, mais de 40 anos. Essa quantidade de informação... Eu concordo quando a Heloisa diz assim que a ANP agora está trabalhando. Reclamaram que não estava trabalhando. Realmente, a gente tem que reconhecer isso, mas a quantidade de consultas que vêm ao mesmo tempo, e todas muito importantes.

E aí eu me lembro - eu acompanho muito a regulação europeia - de que, por exemplo, na Espanha, o próximo ciclo de revisão das tarifas de transporte vai de 2027 a 2032, lá são seis anos. E agora, no final de 2025, quer dizer, quase um ano antes, já eles vão divulgar as condições. Então, assim, é uma crítica construtiva. É lógico que vai ter que consertar o carro andando, mas eu acho que esse é um tema que a ANP tem que considerar.

A Symone comentou também que a gente está trabalhando em cima de propostas que eles colocaram das transportadoras por enquanto. Não tem uma posição da ANP, virá posteriormente.

É comum também lá fora, quando ocorre isso, ter uma segunda rodada de informação, quer dizer, de todas as contribuições das propostas sobre o que a ANP delibera. Inclusive, posicionamentos dos próprios ministérios, do Governo também com relação a isso. Mas havia essa expectativa e, na verdade, a expectativa era em função de que os contratos legados teriam um modelo regulatório, praticamente, de recuperação do investimento em 20 anos, em que, com dez anos, já se teria o capital recuperado e, com 20 anos, quando acabariam os contratos, você teria 98% do capital recuperado e remunerado.

Quando a gente falava de revisão tarifária integral dos contratos, sempre falávamos: "Não, é segurança jurídica. Tem que respeitar os contratos". Então, a gente entende, e aí, nesse ponto, o Lucas da Abpip foi cirúrgico - nos quatro pontos que você colocou -, que vamos respeitar os contratos. E, realmente, tem que se seguir ou refletir o modelo de remuneração aplicado aos contratos legados. Não tem por que ser diferente.

Quanto aos CHCI e ao CRN, eu, particularmente, acho que valeria a pena a ANP fazer uma análise de CRN, porque, nos nossos estudos, e eu trouxe aqui como exemplo, entre os custos que a gente identificou no Gasduc III, no Malhas II,

no Gastau, que vão ainda passar por um processo de finalização dos contratos legados, a gente encontrou custos muito elevados se a gente os compara com o *benchmark* internacional.

A gente tem ali... A gente buscou uma série de informações internacionais e a gente vê que, no período em que esses gasodutos foram construídos, é lógico, tem as particularidades de como foi - do terreno, do licenciamento, dos prazos -, mas a gente encontrou médias internacionais entre 50 e 100US\$/m.pol.

(*Soa a campainha.*)

O SR. BRUNO ARMBRUST - Então, esse é um ponto sobre o qual eu acho que algum estudo, em algum momento, vale a pena, porque esses três gasodutos, esses três contratos legados - Gasduc III, Malhas II e Gastau - representam 70% da RMP da NTS, por exemplo.

No Opex, eu acho que vale a pena também dar uma olhada. Nada contra o vídeo, a gente trouxe como exemplo o Malha Nordeste, mas a gente fez uma análise do Opex proposto *versus* um *benchmark* internacional e encontramos valores 75% acima do limite máximo do *benchmark* que a gente viu.

Então, qual era a expectativa que se tinha? Era de que os contratos legados cobrissem todos os custos; que apenas ativos em operação e úteis deveriam compor a BRA; que a depreciação-amortização não pudesse ter uma dupla retribuição; e um Wacc ali girando em torno de 7%, o que levaria a uma redução de 30%, sem considerar investimentos que eventualmente tenham sido feitos.

E, na realidade, na proposta das transportadoras - não da ANP, Symone -, a gente tem o reconhecimento de gastos e de investimentos de *sustaining* Capex ocorridos entre 2017 e 2025, na vigência dos contratos. Quer dizer, eu acho que cabe uma análise para ver se, eventualmente, alguns desses custos não deveriam estar cobertos pelos próprios contratos legados. Quanto à metodologia de CHCI nos contratos que terminam entre esses anos de 2025-2030, somente com relação ao Malha Sudeste e ao Malha Nordeste, a gente identifica um pagamento em duplicidade em torno de R\$10 bilhões e um Wacc de 9,4%, que a gente entende que a ANP vai revisar, seguramente, gerando um aumento, sem considerar o efeito, volume de 20%. Então, a gente está aí numa faixa bastante complexa.

A gente entende que as transportadoras não devem receber uma dupla retribuição. Algumas das informações com que a ANP está trabalhando, como, por exemplo, a análise tanto da TAG quanto da NTS, contratada pela KPMG - ninguém está questionando -, em que, na verdade, eles fazem papel de juiz e parte... A gente entende que algumas dessas análises deveriam ser realizadas e contratadas independentemente pela ANP.

A gente entende que alguns gastos estão elevados; deveriam ser revisados com *benchmark*, o IPCA como indexador - a gente vê aqui não integralmente - e adotar... A Symone comentou, fez a comparação da distribuição; quer dizer, eu acho que isso pode ser usado, mas a distribuição tem a característica de que são muito atomizados os investimentos. No caso do transporte, é muito pontual, é muito específico: são dois ou três investimentos no quinquênio. Então, a gente entende que eles têm que ser realizados, colocados em operação e depois remunerados - essa é a minha opinião - e que a questão do reforço da auditoria, da transparência, da governança está ocorrendo, a gente vê ocorrendo, mas a gente entende que pode ainda avançar mais.

Assim, como conclusão, a gente entende que é importante evitar a migração indevida de custos para a BRA, respeitar a depreciação acelerada já aplicada, a continuidade sem recontabilizar os ativos.

Como boas práticas, a gente coloca aqui a questão dos prazos compatíveis...

Eu vou dar um exemplo da distribuição. Mais um minuto, Senador.

... É comum, em revisões quinquenais, que são processos complexos nas distribuidoras, eventualmente passar um pouco do prazo e a decisão vir dois, três, seis meses depois, sendo retroativa à data em que deveria ter ocorrido. Não sei se tem algum prejuízo que possa ocorrer, mas é algo que pode ser analisado.

Expurgos dos valores já recuperados e essencialidade de novos investimentos: a gente vê aí, ao mesmo tempo em que a EPE está construindo um plano de investimentos, as transportadoras propondo também. Não sei, eu acho que algo nesse sentido precisa ser analisado

Prazos de depreciação dos ativos padronizados: quer dizer, é comum lá fora se colocar prazos específicos; casos específicos podem ter prazos diferenciados, mas desde que comprovados. Por exemplo, não faz sentido um gasoduto que se interliga a uma instalação de biometano, que vai ter uma vida útil de 15 anos, ter uma depreciação, amortização de 30.

E, para não falar só de forma crítica, havia uma preocupação em muitos reguladores lá fora de que, ao final da vida útil, agentes regulados quisessem fazer novas infraestruturas, descomissionando antigas. Então, se estabeleceu um tipo de retribuição por extensão da vida útil, que é sobre o Opex, exatamente para premiar esse agente que eventualmente consegue operar de forma eficiente. Isso é algo que vale a pena, Symone. Eu deixei como sugestão.

A conta regulatória para modicidade tarifária do ano seguinte: realmente, transformar a conta regulatória em investimentos não tem muito sentido.

O cumprimento - como o Lucas falou - integral das obrigações de contratos legados: quer dizer, se realmente tem compromissos dos contratos ainda vigentes com capacidades contratadas pela Petrobras, que elas sejam efetivamente, mantidas, né?

Bem, desculpe ter passado um pouco do tempo, mas espero ter contribuído.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado, Bruno, por sua participação.

Antes de passar a palavra ao próximo convidado - que é exatamente Álvaro Tupiassu, que é Gerente-Executivo de Gás e Energia da Petrobras, a quem eu agradeço mais uma vez a presença - eu quero registrar aqui, com muita honra, a presença do nosso sempre Deputado, um Parlamentar brilhante nesta Casa, especialista nessa área de energia, com quem eu tive o privilégio de conviver, de ter sido aluno durante muito tempo, na nossa lide aqui no Parlamento, que é Zé Carlos Aleluia, que está aqui na minha frente. Obrigado por sua presença aqui.

E quero cumprimentar o meu colega correligionário, Luis Carlos Heinze, que está aqui presente. Queria convidá-lo para que você continue conosco na formação da outra Mesa; eu gostaria que você assumisse aqui a Presidência dos trabalhos. Como nós somos do mesmo partido, é mais um motivo para a gente compartilhar esse tema tão importante, em que você também é um especialista, ajuda tanto, e é uma referência aqui dentro do nosso Senado Federal.

Portanto, Álvaro, a palavra é sua.

O SR. ÁLVARO TUPIASSU (Para expor.) - Senador Laércio, muito obrigado. Bom dia. Obrigado pelo convite em nome da Petrobras, é uma alegria estar aqui. Muito bom dia a todos.

Vou fazer uma breve apresentação, se for possível colocar, para colocar a visão que a Petrobras tem sobre as consultas públicas em andamento - tema da nossa audiência.

Nós temos hoje em andamento duas consultas públicas sobre o tema do transporte de gás natural, mais ou menos em simultaneidade. Uma delas mais geral, mais conceitual, a CP 05, para definir critérios de cálculo, é mais geral. A outra é mais específica, mais pragmática, para definir a tarifa que vai ter vigência a partir de janeiro.

Nosso foco aqui é nessa segunda, vamos comentar, mas sabendo que as duas têm aí uma questão de simultaneidade e conexão entre si.

A questão chave aqui, que já foi falada antes de mim, é quanto da amortização da rede de gasodutos já ocorreu até o vencimento desses contratos da TAG e da NTS, que vai ocorrer daqui a um pouco mais de 90 dias. Quer dizer quanto já foi amortizado, isso tem que ser bem aferido, bem apurado, bem calculado, para evitar que haja uma duplicidade de remuneração num segmento que é regulado.

E aí, o ponto chave, eu já passei aqui, é a definição da base regulatória de ativos. A proposta que foi colocada pelas transportadoras nesta consulta pública, na nossa visão, não atende ao que está no regulamento vigente, porque ela não considera a depreciação e a amortização efetivamente ocorridas até o momento.

Se for cumprido o que está nessa proposta original das transportadoras, vai haver aquela duplicidade a que eu me referi, porque essa proposta não guarda uma relação com o racional econômico original, que já previa uma grande parte da amortização, não integral, mas grande parte, nesses primeiros 20 anos dos contratos legados.

A ANP, como a Diretora Symone colocou, disponibilizou todos os dados, já são públicos. E a questão do valor residual ao final dos 20 anos é muito importante, porque ela forma a base do que vai ser a base regulatória a partir de agora.

Para dar uma referência de números, a gente traz uma estimativa nossa aqui, a base regulatória esperada desses dois contratos, que vão vencer daqui a pouco, com mais de 90 dias, se observada a amortização efetivamente ocorrida, seria de R\$600 milhões, mas, se considerada a proposta que foi colocada na consulta, R\$8,9 bilhões. Essa é a diferença, sendo certo que temos que considerar que houve outros investimentos que as transportadoras fizeram e que esses investimentos que tenham sido feitos e considerados pela ANP teriam que ser também adicionados para remuneração subsequente no próximo exercício.

E aí temos que lembrar também que esses dois contratos que vencem agora em dezembro perfazem alguma coisa entre 25% e 28% do total de receitas que estão envolvidas nos contratos legados. E a gente aqui está conversando sobre uma coisa - e aí eu me refiro a outra consulta pública - que vai definir o critério que vai ficar, que vai abrir a precedência de critério. Se esse mesmo critério for aplicado, então, para os contratos que virão depois, com vencimentos em 2030, 2031 e 2033, o total de diferença já se aproxima mais da nossa estimativa de cerca de R\$20 bilhões - isso para dar algumas referências de valores, tá?

Esse ponto da base regulatória é assim, eu diria, o principal. A metodologia para definir é muito importante, e aqui é muito importante que, mesmo que seja usado o método chamado CHCI, que é o do custo histórico, que ele seja considerando a amortização efetivamente já ocorrida.

Mas vou falar também aqui de outros três pontos, para poder encerrar, que estão na consulta pública, que também são objeto da análise que vai ser feita e para os quais precisamos ter atenção, porque aqui também se envolvem questões de método, que vão ficar para depois, e também a questão da finalidade do serviço. A gente não pode esquecer que tem muitos investimentos que as transportadoras precisam fazer continuamente para que elas possam garantir a entrega do serviço com a qualidade requerida. Investimentos tanto aqueles correntes, que você faz a todo momento para garantir a confiabilidade, quanto investimentos de desgastamento e expansão.

O Capex que está proposto na consulta pública, trazido pelas transportadoras, na nossa visão precisa, para a parte realizada, ser aferido pela ANP; se o que foi realizado está de acordo com as melhores práticas e se teve essa autorização da ANP. E, para os projetados, a nossa visão é que, como a maior parte deles - não todos, mas a maior parte - é mais necessária a partir da próxima década, então, seria mais adequado deixar para que eles sejam tratados na outra revisão tarifária que se inicia em 2031. Até porque lá, em 2031, você vai ter mais vencimento, e isso vai abrir mais espaço para que você possa receber novos investimentos.

Com relação ao Opex, nós vimos propostas de custos de operação de Opex trazendo estudos de abertura de mercado que precisamos entender melhor, porque nos pareceram valores muito altos, tá?

Temos também um comentário sobre a taxa de retorno, a chamada Wacc. Vimos que, recentemente, outras agências reguladoras de outros setores, como a distribuição ou energia elétrica, praticaram taxas de retorno mais próximas dos segmentos atuais da economia, na faixa aí de 7% a 8% ao ano acima da inflação. E aqui, o que está sendo considerado nessa consulta como proposta, está na faixa de 9% a 9,4%. Então, a gente também vê espaço aqui para trazer para uma realidade mais próxima do que está sendo praticado hoje na economia para esse segmento.

E, por fim - essa aqui é a última mensagem - é a conexão que existe entre este tema que a gente está tratando aqui e o leilão de reserva de capacidade, que vai ocorrer no dia 13 de março de 2026, e que também tem uma consulta pública que está em andamento, que acabou de ter o prazo de contribuições encerrado no último dia 12. Esse leilão é muito importante - já foi dito aqui pela Daniela - para garantir a segurança energética e de atendimento de potência do Brasil. Ele vai recontratar, potencialmente, várias termelétricas que ocupam essa capacidade. Se não houver essa recontratação, o denominador da conta - lembrando que a tarifa é a divisão do numerador, que é a receita, pelo denominador, que é a base instalada de demanda -, se essas térmicas não forem contratadas, o denominador vai diminuir em relação ao que poderia ser, a tarifa vai aumentar desnecessariamente, e um custo que já está incorrido vai acabar gerando uma tarifa maior. Então, a nossa visão é que existe um aperfeiçoamento possível na regra do leilão para dar mais flexibilidade na contratação, tanto em duração de contratos quanto na possibilidade de ter parcelas...

(Soa a campanha.)

O SR. ÁLVARO TUPIASSU - ... flexíveis ali na tarifa. Como eu disse, isso não está pautado nesta Consulta 08 da ANP, mas é um tema relacionado que está pautado, de certa forma, na consulta do leilão, e os temas se juntam. Então, alguma ação tem que haver também, aqui na nossa visão, por parte das transportadoras e da ANP para tratar.

Agradeço aqui o tempo, Senador, e fico à disposição para os debates.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado, Álvaro, por sua exposição sempre muito embasada e contributiva aos temas que nós já tivemos a oportunidade de discutir.

Eu vou desfazer essa mesa, agradecendo a presença de todos.

De imediato, eu já quero convidar para ocupar os seus lugares: Sylvie, que é Diretora Executiva de Gás Natural do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás; quero convidar Adrianno Lorenzon, que é Vice-Presidente do Conselho de Usuários do Sistema de Transporte de Gás Natural; quero convidar Marcelo Lima de Mendonça, Presidente-Executivo da Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás); e quero convidar... *(Pausa.)*

Convido o meu colega Senador Luis Carlos Heinze para presidir esta sessão.

Quando eu cheguei aqui, recebi uma solicitação do Senador Heinze com referência a convidar mais uma pessoa. Nós temos o tempo convergindo a favor e tem uma cadeira disponível aqui. Isso não tira o brilhantismo da pessoa, cujo nome foi sugerido, que é Lucien.

Lucien está por aqui, está? *(Pausa.)*

Lucien venha para cá também.

Lucien é uma pessoa muito querida. Ele é da indústria do vidro. Pode vir, Lucien, sente-se aqui. Lucien trouxe uma contribuição muito grande quando a gente estava discutindo a Lei do Gás. Então é uma pessoa já conhecida, conhecedora do tema.

Eu recebo você aqui com muito prazer. Seja muito bem-vindo!

Passo a palavra, para a condução dos trabalhos, ao meu colega Senador Heinze.

Peço a sua autorização para eu chegar na CCJ e fazer o meu voto lá. Sei que você já passou por lá.

Daqui a pouco, eu volto aqui. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Luis Carlos Heinze. Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Bem, bom dia!

Então, vamos para o Marcelo. Ele é o primeiro que está aqui? *(Pausa.)*

É o Marcelo Lima Mendonça.

Ah, não? *(Pausa.)*

O.k.

Marcelo Lima de Mendonça, Presidente-Executivo da Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás).

Com a palavra, Marcelo.

O SR. MARCELO LIMA DE MENDONÇA (Para expor.) - Bom dia a todos.

Agradeço, Senador, por poder participar desta audiência e contribuir com essas discussões que a gente já vem pautando aqui. Ao Senador Laércio também quero agradecer, por ter puxado essa pauta - um Senador muito empenhado nas discussões do tema do gás natural.

E quero parabenizar a Casa, justamente por aprofundar esta discussão, que a gente vê que é necessária. Pelas informações que já foram colocadas aqui, a gente vê que tem várias camadas e, a cada camada, a gente vai ter que aprofundar mais a discussão.

Eu trouxe uma apresentação aqui, para embasar e trazer questões aqui para a gente pensar.

Então, como já foi colocado, a Abegás representa as distribuidoras de gás canalizado. A gente está presente em todos os estados da Federação.

O primeiro ponto que queria trazer já foi colocado aqui na apresentação da Eneva. Então, também é uma ponderação.

A gente está vendo aqui um resultado muito importante, no *ranking* Valor 1000, da NTS e da TAG se posicionando bem acima no mercado. E, aí, é uma ponderação - não é? -: como empresas reguladas, que possuem uma receita máxima permitida, conseguem atingir tais patamares de Ebitda?

Como a gente viu, na conta apresentada pela Dra. Simone, a gente tem dois fatores ali, a receita máxima permitida e a conta regulatória. Então, a gente só consegue ter esse resultado com a variação. Ou a receita máxima permitida está sendo permitida demasiadamente, ou, então, essa conta regulatória deveria voltar para o mercado dentro da revisão tarifária. Então, são pontos, assim, que reforçam a necessidade de a gente olhar ainda mais as questões da revisão tarifária.

Um outro ponto que já foi colocado aqui também é a discussão sobre qual o percentual do transporte na composição da tarifa.

Assim... Essa discussão é pouco aprofundada também e acho que irrisória. A questão é como se mantém esse percentual sem fazer os investimentos necessários, ao longo de 15 anos, e se isso não é reflexo da falta de revisão tarifária durante esse período.

As distribuidoras têm feito investimentos, duplicando sua rede, ao longo dos mais de 20 anos, e com revisões tarifárias permanentes.

A importância desse tema já foi discutida aqui, mas é importante a gente discutir, nesta Casa, a Consulta Pública nº 05, de 2025, que discute a base regulatória da BRA, dos transportes de gás, afetando diretamente as tarifas pelos consumidores.

Então, acho que esse é o tema essencial que a gente vem discutindo, e os pontos também já foram colocados aqui, o tratamento dessa BRA, como se fossem ativos novos, desconsiderando a depreciação já paga ao longo de décadas, resultando numa dupla cobrança.

Acho que esse é o tema principal, que já foi colocado e que a gente realmente não pode aceitar, não tem como aceitar. A Lei 14.134 e a resolução da ANP 15, de 2014, são claras: a BRA deve refletir a justa remuneração do capital investido, descontando a depreciação; e recalculando tudo como novo fere a lei do gás, a regulação e o bom senso. Cabe ressaltar que esses ativos de transporte em serviço nunca foram fiscalizados ou avaliados com base em laudos independentes para que se determine assertivamente a eficiência do uso e a valoração definitiva da base blindada. Esse é um ponto também decorrente.

Nós estamos no meio de uma consulta pública e, ao longo dessa consulta pública, nós estamos recebendo informações. A gente já vem, há mais de dois anos, solicitando essas informações para que a gente possa aprofundar e trabalhar com consultorias, porque é um tema muito importante para o mercado, só que a gente vem avançando nessa discussão sem as informações necessárias. Então, há pouco nós recebemos informações sobre a abertura dos contratos legados. Então, a gente precisa ter uma reestruturação desses assuntos para que a gente possa avançar nessa análise.

Como também já foi colocado aqui, a gente tem a expectativa do mercado na base, considerando a depreciação desses ativos, a gente tem uma expectativa de redução de pelo menos 50% nas tarifas de transporte. Essa expectativa foi colocada pelo Ministério de Minas e Energia, embasada nessa discussão, e a gente recebe o resultado final como uma proposta das transportadoras com incremento de mais de 20%. Então, ao invés de ter uma redução das tarifas de transporte, nós teríamos um incremento das tarifas de transporte em 20% - baseado em que critérios?

Então, a gente destacou alguns critérios aqui com que a gente discorda, e eu acho que a gente deve avançar nessa discussão: depreciação contábil de ativos já amortizados, acho que esse é o tema principal e que reflete o pagamento em duplicidade desses ativos; investimentos, de 2017 a 2025, que eram investimentos não autorizados e estão sendo colocados nessa discussão; custos operacionais, de 2017 a 2025; investimentos futuros sem prévia aprovação e oferta a outros interessados. Então, acho que essa é uma questão que também já foi colocada aqui.

A gente tem discussão do plano coordenado e do plano integrado e a previsão de investimentos futuros. Primeiro, a gente não deve confundir o sistema de concessão com o sistema de autorização. Os transportadores estão sob o regime de autorização. Então, não necessariamente esses investimentos vão ser executados por eles, e a gente precisa deixar claro isso.

(Soa a campanha.)

O SR. MARCELO LIMA DE MENDONÇA - Então, a gente tem esses pontos que a gente precisa colocar e até a determinação da taxa de remuneração.

O risco da dupla cobrança já foi colocado aqui.

Como foi dito pela Dra. Symone, da ANP, essa é uma proposta. Dois transportadores não é uma proposta da ANP. Porém, eu gostaria de fazer uma ressalva, Dra. Symone, até pela questão do objetivo da harmonização: dentro das agências estaduais, às vezes, a gente toma também esse procedimento de colocar esse material para que o mercado o avalie e retorne para o mercado. Isso é chamado de tomada prévia de contribuições. Depois de receber essas contribuições, a posição da agência é colocada para consulta pública. Então, acho que é importante a gente ter um posicionamento da agência, para que a gente não reflita a nossa posição em cima de uma posição do agente regulado. Eu acho que a gente precisa se posicionar em uma proposta da agência reguladora.

As planilhas divulgadas pela ANP, base para a construção das tarifas da NTS e da TAG, que vencem em dezembro de 2025, demonstram que os ativos estão quase totalmente amortizados. Isso daria uma transferência adicional de recursos de R\$9 bilhões para NTS e TAG; e, se se considerarem os contratos futuros, a gente chegaria a mais de R\$20 bilhões de transferência de ativos, de transferência de recursos. Então, acho que, realmente, a gente precisa pensar, repensar no formato que está sendo constituído.

Senador, já estou caminhando aqui para o final. Quero somente comentar - também foi uma pauta puxada pelo Senador Laércio - sobre a sobreposição dessas consultas relevantes, que estão neste momento... Então, a gente até montou aqui um cronograma. A gente tem uma sobreposição de consultas relevantes, após dois anos de solicitação de informações, para que a gente pudesse montar essa base de avaliação.

A gente vê aqui que essas informações se comunicam. Por exemplo, a gente está discutindo a CP 08, mas está passando agora a questão da metodologia - a gente já está em consulta pública sem definição de qual é a metodologia. A gente está discutindo também o plano integrado, mas já foi dito aqui que esse plano integrado vai ter um impacto muito grande com o resultado do LRCap. Então, são informações que se complementam, e a gente não vê uma sequência lógica dessas consultas públicas, para que uma alimente a outra.

Acho que esse é um ponto de reflexão; acho é que o ponto central desta audiência a gente repensar a questão como está sendo tratada, para que a gente possa seguir numa sequência lógica de avaliação e tenha um resultado benéfico para o mercado, porque, se a aprovação for em torno de um aumento de tarifas de 20%, resultando que o mercado pague a mais, é preferível que a gente pare agora e reflita o que está fazendo, para que a gente tenha uma apreciação justa desse processo. Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Luis Carlos Heinze. Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Obrigado, Marcelo.

Com a palavra, então, Adrianno Lorenzon, Vice-Presidente do Conselho de Usuários do Sistema de Transporte de Gás Natural.

O SR. ADRIANNO LORENZON (Para expor.) - Obrigado, obrigado a todos. Bom dia.

Obrigado, Senador, por presidir aqui a nossa mesa. Agradeço também, claro, ao Senador Laércio por trazer esse tema aqui, tão importante para uma discussão pública.

Eu acho que todos os brasileiros, de alguma forma, vão sentir o resultado desse tema que está sendo discutido aqui, revisão tarifária, seja ele consumidor de gás natural, seja ele consumidor de qualquer bem que é produzido a partir do gás natural, e notadamente energia elétrica é esse bem. Então, de alguma forma é importante. Acho que o Lucien aqui pode falar também depois a importância do gás natural para a indústria e para a geração termelétrica.

Eu sou Diretor da Abrace Energia, Diretor de Gás Natural. Hoje eu estou representando o CDU, o Conselho de Usuários, uma entidade criada pela Lei do Gás, de 2021, e que congrega os clientes do setor de transportes. Então, nós representamos os clientes dos transportadores, essa visão. A ideia da Lei do Gás foi criar essa entidade para monitorar a atividade de transporte de gás natural, e várias das associações que estão aqui fazem parte, além das empresas diretamente, dessa entidade que se chama Conselho de Usuários de Gás Natural.

Eu vou tentar aqui não ser repetitivo, acho que já foram ditas muitas coisas. Eu vou talvez falar as mesmas coisas com outros ângulos, para a gente contribuir realmente com o tema.

O que é que está sendo discutido aqui? A Consulta Pública 08/2025, da ANP, na qual é colocada, para avaliação do mercado, a proposta tarifária dos transportadores. É a primeira revisão tarifária de dois dos três principais transportadores, NTS e TAG. A TBG, como foi falado, já teve a primeira revisão tarifária em 2019.

Aqui eu resumo a proposta dos transportadores, desses três principais transportadores, em relação às tarifas vigentes em 2025. Foram falados aqui uns números, 20% em média, mas os números podem ser bem mais altos que esse. A proposta traz para a NTS uma variação que sai de -4% a 18% até 2030, nesse ciclo 2026-2030, nesses cinco anos; na TBG, 60% de aumento; e, na TAG, algo em torno de 30% de aumento. Então, é um aumento extremamente relevante, que, como também já foi dito, vai na contramão do que todo o mercado esperava.

Como a gente tem esses contratos legados, firmados há muito tempo, e a base, os ativos construídos, já têm pelo menos 20 anos, era esperado, a perspectiva de todos que atuam no mercado é que haveria uma redução tarifária agora, a partir de 2026, e o que a gente está vendo aqui, pelo menos pela proposta dos transportadores - e é algo que a gente está aqui discutindo para reverter realmente -, é um aumento, e um aumento muito relevante, até porque a gente está lidando aqui com um mercado de gás natural que está caindo, estacionado e caindo. Então, é uma proposta que vai na contramão de tudo que foi desenhado de política pública nos últimos dez anos, seja no Governo, Executivo, seja nesta Casa, no Senado, no Legislativo. Todas as políticas públicas que foram desenhadas, inclusive a Lei do Gás, foram no intuito de reduzir o custo final, e não é isso que a gente está vendo. É por isso que é tão importante aqui essa discussão.

Um ponto aqui que foi bastante falado, mas eu não posso me furtar a comentar, é que um dos principais aspectos que geram esse aumento, ao invés de uma redução, é a forma como os ativos estão sendo valorados na proposta dos transportadores, em que os transportadores, como foi falado aqui também, utilizam um valor contábil. O valor contábil é um valor que está em balanço que serve para fins de Imposto de Renda, etc., mas há uma diferenciação entre contabilidade e base de ativos regulatória. Aqui o que a gente está discutindo é a base de ativos regulatória que deve ser determinada pela ANP para fins de cálculo da tarifa. Então, acho que é importante separar contabilidade e auditoria contábil com regulação. Esse é o ponto que a gente traz aqui: deve ser observada a regulação. Por quê?

Como já foi dito aqui também, os contratos legados entre Petrobras e transportadores preveem que ao fim de 20 anos a base de ativos teria um valor residual bem menor do que esse valor contábil. Então, a gente não está aqui dizendo que o valor inicial não tem que ser o método que está em resolução, que é o CHCI, o custo histórico corrigido pela inflação. Sim, a gente pode obedecer esse método. A questão é como isso vai ser depreciado, amortizado ao longo do tempo.

Aqui graficamente eu quero mostrar que você tem ali duas formas claras: a contábil, que é a azulzinha, que é linear ao longo de 30 anos, e o que foi considerado nos contratos legados, que é essa depreciação acelerada, porque, depois de 20 anos, a depreciação é bem maior do que a contábil e, por consequência, o valor residual é bem menor. É isto o que a gente está defendendo como Conselho de Usuários: que a ANP considere o valor residual, menor do que o valor contábil. Isso tem, claro, uma implicação muito relevante do ponto de vista econômico aqui.

Não está passando. Espera aí. Deixe-me tentar. Para cá? *(Pausa.)*

Foi, pronto.

Quando a gente faz essa diferença entre os dois tipos de valoração, a contábil ou a regulatória - acho que a Petrobras, o Álvaro trouxe esses números, eu estou só corroborando -, ao final de todos os contratos que vão vencer nos próximos anos, a gente tem uma diferença de R\$18,3 bilhões. Então, é esse o valor que a gente está discutindo e por isso é que se está dando tanto enfoque aqui nesta discussão técnica, mas importante, que é a forma de valoração dos ativos das transportadoras. É uma alteração muito relevante, e isso vai ser o fiel da balança, se a gente vai ter um aumento ou uma redução tarifária.

Um ponto que é sempre trazido à discussão é: "Ah, mas a TBG foi diferente". Foi a primeira em que ocorreu a revisão tarifária; a TBG olhou a depreciação contábil. Por que a ANP vai fazer diferente? Bom, o que a gente traz aqui, eu não vou ler isso...

(Soa a campanha.)

O SR. ADRIANNO LORENZON - ... é um trecho da Nota Técnica 13, de 2019, da ANP, falando por que ela não considerou a depreciação dos contratos legados. Ela não considerou porque não havia documentação comprovando aquilo. São ativos mais antigos, de 1996 e 1997, não havia comprovação documental daquilo, e não é o caso agora. Agora a gente tem ampla documentação mostrando que não foi considerada a depreciação contábil desses ativos.

Eu avancei em vez de passar.

Por fim, só para terminar aqui - faltam 20 segundos -, além de toda essa questão da depreciação e da valoração dos ativos, a gente tem outros itens, é claro, que reiteram essa proposta de aumento, que a gente acha que realmente a ANP deve revisar isso.

Primeiro, é a proposta da taxa de retorno, do Wacc, de que também já foi falado aqui. A gente tem uma proposta bem acima do que é praticado no mercado, que é em torno de 7% a 8%, e foi proposto 9,40% para os transportadores, o que aumenta esse reajuste que está sendo colocado em consulta pública.

E o investimento *versus* demanda.

O que está sendo colocado, em consulta pública, é uma proposta de investimento de mais de R\$10 bilhões, e ninguém é contra o investimento, Senador. Do que a gente é a favor é de investimento eficiente e razoável. Quando a gente olha que tem mais de R\$10 bilhões de investimentos e tem redução de demanda proposta, a gente vê uma incoerência nesse processo. Então, para o quê que está sendo investido? É só para aumentar o retorno ou para efetivamente desenvolver o mercado? O que está sendo proposto...

A gente vê que alguns investimentos são necessários, mas, a maior parte, a gente questiona a necessidade desse investimento, especialmente neste momento.

Então, R\$10 milhões de investimento, com redução de demanda, tem que ser muito bem avaliado e discutido, antes de ser aprovado e tirado do papel.

Então, esta era a apresentação aqui para o Conselho de Usuários.

Fico à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Luis Carlos Heinze. Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Obrigado, Adrianno.

Agora, com a palavra Sylvie D'Apote, Diretora-Executiva de Gás Natural do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás.

Com a palavra, Sylvie.

A SRA. SYLVIE D'APOTE (Para expor.) - Obrigada, Senador.

Bom dia a todos e a todas.

Inicialmente, eu gostaria de agradecer ao Sr. Luis Carlos Heinze e ao Senador Laércio Oliveira pelo convite para que o IBP esteja aqui hoje, nesta audiência pública.

Na pessoa do Senador Luis Carlos Heinze, eu também cumprimento todos os Senadores e os Deputados que estão aqui e também os meus companheiros de mesa e os meus colegas de mercado.

Parabenizo esta Casa por abrir este espaço de diálogo, muito importante, democrático, construtivo, tratando de um tema de altíssima relevância para o setor de gás e para o futuro da regulação do país.

Para o IBP, é um tema de altíssima relevância, porque os membros do IBP, que são empresas de produção de petróleo e gás, são os maiores carregadores, hoje, carregadores sendo o usuário do sistema de transporte, sendo que o IBP não está sozinho nessa análise e nesse debate.

Os membros do IBP... Tivemos um aqui, a Petrobras, obviamente, é membro do IBP, e também o IBP faz parte do Conselho de Usuários - do qual atualmente sou Presidente, e o Adrianno, Vice-Presidente -, que representa todos os carregadores com contratos vigentes no país.

Então, as mensagens aqui vão, Senador Laércio, ser bem parecidas às mensagens que já escutamos do CDU e também da Petrobras, e, em certo sentido, também agradeço às apresentações anteriores, da Diretora Symone, da ANP, e da Heloisa Borges, que trouxeram um panorama do setor e deram para os senhores a importância desse setor.

Às vezes, as nossas discussões parecem muito técnicas, mas, por trás disso, está em jogo o desenvolvimento do mercado de gás, que, por sua vez, é um insumo importantíssimo para a indústria deste país e também para a transição energética.

Então, é muito bem-vindo este diálogo, e quero aqui lembrar que a discussão fundamental aqui é que temos que achar um equilíbrio - acho que foi um eslaide que a Symone falou - entre a remuneração adequada dos investimentos, e isso, para que as transportadoras possam continuar investindo, sem contudo onerar, desproporcionalmente ou desarrazoadamente, os usuários do serviço de transporte, porque, no final, esse custo de transporte, essa tarifa de transporte irá também aumentar o preço para o consumidor final.

E, nesta discussão, é importante notar que estamos todos aprendendo. É um processo de aprendizagem tanto para nós, carregadores, como para a ANP, como para as transportadoras. E já foi dito aqui: esse é um processo novo, esta é a primeira grande revisão tarifária depois da Lei do Gás.

Houve uma revisão tarifária da TBG, mas ela foi diferente. A TBG era antes da Lei do Gás, era antes, e os investimentos da TBG foram feitos até antes da criação da ANP. Então, é um contexto realmente diferente, e hoje nós estamos num processo bastante complexo.

E é importante dizer que a ANP está conduzindo isso de maneira extremamente profissional, um pouco apressadamente, talvez, mas isso se deve ao fato de que temos contratos legados que vencem este ano, e as transportadoras, obviamente, precisam recontratar a capacidade com outros - outros ou os mesmos - carregadores, em base a novos contratos, com condições tarifárias conhecidas. Então, é verdade que nós temos aqui uma pressa para concluir todo esse processo até dezembro deste ano.

Mas é importante também considerar que, na verdade...

E eu não estou nem passando aqui, mas...

Estamos à frente...

Pode passar mais uma?

O.k.

Que estamos enfrentando não somente a CP8, que trata dessa revisão, mas estamos enfrentando, neste momento, uma multitude, um quebra-cabeça regulatório, em que está sendo discutido tudo ao mesmo tempo, tanto os planos de investimentos das transportadoras, como a evolução da demanda, com o LRCap, com as consultas públicas do LRCap.

A metodologia também está sendo revisada.

O Plano Integrado de Infraestrutura está quase pronto, como foi mencionado pela Diretora Heloisa.

E, no meio de tudo, a gente está também revisando a BRA, que são os investimentos passados, olhando para o Wacc e a taxa de remuneração, e tudo isso baseado num processo extremamente democrático, com muitos documentos disponíveis, que precisam ser analisados, e nem todos ainda estão disponibilizados.

Então, nós temos aqui um problema de um fator tempo e também um problema de sequenciamento lógico, tá?

O IBP já se debruçou, e os dados mostrados pelo CDU e pela Petrobras representam também o trabalho do IBP, porque nós estamos bastante preocupados com temas de avaliação, como vai ser avaliada a BRA, como vai ser decidido qual é o tipo de depreciação...

Também estamos estudando, junto com os colegas do CdU, qual o Wacc mais apropriado para o nosso setor, e, enquanto isso, também temos que avaliar, projeto a projeto - quais foram os projetos que foram colocados no plano - e olhar também

qual vai ser a demanda, porque, como bem foi mencionado, no final, a tarifa tem um numerador e um denominador, e ambos são muito importantes...

(Soa a campanha.)

A SRA. SYLVIE D'APOTE - ... para definir as novas tendências.

Então, o que a gente está pedindo à ANP, Senador, é um adiamento e um sequenciamento das ações, para poder melhor analisar isso. É claro que isso não é o melhor dos mundos, porque a gente já sabe que isso vai fazer com que tenhamos que ter tarifas extraordinárias em vez de novos contratos com tarifas firmes a partir de 1º de janeiro de 2026. Não é o melhor dos mundos, porém, acreditamos que seja melhor termos regras robustas, claras, bem discutidas com todos os agentes, do que, de fato, apressar esse processo, que é muito complexo, como todos podem ter apreciado durante esta audiência pública.

E essa prática de tarifas extraordinárias não é uma prática incomum ou desconhecida - já a tivemos. Portanto, aqui, além de todas as mensagens que já vieram antes de mim, a mensagem que eu quero aqui deixar para o Sr. Senador e todos os participantes, é que esse processo regulatório está sendo, sim, liderado pela ANP de maneira muito bem-feita, muito profissional, mas talvez um pouco apressadamente; e nós queremos que esse processo dê soluções muito bem alinhadas e fundamentadas, para não haver nenhum problema, no futuro, de previsibilidade e segurança jurídica para todos os agentes envolvidos.

Muito obrigada pela oportunidade de contribuir com este debate.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado, Sylvie, pela sua participação. É sempre muito bom ouvir você, é sempre muito bom conviver com você dentro desses temas que nós estamos discutindo e de tantos outros de que nós já participamos.

Eu quero passar a palavra para Lucien Belmonte, que é Presidente da Abividro (Associação Brasileira das Indústrias de Vidro).

Lucien, muito prazer em tê-lo aqui. A palavra está com você.

O SR. LUCIEN BELMONTE (Para expor.) - Senador, muito obrigado pela oportunidade de a gente trazer uma mensagem dos consumidores nesse tema. Todos os agentes que aqui falaram até o momento falaram que são agentes da cadeia, e nós somos os coitadinhos que vão ter que pagar a conta no final. Se a conta for mal calculada, sai do nosso bolso. Então é importante que a gente saliente alguns pontos nesta discussão.

O primeiro deles é que a gente já paga um preço extorsivo de gás natural no Brasil, na ordem de US\$14, US\$15 por milhão de BTUs, que é mais ou menos o dobro do que se paga na Europa depois da guerra da Ucrânia. Então, tem alguma coisa profundamente errada para os consumidores neste país, tem uma estrutura, uma arquitetura de mercado que funciona contra os consumidores. Sendo que, no Brasil, é diferente de países frios, como na Europa, onde você tem grande uso de aquecimento.

Aqui, o fator mais importante é o setor industrial, e aqui as indústrias acabam sendo excessivamente penalizadas: o setor químico, que é o maior usuário; o setor cerâmico, que é o segundo; o setor de vidro, que é o terceiro; enfim, uma série de outros setores que poderiam ter a sua competitividade recuperada, e hoje nós estamos, pelo contrário, sofrendo invasão de produtos de outros países que não têm gás natural, mas conseguem um gás natural mais barato do que a gente no Brasil.

Sobre algumas coisas que foram faladas, é curioso que é o único país do mundo onde a contabilidade não funciona e a depreciação não acontece nos ativos. Então, tem alguma coisa errada.

Sobre o que a Diretora Heloisa falou do Plano Clima, não tem descarbonização com gás natural porque é o seguinte: não aumenta o consumo, então, não é um combustível de transição. Se ele fosse um combustível de transição, seria porque a gente estaria aumentando o consumo como, por exemplo, a Gerdau, que é uma grande empresa, ou a ArcelorMittal que poderiam utilizar o gás natural para descarbonização de processos industriais, coisa que não acontece no Brasil pelo preço extorsivo.

Sobre o processo de privatização que foi feito, a venda dos gasodutos, foram vendidos os gasodutos ou foram vendidos fluxos de caixa descontados de gás natural? O que foi garantido para as empresas que compraram a TAG ou a NTS foi atrelado a volume, a um mercado de gás natural, ou foi em relação ao dinheiro que elas pagaram na privatização? O entendimento que nós temos como consumidores é que é muito dissociado esse conceito de o que eles receberam foi pelos gasodutos; se foi pelos gasodutos, que são autorizações, como já foi falado, o absurdo de a gente ter um Ebitda de 90% na NTS - a TAG foi menos eficiente, conseguiu apenas 86% de rentabilidade -, o que eu acho que deveria ser revisto, porque, afinal de contas, é uma facilidade essencial e é uma autorização, e, no mínimo, a gente deveria rediscutir o equilíbrio econômico-financeiro desses contratos.

O Pietro, que está aqui, sempre me fala da primeira reunião que ele teve, que era uma reunião que foi comandada pelo Aurélio, ex-Diretor da ANP, que está lá atrás, na qual a gente falava que o problema do gás natural era a estratégia do traficante. Quando a gente começou a utilizar gás natural, ele era baratinho, depois foi só encarecendo. E é o seguinte: duvido que o traficante esteja tendo 90% de rentabilidade, não dá isso aí. Isso aí começa a realmente trabalhar contra a efetividade do país e contra a efetividade de todos os processos industriais.

Os investimentos propostos no próximo ciclo são investimentos absurdos para um mercado que não cresce, um mercado declinante historicamente. Para você enterrar tubo, a única razoabilidade que teria seria para garantir rentabilidade para quem está fazendo isso aí; ou seja, o negócio é tão bom, com 90% de rentabilidade, que o cara quer enterrá-lo mesmo, colocar dinheiro lá, porque tirar 90% é abusivo.

Outro problema que eu gostaria de trazer aqui para a Comissão e para essas discussões tem a ver bastante com o transporte - e estão aqui a Diretora Symone e o Diretor Pietro -: as empresas que fazem parte da malha de transporte têm informações sobre quem está se declarando como consumidor livre. E essas empresas conseguem direcionar os preços que eles vão ofertar como carregadores ou como comercializadores de forma diferenciada das empresas que não têm acesso. Então, a MGas e a Petrobras, como são transportadores, têm acesso à informação privilegiada para ofertar a outras empresas que estão querendo participar do mercado. Então, vamos imaginar que uma vidreira vá se declarar como consumidor livre, declara a intencionalidade. Essas empresas acabam tendo essa informação e podem direcionar, enquanto outras não podem fazer essa mesma competição. Isso é um problema extremamente grave do direito da concorrência, mais um dos problemas do direito da concorrência no tema do gás natural, que deveria ser obrigatoriamente abordado aqui - pela ANP e pela própria Comissão de Infraestrutura - em cima desses dados. Acho que seria extremamente importante que esses temas fossem debatidos.

E, por fim, a gente quer o gás mais barato não para que a gente possa lucrar ou para que uma indústria tenha um Ebitda de 90%; a gente está brigando é para sobreviver mesmo, porque a gente compete é com produto chinês, é com produto malaio, é com produto turco, é com produto mexicano. É isso que está tirando a competitividade da nossa indústria.

Sobre os energointensivos, o custo de gás natural é, no mínimo, 30% do seu custo final de produção - no mínimo. Se isso daí é o dobro do preço internacional, eu já estou saindo de cara com 15% de prejuízo.

(Soa a campanha.)

O SR. LUCIEN BELMONTE - Então, realmente é um problema.

Symone, Pietro, os dois corajosos da história do gás - Symone, nossa grande guerreira -, eu reforço o pedido constante a vocês de coragem regulatória, para enfrentar um monte de discursos bonitos, bem entoados, bem preparados, e que escondem um monte de desvantagens para os usuários do mercado de gás e para os consumidores, que não aguentam esse preço que está sendo cobrado deles.

Muito obrigado pela oportunidade de trazer essa rápida mensagem para vocês, que é a mensagem da indústria que luta para sobreviver.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado, Lucien, por sua exposição; e, com ela, a gente conclui essa fase de ouvir os nossos convidados neste evento aqui.

É claro que, neste auditório extremamente qualificado, como foi dito aqui por um dos expositores, tem muita gente que, se fosse possível conceder a palavra, enriqueceria e muito essa discussão. Eu consigo avistar aqui Adriano Pires, Ovídio, Marcelo Menezes, Márcio Félix, Pietro Mendes e Marcelo Lopes, entre tantos outros que têm conhecimento, que têm conteúdo e que, certamente, enriqueceriam este ambiente, além do nosso Deputado José Carlos Aleluia.

Mas o propósito desta audiência pública, a ideia de promover este debate nasce lá em 2021, com a relatoria da Lei do Gás. A Lei do Gás - e o avanço que ela alcançou - cumpriu, em parte, o seu papel, mas eu quero confessar a vocês que me incomoda bastante a gente ainda não ter a plenitude do gás como esse combustível da transição, sendo utilizado da maneira como o Brasil merece e precisa.

Lucien acabou de falar: a indústria brasileira anseia por um gás competitivo, para que ela tenha competitividade com o mercado internacional. Nós temos ações as mais diversas possíveis nas quais o gás poderia ser um combustível farto, em benefício do desenvolvimento de regiões, por exemplo, do meu Estado de Sergipe e de tantas outras regiões do nosso país. Então, a ideia dessa discussão com os senhores e as senhoras é trazer exatamente um olhar e uma análise profunda sobre o que falta para termos um gás com um preço competitivo. O que a gente pode fazer? Então, revisar os componentes que formam o preço do gás talvez seja um caminho.

Quero dizer às senhoras e aos senhores também, claramente: aqui não existe razão. Não é a minha intenção, sob hipótese alguma - sob hipótese alguma -, buscar criticar ou condenar um determinado setor dentro da cadeia. O que eu preciso e o que eu busco é entender se as formas e os pontos que se apresentam ao final, no preço do gás... Será que estão corretos? Será que se pode fazer algum ajuste? Qual o caminho a gente precisa encontrar para ter um preço de gás e entregar ao país e à sociedade brasileira um gás competitivo? Então, buscar esse resultado me faz ser um otimista em, através da competência de cada um dos senhores, construir esse caminho.

Eu sei que não é uma tarefa fácil fazer isso, mas eu tenho... E eu posso dar um testemunho aqui de que, com a ajuda dos senhores, acho que a tarefa é menos dolorosa: a Lei do Gás foi esse modelo. Eu ouvi tanta gente boa deste Brasil, e a unidade de forças que a gente construiu... E eu repito isso com muita frequência, porque eu acho que esse é o modelo ideal que a gente precisa perseguir. Os investidores querem, sim, investir no Brasil, mas eu tenho a impressão de que, se esses investimentos chegassem dentro de um ambiente seguro, como foi dito aqui por alguns dos palestrantes que passaram por esta bancada, certamente nós teríamos um ambiente muito melhor adiante. Eu sonho com esse ambiente melhor, eu quero esse ambiente melhor e, enquanto aqui estiver, eu quero oferecer o meu gabinete, me colocar à disposição para ouvir todos vocês, receber todas as contribuições, construir projetos ou ações que resultem nesse ambiente que eu tenho certeza absoluta de que é muito bom para o país.

Não existem vencidos e nem vencedores; o que existe é uma disposição coletiva de a gente entender que parte a gente pode fazer para tornar o gás um insumo importante, acessível e que alcance o propósito dele.

Está dito aqui: as reservas que virão somadas à competência e à capacidade, por exemplo, que a Petrobras tem... Será que isso vai tornar o ambiente melhor? Essa é a discussão e essa chama eu quero deixar acesa permanentemente.

Portanto, eu vou passar a palavra para quem quiser fazer as suas considerações finais e quero honrosamente abrir esse leque de conversas. A gente conseguiu avançar bastante. São 11h32min, então, vamos repartir os 30 minutos que nos restam ouvindo aqueles que desejarem acrescentar alguma coisa.

A conclusão que eu tiro é que nós ouvimos pontos de vista muito interessantes, o que me dá a convicção de que nós faremos um outro encontro como esse. Nós vamos desenhar qual é o modelo desse novo encontro e trazê-los outra vez aqui a Brasília para que tenhamos mais tempo para que, ao final da fala de talvez um grupo menor do que o que aqui se apresentou, façamos um debate mais aprofundado, tentando, a partir daí, construir os caminhos importantes para chegar aonde desejamos chegar.

Eu quero abrir esta última quadra da nossa conversa concedendo a palavra ao Deputado José Carlos Aleluia, por favor.

O SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA (Para expor.) - Meu querido amigo Laércio, Senador, parabéns pela iniciativa sua e da Comissão.

Eu vim aqui ouvir porque eu sinto uma certa agonia com a modelagem do setor de gás no Brasil. Eu tive a oportunidade de trabalhar na modelagem do setor elétrico. Não tem reunião para discutir o nível de coisas que se discutiu aqui no setor elétrico, sobretudo na área de transporte.

A área de transporte do setor elétrico, Lucien, é um modelo. Existem outros problemas associados à conta de desenvolvimento energético mal usada, mas o modelo está correto. E o modelo nunca deixa de ter gente interessada em investimento. Quando você fala que tem uma linha de transmissão, os deságios cada dia são maiores e as obras são feitas. Na área de gás, nós estamos paralisados e o modelo está equivocado.

Quando o meu querido amigo Eliseu Resende fez o projeto de lei do gasoduto da Bolívia, eu tive a oportunidade de dizer a ele: "Esse gasoduto não pode pertencer a uma empresa. Ele tem que ser o início de um *grid* nacional, como é no setor elétrico". No setor elétrico ninguém discute quem é dono de linha de transmissão - ninguém é dono de linha de transmissão. Ele é remunerado pela linha de transmissão, tem depreciação e acaba o prazo.

Portanto, é só essa a contribuição que eu quero fazer. Nós temos que talvez voltar à origem para atender à indústria. Para mim, o que mais me tocou foi a fala da indústria. A indústria não pode continuar sofrendo. Sofre a energia elétrica, mas sofre muito o gás. O mercado de gás não cresce porque ele está sendo abafado pelo meio, pelos terminais, pelo transporte. Então, é preciso que nós apoiemos Laércio, porque Laércio pode ser o libertador do gás no Brasil.

Muito obrigado. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Como se diz na nossa região: "Deixe de brincadeira, rapaz!". *(Risos.)*

Por favor, quem quer se manifestar para as suas considerações finais? Sempre as mulheres em primeiro lugar. Heloisa vai falar? Débora, você também? Daniela aliás.

A SRA. HELOISA BORGES (Para expor.) - Obrigada, Senador.

Bom, eu gostaria de agradecer as contribuições aqui recebidas. Eu acho que a gente já vem conversando, há muito tempo, sobre esses temas, naturalmente é um tema complexo que a gente defere à agência reguladora. Tenho certeza de que a Symone, o Pietro, o Arthur, o Daniel e o Fernando estão ativamente preocupados com isso. Ontem mesmo, estava num outro compromisso e o Daniel veio conversar comigo também sobre uma questão relacionada ao tema de transporte de gás. Eu queria reforçar o compromisso da EPE e dizer que a gente está à inteira disposição para apoiar a agência reguladora, seja no debate da Bras, seja para destrinchar aquelas planilhas todas. Vou fazer uma reclamação, porque a Symone foi elegante e não fez, mas eu vou fazer para as transportadoras. Não sei se vocês notaram que as planilhas, cada uma tem uma cara, né? Pelo menos padronizaram o Adrianno, a Sylvie e o Lucien que tiveram que examinar as planilhas.

Acho que a gente precisa avançar e conto com o apoio das transportadoras para a gente ter respostas e esclarecimentos o mais rápido possível. A EPE tem uma metodologia de cálculo de WACC já consolidada e é utilizada em outros segmentos de infraestrutura. A gente também se coloca à disposição para apoiar nesse debate. O debate da tarifa, Álvaro, a gente já está há um tempo nessa questão de uma solução tarifária hoje, mas é que as coisas estão andando em paralelo, a gente precisa separar: uma coisa é a metodologia de revisão tarifária, outra coisa é a revisão tarifária em si e outra coisa é eventualmente a gente debater novas formas ou modelos mais modernos de tarifa, e a gente precisa, sim, fazer isso tudo. Então, a gente reforça aqui o agradecimento, em nome do Presidente Thiago Prado. Agradeço o convite à EPE e coloco a gente sempre à disposição para apoiar o Senado Federal, Senador.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado, muito obrigado.

Eu queria, antes de passar a palavra para o Marcelo, passar a palavra para o Senador Heinze.

O SR. LUIS CARLOS HEINZE (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS. Pela ordem.) - Presidente, é só para agradecer ao Lucien por ter feito a manifestação. E isso me toca, o Aleluia fala na questão da energia, Aleluia. Nós temos o Brasil onde essas fontes de energia hídrica é energia mais barata e, no entanto, a energia se torna cara. E, quando eu ouço o que o Belmonte fala aqui na questão do gás, eu fico estarelecido. Acho que é dever desta Comissão, do ministério e também da própria agência reguladora fazer essa discussão a partir do que nós conversamos hoje aqui. Temos que baixar o preço desses insumos, seja a energia elétrica, seja o gás, que é um insumo para produção. O Brasil precisa crescer e se desenvolver, agora não vai crescer e se desenvolver dessa forma. Então, o custo é altíssimo para nós.

Eu sou agricultor, produtor rural, e o que eu vejo, essas concentrações hoje, o que eu consumo são os defensivos, são os fertilizantes, e o Laércio fez um trabalho forte sobre a questão do potássio, não é, Laércio? É um insumo de que nós temos raridade aqui no Brasil, mas os custos são altíssimos e chegam para nós. Quando eu vou comprar, eu não pergunto... Quando eu vou vender, eu não pergunto... Eu quero tanto pelo saco de soja, de arroz, enfim. Eu pergunto: "Quanto é que você me paga?". Quando eu vou comprar, eu pergunto: "Por quanto é que você me vende?". Então, esse é um insumo, Marcello, sobre o qual a gente teria que fazer uma discussão a partir desta conversa de hoje aqui. E quero agradecer ao Belmonte pelo esclarecimento que deu, pela fala, porque isso é importante.

Aqui está... O que nós precisamos é o consumidor final, que é a indústria que nós precisamos ter, ser competitiva. Nós não somos competitivos com relação à mão de obra. O que nós pagamos hoje de leis sociais, com qualquer país do mundo, é um absurdo, não é?

Agora mais um outro insumo, que é o gás. Então, assim, realmente nós não somos competitivos em muita coisa. E aqui é um ponto em que acho que esta Casa pode ajudar Laércio.

Estamos juntos. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado, Senador Heinze. *(Falha no áudio.)* Marcello Weydt, por favor.

O SR. MARCELLO GOMES WEYDT (Para expor.) - Obrigado pela palavra, Senador.

Quero parabenizá-lo, mais uma vez, pela organização e pelo comprometimento com o setor. Faço aqui coro ao que o Deputado Aleluia chamou a atenção, que, de fato, por exemplo, hoje nós estamos na Comissão de Infraestrutura, falando sobre transporte, e o ativo não é tratado como infraestrutura. A lógica, de fato, setorial, a gente tem muito a avançar nas discussões sobre essa estruturação.

E não é só sobre transporte. A gente tem desafios em relação a escoamento, processamento, distribuição. Então existe uma grande confusão sobre regimes, por exemplo.

Vamos falar de regimes dentro da própria Lei do Petróleo. Nós temos concessão de campo, que não tem nada a ver com concessão de serviço público. É outra lógica que está associada, que está estruturada. A mesma coisa, nós tínhamos uma concessão, na antiga Lei do Gás, que não tem nada a ver com concessão de serviço público. Inclusive ela vinha colocando objetivamente que não era serviço público. E isso fica muito no regime. Ah, é uma autorização, é uma concessão?

E a realidade é que isso não se materializa. A gente chega a um resultado em que o ativo não é tratado como bem de infraestrutura, como infraestrutura, como atividade econômica estrita, sem depreciar, sem amortizar e sem ter as condições para que os investidores aportem capital.

E esse foi o diagnóstico do gás para empregar. Nós discutimos muito sob essa ótica. E a gente precisa difundir, de fato, cada vez mais, nos agentes do setor, aqui na Casa, ter uma visão. É muito bom a gente discutir sobre esse tema.

Obrigado mais uma vez.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado, Marcelo.

Algum dos expositores? Manso? Rogério Manso, por favor.

O SR. ROGÉRIO MANSO (Para expor.) - Obrigado, Senador, obrigado a todos pelas contribuições.

Espero que eu não quebre o protocolo, se eu for fazer alguns comentários sobre algumas posições que foram colocadas aqui. Mas é sempre no sentido do diálogo, da construção, como o senhor bem colocou, de ter realmente elementos que ajudem e contribuam para a gente traçar um rumo, um norte forte, e siga nessa direção.

Eu acho que vou começar pela questão do investimento, que é uma questão que foi colocada aqui e colocada até, em alguns momentos, sugerindo posições muito ruins, não é? Eu estou com os transportadores há seis anos e posso dizer que não é o tipo de atitude que eu vejo lá, de alguém querer investir para fazer um retorno num investimento que seja desnecessário.

Nós trabalhamos, durante três anos, seguindo uma determinação da Lei do Gás, de apresentar um plano. É a primeira vez que os operadores se juntam para apresentar um plano coordenado, com o horizonte de dez anos. Esse plano foi colocado em consulta pela ANP.

Ele tem 31 projetos. Esses projetos, pela primeira vez, dão visibilidade, para todo o mercado, de onde é o projeto, qual é o racional, quando ele começa, quando ele acaba, qual é o valor. E eu tenho publicamente dito... Eu disse inclusive qual o estágio de maturidade.

A maior parte desses projetos está no chamado conceitual ou pré-conceitual. O senhor vai dizer: "Por que se coloca um projeto conceitual para o conhecimento do mercado?". Para que justamente se possa ter esse diálogo, se possa trabalhar. E tenho sentido muita falta, pelo menos nos fóruns públicos... Eu estou muito ansioso em ver o que a ANP vai divulgar quando der publicidade disso ao mercado, porque eu tenho sentido falta de contribuições específicas. Não vejo ninguém me dizer aqui: "Olha, eu não quero o projeto da Rota do Bode porque eu acho que, se interiorizar o gás no Nordeste, você não vai ter mercado". Isso vai tudo passar por teste de mercado e tem mais do que tempo suficiente para a gente fazer isso.

Eu vejo contribuições do tipo: "Olha, não, mas quem foi que mandou, foi a ATGás ou foram as transportadoras?", "Não deveria ter sido fulano ou sicrano a mandar?". Questões temporais, etc. Nós precisamos investir, e, acho que todos já deveriam saber, a essa altura do campeonato, que tem investimentos que não são necessariamente apenas vinculados ao crescimento do mercado, eles vão permitir realmente o desenvolvimento do mercado, mas vão permitir conectar, por exemplo, o Projeto Raia, o projeto Sergipe Águas Profundas, colocar o gás que hoje está represado dentro do Rio de Janeiro, na região do Gasbol, onde a gente caminha para perder o suprimento estável da Bolívia.

Então, talvez, de todas as questões colocadas aqui... Eu não quero fugir, se vocês quiserem, eu posso, à vontade, abordar uma série de questões que foram colocadas aqui, mas eu gostaria realmente de convidar a todos para que tivessem um olhar mais positivo do que está pela frente e que dessem, no mínimo, um crédito de confiança de que o que está colocado pelas transportadoras é legítimo. Nós estamos abertos a conversar. Eu assumo, como representante da indústria, a culpa de não ter feito reuniões, divulgações mais amiúde com os diversos clientes, mas, enfim, o nosso tempo é um pouco limitado. Mas fica aqui um convite realmente para que se olhe isso também, se permita um olhar positivo do que nós estamos, em última instância, querendo construir com esse plano de investimentos, e o propósito dele é isso. Então, por favor, sejam específicos: projeto A, projeto B.

Dentro de um outro grupo da comunidade de gasodutos, a gente recentemente teve um que disse: "Olha, vocês não colocaram o projeto que vai para o Maranhão". É verdade, não colocamos. Vamos discutir se o projeto da TMN, para Piauí e Maranhão, deveria entrar ou não. Ele certamente já deve ter feito parte de outros planos da própria EPE.

Então, paro por aqui na questão dos investimentos, mas não podia deixar de fazer um comentário muito rápido. Tem várias questões que eu fico à disposição para comentar, mas tem uma em particular que eu queria ressaltar, talvez até por obrigação junto aos meus representados, porque falaram muito isso, mas eu não quis enfatizar isso, até a bem do tempo.

É uma questão em última instância, a discussão do critério de amortização, de CHCI, etc. O que a gente tem prezado é a objetividade. Quando a gente fala ali da questão de auditar, da questão de ser passível de você auditar independentemente... E aqui eu não tiro o mérito, tá? Olho para o Adrianno - olho para o Lorenzon -, olho para os diversos clientes. Não tiro o mérito dos objetivos de ninguém. Olho para o Marcelo... Não quero tirar o método do objetivo que eles estão perseguindo, muito pelo contrário, nós nos consideramos parceiros em relação a isso.

Agora, quando se fala de fazer um critério objetivo, quando a Petrobras vem aqui e levanta que ela tem uma visão de que a planilha que se trabalhou lá, durante o processo, era a planilha A, B e C, eu me coloco como uma pessoa que já participou de vários processos de M&A, e tenho muita dificuldade de ver, porque você pode estar trabalhando numa planilha com teu comprador ou teu vendedor, mas a tua perspectiva ser diferente. E ela reflete uma perspectiva de momento, de decisões que foram tomadas lá atrás.

A gente quer agora trazer para este momento uma questão extremamente subjetiva, que se opõe justamente à objetividade, que tem o critério do balanço do CHCI, vai colocar a gente num território muito complicado em relação a questões - como todos já colocaram aqui - de segurança jurídica, de credibilidade e do ambiente de negócios que a gente pretende construir neste país, em última instância. Pode parecer simples e seria simples se a gente tivesse de fato um documento formal, formalizado por todos, que desse lastro a isso, mas como a gente vê aqui, temos as mentes mais brilhantes do setor que estão reunidas hoje aqui nesta sala e, certamente, alguns nos assistindo. E cada um pode, em última instância, construir um modelo e um critério. Acho que isso, francamente, não vai ser conducente ao ambiente que a gente tem aqui. Sem prejuízo, repito, de a gente fazer críticas às questões que estão colocadas, às propostas que estão colocadas. Obrigado e desculpe me alongar.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Rogério Manso, agradeço sua contribuição.

Percebi exatamente esse ambiente que você narra aí, por isso que falei aqui que há necessidade e vou tentar organizar um novo encontro para que a gente aprofunde mais nesse tema e saia construindo sugestões válidas, sólidas e verdadeiras, acima de qualquer coisa.

Acho que esse é um desafio que compete a cada um de nós.

Algum dos demais expositores...

Lucien...

O SR. LUCIEN BELMONTE - Só um comentário super rápido, Manso.

O voto de confiança a gente dá, desde que vá na direção do estudo da própria EPE e do Ministério, de a gente ir para um transporte a US\$1, por milhão de BTU.

Se a gente for nesse sentido, acho que está todo mundo disposto a conversar e encontrar uma fórmula de trabalho.

O SR. MARCELO LIMA DE MENDONÇA - Senador, posso complementar também?

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado Lucien.

Por favor, Marcelo.

O SR. MARCELO LIMA DE MENDONÇA (Para expor.) - Senador, acho que todas as falas que foram colocadas aqui, inclusive o posicionamento agora do Manso, reforçam uma fala que o senhor teve de termos uma outra audiência para a gente seguir e aprofundar essas análises.

Acho que o que foi colocado aqui reforça essa posição, e que hoje o mercado não está maduro para chegar e colocar uma consulta pública desse montante.

Acho que o que foi colocado pelo Manso só reforça essa posição. O mercado hoje não está pronto, não está maduro, para que se coloque em consulta pública algo com esse montante e que pode resultar em um prejuízo para o mercado.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado.

Alguém mais? *(Pausa.)*

Não. Então, eu quero finalizar esta reunião.

Antes do encerramento dos trabalhos, submeto à deliberação do Plenário a dispensa da leitura e a aprovação da ata da presente reunião.

Aqueles que concordam, permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

A ata está aprovada e será publicada no *Diário do Senado Federal*.

Ademais, quero agradecer a presença de todos. Já fiz alguns registros, mas, não menor, quero registrar aqui a presença do *staff* da Secretaria do Desenvolvimento do Estado de Sergipe, na pessoa do Sr. Secretário Valmor Barbosa; do Presidente da Sergas, Alan; do Diretor-Presidente da Codise, Ronaldo, que aqui está. Muito obrigado pela presença de todos vocês.

Está encerrada a nossa audiência pública.

Obrigado a todos.

(Iniciada às 9 horas e 01 minuto, a reunião é encerrada às 11 horas e 52 minutos.)