

Plano Decenal Indicativo de Desenvolvimento e Investimento da Rede Nacional de Transporte, Infraestruturas de Armazenamento e Terminais de Gás Natural Liquefeito para o período 2020-2029 (PDIRGN 2019)

- Comentários da CIP no âmbito da 85.ª Consulta Pública da ERSE -

A proposta de PDIRGN 2019 para o período 2020-2029, em consulta pública até 27/03/2020, reflete bem as condicionantes impostas ao setor energético pela política de ação climática nacional e europeia, mantém a qualidade técnica e de explicitação e justificação dos seus impactos nos consumidores, mas revela bem, pela sua contenção, o atual momento de transição.

1. Pressupostos e conteúdo do Plano

Tal como no PDIRGN 2017, este Plano apresenta três cenários para a evolução da procura de GN (gás natural) no seu período de vigência.

Estes três cenários têm em conta o que é estabelecido no Relatório de Monitorização e Segurança de 2018 e correspondem a graus diferentes do desenvolvimento económico, mas, objetivamente, apresentam evoluções do consumo global do GN nos próximos 10 anos que são relativamente aproximadas entre os 55,8 TWh e os 60,5 TWh, valores que as redes já transportavam em anos anteriores.

De acordo com esta proposta, também a ponta de consumo diária não terá aumento significativo.

No que respeita aos consumos do mercado convencional, está previsto, entre 2019 e 2029, um ligeiro aumento em todos os cenários, o que é replicado para o mercado elétrico.

Esta última opção deve ser encarada em valores médios, uma vez que os consumos de GN para a produção de eletricidade têm sido extremamente variáveis (desde um mínimo inferior a 3 TWh a um máximo, verificado em 2017, de quase 30 TWh), originando, quer substancial redução de utilização do sistema, quer situações potencialmente propícias a problemas no abastecimento do País.

Estes sinais de volatilidade, provavelmente amortecidos quando da eventual saída de serviço das centrais a carvão, suscitam preocupações, pois demonstram bem a interdependência entre os sistemas elétrico e de GN, verificando-se que, para já, as decisões (ou a evolução) do sistema elétrico são assumidas aparentemente sem tomar na devida conta a racionalidade e a competitividade do sistema de GN.

Deste modo, tal como seria de esperar, a proposta de PDIRGN 2019 contempla três tipos de projetos de investimento:

- **Projetos base**

Esta proposta caracteriza apenas os projetos base no horizonte temporal 2020-2024, num valor estimado total de 23,7 M€, encargos incluídos.

As intervenções previstas na Rede Nacional de Transporte (cerca de 50% do total previsto da despesa), referem-se a:

- Transformação Digital e Otimização de Processos;
- Segurança Técnica e Operacional de Instalações e Equipamentos;
- Instrumentação, Equipamentos, Ferramentas, Peças e Materiais, quer para o Laboratório Móvel, quer para as equipas de primeira intervenção;
- Meios para a gestão da integridade das infraestruturas;
- Melhoria do equipamento de controlo e medida do gás transfronteiriço;
- Substituição de equipamentos, instrumentação e analisadores em fim de vida útil, constituindo esta rubrica cerca de metade da verba prevista para o RNTGN.

No que respeita aos projetos base previstos para o Terminal de GNL, estes constituem cerca de 24% do total da despesa prevista e referem-se a:

- Novos cabeços de amarração;
- Pequenas melhorias em edifícios e nas Estações de medida;
- Adequação a novas exigências legais devido à Diretiva ATEX (atmosferas explosivas) e, sobretudo, a extensão e reforço do canal de rejeição de água;
- Substituição de equipamentos e de consumíveis em fim de vida útil.

Para o armazenamento subterrâneo, os projetos base previstos constituem pouco mais de 6% do total da despesa prevista e referem-se a:

- Pequenas melhorias operacionais;
- Monitorização de tubagens e medição de condensados;
- Substituição de equipamentos em fim de vida útil e de proteções críticas, designadamente o tratamento anticorrosivo.

As necessidades de modernização das infraestruturas de gestão técnica global do sistema constituem, também, parte significativa do conjunto de projetos base previstos (cerca de 20% do total da despesa prevista) e referem-se a:

- Atualização da rede de Telecomunicações de Segurança;
- Desenvolvimento de sistemas informáticos que garantam as exigências da integração de mercados;
- Remodelação profunda do Centro de Despacho da RNTGN.

- **Projetos Complementares Padrão**

Nesta proposta é apresentado apenas um projeto relativo à adaptação do cais de descarga do Terminal de GNL em Sines, por forma a possibilitar o enchimento, a partir do Terminal, de navios de menores dimensões e, com isso, poder proporcionar o abastecimento de GNL como combustível marítimo.

São, para este projeto, avançadas duas alternativas:

- Adaptação do “jetty” existente, com um custo total estimado de 9 M€, com um prazo de execução entre um e dois anos;
- Construção de um novo cais, com equipamentos independentes dos de receção de GNL, com um custo total estimado de 40 M€ a 50 M€ e um prazo de execução até três anos.

Na primeira alternativa teremos muito menor custo, licenciamento muito simplificado e menor prazo de execução, mas menor capacidade de transferência e limitações por compatibilização com os compromissos de receção de GNL.

Na segunda alternativa, o custo será significativo, implica obras portuárias com licenciamento complexo, prazo de execução maior, mas, em contrapartida, não ocorrerão limitações de capacidade e o País estará apto a reabastecer de GNL boa parte do trânsito atlântico.

- **Projetos Complementares Duplamente Dependentes**

Nesta categoria é apresentado, apenas, o projeto da 1.^a fase da 3.^a interligação constituída pelo gasoduto entre Celorico da Beira e Vale de Frades e pela instalação de uma estação de compressão no Carregado.

Este projeto, com janela de realização prevista para o quinquénio 2025-2029, tem um custo estimado de 139 M€ (que se reduz para 81,5 M€ se ocorrer um subsídio europeu previsto para projetos de interesse comum).

2. Avaliação do Plano

- **Projetos base**

A CIP considera indispensável e de interesse estratégico para o País a existência de um sistema nacional de GN moderno, resiliente, flexível e apto a participar nos desafios que a transição energética e as mutações nos mercados europeu e mundial vierem a ocasionar.

Nesse pressuposto, considera-se que os projetos base, sendo expectáveis e num valor compatível com a dimensão do sistema concessionado à REN, são de aceitar na globalidade.

- **Projetos Complementares Padrão**

A CIP considera que a capacidade de abastecimento de GN a navios é estratégica para o País e, em princípio, é de realização urgente.

Por esse razão, concorda-se com a opção da REN pela adaptação do “jetty” existente, admitindo-se desde já que, se as solicitações de mercado o recomendarem, se possa decidir depois a realização integral da 2.ª opção, mesmo que a referida adaptação já esteja operacional e em serviço.

- **Projetos Complementares Duplamente Dependentes**

Sobre este projeto, a CIP já se pronunciou no seu parecer sobre o PDIRGN 2017, datado de 13/02/2018:

“É, assim, necessário que a eventual aprovação desses projetos complementares só seja uma realidade após se conhecerem os compromissos vinculativos à escala europeia quanto à região sudoeste da Europa.

Paralelamente, será imprescindível a melhor definição da política energética nacional de médio prazo, que permita contextualizar os projetos de ampliação da rede e de ligação a Espanha, num quadro de otimização de funcionamento e de compatibilização com o Sistema Elétrico Nacional.

É necessário que as exigências derivadas das políticas adotadas para o setor elétrico não obriguem a formas menos eficientes de gestão da produção de eletricidade que utiliza GN. Nestas condições, o País perde eficiência global, o sistema é menos racional e menos competitivo, e os consumidores, designadamente industriais, terão de pagar preços de GN menos competitivos.”

3. Considerações finais

A CIP considera que a REN apresentou uma proposta adequada à conjuntura que hoje o País apresenta, que não compromete opções futuras e que robustece a competitividade do Sistema Nacional de Gás Natural.

Espera-se também que, a breve prazo, este Plano seja complementado com os projetos que, certamente, a necessidade de descarbonização do GN irá ocasionar.

A CIP considera que a RNTIAT (rede nacional de transporte, infraestruturas de armazenamento e terminais de Gás Natural Liquefeito) é um ativo nacional indispensável à competitividade nacional e ao controlo da dependência energética e, nessas condições, pretende que o Sistema Nacional de Gás Natural mantenha elevados padrões tecnológicos, presença nos mercados atuais e a constituir, como é o caso do transporte marítimo, e flexibilidade para se manter útil e adequado ao longo da transição energética, dure ela o tempo que tiver de durar.

Considera-se, finalmente, que nesta fase novamente difícil para o País e, concretamente, para a economia nacional, a competitividade das empresas deve ser salvaguardada, não sendo de encerrar investimentos de risco cujos benefícios não se encontram garantidos.