

Plano Decenal Indicativo de Desenvolvimento e Investimento da RNTIAT para o período 2024-2033 (PDIRG 2023)

ERSE - Consulta Pública n.º 115

Comentários da CIP

1) Introdução

A proposta de PDIRG 2023 para o período 2024-2033 foi colocada em consulta pública pela ERSE em 08/05/2023, a qual decorre até 20/06/2023.

Esta proposta apresenta uma evolução muito significativa quando comparada com a que foi colocada em consulta pública em 2021, na medida em que a Estratégia Nacional para o Hidrogénio (EN-H2) identifica metas para a sua introdução nas redes de gás entre 1% e 5% até 2025 e de 10% a 15% em volume para o ano de 2030.

A estes objetivos acrescem, em primeiro lugar, as orientações da Comissão Europeia relativas à descarbonização da economia e da sociedade em geral e a correspondente disponibilização de verbas para a atingir, daí resultando, em Portugal, o PRR (Plano de Recuperação e Resiliência).

Esta proposta de Plano contém os projetos necessários à incorporação prevista de hidrogénio na rede de transporte, mas propõe também a afetação a uma rede dedicada de transporte de hidrogénio a 100% de parte substancial da rede atual, o que, de modo algum, estava em qualquer plano ou documento oficial, o que a CIP considerada totalmente inadequado e, mesmo, inaceitável.

No entanto, o operador da RNTIAT (Rede Nacional de Transporte, Infraestruturas de Armazenamento e Terminais de GNL) cumpriu, certamente a obrigação de apresentação do plano para a operacionalização dos objetivos que lhe foram determinados, previamente conhecidos, ou não.

2) Pressupostos do Plano

A presente proposta de Plano assenta em 4 pressupostos:

- A segurança, operacionalidade e fiabilidade da RNTIAT, da responsabilidade direta dos seus concessionários, expressa na proposta de Projetos Base

A qualidade do serviço, a sua fiabilidade e garantia de continuidade são condições que as empresas, designadamente industriais, consideram indispensáveis à sua atividade.

A flexibilidade das condições logísticas da RNTIAT e a sua capacidade de manutenção do seu serviço em condições variáveis do mercado e da segurança de abastecimento são essenciais.

Os Projetos Base serão de aprovar nas condições previstas no Plano, mas, tendo em conta o seu montante, deverá ocorrer controlo temporal da despesa e um especial cuidado na justificação dos investimentos correntes urgentes.

- A adaptação das reservas estratégicas do País às condições de segurança de abastecimento atuais

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/2022, de 17 de setembro, em conjunto com o Decreto-Lei n.º 70/2022, de 14 de outubro, determinam que a capacidade de armazenamento subterrâneo nas infraestruturas do Carriço seja superior a 1,2 TWh e que, nessa infraestrutura, se acomode uma reserva estratégica de gás natural pertencente ao Estado Português.

Este conjunto de decisões materializa-se com a previsão de construção de duas novas cavernas na AS do Carriço, preparadas para armazenar hidrogénio no futuro.

Trata-se de decisão já assumida, incluída no grupo de Projetos Complementares, mas pela razão indicada, de execução obrigatória que beneficia o SNG e cujo custo será por ele suportado.

- A adaptação da RNTG (Rede Nacional de Transporte de Gás) e da AS do Carriço a misturas de gás natural e de hidrogénio até 10% em volume

A necessidade de adaptação das infraestruturas da rede de transporte de gás e da armazenagem subterrânea decorre do Decreto-Lei n.º 62/2020, de 28 de agosto, através do Despacho n.º 806-C/2022, de 19 de janeiro, considerou obrigatória a inscrição nos planos futuros de desenvolvimento da adaptação das infraestruturas existentes na RNTG a novas misturas com gases renováveis.

Esta linha de orientação obriga a investimentos limitados na rede nacional de transporte, mas, devido à inadequação de materiais e de vários equipamentos que constituem a AS do Carriço, os investimentos aí necessários são de montante elevado, superior a 100 M€.

Tal inclui a substituição da sua unidade de compressão, incluindo a passagem a alimentação elétrica e a substituição do material dos furos.

A obrigação legal existe; a execução destes projetos terá de ser coerente com o desenvolvimento da produção nacional de hidrogénio, exigindo-se que os compromissos financeiros a eles ligados estejam salvaguardados por correspondentes compromissos contratuais de fornecimento de hidrogénio à RNTG.

Pela sua natureza estruturante, este grupo de projetos complementares deveria estar incluído no PRR, ou em outro pacote de financiamento europeu, até na medida em que todo o SNG está nele incluído.

- A interligação H2Med/CelZa e o Eixo Nacional de Transporte de Hidrogénio

A proposta de Plano em análise inclui nos Projetos Complementares, e com um valor de quase 50% do montante previsto para todo o PDIRG 2023 a construção do troço agora exclusivo para hidrogénio, entre Celorico da Beira e Vale de Frades para ligação à rede espanhola em Zamora e a reserva dos troços da RNTG entre Cantanhede e Celorico da Beira e entre esta localidade e Monforte para uso exclusivo de hidrogénio.

São montantes de investimento muito elevados que carecem de especial fundamentação e de reais possibilidades de financiamento europeu.

Considera-se que a interligação H2Med/CelZa depende do interesse comprovado da Europa Central no fornecimento de hidrogénio verde produzido em Portugal e, para já, da inclusão deste projeto de valor global superior a 200 M€ nas aprovações, previstas para novembro/2023, dos Projetos de Interesse Comum (PIC).

Pelo contrário, o Eixo nacional de Transporte de Hidrogénio constitui um assunto novo, não suportado por legislação que o preveja e que, pelo seu valor previsto (210 M€) e pela inevitabilidade das alterações que induziria em tão vasto território teria de ser objeto de avaliação participada dos custos indiretos que origina e do respetivo calendário, o que não ocorreu.

A CIP considera que, pelas razões apontadas, este último projeto não tem, por agora, condições de aprovação para execução.

3) Comentários na generalidade

A proposta de PDIRG 2023 em análise contempla os investimentos a realizar nos próximos de anos na Rede Nacional de Transporte de Gás, no Terminal de GNL e no Armazenamento Subterrâneo do Carriço.

O montante global proposto é, nesta proposta, de 895,6 M€, valor muito considerável que terá de ser ponderado nas suas várias rubricas.

De facto, o valor proposto resulta de ações devidas à opção de descarbonização do Sistema Nacional de Gás, seja para a sua compatibilização com teores crescentes de hidrogénio, seja para a preparação do País com vista à integração numa rede europeia de transporte de gás.

A distribuição dos valores relativos aos vários componentes é a seguinte:

- Projetos base: 162,3 M€
- Projetos complementares: 319,2 M€ (introdução de hidrogénio na rede)
- Projetos complementares: 414 M€ (rede nacional / europeia de hidrogénio)

A CIP de modo algum coloca em causa a criação de uma rede de hidrogénio, mas considera que os custos daí decorrentes deverão ser suportados pelos que dela beneficiarem e não, de modo cego, pelos atuais utilizadores do SNG, numa lógica de utilizador-pagador.

A CIP reitera de novo que a prioridade do país deveria ser favorecida para lógicas de cadeias de valor pela criação de produtos descarbonizados utilizando o hidrogénio como matéria-prima.

A exportação de hidrogénio deveria ser complementar, não sendo exigível aos consumidores nacionais que suportem custos por ela induzidos.

Pelas razões agora apontadas, os projetos relativos à rede de hidrogénio, constantes do pacote de projetos de interligação, carecem de dados concretos, designadamente previsões de produção e candidaturas concretas quanto a pontos de consumo.

Estes estudos terão de ser feitos e devidamente criticados e avaliados.

4) Comentários na especialidade

→ Projetos Base

Os projetos base têm como justificação um cada vez maior nível de qualidade, fiabilidade e adequação à evolução regulamentar existente.

No que respeita a esta natureza de investimentos, a CIP considera essenciais e genericamente justificadas as propostas que se destinem a:

- Recondicionar ou substituir ativos em fim de vida útil;
- Garantir a continuidade e a qualidade do serviço na entrega à Rede de Distribuição, também, a consumidores diretamente ligados à Rede nacional de Transporte;
- Manter o que significa atuação contínua, o adequado grau de cumprimento da legislação e normativos regulamentares aplicáveis ao setor, especialmente no que respeita à monitorização da integridade das infraestruturas, a certificação e calibração dos equipamentos de segurança e da medida;
- Assegurar a capacidade de resistência das redes e de outras infraestruturas a fenómenos climáticos extremos, previsivelmente mais frequentes;
- Robustecer as Redes de Telecomunicações de Segurança.



Nesta proposta de PDIRG 2023 está também prevista uma verba para investimento corrente urgente não especificado. Poder-se-á questionar a verba proposta, mas reconhece-se a sua razão, dadas as incertezas no ritmo das ações relativas à transição energética ou, mais simplesmente, a tendência de crescimento dos custos para muitos projetos.

Área	Custo total
RNTG	72,8 M€
TGNL Sines	36,7 M€
AS Carriço	9,4 M€
Gestão Técnica Global	15,8 M€
Investimento Corrente Urgente	9,7 M€
IT e Investimento não Específico	17,8 M€
TOTAL	162,2 M€

→ Projetos Complementares relativos à introdução de hidrogénio na RNTIAT

A REN, na sua qualidade de concessionária do serviço público das infraestruturas e atividades da Rede Nacional de Transporte de Gás e do Armazenamento Subterrâneo do carriço está confrontada com as obrigações/diretrizes que decorrem da Estratégia Nacional para o Hidrogénio (Resolução do Conselho de Ministros n.º 62/2020, de 14 de agosto) no que respeita à capacitação do Sistema Nacional de Gás para a receção de gases renováveis, quer na rede de transporte, quer na infraestrutura de armazenamento subterrâneo.

De facto, contrariamente ao biometano, cuja introdução nas redes de gás não apresenta condicionantes relevantes devido à sua composição ser semelhante à do gás natural, a introdução de hidrogénio obriga a investimentos vultuosos dada a necessidade de substituição dos materiais em várias componentes na rede de transporte e, sobretudo, na armazenagem subterrânea.

A estes investimentos acrescem novas exigências quanto a equipamentos de monitorização e de medida devido às alterações na densidade, na composição e no poder calorífico do gás a transportar.

Neste grupo de projetos complementares incluem-se intervenções na RNTG e no conjunto das cavidades e infraestruturas de suporte que, atualmente, constituem a Armazenagem Subterrânea do Carriço e a construção de duas cavidades novas destinadas ao aumento da reserva estratégica de gás determinada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/2022 e pelo Decreto-Lei n.º 70/2022.



Área	Intervenções	Custo total
RNTG	Sistemas de análise e medição Sistemas de aquecimento Gasodutos e Estações Estudos e ensaios	44,1 M€
AS Carriço	Unidade de compressão Alimentação elétrica Sistema DCS da Estação de Gás Equipamentos de superfície Tubagens, Gasodutos e Válvulas Furos e Cavernas Segurança e Emergência Estudos e ensaios	128,9 M€
Novas cavidades na AS Carriço	1.ª cavidade (2027) 2.ª cavidade (2028)	89,6 M€

Fonte: REN (Proposta de PDIRG 2023 – mar/2023; páginas 144, 145 e 148)

Claramente, pelo caráter estratégico destes projetos e pela sua utilidade transversal, estes investimentos devem ser apoiados pelos fundos dedicados à “transição justa”, reduzindo deste modo os custos do “blending” a suportar pelos consumidores.

→ Projetos Complementares relativos à rede de hidrogénio nacional/europeia

Trata-se de dois projetos com motivações distintas:

- Projeto H₂Med / CELZA destinado a ligar a RNTG à rede espanhola através de um novo gasoduto ligando Celorico da Beira a Vale de Frades, onde entronca na rede espanhola.

Este projeto tem como indutor a possibilidade de exportação de hidrogénio verde para o resto da Europa, sendo integrado numa futura rede europeia dedicada ao transporte de hidrogénio.

- Eixo Nacional de Transporte de H₂, que compreende a construção do troço Figueira da Foz/Cantanhede e a conversão para 100% de hidrogénio do eixo atual Cantanhede/Celorico da Beira/Monforte.

Este projeto é apresentado como indutor de uma descarbonização mais rápida do País e capaz de possibilitar a exportação de hidrogénio verde produzido com recurso ao potencial *onshore* e *offshore* em Viana do Castelo.



No entanto, questiona-se como se processarão os fornecimentos de gás a todos os consumidores atualmente abastecidos pelas redes de distribuição que derivam do troço atual Cantanhede / Celorico da Beira / Monforte.

Projeto CelZa e Eixo Figueira da Foz (c/ possibilidade de ligação ao AS do Carrigo) – Cantanhede – Mangualde - Celorico da Beira - Monforte



Fonte: REN (Proposta de PDIRG 2023 – mar/2023; página 151)

Estes investimentos, previstos para realização até 2029 foram submetidos a candidaturas ao estatuto de Projeto de Interesse Comum (PIC) em dez/2022 estando prevista decisão sobre a sua aceitação em nov/2023.

Os custos previstos são os seguintes:

- Interligação H₂Med / CELZA 204 M€
- Eixo Nacional de Transporte de H₂ 210 M€

Estes são custos totais, pelo que, em caso de aprovação das candidaturas PIC, os valores em causa serão reduzidos no valor do apoio financeiro concedido.

O projeto complementar referente ao “Eixo Nacional de Transporte de H2” não foi previamente anunciado nem, que se saiba, submetido a uma análise de disponibilidade de produção e de preparação de pontos de consumo que, pelo menos economicamente, confirmam solidez à proposta.

Esta análise, bem como os estudos e contactos com produtores e consumidores tem de ser devidamente públicos e prévios na medida em que se está a subentender o seu pagamento pelos utentes do SNG.

Refira-se, também, embora tal não seja da responsabilidade do proponente deste Plano, a total ausência de referências a custos incorridos pela indisponibilidade de acesso ao SNG pelos consumidores, designadamente empresariais, o que inviabiliza a avaliação correta desta proposta.

Esses custos, a existirem, não poderão ser imputados aos utilizadores do SNG.

5) Impacto tarifário

Os impactos tarifários associados ao PDIRG 2023, tal como a evolução da incidência nas Tarifas de Acesso às Redes dos custos associados à Rede de Transporte e às Redes de Distribuição, dependerão do comportamento da procura.

Com efeito, se no mercado convencional se perspetiva no horizonte deste Plano, bastante estabilidade, perto de 35 TWh/ano, já quanto ao mercado da eletricidade, está prevista nos cenários assumidos pela DGEG no seu RMSA 2022 (Relatório de Monitorização da Segurança de Abastecimento) uma redução a valores de perto de 5 TWh/ano, e de modo consistente.

Os impactos tarifários que irão verificar-se dependerão dos consumos que se verificarem, sobretudo se forem devidos à produção de eletricidade, os quais são, na presente data, menores devido ao recurso persistente a importações.

A REN, e a ERSE na sua análise de impacto ao PDIRG 2023, e por estas razões, perspetivam aumentos dos proveitos unitários permitidos e, portanto, do valor das Tarifas de Acesso às Redes.

De acordo com a ERSE, se se considerarem os Projetos Base acrescidos da construção de duas novas cavernas esse acréscimo será de 0,16 a 0,17 €/MWh, mas, se se considerarem os Projetos Complementares associados ao “blending”, tais acréscimos serão mais significativos entre 0,43 e 0,83 €/MWh.

6) Conclusões

- Os projetos base são de aprovar na sua globalidade.
- O projeto complementar relativo à construção de duas novas cavernas na Armazenagem Subterrânea do Carriço, tendo como indutor a segurança de abastecimento, é inquestionável.
- Os projetos complementares relativos à preparação das redes e outras infraestruturas para a introdução de hidrogénio até 10% em volume, deverão ser comparticipados por fundos de apoio a fim de melhor se preservar a competitividade do SNG.
- O projeto complementar relativo à instalação de uma estação de compressão no carregado só deverá ser objeto de Decisão Final de Investimento (DFI) se, claramente, ocorrerem solicitações de exportação que o justifiquem.
- Qualquer decisão sobre o projeto complementar H₂Med / CELZA, derivado de um acordo tripartido Portugal / Espanha / França deverá, pelo menos, aguardar pela decisão da sua inclusão como Projeto de Interesse Comum (PIC). Se tal não suceder, este projeto deverá ser suspenso até que condições de viabilidade sejam evidentes.
- O projeto “Eixo Nacional de Transporte de H₂”, para ser considerado, terá de ser precedido de:
 - Avaliação dos impactos do tecido empresarial dos territórios abrangidos;
 - Avaliação das necessidades de apoio às transformações que dele resultarem;
 - Plano de Financiamento dos custos desta transição, enquanto ocorrer.

Finalmente, a CIP considera que a apresentação deste PDIRG 2023 é prejudicada pela falta de realização, pelo Governo, das ações preparatórias acima mencionadas.