

RELATÓRIO

Monitorização do uso das receitas das rendas de congestionamento em 2023

março 2024

Edifício Restelo - Rua Dom Cristóvão da Gama, 1

1400 – 113 Lisboa

Telefone: 21 303 32 00 - Fax: 21 303 32 01

Email: erse@erse.pt - Internet: www.erse.pt

ÍNDICE GERAL

1	INTRODUÇÃO.....	5
1.1	Enquadramento.....	5
1.2	Evolução da capacidade de interligação entre Portugal e Espanha.....	6
2	MONITORIZAÇÃO DO USO DAS RECEITAS DAS RENDAS DE CONGESTIONAMENTO EM 2023.....	15
2.1	Montante total das receitas das rendas de congestionamento	15
2.2	Aplicação das receitas das rendas de congestionamento	16
2.3	Comentários adicionais e perspetivas futuras.....	19
3	CONCLUSÕES.....	21
	ANEXOS	23
I.	VISÃO GERAL DA UTILIZAÇÃO DAS RECEITAS DAS RENDAS DE CONGESTIONAMENTO.....	23

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-1 – Linhas da interligação entre Portugal e Espanha	7
Figura 1-2 – Evolução da capacidade de interligação disponível para fins comerciais - Importação	9
Figura 1-3 – Evolução da capacidade da interligação disponível para fins comerciais - Exportação	10
Figura 1-4 – Utilização da capacidade de interligação Portugal-Espanha, 2007 a 2023	11
Figura 1-5 – Evolução dos montantes das RC, 2008 a 2023	12
Figura 2-1 – Número de horas de congestionamento por escalão de diferença de preços, em 2023 ...	15

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1-1 - Capacidades térmicas das linhas da interligação entre Portugal e Espanha	8
Quadro 2-1 - Desagregação do uso dos montantes totais das RC, em 2023	17
Quadro I-1 – Montantes das receitas das rendas de congestionamento disponíveis.....	25
Quadro I-2 – Despesas e Transferências.....	25
Quadro I-3 – Informação Adicional.....	26
Quadro I-4 – Montantes das receitas das rendas de congestionamento utilizados em cada uma das categorias de custo definidas pelo n.º 1 do artigo 3.º da metodologia, em 2023	26

1 INTRODUÇÃO

1.1 ENQUADRAMENTO

Em conformidade com o n.º 1 do artigo 19.º do Regulamento (UE) 2019/943¹, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de junho de 2019, relativo ao mercado interno da eletricidade, de forma geral, os procedimentos de gestão dos congestionamentos associados a um período de operação previamente especificado só podem gerar receitas na eventualidade de congestionamentos que ocorram nesse período². O procedimento para distribuição destas receitas, entre as utilizações permitidas pelo mesmo regulamento, deve ser alvo de reexame pelas entidades reguladoras. Por conseguinte, a decisão sobre a utilização das receitas das rendas de congestionamento (RC), nos termos do disposto no mesmo regulamento, é da competência da entidade reguladora nacional.

Por sua vez, o n.º 2 desse artigo estabelece os objetivos prioritários gerais para a utilização destas receitas:

- a) Garantia da efetiva disponibilidade da capacidade atribuída, incluindo compensações pela firmeza;
ou
- b) Manutenção ou aumento das capacidades interzonais através da otimização do uso de interligações existentes, por meio de medidas corretivas coordenadas, se for caso disso, ou cobrindo os custos resultantes de investimentos na rede que sejam relevantes para a redução do congestionamento das interligações.

De acordo com o n.º 3 do mesmo artigo, nos casos em que esses objetivos prioritários sejam atingidos adequadamente, as receitas referidas anteriormente podem ser utilizadas para efeitos de cálculo das tarifas de rede.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0943>

² Com exceção de novas interligações que beneficiem de isenção ao abrigo do artigo 63.º do Regulamento (UE) 2019/943, do artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 714/2009 ou do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1228/2003.

O n.º 4 do referido artigo estabelece que o uso dessas receitas deve estar sujeito a uma metodologia, a ser aprovada pela ACER após proposta dos Operadores da Rede de Transporte (ORT). Essa metodologia³ foi aprovada pela ACER através da sua Decisão 38/2020⁴, e estabelece, entre outros aspetos, um conjunto de nove categorias de custos que contribuem para os objetivos prioritários e para os quais podem ser especificamente utilizadas as RC.

Finalmente, o n.º 5 deste artigo, define que os ORT devem definir, antecipadamente e de forma clara, a forma como as receitas associadas aos congestionamentos serão utilizadas, e apresentar às entidades reguladoras relatórios sobre a utilização efetiva das mesmas. Por sua vez, até ao dia 1 de março de cada ano, as entidades reguladoras devem informar a ACER, e publicar um relatório, sobre esta utilização.

Neste contexto, com este relatório, pretende-se efetuar a monitorização do uso das RC do ano 2023 em Portugal.

1.2 EVOLUÇÃO DA CAPACIDADE DE INTERLIGAÇÃO ENTRE PORTUGAL E ESPANHA

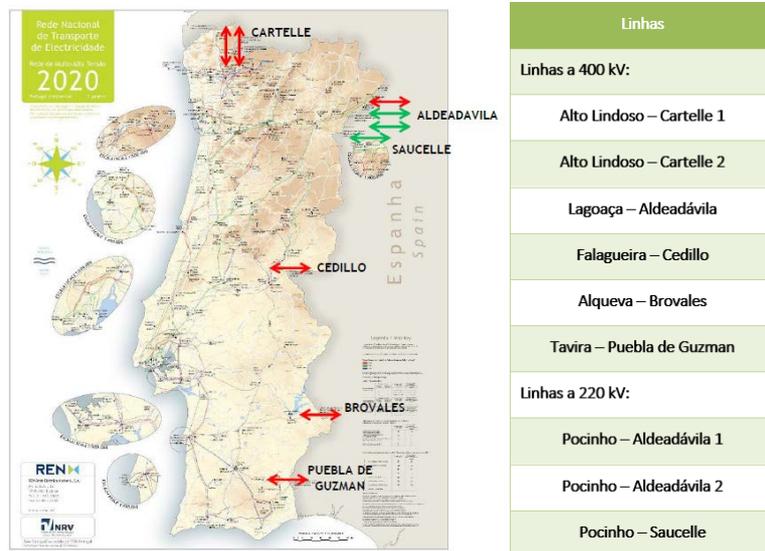
De forma a ter uma melhor perceção da origem das rendas de congestionamento importa contextualizar a situação atual da capacidade de interligação entre Portugal e Espanha e analisar a sua evolução nos últimos anos.

A atual interligação elétrica transfronteiriça entre Portugal e Espanha é constituída por 6 linhas de 400 kV e 3 linhas de 220 kV, num total de 9 linhas de interligação, a seguir identificadas.

³ https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Individual%20Decisions_annex/ACER%20Decision%2038-2020_Use%20of%20Congestion%20Income%20-%20Methodology%20-%20Annex%20I_0.pdf

⁴ https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Individual%20Decisions/ACER%20Decision%2038-2020%20on%20use%20of%20Congestion%20Income%20methodology_0.pdf

Figura 1-1 – Linhas da interligação entre Portugal e Espanha



Em termos de capacidade de transporte, estas linhas, cujos limites térmicos dependem das condições de temperatura ambiente e de exploração utilizadas pelos operadores das redes interligadas, apresentam os valores que constam no Quadro 1-1.

Quadro 1-1 - Capacidades térmicas das linhas da interligação entre Portugal e Espanha

Linha	Capacidade térmica mínima [MVA]
Linhas a 400 kV:	
Alto Lindoso – Cartelle 1	1499
Alto Lindoso – Cartelle 2	1499
Lagoaça – Aldeadávila	1469
Falagueira – Cedillo	1386
Alqueva – Brovales	1280
Tavira – Puebla de Guzman	1386
Linhas a 220 kV:	
Pocinho – Aldeadávila 1	374
Pocinho – Aldeadávila 2	374
Pocinho – Saucelle	360
Total	9627

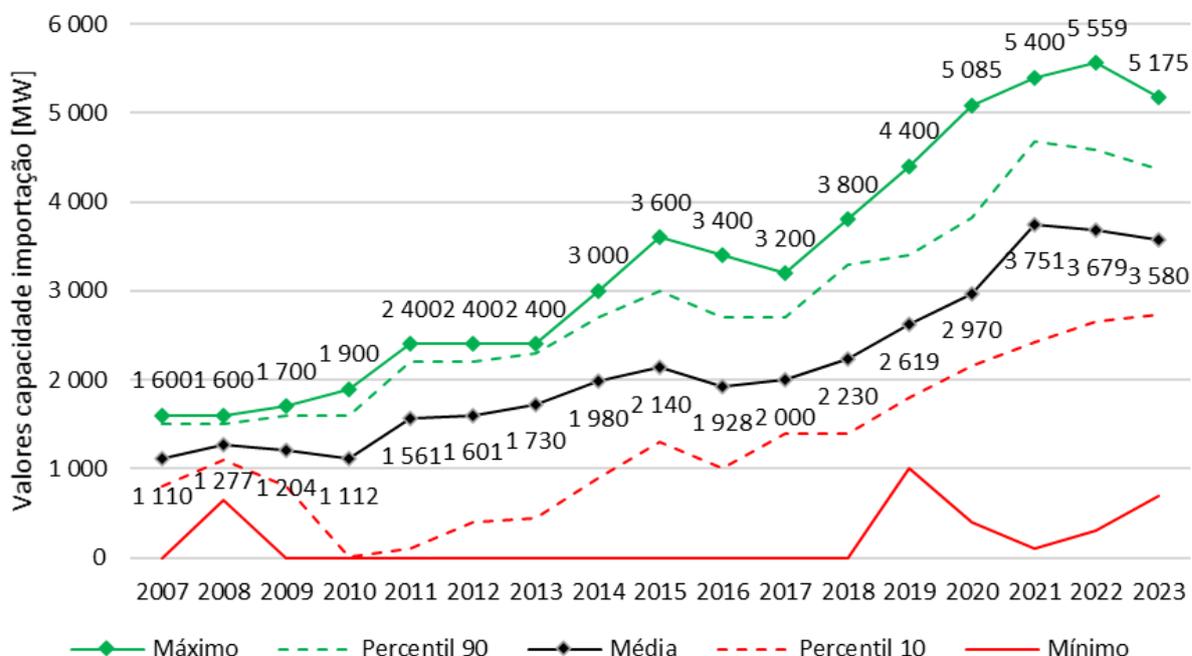
Fonte: REN - Caracterização das Interligações em 31 de dezembro de 2022

Assim, para efeitos da caracterização do valor da capacidade da interligação elétrica transfronteiriça entre Portugal e Espanha, o somatório dos valores mínimos das capacidades térmicas das linhas que constituem a interligação situa-se em 9627 MVA.

As figuras seguintes ilustram a evolução da capacidade da interligação disponível para fins comerciais, nos sentidos importador e exportador, entre 2007, ano⁵ em que entrou em funcionamento o Mercado Ibérico de Eletricidade (MIBEL), e 2023.

⁵ O MIBEL entrou em funcionamento a 1 de julho de 2007.

Figura 1-2 – Evolução da capacidade de interligação disponível para fins comerciais - Importação

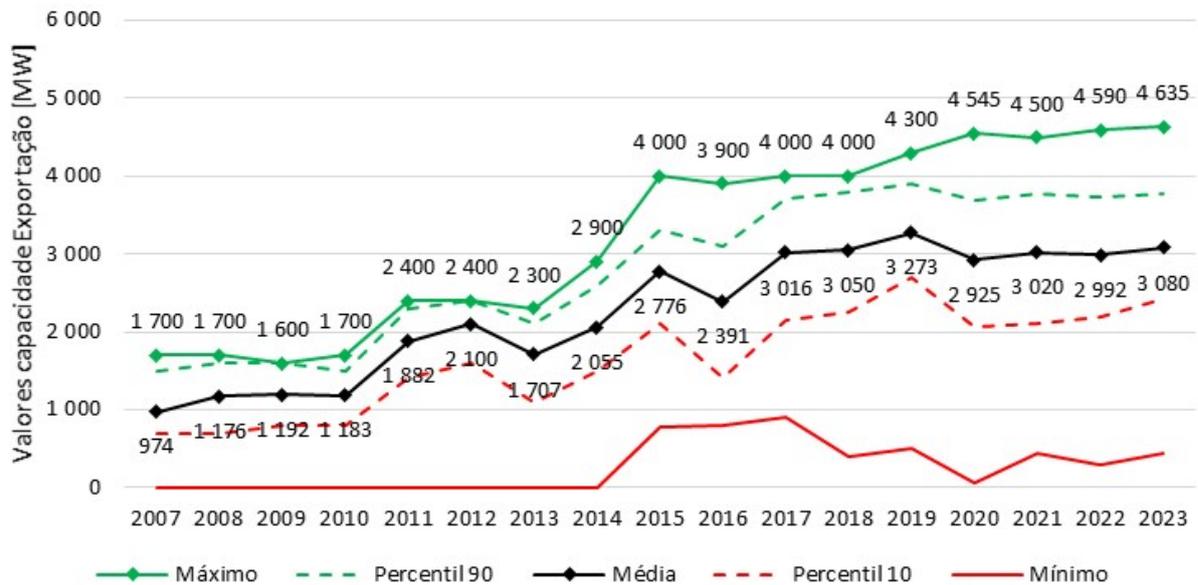


Fonte: dados REN e OMIE

Durante o período em análise, no que diz respeito aos valores máximos, inverteu-se a tendência de aumento observada entre 2017 e 2022, tendo-se verificado em 2023 uma diminuição do valor máximo para 5175 MW. Em termos de valores médios, o valor registado voltou a diminuir em relação ao ano anterior para 3580 MW, mantendo-se, no entanto, próximo do valor máximo registado em 2021 de 3751 MW. Por outro lado, verificou-se um aumento do valor mínimo registado. De salientar ainda que praticamente em todos os anos se verifica a ocorrência de valores nulos, ou quase nulos, apesar do 1.º decil⁶ se encontrar próximo do valor médio.

⁶ O 1.º decil é o ponto de corte para 10% dos dados mais baixos, i. e., o percentil 10. O percentil 90 é o limite para 90% dos dados mais baixos, i. e., o 9.º decil.

Figura 1-3 – Evolução da capacidade da interligação disponível para fins comerciais - Exportação



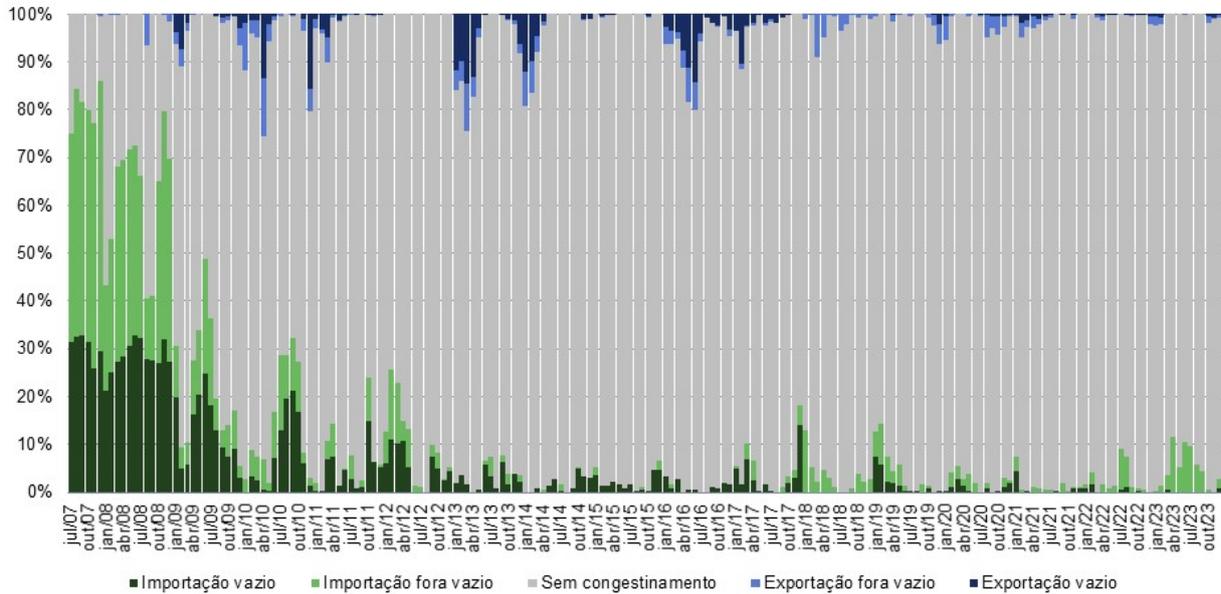
Fonte: dados REN e OMIE

Em termos da capacidade de exportação para fins comerciais, verifica-se que se mantiveram os valores característicos observados em 2022, com os valores máximos e médios na mesma ordem de grandeza, respetivamente de 4635 MW e 3080 MW. Em termos da ocorrência de valores nulos, é menos frequente que a da importação, mantendo-se o 1.º decil na vizinhança do valor médio.

Não obstante a evolução dos valores de capacidade disponibilizados ao mercado, para fins comerciais, o desempenho das interligações é um fator determinante para os montantes das receitas das rendas de congestionamento anuais verificados, como tal importa contextualizar aquela que tem sido a evolução da utilização da capacidade de interligação entre Portugal e Espanha ao longo dos anos.

A Figura 1-4 ilustra a utilização da capacidade de interligação Portugal-Espanha, entre julho de 2007 e dezembro de 2023.

Figura 1-4 – Utilização da capacidade de interligação Portugal-Espanha, 2007 a 2023

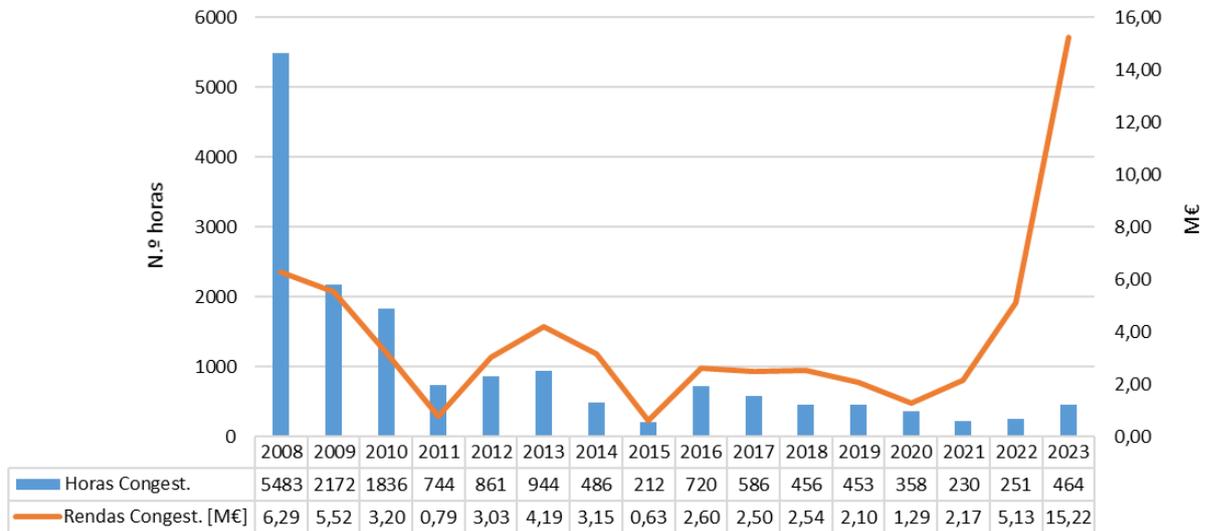


Fonte: dados REN

Nos anos iniciais verifica-se uma elevada percentagem de horas de congestionamento na interligação, principalmente no sentido importador. Em 2008, verificou-se um total de 5483 horas de congestionamento (cerca de 62% das horas do ano), 5419 destas, no sentido importador. No entanto, o nível de utilização da capacidade de interligação tem verificado uma significativa melhoria ao longo dos anos, tendo a percentagem de horas de congestionamento em 2021 e 2022 sido inferior a 3%. Em 2023, este valor aumentou ligeiramente, registando-se, ainda assim, apenas 464 horas de congestionamento, aproximadamente 5,3%.

Nos últimos anos, os montantes das RC tinham estabilizado em valores mais baixos do que os verificados nos anos iniciais, no entanto, desde 2022, tem-se verificado um aumento desses montantes, tendo-se atingido um valor máximo no ano de 2023.

Figura 1-5 – Evolução dos montantes das RC, 2008 a 2023



Fonte: dados REN

Da figura anterior, é possível concluir que, naturalmente, o número de horas de congestionamento não é o único fator determinante para o montante das RC, estando o mesmo também significativamente dependente do valor da diferença de preços (*spread*) entre Portugal e Espanha verificado nas horas de congestionamento, que decorre do processo de separação dos mercados (*market splitting*⁷), e dos valores de capacidade de interligação.

Assim, em 2023, o elevado montante das RC justifica-se pelo aumento das horas de congestionamento, aliado a um valor de diferenças de preços nessas horas mais elevado do que o habitual, contribuindo ainda os valores igualmente elevados da capacidade de interligação inicialmente prevista para essas mesmas horas (tanto no sentido importador como no sentido exportador).

⁷ Mecanismo de leilão da capacidade de interligação entre dois sistemas (conhecidas por zonas de preço – *bidding zones*), implícito nas ofertas que os agentes efetuam no mercado diário, e que pressupõe a existência de um mercado único gerido por um único operador de mercado. Quando a capacidade de interligação entre os dois sistemas é superior ao trânsito de energia que resulta do fecho de mercado, a interligação não fica congestionada e existe um preço único de mercado, igual para os dois sistemas. Caso contrário, quando a capacidade de interligação é inferior ao trânsito de energia que resulta do fecho de mercado, a interligação fica congestionada no seu limite e os mercados ficam separados em termos de preço, sendo este superior no mercado importador e inferior no mercado exportador.

2 MONITORIZAÇÃO DO USO DAS RECEITAS DAS RENDAS DE CONGESTIONAMENTO EM 2023

2.1 MONTANTE TOTAL DAS RECEITAS DAS RENDAS DE CONGESTIONAMENTO

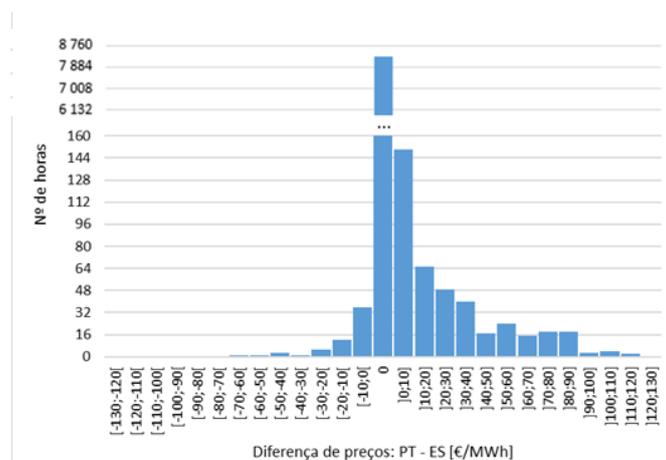
Ao abrigo do n.º 6 do artigo 4.º da metodologia para o uso das RC, a REN - Rede Elétrica Nacional, S.A, na sua qualidade de ORT português, comunicou à ERSE em setembro de 2022, o valor previsional para as receitas em 2023.

Nessa data, a REN estimava um valor de aproximadamente **4 milhões de euros**. Em 2023, o montante das RC foi de aproximadamente **15,2 milhões de euros**, significativamente acima do valor estimado.

Apesar do reduzido número de horas de congestionamento (464 horas), verificou-se um montante de RC bastante superior ao verificado nos anos anteriores, fruto da ocorrência simultânea de diferenças de preço horárias superiores ao que tem ocorrido nos últimos anos e de elevados valores de capacidade de interligação previstos para essas horas.

Em 2023, a diferença de preços horária foi superior a 10 € em cerca de 60% das horas de congestionamento e superior a 50 € em cerca de 19% das horas de congestionamento (em 2021, por exemplo, a diferença de preços horária foi superior a 10 € apenas em cerca de 25% das horas de congestionamento e acima dos 50 € em apenas 0,43% das horas de congestionamento).

Figura 2-1 – Número de horas de congestionamento por escalão de diferença de preços, em 2023



Fonte: dados REN

2.2 APLICAÇÃO DAS RECEITAS DAS RENDAS DE CONGESTIONAMENTO

De acordo com o referido anteriormente o artigo 3.º da metodologia para o uso das rendas de congestionamento, aprovada pela ACER, define um conjunto de nove categorias de custos que contribuem para os objetivos prioritários e para os quais podem ser utilizadas as RC, nomeadamente:

- i. Compensação de custos relacionados com a ativação de medidas para garantir a firmeza da capacidade de interligação atribuída, nos termos do Regulamento (UE) 2015/1222 da Comissão, de 24 de julho, e do Regulamento (UE) 2016/1719, da Comissão, de 26 de setembro, e custos relacionados com medidas corretivas ativadas para maximizar a capacidade de interligação disponível para comércio interzonal, nos termos do Artigo 16.º do Regulamento (UE) 2019/943;
- ii. Compensação aos detentores de direitos de transporte que tenham sido revogados devido a questões de segurança do sistema, nos termos do Regulamento (UE) 2015/1222 e do Regulamento (UE) 2016/1719;
- iii. Compensação de custos relacionados com produtos de cobertura de risco contra diferenciais de preços de mercado voláteis, que não sejam direitos de transporte de longo prazo oferecidos pelo operador da rede de transporte aos operadores de mercado, nos termos do Regulamento (UE) 2016/1719;
- iv. Remuneração de direitos de transporte, físicos e financeiros, de longo prazo não sujeitos a nomeação⁸, nos termos do Regulamento (UE) 2016/1719;
- v. Compensação de custos com o Centro de Coordenação Regional relacionados com a coordenação regional dos operadores das redes de transporte;
- vi. Remuneração de investimentos em curso nas redes para a renovação, substituição, reforço ou construção de novos ativos, com contributo significativo para a manutenção ou para o aumento da capacidade de interligação, incluindo os custos das fases de desenvolvimento e construção destes ativos;

⁸ Por «nomeação» entende-se a comunicação da utilização de capacidade interzonal a longo prazo por parte de um titular de direitos físicos de transporte e da sua contraparte, ou de um terceiro autorizado, aos ORT respetivos.

- vii. Compensação de custos que resultem diretamente de investimentos já realizados nas redes que contribuam para a manutenção ou para o aumento da capacidade de interligação;
- viii. Compensação de outros custos que resultem de investimentos que contribuam para a manutenção ou para o aumento da capacidade de interligação;
- ix. Compensação de outros custos relacionados com a otimização da utilização de ativos, novos ou existentes, que contribuam para a manutenção ou para o aumento da capacidade de interligação.

Na tabela abaixo desagrega-se o montante das RC por categoria de custo:

Quadro 2-1 - Desagregação do uso dos montantes totais das RC, em 2023

Categoria de Custo	Montante [€]
i	4 827 068,76
ii	0
iii	0
iv	9 501 436,13
v	0
vi	0
vii	0
viii	0
ix	0
Total	14 328 504,89
Total Receitas das rendas de congestionamento	15 224 061,28
Montante Remanescente	895 556,39

Fonte: dados REN

Como se pode verificar, foi aplicado um total de aproximadamente **14,3 milhões de euros** nas categorias i e iv (respetivamente 31,7% e 62,4% do montante das RC).

No que diz respeito à categoria de custo **i**, o montante utilizado justifica-se maioritariamente com custos relacionados com Ações Coordenadas de Balanço, previstas no Manual de Procedimentos do Mecanismo de Gestão Conjunta da Interligação Portugal-Espanha⁹.

Relativamente à categoria de custo **iv**, o montante diz respeito à compensação da liquidação do risco de diferenciais de preço (valor a devolver aos agentes de mercado devido à ocorrência da separação de mercados), tendo em conta os direitos de utilização de capacidade previamente adquiridos.

Esgotadas as utilizações admissíveis previstas na metodologia da ACER, tendo em conta os objetivos de utilização prioritários e as categorias de custo definidas no referido artigo 3.º, há um montante remanescente de cerca de **895,6 milhares de euros**.

Como referido anteriormente, o n.º 2 do artigo 19.º do Regulamento (UE) 2019/943 prevê que as rendas de congestionamento devem igualmente ser usadas para recuperar os custos resultantes de investimentos na rede relevantes para a redução do congestionamento das interligações.

Assim, tendo em conta que o Plano de Desenvolvimento e Investimento da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade para o período 2022 a 2031 (PDIRT-E 2021), elaborado pela REN, e aprovado pelo governo português em dezembro de 2022, prevê a entrada em exploração de uma nova interligação Minho-Galiza, em 2024, a ERSE informou a REN, na sua decisão relativa ao uso das receitas das rendas de congestionamento em 2023, emitida em dezembro de 2022, que o eventual montante remanescente das RC, esgotadas as utilizações admissíveis previstas na metodologia da ACER, deveria ser segregado numa conta da REN dedicada para esse efeito.

Nesse sentido, o montante remanescente de cerca de **895,6 milhares de euros** será segregado na referida conta que não poderá ser mobilizada para outros fins que não sejam a recuperação de custos de investimento decorrentes do referido projeto de interligação, ou, como previsto no n.º 2 do artigo 19.º do Regulamento (UE) 2019/943, cobrir custos relacionados com o cumprimento dos objetivos prioritários, caso as RC desses anos não sejam suficientes.

⁹ https://www.erse.pt/media/rinptxo1/20190107_mpipe_vers%C3%A3o-consolidada_07-01-19.pdf

2.3 COMENTÁRIOS ADICIONAIS E PERSPETIVAS FUTURAS

Nos termos do n.º 6 do artigo 4.º da metodologia para o uso das RC, os ORT devem informar a respetiva entidade reguladora, até ao dia 31 de outubro de cada ano, sobre o montante previsto para as receitas esperadas e a forma como preveem utilizá-las no ano seguinte, tendo em conta as possíveis utilizações estabelecidas na metodologia.

De acordo com o n.º 7 do mesmo artigo a entidade reguladora deverá analisar a informação submetida pelo ORT e aprovar, até 31 de dezembro de cada ano, as utilizações propostas para as receitas.

A REN submeteu, em outubro de 2023, para aprovação da ERSE, a informação relativa o valor estimado para as RC em 2024 e a previsão para a utilização das mesmas, enquadrada nos objetivos estabelecidos pelo Regulamento (UE) 2019/943 e pela metodologia para uso das RC.

Na sua comunicação, a REN indicou um valor estimado para estas receitas de aproximadamente **10 milhões de euros**. A REN estimou que um valor próximo de **5 milhões de euros** seria utilizado para cobrir custos enquadrados no conjunto de objetivos prioritários definidos na metodologia. O montante remanescente seria segregado na conta separada dedicada para esse efeito.

A ERSE avaliou a proposta da REN, à luz do estabelecido na regulamentação europeia, e comunicou à REN a sua decisão no passado mês de dezembro de 2023.

Nesta decisão, a ERSE considerou que o conteúdo da proposta da REN respeitava, na sua generalidade, os fins para os quais devem ser aplicadas as RC, estabelecidos no âmbito do n.º 2 do artigo 19.º do Regulamento (UE) 2019/943. No entanto, no que diz respeito aos montantes remanescentes a segregar em conta separada, a ERSE realçou que os mesmos deverão ser usados, integralmente, como participações ao investimento, no ano em que a interligação entre em exploração.

Assim, caso se confirme a entrada em exploração da nova interligação Minho-Galiza em 2024, não deverá ser segregado qualquer novo montante na referida conta. Pelo contrário, caso se verifique algum atraso na calendarização do projeto e a interligação não entre em exploração no decorrer de 2024, o montante remanescente das RC, esgotados os objetivos prioritários definidos na metodologia da ACER, deverá ser efetivamente segregado nesta conta separada.

3 CONCLUSÕES

Com este relatório pretendeu-se analisar a utilização dada às receitas das RC pelo ORT em 2023.

De um montante total de cerca de **15,2 milhões de euros**, conclui-se que aproximadamente **14,3 milhões de euros** (95% do valor total) foram utilizados diretamente no cumprimento dos objetivos prioritários definidos no n.º 2 do artigo 19.º do Regulamento (UE) 2019/943.

Estando prevista no PDIRT-E 2021, aprovado pelo governo português em dezembro de 2022, a entrada em exploração, em 2024, de uma nova interligação Minho-Galiza, a ERSE considera que o remanescente das RC, após cobertos os custos associados aos objetivos prioritários referidos anteriormente, deve ser segregado numa conta da REN dedicada a este efeito, com o objetivo de, no futuro, compartilhar os custos da nova linha de interligação. Assim, o montante remanescente a segregar na referida conta é de **895,6 milhares de euros**.

Numa perspetiva futura, tendo em conta as previsões do ORT para os montantes das RC e a sua previsível utilização (comunicados à ERSE em outubro de 2023), a REN também prevê que em 2024 o montante das RC ultrapasse os custos relacionados com as utilizações admissíveis para as mesmas.

Neste contexto realça-se que, caso a nova interligação Minho-Galiza entre efetivamente em exploração em 2024, o montante segregado na conta dedicada, relativo a 2023, assim como o montante remanescente das RC de 2024, cobertos os custos referidos pela REN na sua proposta, deverá ser usado integralmente como participação ao custo com a nova interligação (no caso deste último, integrado na categoria de custo vi). Por outro lado, caso se verifique um atraso na calendarização do projeto e a interligação não entre em exploração no decorrer de 2024, o montante remanescente das RC de 2024, esgotados os objetivos prioritários definidos na metodologia da ACER, deverá ser também ele segregado na referida conta dedicada.

ANEXOS

I. VISÃO GERAL DA UTILIZAÇÃO DAS RECEITAS DAS RENDAS DE CONGESTIONAMENTO

Quadro I-1 – Montantes das receitas das rendas de congestionamento disponíveis

	[€]
Montante das RC relativo ao ano de reporte	15 224 061,28
Montante colocado numa conta interna separada relativo a anos anteriores ao ano de reporte	0
Ajuste ao montante previsional das RC do ano anterior	0
Montante total de RC disponível	15 224 061,28

Quadro I-2 – Despesas e Transferências

	[€]
Montante das RC utilizado no ano de reporte para os objetivos prioritários definidos no n.º 2 do artigo 19.º do Regulamento (UE) 2019/943	14 328 504,89
Montante das RC não usado no ano anterior e colocado numa conta interna separada (no final do ano de reporte)	895 556,39
Montante das RC utilizado para redução das tarifas	0
Montante remanescente das RC utilizado para suporte dos consumidores de eletricidade ao abrigo do artigo 9.º do Regulamento (UE) 2022/1984, relativo a uma intervenção de emergência para fazer face aos elevados preços da energia	0
Impostos sobre as RC colocadas numa conta interna separada	0
Total	15 224 061,28

Quadro I-3 – Informação Adicional¹⁰

	[€]
Montante das RC no ano anterior para a fronteira Portugal-Espanha	15 224 061,28
Montante das RC no ano anterior para outras fronteiras	0

Quadro I-4 – Montantes das receitas das rendas de congestionamento utilizados em cada uma das categorias de custo definidas pelo n.º 1 do artigo 3.º da metodologia, em 2023

Categoria de Custo	[€]
i	4 827 068,76
ii	0
iii	0
iv	9 501 436,13
v	0
vi	0
vii	0
viii	0
ix	0
Total	14 328 504,89

¹⁰ Portugal apenas tem interligações elétricas com Espanha