



Associação Brasileira das Empresas
Distribuidoras de Gás Canalizado

**AP da Comissão de Infraestrutura do
Senado Federal (REQ 65/2025-CI)**

Revisão Tarifária das Transportadoras

24.09.2025



A **Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás)** é uma sociedade civil sem fins lucrativos constituída em 02 de fevereiro de 1990. Congrega, como associadas, as empresas concessionárias dos serviços de distribuição de gás canalizado dos vários Estados da Federação, acionistas e empresas participantes da indústria do gás no Brasil.

Em seus 35 anos de existência, a Abegás tem atuado para que ocorra a ampliação da oferta de gás natural no País; no estímulo ao fortalecimento das empresas distribuidoras de gás canalizado em todos os Estados da Federação; no intercâmbio e na cooperação técnica e institucional entre seus associados e outras entidades e, bem como, na colaboração com órgãos do governo federal e dos governos estaduais na formulação de programas de desenvolvimento e fortalecimento da Indústria Brasileira do Gás Natural.

Propósito

Impulsionar o desenvolvimento do mercado de gás natural no Brasil, ampliando o seu uso de forma segura, sustentável e competitiva, promovendo a expansão da infraestrutura e a universalização do serviço de distribuição de gás canalizado no País.

Representatividade Internacional



A Abegás representa o Brasil na International Gas Union (IGU), organização mundial que tem como objetivo promover o avanço técnico e econômico da Indústria do Gás Natural nos cinco continentes. Com membros associados de 67 países, a IGU coopera com as organizações nas mais diversas áreas do setor, da exploração, produção e indústria, até alcançar o consumidor final do gás natural.

Nossos Associados

Distribuidores



Investidores



Concessionárias de gás canalizado no País



Margem Ebitda

Ebitda sobre receita líquida -
em %

1	NTS	90,9
2	TAG	86,5
3	BTP	73,6
4	Autoridade Portuária de Santos	64,4
5	MRS Logística	50,7
6	VLI	50,7
7	Santos Brasil	50,6
8	Invepar	46,7
9	Wilson Sons	45,9
10	Ecorodovias	45,7

As transportadoras NTS e TAG aparecem em 1º e 2º lugares, respectivamente, com percentuais elevados.

Como empresas reguladas, que possuem RMP, conseguem atingir tais patamares de Margem EBITDA?

A importância do tema ao Parlamento

- **A Consulta Pública nº 05/2025 da ANP** discute como será calculada a **Base Regulatória de Ativos (BRA)** das transportadoras de gás, afetando diretamente as tarifas pagas pelos consumidores e a competitividade da economia.
- A proposta de recalcular a BRA **como se os ativos fossem novos** desconsidera a **depreciação já paga ao longo de décadas**, resultando em **dupla cobrança** aos consumidores — o que contraria os princípios de justiça tarifária.
- A **Lei nº 14.134/2021** e a **Resolução ANP nº 15/2014** são claras: a BRA deve refletir a **justa remuneração do capital investido**, descontando depreciações; recalculer tudo como novo **ferre a lei, a regulação e o bom senso**.

Cabe ressaltar que **os ativos de transporte em serviço nunca foram fiscalizados ou avaliados - com base em laudos independentes - para que se determine assertivamente a eficiência de uso e sua valoração definitiva (Base Blindada)**

Expectativa:
REDUÇÃO DE 50% NAS TARIFAS DE TRANSPORTE

Formação de Preços: Atual x Futuro desejado

CENÁRIO ATUAL



Custo das infraestruturas inviabiliza preço do gás competitivo

SIMULAÇÃO EPE
COM venda de líquidos
(SIE E SIP, com Rota 3 e Comperj)



Sem
Concorrência

INVESTIMENTO AMORTIZADO e
CAPITAL DEVIDAMENTE REMUNERADO

**-US\$ 8,43/
MMBtu** **-52%**

Fonte: MME Gas para Empregar – (Fiesp Nov/24)

**Proposta
Transportadoras:
Incremento
acima de 20%
NAS TARIFAS DE
TRANSPORTE**

Depreciação
Contábil de
ativos já
amortizados

Investimentos
(2017 e 2025)

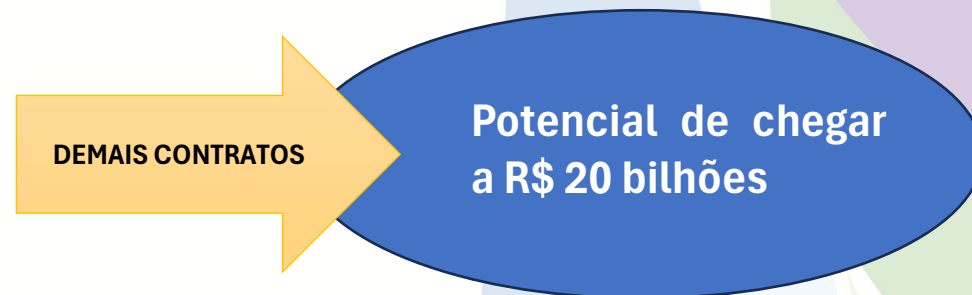
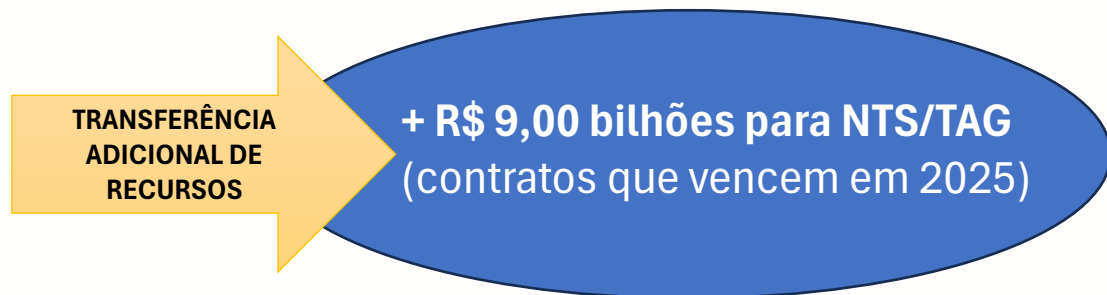
Custos
operacionais
(2017 e 2025)
sem avaliação
de eficiência

Investimentos
futuros (sem
prévia
aprovação /
oferta a outros
interessados);

Taxa
Remuneração
(WACC) de
9,4%

O risco da dupla cobrança (proposta Transportadoras)

- **Risco iminente** → propostas das transportadoras em CP **sem prévia análise da ANP e sem observar a Lei e Regulação vigentes;**
- As planilhas divulgadas pela ANP, base para a construção das tarifas dos contratos da NTS e da TAG que vencem em dez/25, demonstram que os **ativos estão quase que totalmente amortizados (cálculos variam entre 93 e 97% para as malhas Sudeste e Nordeste);**
- **Ignorar esse fato significa impor uma conta duplicada ao usuário:**



Vamos respeitar a depreciação já paga ao longo de décadas ou vamos permitir que os consumidores paguem de novo pelos mesmos ativos, como se fossem novos? Haverá justiça tarifária ou dupla cobrança?

Fere princípios constitucionais que o Parlamento tem a missão de proteger:

- 1) Eficiência administrativa (art. 37 da CF);
- 2) Modicidade tarifária (art. 175 da CF)

Sobreposição de consultas relevantes, após 2 anos de solicitação de informações à ANP.

Necessidade de freio de arrumação e adequação da Agenda para uma **Revisão Tarifária** que seja:

JUSTA

MÓDICA

DEFINITIVA

Semana S23 S24 S25 S26 S27 S28 S29 S30 S31 S32 S33 S34 S35 S36 S37 S38 S39 S40 S41
Mês jun jun jun jun jul jul jul jul ago ago ago ago set set set set out

CP & AP 1/2025 | Classificação de Gasodutos de Transporte

proposta inconstitucional que invade competências estaduais, agredindo o pacto federativo e comprometeu sensivelmente as discussões de momento

CP 3/2025 | Plano Coordenado de Transporte

não reflete os investimentos solicitados pelas transportadoras na revisão tarifária (CP 08); falta de alinhamento aparente/público com PNIIGB da EPE; falta de rito de aprovação de investimentos

CP & AP 5/2025 | Tarifas de Transporte (critérios para cálculo das tarifas)

*em especial, da **Base Regulatória de Ativos (BRA)** das transportadoras de gás*

CP 8/2025 | Tarifas de Transporte (ciclo tarifário 2026-2030)

propostas das transportadoras para a revisão tarifária dos gasodutos de transporte (TAG, NTS, TBG, GOM e TSB) - 2026 a 2030 – não atendem o atual regulamento e corre de forma paralela à discussão da metodologia que deveria subsidia-las.

Essa decisão da ANP não é apenas técnica: é política.

O que está em jogo é se o Brasil terá uma regulação justa, coerente e comprometida com o **interesse público**.

Proteger o consumidor e a economia significa:

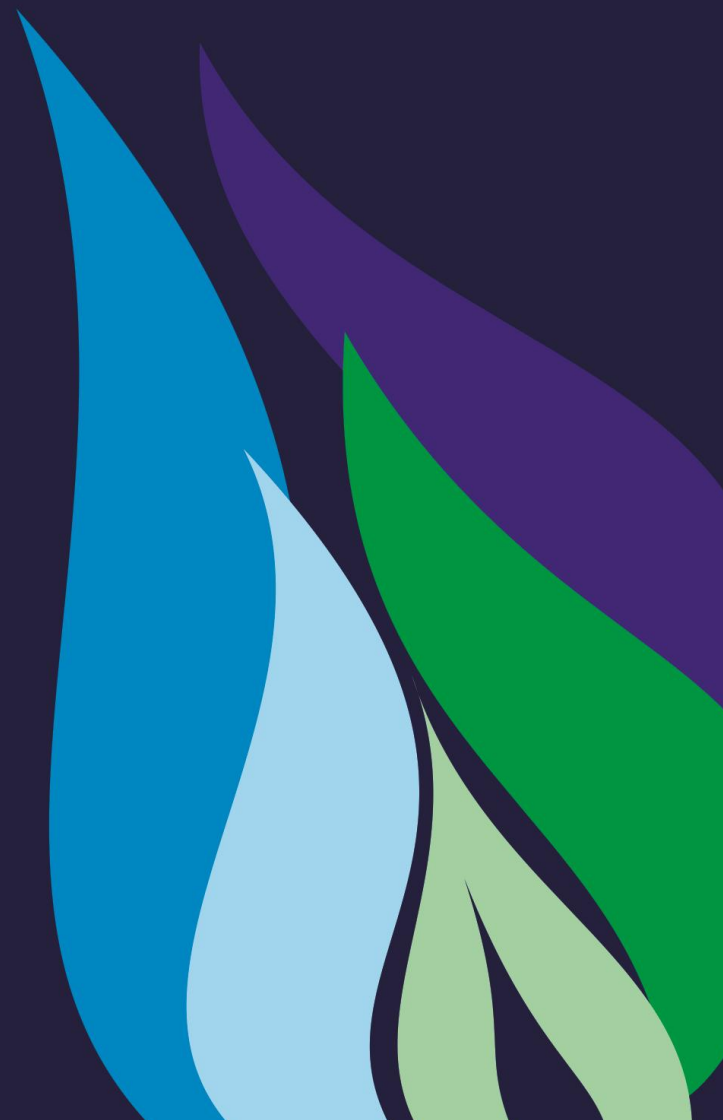
- **Respeitar contratos e cálculos já validados;**
- **Reconhecer a amortização econômica dos ativos;**
- **Garantir segurança jurídica e tarifas justas.**

O Parlamento tem papel essencial para assegurar que a ANP não abra a porta para um erro que penalizaria a sociedade e travaria a competitividade do setor de gás natural.



Associação Brasileira das Empresas
Distribuidoras de Gás Canalizado

Questionamentos REQ 65/2025-CI



“Quais os impactos da Consulta Pública ANP nº 08/2025, que trata da revisão tarifária dos gasodutos de transporte (TAG, NTS, TBG, GOM e TSB), válida para o período de 2026 a 2030”.

- Considerando apenas os ativos existentes, para os contratos que vencem em 2025, o impacto seria uma cobrança em duplicidade de R\$ 9 bilhões (Legados da Malha Nordeste e Malha Sudeste). Ao se aplicar o mesmo aos demais contratos que vencerão no futuro, essa duplicidade pode chegar a R\$ 20 Bi.
- Outros pontos que merecem grande atenção:
 - pleitos indevidos de reconhecimento de investimentos entre 2017 e 2025, que já deveriam estar considerados nos contratos existentes
 - pleito de inclusão de investimentos futuros sem que haja cumprimento de um rito de aprovação e oferta a outros interessados;
 - pleito de reconhecimento de custos operacionais que podem estar elevados e necessitam de avaliação quanto à sua eficiência e uma necessária discussão sobre taxas de retorno para os ativos (nos contratos vigentes estão bem acima da regulatória);

“i - 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)”

- Há alguns anos se solicita acesso a documentações que foram e ainda estão sendo disponibilizadas paulatinamente. Este processo poderia ter se iniciado anos atrás, com ampla discussão pública sobre todos os termos contratuais envolvidos, mas houve opção dessa disponibilidade para uma curta janela de análise.
- A adequada análise de uma BRA definitiva (Blindada) somente será possível com mais tempo e com laudos de avaliação de ativos realizados de forma independente → *pele decreto da lei do gás, as transportadoras disponibilizariam suas BRAs à ANP em fev/25.*
- São dezenas ou casa de centenas de documentos para análise em curtíssimo espaço de tempo em um processo que se realiza pela primeira vez;
- Têm ocorrido de forma concomitante a outras Consultas Públicas, tão complexas quanto, com temática assemelhada tratada em paralelo pela ANP;
- O processo atual considera tão somente informações disponibilizadas pelas transportadoras, sem haver nenhuma análise substancial da ANP. O mercado é quem tem se movimentado para entender o que se propõe, sem uma guia de entendimento regulatório, gerando incertezas e impedindo uma análise mais expedita.

A análise destes impactos todos tem sido muito complexa, especialmente em razão da vasta documentação, da pouca transparência e da sobreposição de CP's em temas que se complementam.

“ii - 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;

- Há total frustração do mercado com os pleitos existentes. Diante de ativos depreciados e não realização de investimentos nos últimos 15 anos, qualquer processo regulatório deveria desencadear em redução tarifária brusca;
- Há que se reconhecer a possibilidade de uma revisão ampla, que deve ser fundamentada pela mitigação de qualquer impacto tarifário e foco na modicidade.

“iii - Avaliar a adoção do CHCI como método de valoração da Base Regulatória de Ativos (BRA) em detrimento do Valor Residual, menos oneroso para os consumidores, comprometendo a modicidade tarifária”

- Independente do método regulatório aplicado, a depreciação e amortização de ativos precisa ser considerada de acordo com o resultado econômico já aplicado nos contratos anteriores;
- No entendimento das transportadoras, exarado nas Propostas tarifárias das mesmas, a depreciação considerada é totalmente inapropriada pois desconsidera a Lei e Regulamentação vigentes;
- Deve-se corrigir tal erro, de forma a considerar a remuneração e depreciação que já ocorreu em tais ativos, decorrentes dos contratos de transporte vencidos (Legados), que foram remunerados pelo mercado com base em tarifas que pagaram por estes gasodutos;
- A depreciação real dos ativos das malhas Nordeste e Sudeste é acima de 92%, já pagas nestes legados, mas as transportadoras pleiteiam depreciação de apenas 55% a 59% nas malhas NE e malhas SE, por exemplo, o que geraria pagamento em duplicidade acima de R\$ 9 Bi para os ativos destes trechos.

“iv - Debater a divisão de tabelas tarifárias “com ou sem térmicas”, sugerindo repasse tarifário (pass-through) injustificado aos consumidores do setor elétrico para subsidiar o setor de gás”

- a fórmula tarifária envolve todos os custos envolvidos na prestação do serviço (remuneração e depreciação dos investimentos e custos operacionais, basicamente, formando a Receita Máxima Permitida-RMP), dividido pela demanda projetada;
- pela regulação aplicada, não há risco para as transportadoras neste processo, ou seja, ajusta-se a demanda projetada com a realizada e os efeitos financeiros são repassados ou cobrados dos usuários contratantes da malha de transporte;
- térmicas são usuários da rede e reservam capacidade para poder utilizar quando demandado pelo setor elétrico, a rede de gás natural é imprescindível para a segurança energética do sistema elétrico;
- encontrar o modelo de reserva de capacidade para dar a segurança energética necessária ao setor elétrico é um desafio;
- o LRCAP é essencial para estabelecer parâmetros que permitam não onerar demasiadamente o setor de gás canalizado e também manter a competitividade das térmicas que, conectadas ao sistema, podem prover maior segurança energética ao país, especialmente considerando a grande variabilidade das fontes renováveis, tão necessárias para atender requisitos de redução de emissões e que devem atuar junto com a geração a gás natural para complementariedade de atributos que não possui, como a flexibilidade de geração.
- *O custo fixo de transporte seria um pass-through , gerando um efeito neutro para as térmicas competirem no leilão*

“iv - 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 expectativa de retorno dos investimentos, como no caso de reforços de vazão para regiões específicas (ex.: Acre).”

- O atual modelo já impõe estes custos de forma regionalizada. Essa avaliação realmente é realizada somente pelas transportadoras, inclusive com uma visão de taxas de retorno diferenciadas por projeto.
- O tema deve ser visto de forma ampla, considerando que a taxa de retorno deve ser única. Partindo dessa premissa, os investimentos a serem realizados devem ter custos competitivos.
- Diante de valores de investimentos apropriados, tendo em consideração tratar-se de um modelo de autorização, as transportadoras já estabelecidas e outras interessadas poderiam concorrer em processos competitivos, onde se prestigia aquele que ofertar pelo menor preço a construção do gasoduto, seja por ter custos construtivos mais eficientes, seja por obter capital a menor custo.
- Deve-se realizar uma avaliação de contribuição sistêmica do investimento e, em havendo, particionar eventual parcela acima da precificada em tarifas para que o demandante efetue a recomposição do adicional.
- Ressalvamos de que os planos integrados repercutirão em investimentos sob olhar sistêmico da EPE, o que requisitará uma análise mais aprofundada sobre estes projetos.



abegás

Associação Brasileira das Empresas
Distribuidoras de Gás Canalizado

Obrigado!

Abegás

Av. Ataulfo de Paiva, 245 – 6º andar – Leblon

Rio de Janeiro/RJ CEP: 22440-032

Fone: +55 21 3970-1001 | +55 21 3995-4325

E-mail: abegas@abegas.org.br | Site: www.abegas.org.br