

### Proposta de Plano de Desenvolvimento de Investimento da Rede de Distribuição 2026 e 2030 (PDIRD-E 2024)

A ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável, com base na consulta do documento disponibilizado no website da ERSE - Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos, vem por este meio apresentar o seu parecer relativo à Proposta de Plano de Desenvolvimento e Investimento da Rede de Distribuição 2026 a 2030 (PDIRD-E 2024), para participação na consulta pública deste processo, terminando a 03 de Janeiro de 2025.

Passaremos a analisar os pilares estratégicos do PDIRD-E 2024 respondendo às questões propostas.

#### 3.1.1 MODERNIZAÇÃO

**Questão 1 Tendo em conta a fundamentação apresentada pelo operador da RND, parece-lhe adequada e suficiente a estratégia de modernização adotada e os montantes inscritos na proposta de PDIRD-E 2024?**

Concorda-se com a prioridade dada aos investimentos que decorrem da obsolescência de equipamentos que se encontra bem descrita no plano e que de acordo com o que pudemos ver não afeta de forma sensível a tarifa de acesso às redes, especialmente se forem dados incentivos adicionais que garantam maiores investimentos na eficiência energética nomeadamente no setor industrial. Parece decorrer daqui a simples manutenção da capacidade de distribuição de eletricidade sem se entender qual o contributo destes investimentos para a eletrificação acrescida que se exige.

Afirma-se na pág. 18 que “Adicionalmente, aloca 145 milhões de euros a projetos de renovação e modernização de subestações, com o objetivo de dotar alguns dos ativos de novas funcionalidades. “, será importante entender que novas funcionalidades são estas e que impacto têm na aceleração da eletrificação dos setores dos transportes, edifícios e indústria de forma quantificada.

Não obstante, o operador da RND propõe dotar a rede de uma cada vez maior capacidade de gestão ativa e automação dos ativos, permitindo uma gestão da rede cada vez mais eficiente, incluindo com o recurso a soluções de flexibilidade. O recurso a estas soluções permite adiar algum investimento em ativos, ainda que estes tenham já atingido o fim da sua vida útil contabilística.

#### 3.1.2 ELETRIFICAÇÃO E DESCARBONIZAÇÃO

O PDIRD-E assume a possibilidade de os investimentos neste pilar poderem ser insuficientes, podendo o nível de investimentos ser atualizados nos últimos 3 anos, o que na perspectiva da ZERO pode colocar em risco o cumprimento dos objetivos do PNEC dado o enorme atraso na eletrificação do setor dos transportes que representa o maior risco de incumprimento dos objetivos de descarbonização em 2030.

Os cenários previstos para a evolução dos consumos têm por base o RMSA, quando deveriam também ter por base os objetivos do PNEC.

O PDIRD-E 2024, deveria fazer referência à necessidade de adequação ao Quadro de Acção Nacional previsto no regulamento europeu ‘Alternative Fuels Infrastructure Regulation’ (AFIR), que condicionará fortemente o desenvolvimento das redes tendo em vista a eletrificação do setor dos transportes.

#### Flexibilidade

**Questão 2** Considera adequada e suficiente a informação disponibilizada sobre o potencial recurso a soluções de flexibilidade e respectiva informação sobre os requisitos, apresentada pelo operador na RND? Existe alguma outra informação adicional que considere necessária e que deva ser incluída na proposta de PDIRD-E 2024?

A ZERO considera o investimento em mecanismos de flexibilidade, nomeadamente a capacidade de armazenamento, absolutamente cruciais para permitir o incremento da fracção solar no sistema electroprodutor, dar suporte às comunidades de energia e à aceleração das plataformas de carregamento de veículos pertencentes a frotas cativas com intensa utilização, devendo Portugal ser muito mais ambicioso do que o estipulado no regulamento europeu (AFIR) dado o enorme risco de incumprimento da meta de redução de emissões no setor dos transportes estabelecida no PNEC 2030. Embora insuficiente, face aos objetivos do Acordo de Paris a que Portugal está obrigado, a meta de redução de 40% das emissões no setor dos transportes implica reduções de 5% por ano no consumo de combustíveis e concomitante aumento da eletrificação dos veículos de intensa utilização e da quota de transporte de utilização coletiva de pessoas e bens. Tememos que o nível de investimento previsto nos mecanismos de flexibilidade, nomeadamente no armazenamento autónomo, que poderá desempenhar o triplo papel de armazenar eletricidade do sistema, das comunidades de energia e disponibilizando eletricidade a veículos de intensa utilização, seja insuficiente.

Não estão claros os procedimentos de avaliação técnico-económica do valor do investimento nos mecanismos de flexibilidade e a sua transparência e deveria ser realizado um maior esforço no PDIRD-E 2024, que permitisse ter uma visão mais clara do potencial dos mecanismos de flexibilidade. Para isso seria necessário perceber concretamente em que áreas iria ser realizado o investimento neste capítulo e quantificar os seus efeitos no progresso da eletrificação dos consumos.

#### Reposição da capacidade de Receção de nova produção

**Questão 3** Face aos objetivos de política energética inscritos no PNEC 2030, considera adequada e suficiente a estratégia adotada pelo operador da RND para criar mais nova capacidade de receção de produção na RND? Considera que poderiam ser adotadas outras medidas alternativas? Se sim, quais?

A ZERO concorda com a mudança de abordagem prevista no PDIRD-E 2024 de antecipar investimentos tendo em conta pelo menos os objetivos do PNEC 2030 e não os pedidos de ligação à rede existentes. No entanto, com a informação apresentada não nos foi possível concluir da adequação do investimento aos objetivos do PNEC que prevêem que a potência solar fotovoltaica aumente 4 vezes, a potência eólica quase duplique e o nível de armazenamento em baterias passe de um valor residual para 2GW. Não é explicado no plano como é que os investimentos previstos contribuem para atingir estes objetivos específicos nem são equacionados diferentes cenários tendo em conta nomeadamente um maior investimento no autoconsumo coletivo e nas comunidades de energia, na menor utilização do transporte individual e na prioridade a dar à eletrificação de veículos com intensa utilização como os pesados de passageiros e mercadorias, os ligeiros de mercadorias, os táxi, os TVDE e os veículos de aluguer.

DE referir que em relação ao Autoconsumo o PDIRD-E recorre, de acordo com a nossa leitura, a estimativas do RMSA que prevêem a potência instalada por estes sistemas atinja apenas os 4.2GW, em vez de se fixar nos objetivos de potência definidos no PNEC que apontam para cerca de 6 GW, podendo este facto causar distorções nos níveis de investimento necessários.

Também no armazenamento não é claro se o PDIRD-E 2024 tem em conta os 2GW previstos no PNEC para instalação de baterias em sistemas de armazenamento (podendo alguns destes sistemas ser autónomos), existindo apenas uma referência aos objetivos inseridos no PRR, na secção dedicada aos pontos de entrega.

#### 3.1.3 RESILIÊNCIA E AMBIENTE

Questão 4 Considera adequada a estratégia do operador da RND no que diz respeito ao pilar Resiliência e Ambiente? Há alguma outra medida ou projeto que entenda dever ser incluído na proposta de PDIRD-E 2024? Se sim, qual?

Mais do que novas medidas neste pilar seria importante perceber como o investimento em abertura e restabelecimento de faixas de gestão de combustível será executado, nomeadamente preservando a espécies autóctones e fazendo uma gestão que esteja em linha com a Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e o futuro Plano Nacional de Restauro da Natureza. Seria importante que o plano avaliasse diferentes estratégias, nomeadamente aquelas que contemplem soluções baseadas na natureza e comparasse os seus custos.

## Avaliação Ambiental

A Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), tanto quanto sabemos, não envolveu de forma aprofundada, as Organizações Não Governamentais de Ambiente (ONGA) desde o início do processo, incluindo a discussão dos Fatores Críticos de Decisão (FCD), o que se lamenta.

### 3.1.4 TRANSFORMAÇÃO DIGITAL E REDES INTELIGENTES

Questão 5 Considera adequado o montante alocado pelo operador da RND ao pilar Transformação Digital e respectiva estratégia adotada no que diz respeito a dotar as redes de soluções inteligentes? Que outras soluções ou projetos considera que poderiam ser inscritas na proposta de PDIRD-E 2024 que potenciem uma maior eficiência da RND e/ou ofereçam aos consumidores e demais agentes do setor o acesso a novos serviços?

Seria importante que a ERSE pudesse configurar o sistema de gestão dos consumos através da introdução de tarifas bi-horárias e tri-horárias que se adequem melhor ao perfil de produção renovável nomeadamente ao perfil de produção fotovoltaico que, sendo o mais previsível, permitirá que tarifas adequadas à atual e futura curva de produção possam induzir a deslocação de cargas e reduzir as necessidades de investimento nas redes de distribuição de eletricidade.

Questão 7 Num contexto de transição energética e descarbonização do setor energético, considera que a evolução dos consumos e da ponta síncrona de carga na rede de distribuição apresentadas na proposta de PDIRD-E 2024 reflete a crescente eletrificação da sociedade e dos consumos?

A informação apresentada não é clara a este respeito.

Questão 8 Caso considere necessária a apresentação de novos cenários de consumo e ponta, indique e justifique quais considera mais adequados, e, eventualmente, as metodologias que considere deverem ser adotadas para construir esses cenários.

Os cenários apresentados para a evolução do consumo de eletricidade veículos elétricos não contempla um cenário consistente com a atual realidade da trajetória das emissões setor dos transportes e a sua inconsistência com as metas do PNEC 2030, ressaltando a necessidade de forte investimento na eletrificação de veículos de intensa utilização nomeadamente os pesados de passageiros e mercadorias cujo investimento público e privado na eletrificação apresenta taxas de retorno muitíssimo mais elevadas do que o investimento em veículos ligeiros de utilização privada, que além do mais não impulsionam a necessária transferência modal.

A previsão avançada no PDIRD-E é extremamente conservadora para a eletrificação dos meios pesados e é um obstáculo à descarbonização mais acelerada do setor dos transportes o que contraria frontalmente os objetivos de redução de emissões de 40% em 2030, face a 2005.

Questão 9 Tendo em conta a crescente integração da gestão ativa das redes e o potencial das soluções de flexibilidade, permitindo um maior controlo da ponta de utilização dos equipamentos, de que modo considera que, gradualmente, estas soluções poderiam impactar no ritmo da renovação da rede?

O potencial para reduzir o investimento nas redes de distribuição de eletricidade é promissor, mas ele deveria estar quantificado neste Plano. Por outro lado a necessidade de maior progresso na eficiência energética e na eletrificação dos consumos face ao que está previsto neste plano e tendo em conta os compromissos assumidos no Acordo de Paris podem contrabalançar o efeito enunciado na pergunta, mas mais uma vez faltam-nos cenários que contenham evidências de compatibilidade com uma trajetória de redução de emissões consistente com os objetivos internacionais de conter a crise climática

Questão 10 Como enquadra esta proposta de PDIRD-E 2024, tendo em conta a ambição nacional que se encontra perspectivada no PNEC 2030 e o papel futuro da RND?

De acordo com a nossa visão, tanto os cenários de evolução do consumo de eletricidade considerados como a evolução da eletrificação de setores chave como o dos transportes parecem não permitir o cumprimento das metas definidas no PNEC 2030. De acordo com o que pudemos observar, PDIRD-E 2024 não apresenta evidências sólidas de que é consistente com o cumprimento das metas de redução de emissões a que o país se comprometeu.

Questão 11 Existe algum outro investimento na RND que considere ser pertinente e que devesse ser alvo de inclusão na proposta de PDIRD-E 2024?

Julgamos que o reforço dos investimentos que permitam viabilizar sistemas de armazenamento autónomo produzirão efeitos múltiplos tanto no progresso da fração solar no sistema electroprodutor como potencialmente, se ordenados adequadamente, no progresso das comunidades de energia, do autoconsumo coletivo e eletrificação veículos de frotas cativas com intensa utilização.

Também o reforço dos investimentos na recepção de nova capacidade nos parece crítico dado atraso na eletrificação do sistema de transportes e o potencial do país para atrair novas atividades económicas, nomeadamente industriais que pretendem tirar partido dos baixos preços da eletricidade produzida a partir de fontes renováveis no país.

03 de Janeiro de 2025

A Direção da ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável