

85ª Consulta Pública ERSE

Proposta de PDIRGN 2019

Comentários Galp

27/03/2020

ÍNDICE

INTRODUÇÃO E ENQUADRAMENTO DA PARTICIPAÇÃO DA GALP POWER NA CONSULTA PÚBLICA.....	3
COMENTÁRIOS E CONTRIBUTOS	4
A. Generalidade.....	4
A1. Transição Energética, Sector Coupling e Cenários de Consumo (Q4-Q7)	4
B. Especialidade	5
B1. Nível de Risco	5
B2. Previsões de Investimento e Evolução do SNGN (Q3).....	5
B3. Fornecimento de Bancas Marítimas no Terminal de GNL de Sines (Q5).....	5

Introdução e enquadramento da participação da Galp na Consulta Pública

O Grupo Galp tem sido um dos principais participantes no SNGN, quer ao nível da atividade de comercialização, em regime de mercado e em regime de último recurso, quer através da participação que detém na Galp Gás Natural Distribuição (GGND), entidade focada na atividade de distribuição de gás natural.

Especificamente no que à RNTIAT diz respeito, a Galp Gás Natural é o principal utilizador das infraestruturas essenciais de gás natural em Portugal, a que acresce sua a posição de maior importador. Deste modo, os comentários agora apresentados refletem em especial a experiência desta empresa como contratante de acesso à RNTIAT, objetivando a continuada melhorias das condições de competitividade e operacionalidade destas infraestruturas.

Em qualquer caso, como adiante se apresentará, na medida em que a proposta de PDIRGN nos merece uma apreciação geralmente favorável, os comentários não seguem necessariamente a ordenação das questões incluídas no Documento de Enquadramento disponibilizado pela ERSE na Consulta Pública.

A organização deste documento reflete assim uma análise mais específica sobre pontos que nos parecem poder ser objeto de uma reflexão mais alargada no momento de decisão final, sendo feita referência à questão específica quando aplicável.

Comentários e contributos

A. Generalidade

Consideramos que a proposta de PDIRGN apresentada pela REN Gasodutos (ORT) tem méritos, desde logo pela manutenção do padrão de moderação de investimentos apresentados, o que se traduz pela antecipada inexistência de impactes tarifários, o que é naturalmente positivo.

Do mesmo modo, a distinção entre os projetos que carecem de Decisão Final de Investimento, dos que, até por estarem dependentes de terceiros (desde logo a 3ª Interligação a Espanha, por via da sua interdependência com o Projeto STEP que foi recentemente alvo de parecer negativo dos Reguladores Espanhol e Francês), terão de aguardar outros desenvolvimentos, permite uma melhor avaliação da situação e decisões mais sustentadas no curto-médio prazo.

Contudo, notamos que, não necessariamente por um menor cuidado na preparação da proposta pelo ORT, existe já um certo desfasamento entre o conteúdo da mesma e a realidade económica e regulatória neste momento de avaliação.

Esta situação decorre do período que nos parece excessivamente longo entre a preparação do RMSA que vai influenciar a proposta do PDIRGN e os subsequentes momentos da sua avaliação inicial, consulta pública e aprovação final (12 a 18 meses). Consideramos que a sequência do processo, em especial a duração dos diferentes passos, deveria ser reavaliada para permitir uma aderência mais evidente do conteúdo do plano à realidade em que deverá ser executado.

As consequências do anterior influenciam nomeadamente o seguinte:

A1. Transição Energética, Sector Coupling e Cenários de Consumo (Q4-Q7)

Em primeiro lugar, os desenvolvimentos associados à Transição Energética, em especial na sequência do lançamento pela Comissão Europeia do European Green Deal, bem como os objetivos associados aos PNEC 2030 e RNC 2050, entretanto desenvolvidos em Portugal, alteraram o enquadramento em que deverá ser feito o planeamento energético.

Por outro lado, em Portugal nota-se uma evidente redução da utilização das centrais termoelétricas de carvão, tendo já sido anunciado a antecipação do seu descomissionamento para 2021 e 2023, o que terá um reflexo evidente no consumo de gás natural no médio prazo.

Com efeito, consideramos que o gás natural assumirá necessariamente um papel decisivo de *backup* do sistema elétrico, face à intermitência das fontes renováveis.

A proposta de PDIRGN não parece, de uma forma evidente, atender a esta questão que reforça a necessidade de desenvolvimento integrado do SEN e SNGN (*sector coupling*), notando-se o especial papel da RNTGN através da qual o fornecimento às centrais de ciclo combinado é realizado.

Deste modo, sugere-se uma análise de sensibilidade aos cenários de procura e da capacidade da RNTIAT incluídos na proposta, considerando esta antecipação do descomissionamento das centrais de carvão.

B. Especialidade

B1. Nível de Risco

Quanto ao nível de risco, como temos expresso em consultas anteriores, consideramos que o SNGN tem evidenciado uma resiliência a situações de potencial *stress* muito apreciável, traduzida na elevadíssima disponibilidade que se tem verificado.

Neste sentido, avaliamos o nível de risco como reduzido, mesmo na situação em que se deva atender ao critério (N-1).

B2. Previsões de Investimento e Evolução do SNGN (Q3)

Sem prejuízo da nossa avaliação positiva do princípio da moderação de investimentos, consideramos de deixar a nota para o impacte tarifário positivo que a elevada utilização das infraestruturas da RNTIAT, em especial do Terminal de Sines, tem induzido.

Deste modo, consideramos que devem ser objetivos explícitos do PDIRGN a manutenção da disponibilidade e competitividade do SNGN no geral, e da RNTIAT em particular.

Assim, o próprio PDIRGN deve conter instrumentos de monitorização destas características de operacionalidade, de forma a permitir que investimentos que se demonstrem necessários sejam desenvolvidos tempestivamente, não aguardando por processos morosos de aprovação. A título de exemplo, refira-se a Estação de Compressão e, particularmente, o serviço de bancas marítimas de fornecimento de GNL a partir de Sines, que é desenvolvido noutra ponto destes comentários.

B3. Fornecimento de Bancas Marítimas no Terminal de GNL de Sines (Q5)

A proposta do PDIRGN apresenta genericamente duas propostas para desenvolvimento deste serviço, uma minimalista, apenas considerando a adaptação do molhe atual, outra envolvendo uma solução com construção de jetty independente para fornecimento às barcaças de fornecimento a navios.

Naturalmente, a primeira opção apresenta um custo de investimento e prazo de execução inferiores à da segunda hipótese, tendo como ponto negativo uma limitação da disponibilidade do Terminal de Sines para receção dos navios metaneiros de grande porte.

Na proposta de PDIRGN, o ORT recomenda a primeira opção, desvalorizando essa redução da disponibilidade, face ao menor impacte tarifário.

Consideramos ser este o ponto menos conseguido da proposta, dado não existir de facto uma análise comparativa detalhada de custo-benefício entre as duas soluções, que permita uma decisão fundamentada da melhor opção para o SNGN.

Sem limitação, nota-se o seguinte:

- É de especial relevância lembrar que o Terminal de GNL de Sines tem apresentado um nível de utilização próximo da capacidade máxima, com efeitos muito relevantes no tarifário de acesso ao conjunto da RNTIAT, pela elevada recuperação de proveitos que tem sido conseguida;
- O crescimento da utilização de GNL como combustível marítimo foi identificado como um desenvolvimento necessário para os objetivos de neutralidade carbónica, por comparação com os combustíveis tradicionais
- O Terminal de Sines está sinalizado como tendo uma localização geográfica especialmente favorável para garantir o bunkering de GNL, considerando as rotas marítimas atlânticas;
- A proposta não apresenta uma análise quantitativa da redução da disponibilidade do terminal para receção dos navios metaneiros na opção sugerida, notando-se que o tempo de indisponibilidade indicado apenas considera o período de atracação, não incluído os das manobras de aproximação e saída.

Pelo anterior, compreender-se-ão as nossas reservas quanto à opção pela solução minimalista, pelo risco que uma decisão que parece privilegiar o curto prazo poderá ter na capacidade de resposta da RNTIAT/SNGN e, mesmo, na competitividade nacional de um setor publicamente reconhecido como estratégico.

No que concerne especificamente ao Terminal de Sines, considerar-se-ia aliás, empobrecedor, que a contribuição tarifária positiva que tem aportado fosse prejudicada, notando-se adicionalmente que os fornecimentos por GNL, pela multiplicidade de fornecedores mundiais, concorrem especialmente para a segurança de abastecimento, novamente potencialmente prejudicada por uma solução limitadora da operacionalidade desta infraestrutura.

Deste modo, consideramos que a ERSE no seu Parecer à Proposta deveria incluir uma análise comparativa aprofundada das duas possibilidades, de forma a que a decisão final da tutela se possa fundamentar num conjunto completo e coerente de pressupostos, com resultados objetivos em termos de disponibilidade do terminal para os diferentes serviços e respetivos impactos tarifários.