

Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto – ATGás

Participante: Rogério A. Manso da Costa Reis/ Presidente Executivo

Contato: contato@atgas.org.br

Consulta Pública nº 01/2026 - Processo Regulatório nº SEI-480002/000284/2026

A presente contribuição refere-se à Consulta Pública nº 01/2026, que trata da Revisão Quinquenal de Tarifas das concessionárias CEG e CEG Rio.

Inicialmente, cumpre ressaltar que as revisões tarifárias não se limitam à recomposição contábil de receitas, mas constituem instrumento regulatório voltado à preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, em consonância com a adequada prestação de serviço, a modicidade tarifária, a transparência, a eficiência e a proteção dos usuários.

A presente revisão incide sobre o ciclo 2023-2027, correspondente ao período final dos contratos de concessão celebrados em 1997, cujo prazo original é de 30 anos. Nesse contexto, a valoração de ativos, o reconhecimento de CAPEX, a alocação regulatória de custos, a depreciação e a inclusão de ativos na base regulatória devem ser submetidos a controle ainda mais rigoroso. Tais elementos produzem efeitos tarifários imediatos e geram implicações sobre o encerramento contratual, a reversibilidade dos bens e a correta delimitação dos custos repassáveis aos usuários. Em fase final de concessão, o rigor regulatório é condição de legitimidade da decisão tarifária.

À luz dessas premissas, apresentam-se os seguintes pontos:

- 1) **Transparência das informações:** As informações contidas no Plano de Negócios das concessionárias CEG e CEG Rio, especialmente nas sessões “Custo Operacionais - OPEX”, “Plano de Investimento” e “Base de Remuneração dos Ativos – BRA”, **carecem de transparência, publicidade e robustez.** É necessária a divulgação por categoria, escopo, benefício e justificativa dos custos propostos, especialmente diante da perspectiva de redução de demanda, para permitir a avaliação de prudência, eficiência e projeções de investimento e custos operacionais.
- 2) **Avaliação prévia de investimentos em biometano:** A aprovação dos investimentos “Projeto Estruturante GNR” e “Projeto Biometano” da CEG e CEG RIO deve ser precedida de avaliação da possibilidade da injeção do biometano no

sistema de transporte dutoviário, seguindo os princípios de eficiência econômica e sistêmica, de forma aderente à eficiência global das redes.

3) **Enquadramento regulatório do GASMAZ:** O exame do enquadramento regulatório do GASMAZ – e sua eventual assimilação à base de ativos da concessionária (item 5.8.6 do Plano de Negócios da CEG Rio) – não se limita à sua existência física ou ao seu uso operacional. A questão central reside na **definição de sua natureza jurídico-regulatória** e, por consequência, na possibilidade de seus investimentos, custos e remuneração serem tratados como típicos da atividade de distribuição ou sujeitos a regime distinto, com segregação regulatória, contábil e tarifária.

Não se pode presumir sua incorporação à base da concessionária como ativo típico de distribuição sem análise aprofundada. O enquadramento deve observar o arcabouço constitucional e infralegal.

À luz dos artigos 3º, XXVI e art. 7º da Lei nº 14.134/2021, devem ser enquadrados como gasodutos de transporte, aqueles que atendam a **(i)** certos critérios legais, notadamente quanto à origem em instalações de tratamento ou processamento de gás natural e às suas características técnicas de diâmetro, pressão e extensão (em definição no processo de Consulta e Audiência Pública nº 01/2025 da ANP); e/ou **(ii)** que desempenhem função de interesse geral.

Adicionalmente, o Decreto nº 10.712/2021 estabelece que a classificação de gasodutos deve observar a eficiência global das redes, considerando sua conexão a fontes de suprimento. Ainda, dispõe que a não classificação como transporte quando atendidos os critérios técnicos, é medida excepcional, admitida apenas quando inexisterem impactos ao planejamento do sistema e o duto se restringir ao interesse exclusivamente local.

Sob a ótica técnica, o GASMAZ apresenta características compatíveis com gasodutos de transporte: **(i)** possui 14 polegadas de diâmetro, pressão máxima de 88,68 kg/cm², 18,637 km de extensão e vazão de 5,0 MM m³/dia; **(ii)** se origina na Unidade de Tratamento de Gás de Cabiúnas (UTGCAB), um dos principais polos de tratamento de gás natural do país, e **(iii)** destina-se ao atendimento da UTE Marlim Azul (conforme LO nº IN002081), usina termelétrica de grande porte, com potência de 565,5 MW, capaz de abastecer mais de 2 milhões de domicílios, estando localizada a cerca de 25 km do Terminal de Cabiúnas.

Esses elementos indicam que o GASMAZ exerce função típica de **conexão entre fonte relevante de suprimento** (e não simples ponto de distribuição local) e **consumidor de grande escala** (e não consumidores cativos em malha urbana de forma pulverizada). Assim, o GASMAZ enquadra-se no regime de transporte, com

clara repercussão para o sistema energético nacional, afastando a natureza de ativo voltado exclusivamente ao interesse local.

A eventual utilização do duto como vetor de expansão da rede local não altera sua natureza, ao contrário, reforça a necessidade de adequada delimitação entre as atividades de transporte e distribuição, evidenciando a natureza de gasoduto de transporte do trecho que conecta a fonte de suprimento ao sistema local.

A correta classificação da infraestrutura é essencial para preservar a coerência do sistema, evitar distorções competitivas, impedir subsídios cruzados indevidos e favorecer a eficiência global das redes. A classificação indevida de ativo com características troncais à base da rede de distribuição distorce a fronteira entre transporte e serviço local e impõe ao usuário cativo o custeio de ativos que não lhe são próprios.

Ainda que não se conclua pelo enquadramento automático como transporte, subsiste o dever regulatório de reconhecer que a função do ativo transcende o interesse exclusivamente local, o que já basta para afastar sua assimilação acrítica como expansão ordinária da rede de distribuição, sendo necessária atuação coordenada entre a esfera estadual (AGENERSA) e a esfera federal (ANP).

A própria trajetória decisória da AGENERSA evidencia que o GASMAZ jamais foi assimilado, de plano, como expansão ordinária da rede de distribuição. Ao contrário, o tratamento conferido ao ativo foi específico e controvertido, com reconhecimento de sua condição de gasoduto dedicado no âmbito do processo regulatório correspondente.

Assim, é de extrema relevância a revisão do enquadramento regulatório do GASMAZ, com avaliação formal, em coordenação com a ANP, quanto à sua **classificação como gasoduto de transporte até o limite de bateria da distribuidora** ou, ao menos, ao reconhecimento de que não se trata de ativo típico de distribuição. Como consequência, devem ser adotadas medidas de segregação regulatória, contábil e tarifária de seus investimentos, custos operacionais e remuneração.

Diante do exposto, requer-se que a AGENERSA:

- I. **acolha a presente contribuição**, para fins de complementação do item 5.8.6 do Plano de Negócios da CEG Rio, de modo a:
 - a. **reconhecer a necessidade de revisão do enquadramento regulatório do gasoduto da UTE Marlim Azul**, à luz da Lei nº 14.134/2021, do Decreto nº 10.712/2021 e dos critérios técnicos e sistêmicos aplicáveis à classificação de gasodutos;

- b. **considerar que a função do duto transcende o interesse local**, dada a sua conexão direta entre fonte de suprimento/processamento em Cabiúnas e usina termelétrica de grande porte conectada ao abastecimento energético nacional;
 - c. **promover, conjuntamente com a ANP, a avaliação formal quanto à correta classificação do GASMAZ, considerando que** até o limite de bateria da distribuidora, o gasoduto apresenta características típicas de transporte;
 - d. até que ocorra a conclusão da avaliação conjunta mencionada no item “c” acima, **reconhecer que o GASMAZ não deve ser incorporado ao patrimônio estadual, tampouco considerado na base regulatória de ativos da concessionária;**

- II. **determine às concessionárias CEG e CEG RIO a apresentação de informações detalhadas sobre “Custo Operacionais - OPEX”, “Plano de Investimento” e “Base de Remuneração dos Ativos – BRA”** da proposta do Plano de Negócios da CEG RIO e da CEG, com a devida publicidade, de modo a permitir a adequada avaliação de prudência, eficiência e necessidade de custos e investimentos, especialmente diante da perspectiva de redução de demanda;

- III. **reconheça o dever das concessionárias de considerar, em seus projetos, a possibilidade da injeção de biometano** no sistema de transporte dutoviário, em consonância com a eficiência global das redes.