Carta nº 015/2026-CDU

Rio de Janeiro, 11 de agosto de 2026

À: **Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)**
Av. Rio Branco, 65 - Centro, 20090-003, Rio de Janeiro, RJ

At.: **Sr. Thiago Campos**
Superintendente de Infraestrutura e Movimentação (SIM)

C/c: **Sra. Alessandra Moura**
Superintendente de Infraestrutura e Movimentação (SIM)

Assunto: Aprimoramento das Regras de Balanceamento

Referência: Processo ANP nº 48610.231524/2024-74 e nº 48610.210039/2025-48

Prezado Senhor Superintendente,

O CONSELHO DE USUÁRIOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE GÁS NATURAL (CdU), entidade representativa dos carregadores de gás natural no País, no exercício de suas atribuições estatutárias e em complemento à Carta nº 013/2026-CDU, encaminhada a essa Agência em 25 de junho de 2026, por meio da qual informou que promoveria uma discussão junto ao Comitê de Carregadores para levantamento das principais percepções e experiências dos usuários relacionadas à contratação do transporte, vimos apresentar a essa Agência a consolidação das contribuições recebidas. A reunião contou com ampla participação de carregadores de diferentes segmentos, consumidores, comercializadores, geradores térmicos e supridores de gás natural, e permitiu identificar um conjunto recorrente de preocupações relacionadas à ausência de transparência nas decisões das transportadoras, sobretudo na execução das ações de balanceamento e à condução de aspectos operacionais dos contratos de transporte. Em síntese, os principais pontos levantados encontram-se discriminados a seguir.

1. Falta de transparência nas ações de balanceamento

Os carregadores relataram dificuldade sistemática em compreender os critérios utilizados pelas transportadoras na execução das ações de balanceamento. Primeiro, porque as informações relativas ao *status* do sistema e do portfólio não são repassadas de forma atualizada e suficientemente tempestiva. Por exemplo, a TAG consolida e atualiza as informações na plataforma *online* MAGO, de forma horária, mas não apresenta as

projeções atualizadas em D+1. Tendo em vista que muitas decisões para o balanceamento da rede pela transportadora são tomadas com base nessas projeções, os carregadores muitas vezes não conseguem antecipar suas estratégias, adotando medidas para buscar o equilíbrio de seus portfólios, previamente à decisão da transportadora.

Como resultado, os carregadores incorrem em custos desnecessários, tanto por meio do repasse dos custos relativos à compra e venda de gás pela transportadora, como das penalidades aplicadas. No caso da TBG, em que pese a transportadora não ter portal similar ao MAGO, os desdobramentos são análogos aos observados na TAG. Em relação à NTS, a ausência de transparência é ainda maior, uma vez que a transportadora além de não disponibilizar ferramenta equivalente ao portal MAGO, limita a divulgação das informações em um boletim diário com a posição consolidada do dia anterior, consolidando as ações de balanceamento já executadas. Diante disso, muitas vezes as decisões tomadas pelos carregadores partem de informações desatualizadas e que não representam a situação real e física da malha. Também foram relatados atrasos na publicação das programações nos pontos de interconexão, o que impede os carregadores de direcionarem tempestivamente suas ações operacionais e agrava as dificuldades na gestão de seus portfólios.

Ademais, não é possível, muitas vezes, auditar se a decisão tomada pela transportadora foi eficiente e prudente. Como exemplo, se o volume executado na ação de balanceamento foi adequado para solucionar o desequilíbrio do portfólio de cada carregador, objetivando equilibrar o sistema; ou se a decisão tomada pela transportadora pretendia levar ao nível mais baixo de empacotamento possível. Alguns carregadores relataram que as decisões das transportadoras impuseram a eles custos desnecessários, uma vez que, ao final da ação, seu portfólio foi equilibrado para além do necessário, apresentando saldo positivo, em volumes consideráveis.

Essa falta de transparência e previsibilidade nas decisões das transportadoras compromete a gestão do portfólio pelos carregadores e estabelece um ambiente de desconfiança quanto à proporcionalidade das medidas adotadas.

2. Falta de transparência em relação à causa do desequilíbrio do sistema

As justificativas fornecidas pelas transportadoras, quando existentes, não permitem identificar com clareza a motivação para a ação de balanceamento, nem compreender os critérios que fundamentaram a adoção da medida, se foram motivados por restrições físicas locacionais ou risco operacional. Nesse sentido, os carregadores relataram que, mesmo após a execução das ações de balanceamento, as informações disponibilizadas pelas transportadoras não são suficientes para permitir a validação da adequação e da proporcionalidade das medidas adotadas.

Ademais, cada portfólio representa um risco distinto para o desequilíbrio do sistema, a depender da quantidade contratada de capacidade de transporte, tendo em vista que a tolerância permitida, atualmente, fixa e igual para todos os carregadores. Por isso, considera-se como fundamental que haja transparência quanto à participação, por volume, de cada agente na formação do desequilíbrio, até mesmo para que os carregadores possam verificar se as ações de balanceamento foram direcionadas aos efetivos causadores do desequilíbrio e se os volumes movimentados foram compatíveis com a necessidade operacional do sistema.

Ressalta-se, ainda, que essa necessidade de transparência tende a se tornar ainda mais relevante com o aumento da complexidade operacional decorrente da entrada das térmicas do LRCAP

3. Balanceamento com base em expectativa/programação, e não em critério físico objetivo

As ações de balanceamento são, muitas vezes, acionadas considerando as programações diárias e não a situação física e real da rede de transporte. Como essas programações nem sempre se confirmam, e ainda podem ser corrigidas pelo carregador na programação intradiária, esse critério pode levar ao acionamento de balanceamentos desnecessários ou desproporcionais, penalizando carregadores por desvios que, na prática, não chegaram a se concretizar. Há relatos de casos em que o balanceamento foi executado com base em programações que posteriormente não se realizaram, resultando em volumes balanceados superiores ao efetivamente necessário e impondo custos aos carregadores sem correspondência com a condição física da malha.

Entendemos que, sempre que a transportadora identificar risco de balanceamento decorrente dos volumes declarados na programação diária (D-1), cujo efeito potencial se restringe ao dia operacional subsequente, a primeira medida a ser adotada deve ser a comunicação formal aos carregadores acerca do risco identificado. Essa etapa é fundamental para possibilitar a correção voluntária das posições pelos agentes. Assim, não parece razoável que a transportadora adote medidas mais severas, como o acionamento de leilões ou de GSA, com base exclusivamente na programação diária, uma vez que esta ainda não produziu efeitos físicos na rede e o eventual desequilíbrio ainda pode ser corrigido pelos carregadores antes de sua materialização.

4. Correções retroativas de alocação e dupla incidência de penalidades

Há casos de atribuição incorreta de volumes balanceados a determinados carregadores, corrigidos pelas transportadoras somente semanas depois, quando já não é mais possível mitigar o impacto operacional e comercial da ação. Adicionalmente, há a ocorrência de dupla incidência de penalidades sobre uma mesma posição, por exemplo, ação de balanceamento seguida de aplicação de penalidade de desequilíbrio sobre a mesma

posição, o que é incompatível com a lógica de que o próprio balanceamento já constitui o instrumento adequado para a correção de desvios.

5. Regra de fechamento mensal positivo e penalidades de desequilíbrio

A obrigatoriedade de encerramento do portfólio em posição positiva ao final de cada mês tem levado, segundo relato dos carregadores, ações de balanceamento que não seriam necessárias sob a ótica da segurança operacional da malha como um todo, uma vez que posições positivas e negativas de diferentes carregadores tendem a se compensar mutuamente. Essa situação gera uma corrida dos carregadores com posição negativa para positivar seus portfólios nos últimos dias do mês, provocando ações de balanceamento mesmo em situações nas quais a malha, sob a perspectiva sistêmica, permanece operacionalmente equilibrada.

Ademais, nas conversas com os carregadores foi relatado que a falta de clareza e tempestividade nas informações sobre a situação do portfólio de cada agente, leva, em diversas ocasiões, à tomada de ações exageradas ou insuficientes de ajuste de portfólio. Em ambos os casos, a assimetria de informação impõe ao carregador um ônus, seja pela positivação sem necessidade ou por incorrer de custos adicionais para equilíbrio do portfólio quando não alcança o equilíbrio.

Há ainda, ausência de clareza na definição das margens de tolerância praticadas por algumas transportadoras para esse fechamento, consideradas, em alguns casos, incompatíveis com a realidade operacional da rede. Neste contexto, a margem de tolerância adotada pela TAG se mostra excessivamente restritiva, enquanto a TBG adota procedimento mais flexível, permitindo a regularização da posição do carregador por meio de transferência de titularidade em período anterior ao fechamento, com efeitos para fins de apuração de penalidades.

6. Considerações finais

Diante do exposto, e reiterando a disposição do CdU em colaborar com a ANP na construção de soluções regulatórias que possam buscar o equilíbrio contratual entre transportadoras e carregadores, propomos, como medida inicial e de rápida implementação, que as transportadoras repassem as informações sobre o *status* da rede de transporte e do portfólio do carregador em base horária e ininterrupta, seguidas das projeções em D+1. Além disso, seria importante que fosse, primariamente, oportunizado aos carregadores corrigirem os seus portfólios, previamente às ações de balanceamento executadas pelas transportadoras.

As ações de balanceamento devem seguir uma ordem de mérito clara e previsível, priorizando mecanismos menos onerosos, como ajustes voluntários pelos carregadores, seguido de leilões de balanceamento, e reservando o acionamento de instrumentos mais

custosos, como os GSAs de balanceamento, para situações excepcionais. Caso essa ordem não seja observada, a transportadora deve apresentar justificativa detalhada e fundamentada para a medida adotada, garantindo transparência e rastreabilidade no processo decisório.

O balanceamento exercido pelo carregador consiste em medida mais eficiente, diante da função residual atribuída ao transportador. Para tanto, seria também desejável que a ANP solicite que todas as ações de balanceamento executadas pelas transportadoras sejam justificadas e tornadas públicas, por meio de relatório detalhado e compartilhado com o regulador e o mercado em até 24 horas após cada ação de balanceamento.

Recomendamos que este relatório contenha, de forma não exaustiva, as seguintes informações:

i) tipo de ação, e se foi a melhor decisão tomada em termos de custos a serem repassados aos carregadores;

ii) tipo de operação, se compra ou venda de gás;

iii) volume total negociado, em cada operação de compra e venda;

iv) preço médio de cada operação de compra e venda;

v) a motivação da operação, se por segurança operacional ou solução de congestionamento físico locacional, por exemplo;

vi) os causadores do desequilíbrio do sistema, discriminando a participação por volume que deram causa à ação de balanceamento; e

vii) as contrapartes envolvidas nas operações de compra e venda de gás com a transportadora.

Nesta acepção, o CdU se coloca à disposição da ANP para apresentar com maior detalhe cada um dos pontos elencados na presente correspondência e reforça o seu compromisso com o diálogo técnico e construtivo, com vistas à padronização e aprimoramento dos contratos de transporte.

Atenciosamente,

gov.br Documento assinado digitalmente
ADRIANNO FARIAS LORENZON
Data: 11/08/2026 14:36:53-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

_____

Adrianno Lorenzon
Presidente