

## Perguntas e Respostas

### Comercial & Regulatório

#### 1) O que é **Capacidade Disponível** de transporte?

Representa a parcela da capacidade de transporte comercial do gasoduto que não foi contratada por algum carregador para prestação de serviço em base firme.

#### 2) Como foi determinada a **Capacidade Disponível** da TAG?

A capacidade disponível na rede de transporte da TAG em cada Ponto de Entrada ou Zona de Saída foi determinada a partir de: 1 - Características técnicas da Rede de Transporte da TAG; 2 - Cenário Base e 3 - Dedução das Reservas de Capacidade Alocadas à Petrobras no âmbito de seus contratos legados (já firmados com a TAG). A Reserva Alocada à Petrobras foi estabelecida no Acordo de Redução de Flexibilidade assinado entre este carregador e a TAG, conforme previsto no Termo de Compromisso de Cessação (TCC) firmado entre a Petrobras e o CADE em 08/07/19.

A capacidade disponível leva em conta o regime de contratação de entrada e saída, que pressupõe o cálculo dinâmico da capacidade, realizado de acordo com a possibilidade de atendimento a diferentes cenários de solicitação de transporte para injeção e retirada de gás natural dos Carregadores interessados.

O relatório com a capacidade disponível resultante não impede, portanto, que no processo de oferta e solicitação de capacidade outros cenários sejam analisados de acordo com a efetiva demanda do mercado.

Os relatórios de capacidade da TAG estão disponíveis no site.

#### 3) Como seria a **transição dos contratos existentes para o novo modelo de contratação da capacidade de transporte?**

Os contratos legados irão conviver com os novos contratos de transporte celebrados no regime de entrada e saída. Para tanto, foi realizado um Acordo de Redução de Flexibilidade entre TAG e Petrobras, aprovado pela ANP, que permitiu o acesso de novos agentes à rede de transporte e a convivência de ambos os tipos de contratos. De acordo com a Lei do Gás 14.134, de 8 de abril de 2021, novos contratos de transporte só podem ser celebrados no regime de entrada e saída.

#### 4) A solicitação de capacidade em base firme nos Pontos de Entrada/Zonas de Saída é restrita à capacidade disponível no Cenário de Referência?

Qualquer solicitação diferente das premissas adotadas para o Cenário Base resultará em novos estudos por parte do Transportador. Existem características e restrições de nossa infraestrutura de transporte que demandam a análise específica quanto à viabilidade de atendimento, a depender da combinação das entradas e saídas solicitadas, considerando-se, ainda, os direitos e vigência dos contratos legados.

Desta forma, a capacidade disponível para produtos com condição para livre atendimento entre Pontos de Entrada e Pontos de Saída deverá observar a combinação entre as capacidades de entrada e saída solicitadas, considerando os direitos dos contratos legados, o cenário de oferta e demanda de gás e as restrições na infraestrutura existente.

#### 5) Como funciona o Regime de Reserva de Capacidade por Entrada e Saída?

Regime por meio do qual os Carregadores podem reservar capacidade de transporte de forma independente nos pontos de entrada e saída do sistema. Dessa forma, uma vez contratada a capacidade de transporte em determinado ponto ou zona, os Carregadores podem utilizar como contraparte uma origem em qualquer ponto de entrada e, como destino, qualquer ponto/zona de saída, não sendo mais obrigados a contratar percursos específicos.

#### 6) Qual é a definição para Ponto de Entrada, Pontos de Saída e Zonas de Saída?

**Pontos de Entrada** são os pontos nos gasodutos de transporte nos quais o gás natural é entregue pelo Carregador ao Transportador, ou seja, são pontos nos quais há a transferência de custódia de gás para o Transportador.

**Pontos de Saída** são pontos nos gasodutos de transporte nos quais o gás natural é entregue pelo Transportador ao Carregador ou por quem este venha a indicar numa Zona de Saída, ou seja, pontos de retirada de gás do sistema de transporte.

Entende-se como **Zona de Saída** um conjunto de Pontos de Saída situados em uma mesma área geográfica definida em um **Estado** de Federação atendido pela TAG, podendo um mesmo Estado contemplar mais de uma Zona de Saída.

#### 7) Quais são as limitações físicas da rede de transporte da TAG para o livre atendimento entre as capacidades contratadas de entrada e saída?

Na indústria de rede é natural haver restrições físicas na infraestrutura decorrentes dos cenários de mercado e da necessidade de maximização de trocas entre diferentes zonas. Diante disso, a TAG já iniciou os estudos para expansão da sua rede, visando eliminar

limitações físicas em seu sistema de transporte de acordo com as demandas identificadas pelos agentes de mercado.

Atualmente, as restrições na rede de transporte da TAG estão principalmente localizadas no trecho que compreende as Zonas de Saída, que vão de Pernambuco ao Ceará (PE2 à CE2) - dado o diâmetro reduzido do gasoduto neste trecho - e na transferência entre os pontos de entrada localizados na região Sudeste para atendimento de Zonas de Saída que vão da Bahia ao Ceará (BA4 à CE2) - dada a limitação de compressão entre os dois trechos.

## 8) Como é possível saber a capacidade disponível nos pontos de entrada e nas zonas de saída da rede de transporte da TAG?

A capacidade disponível estimada, considerando-se o relatório de capacidade aprovado pela ANP, pode ser visualizada no Relatório Estudo de Capacidade do Sistema de Transporte da TAG disponível em: <https://ntag.com.br/sistema-de-transporte/relatorios/>.

Reiteramos, contudo, que a capacidade de transporte é dinâmica e que a depender do perfil de contratação poderá haver variações no cenário apresentado.

Para fins de solicitação de capacidade, o agente interessado poderá acessar o Portal de Oferta de Capacidade - POC <https://www.ofertadecapacidade.com.br/home>. Os valores encontrados no Portal estarão sujeitos à análise de capacidade pelo Transportador <https://www.ofertadecapacidade.com.br/home>.

Importante destacar que a contratação de capacidade é disponibilizada por Zona de Saída e não por Ponto por Saída. A capacidade máxima de entrega em cada Ponto de Saída deve respeitar a capacidade física máxima de projeto de cada ponto isoladamente, sujeita à capacidade disponível na zona a qual este ponto pertence, além das condições técnicas limite de vazão e pressão destes pontos.

## 9) Quem pode contratar os serviços de transporte de gás?

São elegíveis para contratação de capacidade de transporte as sociedades ou consórcios constituídos sob as leis brasileiras, com sede e administração no Brasil, que estejam autorizadas a exercer a atividade de Carregamento pela ANP, nos termos da Resolução ANP nº 051/2013.

É recomendável o credenciamento prévio junto à Secretaria de Fazenda ao Ato COTEPE 57/29, de 29 de outubro de 2019, nos estados em que opera.

## 10) Como contratar capacidade disponível da rede de transporte da TAG?

Atualmente, para prestação de serviço em base firme na rede de transporte da TAG, a contratação é realizada por meio da modalidade de serviço de transporte extraordinário, no regime de entrada e saída, em contratos com vigência até 31 de dezembro de 2022. Este serviço pode ser contratado via plataforma digital através do Portal de Oferta de Capacidade (POC), em processos de oferta semanais.

## 11) O que é o Portal de Oferta de Capacidade (POC) e como funciona?

O POC é uma Plataforma eletrônica comum às transportadoras de gás TAG, TBG e NTS para oferta e contratação de serviços de transporte. A plataforma funciona como um *marketplace*, permitindo o livre acesso de agentes do mercado a novos produtos e serviços de transporte de gás natural das maiores transportadoras do país por meio de Produtos Extraordinários, Chamadas Públicas de Capacidade Existente e Incremental, além de outros Produtos de Curto Prazo.

Os agentes preenchem o cadastro único na plataforma e habilitam-se, em cada transportador, para participar de seus processos de oferta de capacidade. Para saber mais, acesse pelo link: <https://www.ofertadecapacidade.com.br/home>.

## 12) Quais as formas de acesso à capacidade de transporte?

### Serviço em Base Firme

- **Produto Firme:** os contratos de transporte na modalidade firme são ofertados em capacidade disponível, em contratos de 12 meses, por meio de chamada pública em um horizonte de oferta até 5 anos. O Transportador se obriga a programar e transportar o volume diário de gás natural solicitado pelo carregador até a capacidade contratada de transporte estabelecida no contrato de transporte celebrado com o Carregador, dentro das condições previstas em contrato.
- **Produto Extraordinário:** trata-se da contratação de capacidade disponível a qualquer tempo, ou seja, sem a necessidade de chamada pública, tendo duração máxima de 1 ano;

### Serviço em Base Não Firme

- **Produto Interruptível:** trata-se da contratação em capacidade ociosa, na modalidade não-firme, a qualquer tempo, ou seja, sem a necessidade de chamada pública, que poderá ser interrompido pelo Transportador, dada a prioridade do serviço de transporte firme.

### Conexão de Acesso

- **Conexão de Acesso:** solicitação de instalação de acesso a qualquer tempo, que permite ampliar ou construir novo ponto de entrada e/ou zona de saída para utilização da rede de transporte existente.

## 13) Quais os produtos oferecidos pela TAG?

- **Contrato de Serviço de Transporte Extraordinário Anual.**
- **Contrato de Serviço de Transporte Extraordinário de Livre Acesso:** este produto permite o acesso a qualquer tempo, por meio das ofertas semanais de capacidade realizadas no POC, através do serviço de transporte extraordinário em base firme. Tem início de vigência a partir da solicitação do carregador interessado e término em 31/12/22.
- **Contrato de Serviço de Transporte Interruptível:** lançado em 13/06/2022, este serviço é destinado a supridores e/ou usuários que disponham de flexibilidade para o transporte do gás natural, visto que seu atendimento está sujeito à ociosidade da capacidade contratada em base firme nos pontos de entrada e zonas de saída. A contratação pode ser feita no POC a qualquer tempo ao longo deste ano, com término em 31/12/2022.
- **Contrato de Conexão de Acesso:** contrato bilateral de longo prazo que permite a instalação de conexão de acesso sem que haja compromisso ou preferência na contratação de capacidade de transporte

Os modelos de contratos encontram-se disponíveis no site da TAG:

<https://ntag.com.br/negocios/contratos-e-tarifas/>

As **Chamadas Públicas de Capacidade** e oferta de **Produtos de Curto Prazo** estão em fase de desenvolvimento e estarão disponíveis ao longo de 2022.

## 14) Como funciona o Serviço Extraordinário de Livre Acesso?

O contrato de Serviço Extraordinário 2022 pode ser celebrado a qualquer tempo ao longo do referido ano. O início da prestação do serviço será definido pelo Carregador, desde que observados os tempos necessários para recebimento, aprovação das garantias e configuração operacional do novo contrato, com término em 31 de dezembro de 2022.

As rodadas de oferta deste serviço serão realizadas semanalmente, a partir das 9hs até às 18hs do primeiro dia útil de cada semana. A solicitação de capacidade deverá ser realizada por meio do Portal de Oferta de Capacidade (POC).

As tarifas aplicáveis são as mesmas do serviço extraordinário anual dos contratos vigentes e a capacidade disponível encontra-se acessível no Portal de Oferta de Capacidade.

Todas as solicitações realizadas no mesmo dia serão consideradas de maneira isonômica para fins do processo de alocação a ser realizado até D+1, de acordo com as regras previstas no Contrato Master de Transporte. A divulgação dos resultados da alocação e a

apresentação das garantias serão realizados no primeiro dia útil subsequente à alocação, data a partir da qual o agente interessado deverá apresentar garantias, como condição precedente à reserva de capacidade, celebração e eficácia do contrato.

## 15) O que é contrato de Conexão de Acesso?

Trata-se de uma nova modalidade padrão de contratação de acesso à rede de transporte. Os agentes interessados em se conectar à malha de transporte da TAG por meio de instalação adicional e tenham interesse em acesso à infraestrutura de transporte existente podem solicitar contrato de conexão a qualquer tempo.

Este contrato pode ser utilizado para ampliação ou construção de novo ponto de entrada ou ponto de saída que estejam conectados à infraestrutura de transporte existente.

Mais detalhes podem ser obtidos no site da TAG:

[https://media.ntag.com.br/uploads/2021/11/Caracteristicas\\_Instalacoes\\_TAG\\_Rev\\_D.pdf](https://media.ntag.com.br/uploads/2021/11/Caracteristicas_Instalacoes_TAG_Rev_D.pdf)

## 16) É possível contratar separadamente a molécula e o transporte?

A TAG é um agente regulado autorizado a exercer a atividade de transporte.

Muito embora alguns Produtores/Importadores/Comercializadores tenham contratos de molécula com seus clientes que incluem o valor do serviço de transporte, a contratação do transporte deve ser realizada separadamente junto ao transportador, seja pelo supridor ou pelo usuário do gás natural.

## 17) Como é possível garantir a qualidade do gás natural nos Pontos de Entrada e Pontos de Saída?

O gás natural comercializado e transportado no Brasil é especificado de acordo com os métodos e limites estabelecidos pela Resolução ANP nº16/2008. De acordo com esta resolução o gás natural deve ter sua composição analisada e estabelecida dentro de critérios, sendo necessária nos Pontos de Entrada a emissão de certificado de qualidade pelo Carregador e em determinados Pontos de Saída, a emissão do boletim de conformidade do gás pelo transportador. Durante a permanência do gás no sistema de transporte, o transportador deve zelar pela qualidade do gás, bem como identificar os agentes causadores de eventuais desvios em sua qualidade quando da injeção deste energético.

## 18) Qual é a definição para **desequilíbrio do sistema**?

O **desequilíbrio do sistema** é a diferença acumulada, positiva ou negativa, entre todas as injeções e retiradas de gás natural na rede de transporte.

## 19) O que é ação de balanceamento?

Independentemente das ações individuais que os carregadores possam tomar, o transportador deve assegurar o balanceamento do sistema de gás, a fim de manter a rede de transporte dentro de limites operacionais de segurança e eficiência. Dessa forma, as **ações de balanceamento** são o conjunto de medidas tomadas pelo transportador para fins de **balanceamento do sistema** ou **dos portfólios dos carregadores**, sempre que necessárias para o retorno do sistema à posição que não coloque em risco suas operações.

As ações de balanceamento do transportador são constituídas de **emissão de alertas**, **mecanismos de flexibilidade intradiária (compra e venda de gás)** e **redução do fluxo de gás**

### 19.1. O que é balanceamento primário ou de portfólio?

São ações realizadas pelos carregadores a fim de equilibrar a diferença entre as quantidades de gás injetadas e retiradas da rede de transporte em determinada zona de balanceamento durante o período de balanceamento, contribuindo para que se mantenha sob controle o saldo de desequilíbrio do sistema.

### 19.2. O que é balanceamento residual ou do transportador?

O transportador monitora as injeções e as retiradas de gás de todos os carregadores e realiza as ações de balanceamento residual necessárias para manter sob controle o saldo de desequilíbrio da rede de transporte, quando este saldo ameaça o funcionamento do sistema (situações de desequilíbrio alto ou severo).

O período de balanceamento equivale ao intervalo de tempo de 24 horas consecutivas correspondente ao dia operacional, que se inicia às 0h UTC-3 em qualquer dia do ano. Trata-se de ações realizadas pelo transportador necessárias para manutenção da rede de transporte dentro dos limites operacionais compatíveis com a sua gestão eficiente e atendimento à regulação vigente e ocorre via:

- Emissão de Alertas;
- Compra ou venda de quantidades de gás pela Transportadora;
- Ações de restrição e/ou interrupção do fluxo de gás a serem definidas pela Transportadora de modo a minimizar os impactos para os demais carregadores.

Todos e quaisquer custos das ações de balanceamento incluindo o valor de compra/venda da molécula e encargos tributários para fins de balanceamento serão atribuídos aos carregadores causadores na proporção em que tenham contribuído para a compra /venda do gás. Eventuais custos fixos deste serviço serão repassados a todos os carregadores do sistema.

Todavia, a apuração das penalidades de desequilíbrio previstas nos contratos de transporte da TAG é feita em período mensal.

## 20) O que é o serviço de retirada de congestionamento?

Serviço utilizado para reduzir limitações físicas do sistema através de compra e venda simultânea de gás.

O serviço de retirada de congestionamento é destinado a cobrir todo e qualquer custo, fixo ou variável, incorrido pelo transportador, relacionado à necessidade de injeção ou retirada do gás natural realizada pelo transportador através de contratos de compra e venda de gás natural. Essas ações do transportador têm como objetivo ampliar a capacidade de transporte em base firme ofertada, em função de eventuais restrições físicas para atendimento a nominações realizadas entre os carregadores contratantes de entrada e saída localizados em diferentes trechos de sua infraestrutura.

Os custos fixos de disponibilidade do serviço de retirada de congestionamento são repartidos entre todos os contratantes do serviço de transporte.

Adicionalmente, caracterizado o congestionamento contratual, serão repassados aos carregadores os custos variáveis deste serviço, proporcionalmente à sua movimentação, por meio de **tarifa de congestionamento** para todos os custos incorridos pelo transportador relacionados à necessidade de injeção ou retirada do gás natural. Trata-se de uma tarifa que repassa 100% dos custos incorridos, sem margem para o transportador.

Como resultado de processo concorrencial, a TAG assinou com a **Excelerate** e a **Petrobras**, individualmente, a contratação de 1,2 milhão de m<sup>3</sup>/dia, com início de vigência em 01/01/2022, do serviço de aquisição / fornecimento do gás de balanceamento/congestionamento. O resultado do processo encontra-se disponível em: <https://ntag.com.br/processos-concorrenciais/>

## 21) O que é serviço de empacotamento ou *linepack*?

Representa a quantidade de gás em estoque de gás no gasoduto necessária à oferta do serviço de transporte.

Até dezembro de 2021, todo o gás de empacotamento da rede de transporte da TAG era de propriedade do carregador Petrobras. O processo concorrencial para aquisição de gás de empacotamento pela TAG teve como objetivo adquirir, minimamente, o gás de empacotamento necessário à gestão dos novos contratos, bem como, paulatinamente realizar a aquisição do gás necessário para a gestão dos contratos legados, ou seja, permitir a aquisição pelo transportador do volume total do gás necessário à operação da malha de transporte da TAG.

Vale destacar que os custos com a aquisição do gás de empacotamento são repassados para os carregadores dos novos contratos firmados a partir de dezembro de 2021 através da **tarifa de empacotamento**, de acordo com metodologia aprovada pela ANP e calculada a partir das duas propostas concorrenciais vencedoras firmadas com a **GALP Brasil Energia** e disponíveis em <https://ntag.com.br/processos-concorrenciais/>.

## 22) O que é Gás para Uso no Sistema (GUS)?

Corresponde à quantidade de gás utilizado na operação da rede de transporte incluindo: o gás combustível, o gás não contado e as perdas operacionais. Com base no total das quantidades diárias nominadas de entrada e de saída solicitadas por todos os Carregadores, o transportador estimará o gás para a ser utilizado no sistema de transporte.

Hoje o gás necessário apurado a partir das nominações solicitadas é informado aos carregadores, que devem acrescentar esses volumes em suas injeções. Contudo, ao longo do ano 2022 o GUS será adquirido pelo transportador diretamente dos fornecedores de gás, através da celebração de contratos de suprimento (GSAs), resultantes de processo concorrential. O custo total de aquisição de GUS, incluindo tributos, será repassado ao carregador por meio de cobrança de **tarifa de GUS**.

## 23) Quais são os encargos e as tarifas a serem faturados pelo transportador mensalmente quando assinado um contrato de transporte?

- **Encargo de Serviço de Transporte de Entrada e/ou Saída:** remuneração devida ao transportador pela prestação do serviço de transporte de entrada pelo Carregador de Entrada ou pelo serviço de transporte de saída pelo Carregador de Saída. As tarifas vigentes estão disponíveis no site da TAG: <https://ntag.com.br/negocios/contratos-e-tarifas/>
- **Encargo de Custos Fixos de Compra e Venda de Contrato:** valores devidos ao transportador pelo Carregador de Entrada/Saída, conforme o caso, destinado a reembolsar os custos fixos de compra de venda de gás. Trata-se do encargo relacionado ao custo fixo de congestionamento. Para balanceamento e GUS não há, atualmente, a incidência de custos fixos.
- **Encargo de GUS:** Todo e qualquer custo incorrido pelo transportador para adquirir e fornecer GUS ao carregador, incluindo tributos, quando houver a aquisição de GUS pelo transportador.
- **Tarifa de Congestionamento:** cobrada para cobrir todo e qualquer custo variável, incorrido pelo transportador, relacionado à necessidade de injeção ou retirada do gás

natural realizada pelo transportador através de contratos de compra e venda de gás natural.

Essas ações visam ampliar a capacidade de transporte firme ofertada em função de eventuais restrições físicas para atendimento a nominações realizadas entre os carregadores contratantes de entrada e saída localizados em diferentes trechos de sua infraestrutura.

- **Tarifa de Empacotamento:** cobrada pelo transportador ao carregador e destinada a cobrir os custos relacionados à aquisição do gás para empacotamento pelo Transportador.

## 24) Como funciona a atual metodologia de cálculo da tarifa adotada pela ANP (entrada e saída com fator LOCACIONAL (*Capacity Weighted Distance – CWD*)?)

As tarifas de transporte aplicadas ao serviço de transporte firme foram determinadas por ponto de entrada e zonas de saída, pela metodologia de distância ponderada pela capacidade (*Capacity Weighted Distance – CWD*) em linha com benchmark internacional.

A metodologia de cálculo tarifário CWD consiste na atribuição de uma parcela dos custos para cada ponto/zona de entrada ou ponto/zona de saída, considerando a distância entre cada um dos pontos, bem como pela expectativa de reserva de capacidade em cada um destes locais. Ou seja, considera a distância entre a fonte de suprimento e suas saídas, levando em consideração os volumes alocados para cada um destes pontos. Quanto mais perto do centro de carga, menor a tarifa. Desta forma, cada ponto ou zona é responsável por recuperar uma parcela da receita de acordo com o custo alocado.

Um elemento importante do cálculo tarifário por entrada e saída é a definição da parcela da Receita Máxima Permitida que deve ser recuperada pelos carregadores de entrada e saída. No caso da TAG, foi estabelecida pela ANP, a alocação de 70% para o conjunto de pontos de entrada e 30% para o conjunto de pontos de saída.

Outro ponto relevante é a aplicação progressiva do componente CWD no cálculo tarifário. Objetivando uma transição gradual do modelo de tarifação postal praticado atualmente pelo mercado de gás no Brasil, ficou estabelecido para a TAG, uma aplicação nas tarifas de transporte de 10% do componente CWD e 90% postal para o ano de 2022.

## 25) Quais são as possíveis penalidades a que um carregador está exposto?

As penalidades no contrato de transporte têm caráter orientativo e são importantes para o adequado comportamento dos agentes em suas nominações e movimentações



garantindo a maior segurança operacional a todos os usuários da rede de transporte. As atuais penalidades estabelecidas no Contrato de Transporte da TAG aprovado pela ANP são:

- **Penalidade de Variação de programação diária aplicado quando passa o limite de 5%:**

$$2 \times (\text{TCE} + \text{TCS} + \text{TCEmp}) * \text{quantidade de gás (MMBTU)}$$

Sendo: TCE = Tarifa de Capacidade de Entrada, TCS = Tarifa de Capacidade de Saída, TCEmp = Tarifa de Capacidade de Empacotamento.

- **Penalidade por Desequilíbrio:** Caso não corrija seu saldo de desequilíbrio **no final de cada mês**, o Carregador pagará ao Transportador um valor de:

$$2 * (\text{TCE} + \text{TCS} + \text{TCEmp}) * \text{SDP}$$

Sendo: SDP = Saldo de Desequilíbrio do Portfólio do Carregador.

A ser apurado no último dia operacional do mês em questão, aplicado sobre o saldo do portfólio de contratos do carregador.

Apesar de **não ser uma penalidade**, um possível sobrecusto é o **excedente não autorizado** que possui uma tarifa de duas vezes a tarifa de transporte. A penalidade de excedente não autorizado não exclui a cobrança de penalidades de variação.

Em caso de dúvidas entrar em contato por meio do e-mail [comercial@ntag.com.br](mailto:comercial@ntag.com.br).