# Plano de Desenvolvimento e Investimento da Rede de Transporte de Electricidade (PDIRT-E 2017)

## Posição da APIGCEE

**Enquadramento e Comentários à Proposta do PDIRT-E 2017**

A *Associação Portuguesa dos Industriais Grandes Consumidores de Energia Eléctrica* (APIGCEE) agradece o convite da *Entidade Reguladora do Sector Energético* (ERSE) à apresentação de contributos no âmbito da consulta pública da proposta de *Plano de Desenvolvimento e Investimento da Rede de Transporte de Electricidade* para o período 2018-2027 (PDIRT-E 2017).

A APIGCEE considera que a proposta de PDIRT-E 2017 da responsabilidade das *Redes Energéticas Nacionais* (REN) se presta aos seguintes comentários:

1. Sendo este comentário recorrente e isentando a REN de qualquer responsabilidade pelo facto (que apresentou a proposta de PDIRT em Junho de 2017) não nos parece aceitável que uma consulta pública, que se conclui no final de Março de 2018, preveja investimentos nesse mesmo ano;

2. Considera-se prudente o facto da REN ter considerado o cenário inferior do *Relatório de Monitorização e Segurança de Abastecimento* (RMSA) de 2016 para a previsão da evolução da procura, face à estagnação (ou crescimento muito moderado) do consumo de energia eléctrica a nível nacional;

3. No entanto, a REN desvaloriza[1] o impacte que os instrumentos de resposta activa do lado da procura ("*Demand Side Response*" e "*Prosumer*") possam ter "de forma a influenciar significativamente o planeamento da RNT no curto e médio prazo". A APIGCEE entende que nas previsões de consumo de ponta deverá ser tido em conta o alisamento do diagrama de cargas, motivado por (i) electromobilidade, (ii) redes inteligentes, (iii) modulação de carga dos grandes consumidores de energia eléctrica, (iv) armazenamento de energia e (v) alterações do perfil de consumo dos consumidores domésticos. Este alisamento pode conduzir a menores necessidades de investimentos de reforço de capacidade;

4. A APIGCEE considera como positiva a metodologia utilizada pela REN na separação dos investimentos que se reportam a:

    i. Projectos de Base – que têm como objectivo modernizar e/ou incrementar a eficiência operacional da rede cuja responsabilidade é apenas do *Operador da Rede de Transporte* (ORT);

    ii. Projectos Complementares – que visam o investimento em desenvolvimento de novas infraestruturas cuja necessidade decorre de decisões de Política Energética (e portanto de decisão do concedente e alheias ao ORT).

[1] Relatório PDIRT 2016-25 (Sumário Executivo, pág. xiii).

5. Os critérios de selecção de projectos no âmbito do actual PDIRT podem ser considerados adequados, porque se relacionam nomeadamente com:

   iii. Segurança de Abastecimento;

   iv. Modernização, qualidade de serviço e eficiência operacional;

   v. Promoção da concorrência;

   vi. Sustentabilidade;

   vii. Critérios técnicos de dimensionamento das infraestruturas.

6. No entanto, numa análise aos projectos apresentados, a APIGCEE tem alguma dificuldade em elencar quais os projectos em carteira que estão, efectivamente, a ser construídos;

7. A APIGCEE congratula-se com o facto da REN ter procedido a uma análise multicritério / custo-benefício na avaliação dos projectos de investimento propostos de acordo com as melhores práticas sancionadas pela ENTSO-E e Comissão Europeia. Segundo a REN a metodologia utilizada permite, entre outros atributos, monetizar o benefício sócio-económico em termos do custo evitado (i) na aquisição dos combustíveis fósseis, (ii) licenças de $CO_2$ e (iii) das trocas comerciais com Espanha que os novos projectos da RNT permitem incorporar no Sistema Eléctrico Nacional (SEN). Seria interessante, por razões de transparência, dar um exemplo concreto em termos de premissas utilizadas e como se atingem os valores tabelados para este benefício sócio-económico;

8. Não obstante uma redução de 33% da actual proposta de investimento face à edição anterior do PDIRT, no que respeita ao quinquénio 2018–22, considera-se que os montantes a investir (409 M€ até 2022) são elevados face à dimensão da rede eléctrica nacional e à comparação com a rede eléctrica de transporte espanhola (tipicamente cinco a seis vezes maior que a rede portuguesa). Seria bastante importante que a REN procedesse a um *benchmarking* com outros operadores de rede europeus tendo como indicadores o investimento proposto por estas entidades em função da dimensão da rede, energia transportada, etc.;

9. A melhoria dos indicadores de qualidade da rede existente deve ser uma prioridade neste plano, minimizando a possibilidade de ocorrência de perturbações de forma criteriosa, ou seja, dando prioridade à resolução de situações capazes de afectar consumidores com requisitos de qualidade superior, caso da indústria electrointensiva;

10. Com base em informação disponibilizada pela REN é possível verificar que a rede total de transporte cresceu 33,2% entre 2005 e 2016 (de 6.650 para 8.863 km). Assinala-se ainda a potência instalada em transformação que aumenta 84% (i.e. de 12.500 MVA em 2005 para 22.746 MVA no final de 2016). O incremento em termos de potência instalada em auto transformação é ainda mais expressivo – 85,2% no mesmo período - de 7.500 para 13.890 MVA. Este crescimento acentuado da infraestrutura de rede, deveu-se às medidas de política energética, fundamentalmente a ligação e transporte de energia de nova produção, já que o consumo em 2016, foi sensivelmente o mesmo

de 2006. Deste modo justifica-se a contenção na realização de novos investimentos, para minimizar os custos sobre os consumidores;

11. Questionamo-nos sobre a comparação da idade média dos activos em exploração pela REN (i.e. linhas, transformadores de potência e de serviços auxiliares, etc.)[2] com os activos de outros Operadores de Rede de Transporte (ORT) europeus. Mais uma vez seria importante apresentar um *benchmarking* entre ORT;

12. A metodologia utilizada na remodelação de activos baseia-se no índice de estado do activo (IE) contrariamente a um critério de idade puramente contabilístico o que permitiu reduzir substancialmente os custos previsionais envolvidos. A questão que se coloca é se é possível alargar o faseamento temporal de remodelação, mantendo a rede dentro de padrões de qualidade aceitáveis e em linha com as melhores práticas aceites e recomendadas internacionalmente;

13. Embora não seja objecto do PDIRT considera-se importante repensar o enquadramento regulatório em termos de remuneração de activos, tendo em consideração a concretização dos investimentos e a entrada em serviço dos respectivos activos;

14. A nível do sistema electroprodutor a REN considera a manutenção em funcionamento da central de Sines pelo menos até 2025 o que é contrariado por recentes declarações à imprensa do CEO da EDP, que prevê a antecipação da data de encerramento desta unidade de geração eléctrica caso o ónus das emissões de $CO_2$ minimizem a rentabilidade da sua exploração. A concretizar-se este cenário poderá implicar alterações ao plano de investimento da REN com custos acrescidos para o sistema eléctrico;

15. A APIGCEE considera útil que sejam reavaliados alguns investimentos numa óptica de diferimento no tempo, e em alguns casos partilhados com outros promotores, por forma a não onerar, em demasia, os consumidores;

16. Importa garantir uma certa paridade entre as capacidades de interligação entre Portugal e Espanha e entre Espanha e o resto da Europa. Salienta-se que os investimentos propostos na Rede Nacional de Transporte (RNT) se destinam a garantir um nível adequado de capacidade de interligação com Espanha. O caso particular do projecto de interligação Minho-Galiza melhorará a capacidade de interligação no sentido importador que actualmente é mais carenciado, permitindo reduzir os diferenciais de preço entre Portugal e Espanha quando há separação de mercados no sentido importador, o que será benéfico para os consumidores portugueses. Porém, interessa fomentar e contribuir para que a capacidade de interligação entre Espanha e França alcance um nível adequado para que mais rapidamente se concretize o mercado europeu de energia;

17. Deverá ser dada particular ênfase à maximização dos contributos comunitários para o financiamento das interligações eléctricas (e.g. Regulamento UE 1316/2013 de 11 de

[2] Ver por exemplo figura 4.10

Dezembro), vinculando o governo e as instâncias europeias, devendo haver um empenhamento dos governos português e espanhol nesse sentido junto das instituições europeias e uma imposição para a sua candidatura por parte da REN e REE;

18. Relevamos o facto de dois *Projectos de Interesse Comum* (PIC) terem obtido um apoio comunitário de 50% dos custos previstos para os respectivos estudos mas importa garantir também apoio comunitário a nível da execução dos projectos, mesmo que haja necessidade diferir o seu início por forma a assegurar o seu financiamento. O impacte tarifário de um eventual apoio deverá ser devidamente reportado. Cumulativamente devem ser realçados os benefícios dos PIC, relativos à integração das renováveis, por forma a alargar a imputação de custos de investimento a outros países que possam beneficiar;

19. Embora a REN anuncie que a implementação dos Projectos Base conduzirá a uma redução na Tarifa de Acesso às Redes (TAR) de 0,67 €/MWh (para o cenário de procura considerado e no horizonte de 2022), este valor carece de confirmação (ver comentário seguinte);

20. Importa salientar que a avaliação da redução das tarifas de acesso levada a cabo pela REN foi realizada com base na TAR de 2017, tendo-se entretanto verificado em 2018, uma redução de aproximadamente 4,4 % para os diversos níveis de tensão. Este facto irá falsear as estimativas de redução da TAR avançadas pela REN;

21. Salienta-se que a redução da TAR em 2018 foi essencialmente obtida pela redução da taxa de remuneração do capital das entidades reguladas de 6,3% para 5,75%, na distribuição da energia eléctrica e 5,5% para a actividade de transporte;

22. É também elucidativo o facto da taxa média dos proveitos da REN no período 2009-2018 ter sido de + 4,3% (ver slide 19 da ERSE na *Apresentação da Consulta Pública relativa à proposta do PDIRT-E 2017*) enquanto a taxa média anual do crescimento da procura se ter cifrado em - 0,1%, o que revela o desajuste dos investimentos e custos operacionais relativamente à procura.

**Conclusões**

É fundamental encontrar um equilíbrio saudável em nome da economia e competitividade nacionais, entre a obtenção dos objectivos de políticas energéticas, com a sua dinâmica própria, e imposições de legislação e regulamentação e os custos a suportar pelos consumidores.

Nesse sentido a APIGCEE considera que a presente proposta de PDIRT, com um custo previsto de 409 milhões de Euros, apenas nos primeiros 5 anos, deve ser ponderada numa tentativa de diminuir o nível de investimento previsto sem que tal prejudique, na sua essência, os vectores estratégicos traçados e garantia da qualidade do serviço.

Entendemos que devem ser apenas assegurados os investimentos que, com os actuais níveis de procura, possam ser efectuados de forma a garantir um desagravamento do custo unitário

das tarifas de acesso suportadas pelos utilizadores das redes de transporte, nomeadamente para assegurar a competitividade das indústrias electrointensivas.

A APIGCEE vê como positivo o esforço de contenção já demonstrado neste plano, com a recalendarização de alguns investimentos. Não obstante, deveriam ainda ser realizados alguns ajustamentos com vista à optimização do seu custo-benefício, considerando, entre outros, os vários pontos mencionados neste parecer.

No futuro seria desejável que a APIGCEE pudesse fornecer o seu contributo num momento em que as diversas opções de investimento estão em aberto e possam ser equacionadas/avaliadas ainda antes da sua inscrição no PDIRT-E. Contudo, a APIGCEE está disponível para colaborar, nas vertentes ao seu alcance, no sentido de viabilizar o PDIRT-E.

APIGCEE,

Lisboa, 27 de Março de 2018