Proposta de PDIRT-E 2017 - Plano de Desenvolvimento e Investimento da Rede de Transporte de Eletricidade para o período 2018-2027

Comentários da CIP no âmbito da 64.ª Consulta Pública da ERSE

Enquadramento estratégico

A ERSE colocou em consulta pública até ao dia 29 de março de 2018 a proposta de PDIRT-E 2017, preparada pela REN na sua qualidade de operador da Rede Nacional de Transporte.

A proposta em análise contempla investimentos que, a serem aprovados, ascendem a 813 M€, sendo 409 M€ nos primeiros cinco anos, ou seja, no período compreendido entre 2018 e 2022.

A metodologia de apresentação desta proposta é análoga à que foi recentemente adotada para o plano relativo à rede de transporte de gás natural - PDIRGN 2017 - , ou seja, as propostas de investimento estão escalonadas no tempo em dois períodos de cinco anos cada um e, dentro dessa programação temporal, em Projetos de Base e Projetos Complementares.

Os Projetos Base, no valor global de 413 M€, sendo 244 M€ para o período 2018-2022, são os que o operador da rede de transporte considera que terá de realizar para que possa continuar a garantir a segurança e operacionalidade das instalações da Rede Nacional de Transporte em serviço, bem como os que resultam de compromissos já acordados com o Operador da Rede de Distribuição relativamente ao reforço de alimentação à Rede Nacional de Distribuição.

Os Projetos Complementares, no valor global de 400 M€, sendo 165 M€ para o período 2018-2022, incorporam os que decorrem de novas necessidades da rede, com origem externa à Rede Nacional de Transporte, nomeadamente os de política energética e de políticas de promoção da sustentabilidade sócio-ambiental, logo sujeitos a decisão final sobre a sua realização e calendarização por parte do Estado, na sua qualidade de entidade concedente.

Esta proposta representa uma redução de cerca de 30% face ao que foi proposto há dois anos no PDIRT-E 2015, o que é de assinalar, salientando-se a previsão de

efeitos de redução, por esta via, nos valores da Tarifa de Uso da Rede de Transporte.

No entanto, na avaliação deste impacto, há que considerar a competitividade dessas tarifas que fazem parte da Tarifa de Acesso às Redes, pagas pelos consumidores, as quais têm tido aumentos anuais muito significativos nos últimos dez anos, situação que urge reverter com a maior brevidade possível.

Temos também presente que as ações e investimentos propostos têm origem em compromissos assumidos pelo Estado, em decisões de política energética e em razões de segurança, quer do abastecimento, quer da própria rede, as quais o operador da Rede Nacional de Transporte está obrigado a cumprir.

Na análise destes investimentos, porém, não bastará assegurar que o seu impacto seja benéfico para o Sistema Elétrico Nacional; é também necessário verificar e, dentro do possível, assegurar que a competitividade das empresas portuguesas face aos seus competidores, tanto na União Europeia como, por exemplo, na América do Norte, no Norte de África e na Ásia, seja salvaguardada.

Regista-se também que os pressupostos de evolução do consumo deixaram de ser otimistas, o que se considera mais realista, mas tal significa que as perspetivas de evolução das outras componentes dos preços da eletricidade (CIEG's, Uso Geral do Sistema, Uso das Redes de Distribuição e preços da energia) serão de acompanhar com a maior atenção, uma vez que deixou de se prever o sempre benéfico efeito do aumento do divisor para a determinação dos custos unitários a prever.

Neste capítulo, há que acompanhar com a maior atenção o crescimento da autoprodução que, inevitavelmente, irá pressionar o efeito de "redução de consumos" sentido nas redes e, sobretudo, as previsíveis mutações no Sistema Elétrico Nacional, com o anunciado surgimento de empreendimentos de produção de eletricidade com vocação explícita de exportação e com o aumento progressivo do consumo de eletricidade no setor dos transportes.

É essencial, neste aspeto, que se impeçam subsidiações cruzadas. Impõe-se, portanto, o máximo rigor nas análises a levar a cabo pela ERSE e, se necessário, a adaptação dos seus Regulamentos de forma a que os consumidores industriais não venham a subsidiar, nomeadamente, os investimentos na área dos transportes.

De um modo geral, aceitam-se as propostas relativas à satisfação de compromissos com a rede de distribuição, assim como as que respeitam à gestão

do fim de vida útil dos ativos e a evidentes melhorias das condições de trabalho, sujeitas, no entanto, a rigorosos critérios de calendarização ao longo da vigência deste Plano.

Já no que respeita aos Projetos Complementares, há que referir (i) a adaptação da calendarização dos investimentos decorrentes da integração de mercados com efetiva previsão da realização das interligações da Península Ibérica com França e, consequentemente, com o restante mercado europeu e (ii) idem no que respeita a investimentos resultantes de compromissos assumidos com o licenciamento de novos empreendimentos de produção, monitorizando com eficácia a sua efetiva realização.

Neste sentido, haverá que ter em especial consideração que existe excedente de potência elétrica instalada, sendo que uma grande parte desta ainda irá continuar a beneficiar de "feed-in tariffs" até 2033, o que constitui um apreciável ónus para os consumidores.

Estas reservas devem-se, assim, ao preço significativo que o País paga (e continuará a pagar) devido ao grande deslizamento da incidência de custos e da própria dívida tarifária nos preços e tarifas de eletricidade.

De facto, as empresas industriais e de serviços consumidoras de eletricidade ainda não sentem qualquer aumento de competitividade derivado de redução das suas faturas energéticas e, neste contexto, sublinha-se que, em muitas empresas, os custos energéticos já são superiores aos custos laborais.

Comentários específicos

1. As previsões da procura

   O plano em apreço, embora tendo em conta o RMSA em vigor, adota como cenário base um crescimento do consumo não superior a 0,2% ao ano, tendo em conta o aumento do autoconsumo e da eficiência energética por um lado, e o aumento da eletrificação nos transportes por outro.

   Considera-se que esta opção é de grande probabilidade.

2. As previsões da oferta

Esta proposta de plano considera formalmente a desativação dos centros electroprodutores a carvão entre 2021 e 2024, bem como da central da Tapada do Outeiro também em 2024.

Como compensação, prevê-se que, ainda em 2024, entrem em serviço os três aproveitamentos hidroelétricos previstos para o Rio Tâmega.

Nesta proposta não é assumido qualquer novo reforço de potência térmica até 2027.

Por outro lado, não se perspetivam aumentos de potência instalada em cogeração, nem alterações significativas na potência instalada com produção de eletricidade a partir de biomassa.

As centrais termoelétricas têm, no entanto, um contributo essencial para a estabilidade da rede e para a segurança do fornecimento de eletricidade ao País.

Concretamente, as centrais a carvão permitiram a diversificação das fontes de abastecimento energético e têm assegurado que a eletricidade tenha preços mais competitivos em Portugal.

Por outro lado, não se vê que, em Espanha, se estejam a tomar decisões análogas.

Estas previsões de descomissionamento devem, portanto, ser coordenadas no âmbito do mercado ibérico de eletricidade, a fim de que a competitividade do conjunto dos meios de produção nacionais não seja posta em causa.

Questiona-se em que moldes se irá processar a gestão da RNT.

3. O reforço da capacidade de interligação com Espanha

A proposta prevê, com esta finalidade, dois projetos: (i) a interligação Minho/Galiza, no valor previsto de 35 M€, e (ii) a linha a 400 kV entre Pedralva e a zona do Porto no valor previsto de 23 M€ (esta também com o objetivo de reforço da capacidade de alimentação de consumos na região do Porto), ambos com realização prevista até 2021.

Estes investimentos têm como fundamentação a garantia de um mínimo de capacidade comercial de interligação de 3.000 MW e inserem-se no conjunto de compromissos assumidos por Portugal face a Espanha e à União Europeia.

Logo, a sua realização deverá ser convenientemente articulada:

a) Com a calendarização que vier a ser acordada no que respeita às interligações elétricas França/Espanha, a fim de que as expectativas de maior fluidez no trânsito, nos dois sentidos, da energia excedente, se realizem, dado o carácter de produção intermitente da mesma e;
b) Com a vantagem económica de redução das ainda frequentes situações de "market splitting".

4. As ligações a empreendimentos sujeitos ao regime especial de produção

   A CIP sempre considerou que o parque electroprodutor nacional apresenta desequilíbrios muito agravados pela escassez de capacidade de ligação ao mercado europeu, os quais tornam difícil a gestão técnica da rede elétrica.

   Este desequilíbrio tem como característica um grande excedente de potência instalada, pelo que a instalação de nova potência renovável com produção irregular deveria ser mais bem coordenada com uma abertura eficaz aos mercados externos, nomeadamente o mercado europeu.

5. As propostas de investimento com origem em projetos com vocação de exportação ou na eletrificação dos transportes

   Os empreendimentos que se apresentarem vocacionados para a exportação de eletricidade, claramente terão uma atividade que será estranha aos consumidores de eletricidade ligados à Rede. Estes empreendimentos deverão custear os investimentos nas redes de modo coerente com a importância na sua utilização.

   Igualmente no caso dos investimentos provocados pela eletrificação do setor dos transportes, deverá ser feita uma análise semelhante, comparando os custos provocados, pelo menos no caso de infraestruturas nacionais como a ferrovia, com os contributos ou benefícios que os mesmos possam implicar.

6. Os Projetos Base

   Considera-se que os Projetos Base apresentados se afiguram como razoáveis, devendo, todavia, a respetiva execução ser efetuada com o maior rigor, tanto em termos de custos como do respetivo calendário de execução.

7. Conclusões e recomendações

O presente PDIRT-E evidencia uma apresentação mais bem estruturada do que os anteriores, nomeadamente pela separação entre os Projetos Base e os Projetos Complementares, o que permite uma muito melhor apreciação.

Relativamente aos Projetos Complementares, e especificamente aos 165 M€ previstos para o período 2018-2022, considera-se que devem ser reavaliados os que estão relacionados com novos empreendimentos de produção, bem como com a utilização da eletricidade no setor dos transportes, com o objetivo de obstar ao agravamento das tarifas que afetam os consumidores, designadamente industriais.

CIP – Confederação Empresarial de Portugal
29/03/2018