

Caminhos de Ferro
Portugueses, EP

001703

Conselho de Gerência

1213-A

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho de Gerência
ERSE-Entidade Reguladora do Sector
Eléctrico
R. D.Cristovão da Gama, 1-3º
1400 LISBOA

Lisboa, 25 de Junho de 1998

Exmo. Senhor,

Tendo presente a audição pública em curso, relativa à regulamentação do sector eléctrico, junto remeto os comentários que se suscitaram na CP-Caminhos de Ferro Portugueses, EP, sobre a matéria.

Com os melhores cumprimentos,

O PRESIDENTE DO CONSELHO DE GERÊNCIA

Anexo: 1

NOTA

1. Pese embora uma clara referência aos interesses dos consumidores, o trabalho apresentado, como a própria legislação o determina, é claramente virado para o interior do sector eléctrico, desde a produção ao distribuidor e menos para o consumidor final;
2. Parece preocupação dominante das propostas a regulação das relações e o estabelecimento administrativo dos preços de transmissão entre os intervenientes no sistema produtor, transportador e distribuidor;
3. No que respeita ao estabelecimento dos clientes finais parece assumir-se que a cada cliente corresponde um "ponto de entrega".

Ora, nos sistemas distribuídos, como é o ferroviário, os consumidores são abastecidos, em todos os momentos, em diversos "pontos de entrega" cada um, a diferentes níveis de tensão e de potência contratada, pelo que parece ser aplicável o conceito de distribuidor à entidade detentora das infra-estruturas (subestações e catenária). Consumidores finais serão os operadores de transporte.

Assim, os pontos de entrega de energia de tracção ao distribuidor, não considerados os trabalhos em curso, são hoje 12 (à tensão de 60 Kv, 150Kv ou 220Kv). No consumidor final existem mais de 150 pontos. A estes há-de prever-se a aquisição, já executada ou em curso, de mais 75 unidades que são outros tantos pontos de entrega ao cliente - consumidor final;

4. Os sistemas de tracção ferroviária foram capazes de desenvolver tecnologias que permitem aos veículos, em determinadas circunstâncias,

recuperarem energia que introduzem no sistema e que, quando em excesso, relativamente às necessidades, é reenviada à rede primária.

As propostas nada referem quanto à contagem, valorização e tratamento desta energia.

No que respeita a esta matéria e apenas aos veículos motores ao serviço em Junho de 97, recupera-se a energia que é reintroduzida na rede primária, cujo valor anual está estimado em cerca de 60.000 contos, dos quais 30.000 na Sub-estação da Amadora;

5. Quanto à responsabilidade dos consumidores relativamente à construção das ligações à rede (MT, AT e MAT) a proposta não é equilibrada do ponto de vista empresarial.

De facto, se nada se tem a objectar quanto à não consideração como custos das amortizações desses investimentos do distribuidor ou da rede, já quanto ao cliente final a situação é discriminatória.

É-lhe imputado o custo de construção, que deverá satisfazer antes do início dos trabalhos de construção mas, transferindo-se a propriedade da instalação para as distribuidoras, fica vedado aos consumidores considerar os custos daí decorrentes nas amortizações dos exercícios e poderem ter qualquer recuperação do investimento efectuado através de outras condições, nomeadamente do preço da energia que por ali recebem, ainda que possa ser fixado num período máximo para o efeito.

Tais encargos, considerados para as electrificações da Beira Alta e do Itinerário dos Granéis, se amortizados num período de 20 anos, representam cerca de 4\$00 a 6\$00 por Kwh consumido, a acrescentar a um preço médio de aquisição ao distribuidor da ordem dos 13\$00 por Kwh;

6. Aparentemente, a proposta constante do Artº 108 relativa a "Desconto a clientes finais com potência superior ou igual a MW" carece de clarificação. Salvo melhor entendimento, os pontos 9. e 10. (7 e último) são contraditórios.

A prevalecer a redacção do ponto 9. os preços da energia para tais clientes vão aumentar. Como se trata dos clientes que constituem a base do diagrama de cargas do sistema (os de maiores consumos e de carga mais distribuída) parece que é objectivo do legislador mostrar que o sistema eléctrico não está interessado em ter tais clientes ou mais clientes desta natureza. Parece que apenas os grandes consumidores têm vantagem em ter acesso à energia eléctrica e que o interesse do sistema eléctrico é em crescer nos clientes atomizados;

7. Não se vê consagrado o entendimento estabelecido no âmbito da União Europeia de que os sistemas ferroviários, pese embora necessitarem de vários pontos de entrega, serem tratados como se apenas tivessem um único ponto de entrega;
8. No sistema tarifário actual estão definidas as horas de início e fim da aplicação de preços para horas cheias, de ponta e de vazio.

A proposta contempla apenas a duração dos diferentes períodos durante o dia, mas ficam por definir os períodos horários de aplicação das tarifas.

Acresce que, não vemos vantagem em manter a equiparação dos "feriados" a "horas de vazio", apenas se os clientes finais o solicitarem.

Julga-se que seria de consagrar definitivamente tal equiparação mesmo que o cliente não o solicite.

Lisboa, 25 de Junho.1998