Carta nº 029/2025-CDU

Rio de Janeiro/RJ, 15 de outubro de 2025

Aos

Ilmo. Ovídio Quintana
Diretor Comercial e Regulatório da TAG

Ilma. Cristina Sayão
Gerente de Assuntos Regulatórios da TAG

Cópia para:

Ilmo. Sr. Pietro Mendes
Diretora - Diretoria IV - ANP

Ilma. Sra. Symone Araújo
Diretora - Diretoria I – ANP

Ilmo. Sr. Thiago Campos
Superintendente de Infraestrutura e Movimentação - SIM/ANP

Assunto: Considerações do CdU em resposta às correspondências da TAG recebidas em 26.09.2025 (CE-TAG-DR-GAR-0421/2025 e anexos) e em 01.10.2025 (CE-TAG-DR-GAR-0428/2025 e anexos), acerca do investimento na Estação de Compressão de Itajuípe.

Referências: *Processo ANP nº 48610.209490/2025-12 (CP ANP 08/25)*
Processo ANP nº 48610.217752/2024-31 (CP ANP 05/25)

Prezados Senhores,

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, precisamente dispostas nos §§ 2º e 3º do art. 17º da Lei nº 14.134/2021, vem, por meio desta manifestação, apresentar as suas considerações referentes aos esclarecimentos enviados pela Transportadora Associada de Gás (TAG), por meio das cartas CE-TAG-DR-GAR-0421/2025 (e anexos) e CE-TAG-DR-GAR-0428/2025 (e anexos) (ou "correspondências"), acerca do investimento na Estação de Compressão (Ecomp) de Itajuípe proposto pela transportadora.

Antes, porém, gostaríamos de registrar que o CdU endereçou pedidos de esclarecimentos sobre o tema à ANP, por meio da Carta nº 004/2024-CDU, datada em 02 de maio de 2024 e à TAG, por meio da Carta nº 013/2024-CDU, de 19 de agosto de 2024. Tendo em vista que

não obtivemos retorno, e observando o andamento do processo SEI-ANP nº 48610.211089/2023-81, o qual inclui documentos restritos ao acesso público, solicitamos novamente à ANP, em reuniões conjuntas e também por meio da Carta nº 014/2025-CDU, de 11 de junho de 2025, acesso ao conjunto de informações que integram a avaliação desta Agência, acerca do referido projeto.

Em setembro de 2025, a TAG, por meio das correspondências mencionadas acima, apresentou a este CdU e à ANP alguns esclarecimentos sobre os questionamentos referentes à Ecomp de Itajuípe, os quais citamos e comentamos abaixo.

1. Metodologia para o Cálculo de Capacidade

O CdU havia questionado o empilhamento de contratos/direitos de nominação no cálculo de capacidade de transporte, uma vez que poderia apresentar inconsistência e distorcer a análise, ao desconsiderar potenciais contrafluxos. Assim, propusemos que fosse adotada metodologia baseada em balanços/fluxos físicos x capacidade dos dutos, em uma visão integrada com a rede da NTS, de modo a avaliar se as condições de oferta e demanda líquidas, acima de Catu, seriam superiores à capacidade de intercâmbio.

Em atenção ao questionamento, a transportadora realizou simulação termo hidráulica, a qual, conforme informado, teve como base "*dados históricos de operação com mínima interferência de GNL, o que permitiu evidenciar o estresse operacional do trecho Prado-Catu*".

Ocorre que o histórico considerado pela transportadora se ateve aos meses de janeiro e fevereiro de 2021 sendo, portanto, insuficiente, na nossa visão, para avaliar as limitações físicas que poderiam impactar, *de forma estrutural e conclusiva*, a segurança e a confiabilidade do sistema.

Relevante notar que, neste período, houve elevado despacho térmico, atendido integralmente pelo terminal de Pecém. O terminal da Bahia (TRBA) auxiliou na complementação do suprimento às FAFENs, em momentos em que houve maior consumo dessas unidades.

Deste modo, segundo a TAG, os picos de demanda evidenciam que "*o sistema já opera próximo à sua capacidade máxima em cenários de alta demanda*". E informa que, nesses episódios de alta demanda, a Estação de Compressão de Catu operou fora dos parâmetros do projeto, o que não seria sustentável, por comprometer a integridade do sistema.

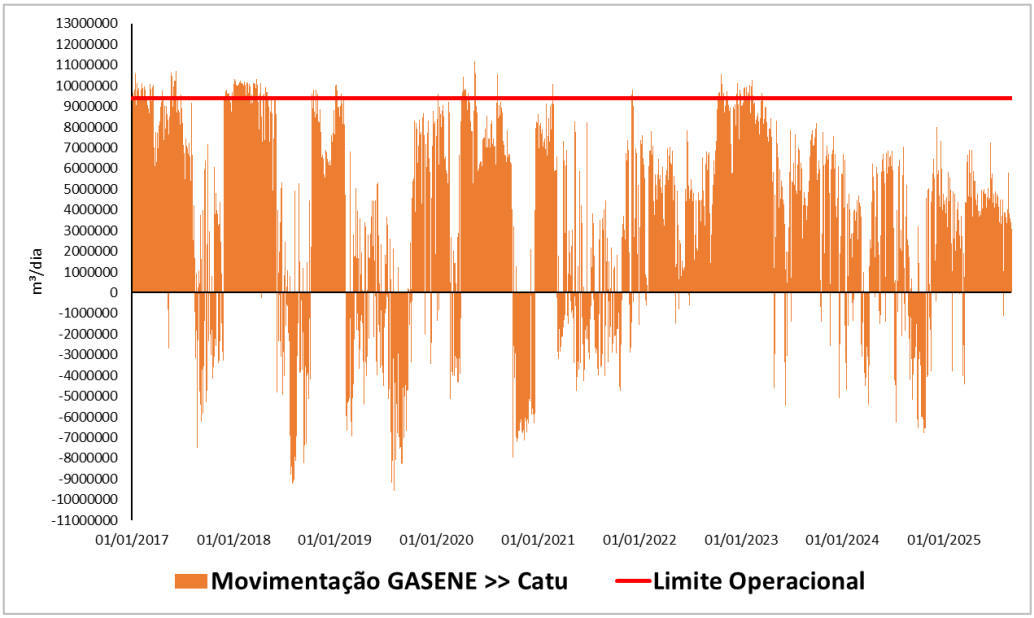
Diante do exposto, não ficou claro se os episódios de pico de demanda foram suficientes para acionar, sistematicamente, a operação da Ecomp de Catu fora dos parâmetros do projeto. Percebe-se, pelos dados disponibilizados pela TAG em seu site, que as FAFENs demandaram elevado volume de gás em 2018 e, também, a partir de junho de 2021,

momento em que também foi observado elevado despacho térmico (entre os meses de agosto e novembro).

Sendo assim, seria desejável maior detalhamento, pela transportadora, das informações operacionais, principalmente considerando um período temporal mais extenso, de forma a permitir uma análise estrutural mais apurada acerca dos impactos.

Enquanto tal análise não é apresentada, o CdU buscou, de forma independente, realizar um exercício para ampliar o período temporal de análise. De acordo com os dados disponibilizados pela TAG, entendemos ser possível replicar a avaliação apresentada para a janela entre 2017 e 2025, resultando no gráfico apresentado a seguir.

Gráfico 1 - Fluxo de Gás sentido GASENE-CATU (m³/dia)



Fonte: Cálculos próprios a partir de dados da TAG, 2025.

A partir da análise dos valores positivos, que representam os fluxos de gás na direção GASENE para CATU, é possível observar que apenas 9% dos pontos da série histórica revelaram um volume superior ao limite operacional apresentado pela TAG e, mesmo assim, o serviço de descongestionamento nunca foi acionado.

Ou seja, nos mais diferentes cenários ao longo de 8 anos, **parece-nos não estar evidente a necessidade do investimento proposto pela TAG.** Neste sentido, inclusive, os dados parecem indicar que **a utilização de estações de compressões existentes, entre outras soluções pontuais, poderia solucionar restrições físicas aparentemente momentâneas sem a necessidade da construção de uma nova estação (Ecomp de Itajuípe), tendo em vista que o serviço de descongestionamento contratado nunca foi acionado pela transportadora.**

2. Cenários de Oferta e Demanda

Em relação à oferta, o CdU solicitou esclarecimentos sobre a necessidade da Ecomp de Itajuípe numa análise de cenários que considerassem, além da conexão do projeto SEAP, também projeções de volumes crescentes no *onshore*, tendo em vista ser essa a expectativa desde a privatização desses ativos.

Ainda, questionamos o fato de terem sido desconsiderados os terminais de regaseificação da Bahia e de Sergipe. Sobre estes últimos, ainda que fosse desconsiderada a possibilidade de *by-pass* das térmicas à malha de transporte, a exemplo da Termo Pernambuco e Termo Bahia[1], existe a possibilidade de que essas unidades sejam supridas, exclusivamente, por meio destes terminais. Assim, o investimento proposto só se justificaria caso o suprimento de gás fosse originado ao sul do Gasene.

Sobre a demanda, importa ressaltar que, tendo em vista o término dos contratos legados, que modificará a dinâmica do uso da rede pela redução da flexibilidade, atributo inerente a esses contratos[2], e os leilões de reserva de capacidade, os quais poderão alterar a dinâmica de contratação de transporte, apontamos a necessidade de maior transparência dos cenários de fluxos utilizados pela transportadora na identificação dos gargalos, de modo a reduzir as assimetrias de informação e garantir que o debate ocorra de forma isonômica.

Como resposta, a transportadora apresentou projeções realizadas pela consultoria Wood Mackenzie reforçando a necessidade do investimento na Ecomp de Itajuípe em todos os cenários traçados. Contudo, tendo em vista que, no Plano Coordenado submetido pelas transportadoras à ANP, a Ecomp de Itajuípe se mostrou necessária em poucos cenários simulados, gostaríamos de endereçar alguns questionamentos em relação às premissas informadas no referido estudo:

i) Expansão de 10GW de térmicas ao longo do período analisado (até 2050). Como contraponto, citamos o Plano Decenal de Energia 2034 (PDE), elaborado pela EPE, o qual traz expectativas da necessidade de potência entre 10-15GW, considerando não apenas usinas a gás natural, mas também óleo combustível, diesel, hidrelétricas e carvão.

   Vale mencionar que a projeção de demanda do PDE não considera apenas usinas localizadas no Nordeste, mas em qualquer lugar do País, além de considerar a recontratação de usinas existentes. Frisa-se que o potencial de demanda estimado pelo PDE também possibilita o suprimento por usinas não conectadas à malha de transporte. Assim, considerar como única premissa térmicas conectadas à rede para suprir a

[1] As térmicas localizadas no Ceará e no Rio Grande do Norte só podem ser fisicamente atendidas pelo Terminal de GNL Pecém.
[2] No modelo de alocação de capacidade por entradas e saídas, quanto maior a flexibilidade, menor a capacidade de transporte disponível para oferta, e *vice-versa*.

demanda por potência esperada, muito provavelmente, superestimará a necessidade de contratação de capacidade de transporte.

Ainda, importa comentar que as projeções de demanda informadas pela TAG não guardam relação com as projeções que suportam a proposta tarifária apresentada pela transportadora na Consulta Pública ANP nº 08/25. Temos ciência que projetos do porte da Ecomp de Itajuípe devem ser avaliados em um horizonte de maior prazo, mas nos chama a atenção os números informados no processo de revisão tarifária que apontam uma queda da demanda de 17% para o próximo ciclo (2026-2030), em relação à demanda de 2025.

ii) Inconsistências em relação à entrada de SEAP, que na visão da transportadora, "*em um contexto de baixa demanda e alta competição, torna a sua postergação mais eficiente*". Ora, se existe um contexto de baixa demanda, qual a fundamentação para o cenário base, que estima um aumento da demanda industrial na ordem de 15 milhões de m^3/dia até 2050? Ademais, com a entrada de SEAP, a Ecomp de Itajuípe só seria necessária em caso de manutenção programada, o que não faria sentido, tendo em vista que concentra vultosos investimentos, com grande potencial de impactar o custo de acesso ao transporte. No mínimo, espera-se uma avaliação de custo-benefício do empreendimento, previamente à sua aprovação; e

iii) Em relação aos terminais de GNL, a TAG informou que a proposta da Ecomp de Itajuípe se dá justamente para tornar o sistema mais independente de portfólios individuais, os quais envolvem incertezas em relação à disponibilidade e ao risco de mobilidade do FSRU, sem aviso prévio. Gostaríamos, portanto, de maiores esclarecimentos em relação à probabilidade de este cenário acontecer – ausência de oferta de ambos os terminais, tendo em vista que foram considerados no planejamento energético (balanço de oferta e demanda pela EPE, no PDE 2034) e estão associados à demanda que viabilizaram a sua conexão à rede de transporte.

3. Projeção de Custo do Serviço de Descongestionamento

A análise da viabilidade do investimento em análise teve como base a comparação com o custo atual dos serviços de descongestionamento. No entanto, parece-nos que o custo apresentado pela transportadora envolve tanto o serviço de descongestionamento contratual (para correção de restrições físicas), como também o serviço de balanceamento (flexibilidade) da rede.

Neste sentido, o CdU solicitou maior detalhamento dessas informações – segregação do custo do descongestionamento físico e do serviço de balanceamento – para que a análise de viabilidade do investimento pudesse ter como base o referencial correto, tendo em vista,

principalmente, que o serviço de descongestionamento, desde que foi contratado, em 2022, nunca foi acionado.

Essa informação, contudo, não nos foi disponibilizada. A TAG apenas argumenta que "*a análise dos últimos anos de contratação do serviço de flexibilidade, considerando apenas os custos fixos de disponibilidade, demonstra que a Estação de Compressão de Itajuípe já representa uma alternativa mais robusta e economicamente vantajosa*".

No entanto, como não foi apresentada a análise de custo-benefício, comparando o investimento proposto com soluções alternativas que possam ser viáveis, **reforçamos o nosso questionamento acerca da necessidade desse serviço do ponto de vista estrutural, principalmente frente à fraca perspectiva de demanda e após a entrada de SEAP, mantendo os terminais de GNL operacionais. Frisa-se que, pelas informações disponíveis, investir na Ecomp de Itajuípe apenas para garantir o suprimento de gás, de forma momentânea, por exemplo, em períodos de manutenção programada das instalações do SEAP, não nos parece ser a única ou, até mesmo, a melhor solução**.

Ainda, segundo a TAG, a Ecomp de Itajuípe permitiria maior aproveitamento da oferta nacional, em detrimento do gás importado, via GNL. No entanto, Rota 3 e o projeto Raia têm potencial para substituir a oferta boliviana que apresenta forte declínio, enquanto SEAP traria, de fato, nova oferta ao mercado.

Sendo assim, diante o exposto, pelas informações apresentadas, o CdU mantém o entendimento de que a entrada de SEAP será necessária para desenvolver o mercado de gás, portanto, reduz, ou elimina, a necessidade de investimento na Ecomp de Itajuípe.

4. Projeção Tarifária

Por fim, em relação à expectativa do impacto do investimento na Ecomp de Itajuípe nas tarifas de transporte, a TAG apenas informa que o "*processo [de revisão tarifária] está sujeito à consulta pública e aprovação da ANP, que avaliará a pertinência e a justificação da inclusão de projetos de investimento no ciclo tarifário*". Sob essa ótica, frisamos que o referencial da projeção de demanda, apresentado pela transportadora no processo de revisão tarifária (CP ANP nº 8/2025) traz uma redução de 17% em relação à demanda de 2025.

A expectativa de redução da demanda dificulta a análise de viabilidade do projeto, principalmente por não estar aderente às demais projeções apresentadas pela transportadora, a exemplo do Plano Coordenado e das referências ao estudo da Wood Mackenzie. Como já comentado, este último aponta, em seu cenário base, uma projeção de crescimento de 10 GW para o segmento termelétrico (esse crescimento de capacidade de geração não foi convertido em volumes de gás), 15 milhões de m^3 por dia para o industrial, sem considerar a expansão da RNEST, cujos volumes também não foram informados.

Sendo assim, e considerando que a análise do investimento proposto transcende um único ciclo tarifário, o CdU novamente alerta para a necessidade de disponibilização das informações requeridas nesta correspondência, além de todos os documentos atualmente restritos no processo SEI-ANP, tendo em vista que se trata de uma atividade regulada.

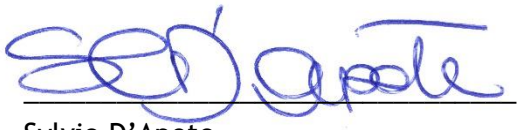
Por fim, vale reforçar que nos preocupa o nível de investimento (CAPEX) que está sendo solicitado (cerca de R$ 900 milhões) frente ao volume que se pretende movimentar, na casa de 3,4 milhões de m^3 por dia.

Considerações finais

Nesta medida, considerando os pontos acima apresentados, o CdU reforça o entendimento de que ainda não há justificativas conclusivas que corroborem a realização do investimento proposto pela TAG referente à Ecomp de Itajuípe. Esse entendimento poderá ser revisto a qualquer tempo com a apresentação de novas informações, esclarecimentos e documentos.

Feitas tais considerações, nos colocamos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Atenciosamente,



Sylvie D'Apote
Presidente