

Carta nº 010/2024-CDU

Rio de Janeiro/RJ, 12 de julho de 2024

URGENTE

Ilmo. Sr. Rodolfo Henrique de Saboia
Diretor Geral da ANP

Ilma. Sra. Symone Christine de Santana Araujo
Diretora Técnica da ANP - Diretoria I

Ilmo. Sr. Daniel Maia Vieira
Diretor Técnico da ANP - Diretoria II

Ilmo. Sr. Fernando Wandscheer de Moura Alves
Diretor Técnico da ANP - Diretoria III

Ilma. Sra. Patrícia Huguenin Baran
Diretora Técnica da ANP - Diretoria IV

c/c

Ilma Sra. Luciana Rocha Estevão
Superintendente Adjunta da SIM/ANP

Assunto: Aumento tarifário no processo de Oferta e Contratação de Capacidade de Transporte na Nova Transportadora do Sudeste S/A (NTS)

Prezados Senhores,

O Conselho dos Usuários do Sistema de Transporte de Gás Natural (“CdU”), após participar de reuniões nas últimas semanas com os Diretores e técnicos desta ANP e também com representantes da Nova Transportadora do Sudeste S/A (NTS), vem, por meio desta manifestação, apresentar considerações acerca do aumento tarifário no processo de Oferta e Contratação de Capacidade de Transporte na NTS.

Antes de abordar o mérito propriamente dito, é oportuno não perder de vista que, como é do conhecimento de V.Sas., o objetivo do CdU é monitorar amplamente o desempenho, a eficiência operacional e os investimentos realizados pelas empresas de transporte de gás, conforme



enunciado do art. 17 da Lei 14.134/2021 (Nova Lei do Gás). O que, por óbvio, inclui as discussões prévias à tomada de decisão sobre tarifas de transporte.

Ainda nos ditames da norma federal, o § 2º da Lei do Gás confere ao CdU a prerrogativa de solicitar informações necessárias para o exercício de suas funções, assim como de emitir documentação para auxiliar o órgão regulador em suas decisões. Isso é crucial para a efetividade do monitoramento, permitindo uma análise detalhada e fundamentada do desempenho e dos investimentos dos transportadores.

Atualmente, nos termos do seu estatuto social, o Colegiado de Associações do CdU é formado pelas seguintes entidades (as quais representam 100% dos carregadores ativos no País): Associação Brasileira de Empresas de Exploração e Produção de Petróleo e Gás (ABEP); Associação Brasileira dos Comercializadores de Energia (ABRACEEL); Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás (ABPIP); Associação dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres (ABRACE); Associação Brasileira de Geradoras Termelétricas (ABRAGET); Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (ABEGÁS) e Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN).

Adicionalmente, o CdU também é composto pelo Comitê de Carregadores, que inclui os agentes que possuem contratos de transporte firme de no mínimo 1 ano e capacidade contratada de 10 mil m³/dia, conforme governança aprovada por esta Agência.

Nesse cenário, são inquestionáveis a competência e o interesse do CdU nas discussões, inclusive prévias, que envolvem o expressivo aumento da tarifa da NTS recentemente anunciado por esta Agência.

Entretanto, a despeito disso, o aumento tarifário foi conduzido sem a participação do CdU, que sequer teve acesso aos documentos e informações que embasaram tanto a decisão noticiada do processo nº 48610.223926/2021-52 (Nota Técnica nº 19/2024/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ), quanto, mais recentemente, a decisão tomada no circuito deliberativo nº 369/2024/SGE-CIRCUITO/SGE. Em outras palavras, os carregadores, principais afetados pelo aumento na tarifa da NTS, ainda não participaram ou tiveram acesso à totalidade das justificativas que embasaram tal decisão, sendo oportuno ressaltar que, no mencionado processo, não constam os documentos e informações específicas que possam explicar o aumento tarifário, o que não se coaduna com o princípio da publicidade dos atos administrativos.

Frisa-se que a publicidade das informações é ainda mais importante em uma atividade regulada, como a de transporte. Considerando tal cenário factual e tendo como premissa contribuir no



processo em referência, desde o anúncio das novas tarifas de transporte da NTS para 2024, o CdU também vem buscando entender, junto aos stakeholders envolvidos, a motivação para o incremento de quase 30% nas tarifas em alguns pontos da malha, ajustado posteriormente para cerca de 10-12%, conforme documentos disponibilizados pela ANP no dia 26 de junho de 2024, que embasaram a deliberação da Diretoria da ANP, em 28 de junho de 2024.

Nesta medida, considerando o fato de não haver informações públicas suficientes que justifiquem o expressivo aumento tarifário, e, de modo a contribuir no processo em tela, o qual possui desdobramentos regulatório e concorrencial, o CdU solicita que essa Agência esclareça os seguintes questionamentos:

1) Como se sabe, a remuneração da NTS está associada às receitas dos contratos legados celebrados com a Petrobras, considerando se tratar da carregadora original que detinha a totalidade da capacidade do sistema NTS contratada. No entanto, a Petrobras se comprometeu, junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), a indicar no sistema de transporte da NTS (e da TAG) os volumes de injeção e retirada máxima em cada ponto de recebimento e zona de entrega necessários ao atendimento de seus compromissos comerciais e consumos próprios, de modo a eliminar flexibilidades e congestionamento contratual, o que se materializou por meio do Acordo de Redução de Flexibilidade (ARF), a fim de permitir que outros carregadores contratem capacidade no sistema, não pela via de desconstrução da Petrobras (o que não seria viável em termos práticos, dada a característica dos contratos legados), mas pela liberação da capacidade de transporte via descongestionamento contratual.

Com base em tais fatos, solicita-se que esta ANP confirme se o pagamento da remuneração à transportadora é o compromisso primário da estatal, ao tempo em que as receitas oriundas das contratações dos novos carregadores reduzem os compromissos de pagamento do encargo de capacidade da estatal. Dito de outra forma: é correto afirmar que toda “receita adicional” (ou seja, contratações de um ano e prazos inferiores, bem como penalidades e demais encargos) oriunda dos novos carregadores não se destina à NTS, mas a compensar a obrigação de pagamento da Petrobras junto à transportadora?

2) A inclusão do GASIG na Base de Remuneração de Ativos (BRA) da NTS pode ter motivado o aumento tarifário verificado? Ou seja, a socialização dos custos deste ativo foi motivador da mudança de metodologia para determinação da demanda no sistema NTS?.

3) Caso a reserva de capacidade à Petrobras seja inferior àquela determinada previamente pela ANP, conforme Nota Técnica nº 9/2021/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ, tal situação poderia reduzir o



denominador do volume utilizado para o cálculo tarifário? Neste caso, seria correto afirmar que haveria elevação das tarifas para os demais carregadores?

4) Ainda na ótica de redução do denominador do volume utilizado para o cálculo tarifário, é possível identificar outras circunstâncias que tenham reduzido os volumes nos pontos de entrada e/ou saída, e que tenham tido impacto, direto ou indireto, no aumento tarifário da NTS? Caso positivo, quais são elas e o eventual impacto tarifário?

5) Porque neste processo de oferta de capacidade não se manteve a metodologia definida na Nota Técnica nº 9/2021/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ, que dispôs sobre as tarifas de transporte do serviço extraordinário da TAG e da NTS para 2022, conforme fora aplicado à TAG? E qual a diferença dessa metodologia para a metodologia aplicada no sistema da TBG? Caso haja diferença, é necessário esclarecer o motivo.

6) Considerando o impacto do aumento tarifário proposto para os demais carregadores, indaga-se se, à luz do ARF, a Petrobras, na qualidade de carregadora original, poderia programar capacidade para além daquela indicada no referido acordo. Em caso positivo, se tal circunstância resultaria no pagamento de encargos de excedentes autorizados, não autorizados ou penalidades, caso essa capacidade não esteja contratada por outro carregador. Ou seja, a utilização de capacidade superior à reservada pela Petrobras enseja alguma penalidade cuja receita pode ser revertida ao mercado?

7) A decisão tomada no circuito deliberativo no 369/2024/SGE-CIRCUITO/SGE aumentou a alocação da demanda de capacidade da Petrobras no ponto de entrada em Caraguatatuba, reduzindo o impacto tarifário para os demais carregadores. Mas a decisão tomada no circuito deliberativo não alterou a alocação da demanda de capacidade da Petrobras em Cabiunas. Também não foi esclarecido a diferença entre a capacidade alocada no processo de oferta de capacidade e a utilização histórica da capacidade no ponto de entrada de Cabiunas pela Petrobras. Por que não foi considerada pela ANP a capacidade efetivamente utilizada neste ponto para fins de cálculo tarifário para os demais carregadores?

Além dos esclarecimentos acima, que poderão possibilitar o entendimento das razões que justificaram o aumento tarifário em discussão (os quais devem ser avaliados considerando os anexos a presente manifestação), **reforçamos a necessidade de acesso e disponibilização de todas as informações e documentos que embasaram as decisões de aumento da tarifa da NTS ao CdU, para que seja possível avaliar com precisão os fatos apresentados.**

Ademais, considerando a revisão da Capacidade Máxima Diária (CMD), com evidente impacto nas tarifas, divulgada pela ANP no último dia 28/6/24 (a qual resultou no DESPACHO DO CIRCUITO DELIBERATIVO Nº: 369/2024/SGE-CIRCUITO/SGE, no Ponto de Recebimento Caraguatatuba/PR, para 13 milhões m³/dia), parece-nos evidente a necessidade de revisão dos fundamentos do aumento tarifário da NTS.

Especialmente se considerarmos as conclusões dispostas na Nota Técnica nº 19/2024/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ (que trata da proposta de alteração do acordo de redução de flexibilidade em função do aumento das tarifas da NTS após o Processo de Oferta e Contratação de Capacidade realizado em 2024), que atestam expressamente que *“a presente Nota não contemplou outras opções de mitigação do aumento tarifário resultante do referido Processo de Oferta e Contratação, caso existam, e se limita à análise técnica da redução das tarifas abordadas no presente documento”*.

Por todo o exposto, o CdU entende que, antes de efetivar qualquer aumento tarifário, é necessário validar todas as suas premissas, de forma ampla e completa, considerando a participação de todos os agentes envolvidos, inclusive os carregadores, por meio de consulta pública. Neste sentido, o CdU recomenda a suspensão dos efeitos do aumento tarifário da NTS, até que os documentos e informações sejam conhecidos, avaliados e publicizados entre os interessados e seja oportunizado o devido debate sobre o tema, envolvendo os carregadores, de modo a garantir adequação e legitimidade ao processo.

Renovamos protestos de elevada estima e consideração e permanecemos à disposição para o que for necessário.

Atenciosamente,



Sylvie D'Apote
Presidente



ANEXOS

ANEXO 1

TERMOS DO ACORDO DE REDUÇÃO DE FLEXIBILIDADE FIRMADO ENTRE PETROBRAS E NTS

a) MANUTENÇÃO DA OBRIGAÇÃO DE REMUNERAÇÃO DA RECEITA DA TRANSPORTADORA PELA PETROBRAS

12. que a Redução de Flexibilidade não altera as Quantidades Diárias Contratadas no âmbito dos Contratos Legados, nem tampouco altera os termos e condições tarifários dos Contratos Legados e os compromissos comerciais assumidos pelo Carregador Original, o qual continua sendo o único responsável pelos pagamentos dos Contratos Legados, na qualidade de devedor principal (observados os itens 2.8 e seguintes), junto ao Transportador, em particular o de pagar pelo Encargo de Reserva de Capacidade de Transporte (*Ship or Pay*). Tais pagamentos, contudo, serão objeto de dedução enquanto estiverem vigentes de tempos em tempos, cumulativamente: (i) a contratação de novos carregadores nas modalidades firme e/ou extraordinária, e (ii) os Aditivos Contratos Legados, em conformidade com o disposto no presente Acordo, notadamente com o disposto na Cláusula Terceira. Para maior clareza, em nenhuma hipótese haverá alteração das Quantidades Diárias Contratadas no âmbito dos Contratos Legados, salvo em caso de cessão parcial ou total dos Contratos Legados (cláusula 18 do Contrato MALHA SE e cláusula 23 do TCG dos demais Contratos Legados), conforme regulação vigente;

2.8. Do cálculo das receitas a serem devolvidas ao Carregador Original decorrentes dos novos contratos de transporte. Sem prejuízo da Redução de Flexibilidade, o valor devido pelo Carregador Original para cada Contrato Legado será apurado mensalmente nos termos do respectivo Contrato Legado, considerando a Tarifa de Transporte vigente e a Quantidade Diária Contratada, conforme definida nos Contratos Legados. As receitas tarifárias líquidas de Tributos, referentes à multiplicação das capacidades contratadas por terceiros pelas tarifas de transporte de entrada e de saída, proporcionadas pelas novas contratações realizadas entre a NTS e novos carregadores a partir da data de celebração deste Acordo, que se tornem viáveis exclusivamente em decorrência da Redução de Flexibilidade, serão integralmente repassadas ao Carregador Original mediante dedução nas notas de débito do Encargo de Capacidade de Transporte Não Utilizada (*Ship or Pay*), líquido de Tributos, devido mensalmente no âmbito dos Contratos Legados, observado o disposto neste item.



b) POSSIBILIDADE DE A PETROBRAS UTILIZAR CAPACIDADE PARA ALÉM DAQUELA INDICADA, NOS TERMOS DO ARF

2.2. Uma vez celebrados os Aditivos Contratos Legados e o presente Acordo e os Ajustes Contratos Legados estejam plenamente eficazes, a Redução de Flexibilidade não impedirá que o Carregador Original solicite Quantidades de Gás que superem a Capacidade Máxima Diária do Ponto de Entrada, Zona de Saída e/ou Ponto de Saída, no âmbito dos Contratos Legados. Nessa hipótese, tais quantidades poderão ser equiparadas à Quantidade Excedente Autorizada ou Quantidade Excedente Não Autorizada, conforme o caso, nos termos dos itens 2.2.1 e 2.2.2 abaixo, na medida em que: o Transportador confirme que a solicitação do Carregador Original (i) seja tecnicamente/operacionalmente viável naquele Dia, considerando a Rede de Transporte; e (ii) não represente uma quantidade diária solicitada por terceiros, seja em requisição diária ou intradiária. O Transportador não está obrigado a aceitar qualquer solicitação do Carregador Original acima das Capacidades Máximas Diárias, nem se sujeitará ao pagamento de qualquer penalidade ou redução de receitas do Transportador por não-atendimento da solicitação do Carregador Original no âmbito dos Contratos Legados, sempre que tal solicitação comprometa, a qualquer tempo, o atendimento pelo Transportador dos seus compromissos contratuais assumidos nos termos dos Contratos Legados e/ou de outros contratos de transporte firme e/ou extraordinário nos termos da legislação vigente.

2.2.1. Caso para determinado Dia o Carregador Original solicite Quantidades de Gás que superem sua Capacidade Máxima Diária e que utilizem capacidade que não tenha sido contratada por terceiros, tais Quantidades de Gás não importarão em cobrança de Quantidade Excedente Autorizada ou Quantidade Excedente Não Autorizada, ao Carregador Original, nos termos dos Contratos Legados.

2.2.2. Caso para determinado Dia o Carregador Original solicite Quantidades de Gás que superem sua Capacidade Máxima Diária, que utilizem capacidade que tenha sido contratada por terceiros mas não esteja sendo utilizada pelo terceiro carregador em relação àquele determinado Dia, com base em requisição diária ou intradiária, a Quantidade Diária Alocada ao Carregador Original será cobrada como Quantidade Excedente Autorizada (até o limite da Quantidade Diária Programada do Carregador Original) ou, se for o caso, Quantidade Excedente Não Autorizada (caso ultrapasse a Quantidade Diária Programada do Carregador Original), nos termos dos Contratos Legados, sendo certo que para o faturamento destas Quantidades de Gás deverão ser utilizadas as tarifas de entrada e de saída aplicáveis aos contratos de serviço interruptível da NTS, conforme aprovadas pela ANP e divulgadas no endereço eletrônico do Transportador, sendo que o Transportador devolverá ao terceiro carregador em questão 90% (noventa por cento) da receita auferida na cobrança de tais tarifas interruptíveis.



ANEXO 2 CENÁRIO COMPARATIVO NTS

Tabela 1: Comparativo NTS (Manifestação de interesse x Cenário de referência x Consulta ao mercado)

Valores para 2024	Mani festação de Interesse	Cenário de Referência a	Consulta ao Mercado	Var (1-2)	Var (1-3)
PTR CARAGUATATUBA(UTGCA)	7,6	14,2	12,2	-46%	-33%
PTR GNL BG	20,0	20,0	20,0	0%	0%
PR-Itaboraí	14,1	13,0	11,4	9%	23%
PTR TECAB	7,2	14,9	20,5	-52%	-65%
PR-GASPAJ(INTERCONEXÃO)	0,3	0,3		-9%	
PR-GUARAREMA(INTERCONEXÃO)	6,0	6,0		0%	
PR-REPLAN(INTERCONEXÃO)	0,2	0,2		2%	
PR-TECAB(INTERCONEXÃO)	0,0	0,2		-100%	
MG1	0,6	0,6	0,6	4%	-1%
MG2	1,6	1,7	1,5	-6%	4%
MG3	2,9	2,7	3,2	4%	-10%
MG4	0,3	0,3	0,2	-10%	23%
R.1	17,4	17,8	16,9	-2%	3%
R.2	8,4	8,4	8,8	0%	-5%
R.8	2,2	1,7	1,5	27%	48%
R.4	0,3	0,3	0,3	-12%	-6%
R.5	2,1	2,1	1,2	-1%	70%
SP1	1,1	1,2	1,1	-9%	2%
SP2	3,0	3,0	2,9	2%	4%
SP3	5,8	8,0	7,7	-27%	-25%
SP4	2,5	3,3	3,9	-23%	-35%
PE-REPLAN(INTERCONEXÃO)	6,8	7,0		-3%	
PE-TECAB(INTERCONEXÃO)	0,0	0,2		-100%	
TOTAL	110,5	127,2	114,1	-13%	-3%

Fonte: Elaboração própria com dados da ANP e NTS

Tabela 2: Comparativo entre capacidade alocada (com base na manifestação de interesse) e Histórico de utilização NTS nos pontos de entrada Caraguatuba e TECAB

	Manifestação de interesse	Histórico de Utilização NTS (mil m³/dia)			Var (1-2)	Var (1-3)	Var (1-4)
	2024	2023	2022	2021			
PTR CARAGUATATUBA (UTGCA)	7,60	12,06	10,51	11,05	-37%	-28%	-31%
PTR INTERCONEXÃO TECAB (TECAB >> GASDUC III)	7,20	10,96	13,23	16,05	-34%	-46%	-55%

Fonte: Elaboração própria com dados da ANP e NTS

ANEXO 3
CENÁRIO COMPARATIVO TAG

**Tabela 3: Comparativo TAG - Tarifas de transporte do serviço extraordinário para 2022
(NOTA TÉCNICA Nº 9/2021/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ) x Cenário de referência (CP 15/2023)**

Valores para 2024	NT nº 9/2021/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ	Cenário de Referência	Var (1-2)
PR-TECAB (interconexão)	0,2	0,2	0%
PR-TECAB	14,6	12,3	19%
UTGSUL	1,3	1,2	8%
Cacimbas (UTGC)	5,3	3,6	47%
São Sebastião do Passé (GNL TRBA)	14,0	14,0	0%
São Francisco do Conde II (EVF Manati)	4,2	3,5	18%
São Francisco do Conde III (TRBA)	6,0	6,0	0%
Pojuca II (UPGN Santiago)	1,1	1,7	-33%
Marechal Deodoro (UPGN Pilar)	0,8	0,9	-4%
Guamaré I (GASFOR)	0,4	0,7	-40%
GNL Pecém	4,7	4,8	-1%
PE TECAB (Interconexão)	8,0	8,0	0%
RJ	0,2	0,2	0%
ES 1	2,0	2,0	0%
ES 2	1,4	1,4	0%
ES 3	0,8	0,8	0%
BA 1	0,5	0,5	0%
BA 2	0,1	0,1	0%
BA 3	4,1	4,1	0%
BA 4	3,2	3,2	0%
BA 5	0,5	0,5	0%
SE	1,7	1,7	0%
AL	0,8	0,8	0%
PE 1	4,0	4,0	0%
PE 2	1,1	1,1	0%
PB	0,3	0,3	0%
RN 1	0,3	0,3	0%
RN 2	2,2	2,2	0%
RN 3	0,0	0,0	0%
CE 1	0,7	0,7	0%
CE 2	3,2	3,2	0%
TOTAL	87,4	83,6	5%

Fonte: Elaboração própria com dados da ANP e TAG



Tabela 4: Comparativo TAG - Resultado da alocação de Capacidade – Oferta anual 2024 x Tarifas de transporte (2024) do processo de oferta e contratação de capacidade (NT Nº 8/2023/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ)

Média de Tarifa (R\$/MMBTU)	Produto	Resultado da Consulta Pública - NT				
Transportadora	Fluxo	Ponto de Entrada/Zona de Saída	Oferta Anual			
TAG	Entrada	Cacimbas	5,6860	5,6860	0%	
		Guamaré	5,7817	5,7817	0%	
		Marechal Deodoro	5,6010	5,6010	0%	
		Pojuca II	5,5461	5,5461	0%	
		TECAB	5,7928	5,7928	0%	
	Entrada Total		5,6739			
	Saída	AL	4,2635	4,2635	4,2635	0%
		BA1	4,1596	4,1596	4,1596	0%
		BA2	4,1596	4,1596	4,1596	0%
		BA3	4,1596	4,1596	4,1596	0%
		BA4	4,1596	4,1596	4,1596	0%
		BA5	4,1596	4,1596	4,1596	0%
		CE1	4,5900	4,5900	4,5900	0%
		CE2	4,5900	4,5900	4,5900	0%
		ES1	4,2697	4,2697	4,2697	0%
		ES2	4,2697	4,2697	4,2697	0%
		ES3	4,2697	4,2697	4,2697	0%
		PB	4,3848	4,3848	4,3848	0%
		PE1	4,3403	4,3403	4,3403	0%
		PE2	4,3403	4,3403	4,3403	0%
		RN1	4,5002	4,5002	4,5002	0%
		RN3	4,5002	4,5002	4,5002	0%
		SE	4,2117	4,2117	4,2117	0%
	Saída Total		4,3048			

Fonte: Elaboração própria com dados da ANP e TAG

REFERÊNCIAS

ANP (2021). NOTA TÉCNICA Nº 9/2021/SIM-CGN/SIM/ANP-RJ – Tarifas de Transporte do Serviço Extraordinário da TAG e da NTS para 2022. Acesso em: 25 jun. 2024.

ANP (2023). NOTA TÉCNICA Nº 8/2023/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ - Deliberação da Diretoria Colegiada sobre a aprovação das propostas tarifárias apresentadas pela TAG, TBG e TSB, para a realização do Processo de Oferta e Contratação de Capacidade disponível de transporte, na modalidade firme, para os anos de 2024 a 2028, em suas respectivas redes de gasodutos. Nota técnica disponível em:

https://sei.anp.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5Re8MRZO0vuPOelQ4RDKFNiPvFv0swxFCYzQRlIxAS0bPYqFc8ZRBZRxU8omexYaelk5l064mrPoJpO9Zk1pNj

Acesso em: 25 jun. 2024.

ANP (2023). NOTA TÉCNICA Nº 10/2023/SIM-CAT/SIM/ANP-RJ - Análise da Proposta Tarifária da Nova Transportadora do Sudeste - NTS que possibilitará a oferta de capacidade para o período de 2024 a 2028. Nota Técnica disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/consultas-e-audiencias-publicas/consulta-audiencia-publica/2023/consulta-publica-no-17-2023>. Acesso em: 25 jun. 2024.

ANP (2023). Proposta Tarifária TAG – Doc 2 (SEI 3394785) – Anexo 2 – Modelo Cálculo Tarifário CWD TAG 2024-2025_v5. Disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/consultas-e-audiencias-publicas/consulta-audiencia-publica/2023/arquivos-consultas-e-audiencias-publicas-2023/cp-15-2023/sei-3394785-proposta-tarifaria-tag-doc2.zip>. Acesso em: 25 jun. 2024.

NTS. Quantidades programadas e realizadas de gás nos pontos de recepção e entrega. Disponível em: <https://www.ntsbrasil.com/pt/transparencia/>. Acesso em: 25 jun. 2024.

NTS (2023). Relatório de Oferta e Demanda da Rede de Transporte da NTS no Cenário de 2024 a 2033. Disponível em: https://nts-v2-staging.s3.amazonaws.com/media/downloads/RL-9560.00-0000-501-NTS-001_Rev1.pdf. Acesso em: 25 jun. 2024.

NTS (2024). Nota de esclarecimento OC01/2024 – Tarifas de Transporte – Etapa de manifestação de interesse. Disponível em: <https://storage.epbr.com.br/2024/05/Anexo-3-Nota-Explicativa-de-Recalculo-Tarifario_PO01_2024-rev01.pdf>. Acesso em: 25 jun. 2024.

Portal de Oferta de Capacidade (POC). Oferta Anual de Capacidade – TAG - Resultado do Processo de Oferta Anual. Disponível em:

<https://www.ofertadecapacidade.com.br/public/api/documento-poc/2/pdf?id=21>. Acesso em: 25 jun. 2024.