



O *Dashboard*/INFRA-G apresenta dados atualizados sobre a utilização das infraestruturas do Sistema Nacional de Gás, através de gráficos dinâmicos e informação histórica.

Aceda [aqui](#)

Índice

1	Consumo de gás em Portugal	1
2	Unidades autónomas de gás	2
3	Gás natural veicular	4
4	Armazenamento subterrâneo de gás	5
5	Indicadores da RNTIAT	5
6	Balanço global na RNIAT	6
7	Outra informação	6

DESTAQUE

Nesta edição do boletim, para além da habitual apresentação da evolução do consumo de gás em Portugal, é dado enfoque às unidades autónomas de gás (UAG), enquanto infraestruturas que asseguram o fornecimento de gás a clientes ligados às redes de distribuição não interligadas à rede de transporte. Outras instalações que beneficiam das UAG são os postos de enchimento para Gás Natural Veicular (GNV), que permitem abastecer veículos ligeiros e frotas de transportes pesados movidos a Gás Natural Comprimido (GNC) ou a Gás Natural Liquefeito (GNL). A expansão da rede de postos de GNV a nível nacional, bem como da frota automóvel que usa o GNV como combustível têm contribuído para a transição energética e para atingir as metas ambientais definidas para o setor rodoviário. Finalmente, é apresentado o balanço energético das infraestruturas do Sistema Nacional de Gás (SNG).

1 CONSUMO DE GÁS EM PORTUGAL

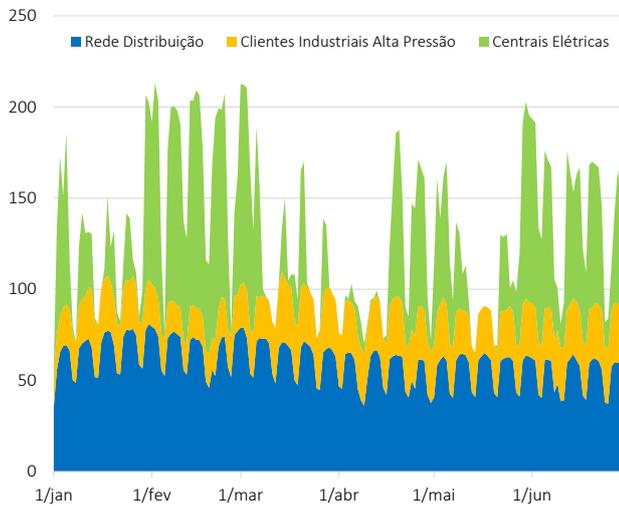
O consumo acumulado de gás em Portugal, até ao final de junho de 2023, foi de 24,6 TWh (23,7 TWh, excluindo as redes abastecidas por UAG), menos 21,1% do que no mesmo período do ano anterior. Esta diminuição do consumo de gás é particularmente visível nas centrais a gás para a produção de energia elétrica, cujo consumo foi cerca de 7,9 TWh até ao final do segundo trimestre de 2023, correspondendo a uma redução de 41,9% face ao período homólogo de 2022. A redução do consumo das centrais a gás está associada à elevada produção de energia elétrica de origem renovável (eólica, solar e hídrica). No final do segundo trimestre de 2023, a produção de energia renovável abasteceu cerca de 61% do consumo nacional de eletricidade.

De forma menos expressiva, o consumo de gás a partir das redes de distribuição também contribuiu para esta redução (menos 8,7%).

No caso do consumo de gás no segmento industrial (em alta pressão), o valor foi de 4,9 TWh até ao final do segundo trimestre de 2023, traduzindo um aumento de 6,5% face ao período homólogo de 2022.



Figura 1 – Evolução do consumo diário de gás, em GWh, até ao final do 2.º trimestre de 2023



2 UNIDADES AUTÓNOMAS DE GÁS

O Terminal de GNL, em Sines, recebe navios metaneiros, armazena o GNL, regaseifica e emite gás para a Rede Nacional de Transporte de Gás (RNTG). Além disso, o Terminal de GNL carrega cisternas através das três baías de enchimento, com a capacidade para encher 36 cisternas de GNL por dia (13 140 cisternas/ano).

O número de cisternas de GNL abastecidas, até ao final de junho de 2023, foi de 3 091, menos 12,2% do que no mesmo período do ano anterior (vd. Figura 2).

Figura 2 – Carregamentos de cisternas no Terminal de GNL, até ao 2.º trimestre de 2023



3 091
carregamentos
de cisternas

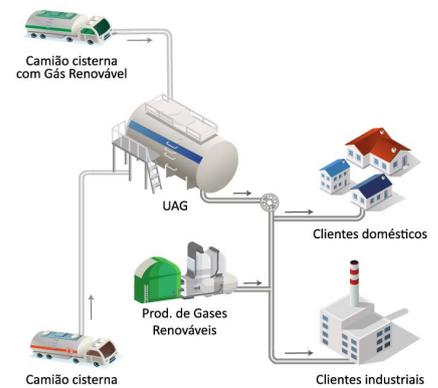


910 GWh
energia
transportada



1h23min
tempo médio
efetivo de enchimento
de cisternas

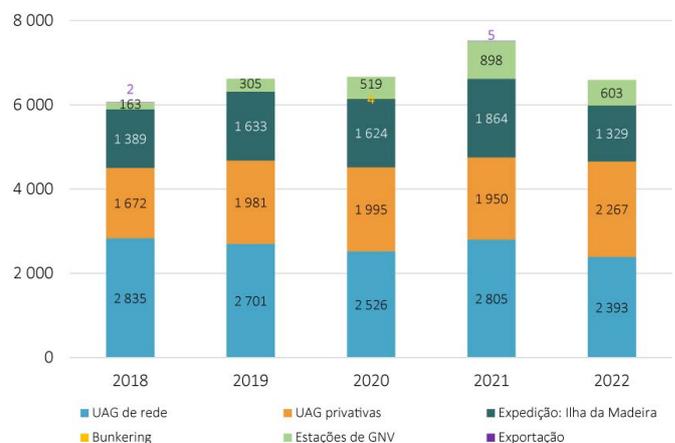
Para além do GNL carregado no Terminal de GNL, as cisternas poderão ainda ser abastecidas por gases de origem renovável liquefeitos e injetados nas



UAG. As cisternas são transportadas por camião e/ou por comboio até às UAG, situadas em zonas do país onde não chegam as redes interligadas de gás. As UAG, por sua vez, estão ligadas aos consumidores finais (clientes domésticos ou industriais), seja através de redes de distribuição local¹ – redes de distribuição não interligadas –, seja diretamente ligadas à instalação dos clientes – UAG privadas, propriedade do cliente.

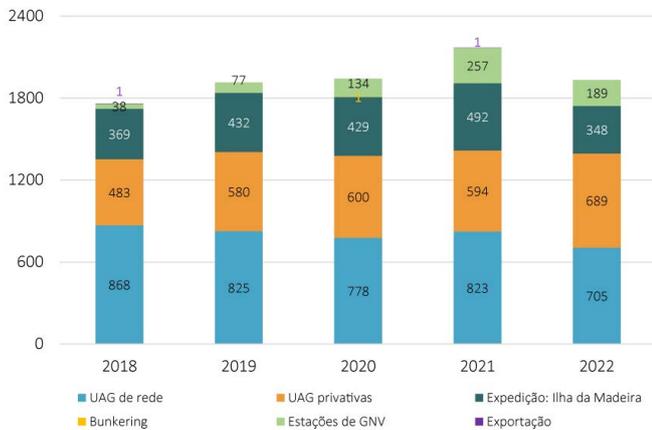
O Terminal ainda fornece gás a cisternas para outros destinos, tais como: exportação, fornecimento de navios enquanto acostados (*bunkering truck-to-ship*) e expedição marítima para a Ilha da Madeira, onde o GNL é usado numa central termoelétrica (vd. Figuras 3 e 4).

Figura 3 – Número de cargas de cisternas de GNL com origem no Terminal de Sines



¹ Como caso particular destas redes não interligadas, existem UAG de rede que apenas abastecem um cliente final.

Figura 4 – Energia entregue às UAG pelas cisternas de GNL, em GWh



Em 2022, o consumo de gás das 56 UAG de rede correspondeu a cerca de 36% (705 GWh) do total de gás consumido pelas UAG existentes em Portugal.

Relativamente ao consumo de gás a partir das UAG que abastecem estações de GNV, verifica-se uma tendência crescente ao longo dos anos, representando em 2022 cerca de 10% (189 GWh) do consumo total das UAG abastecidas em Portugal. Esta tendência resulta da expansão da frota automóvel em Portugal abastecida

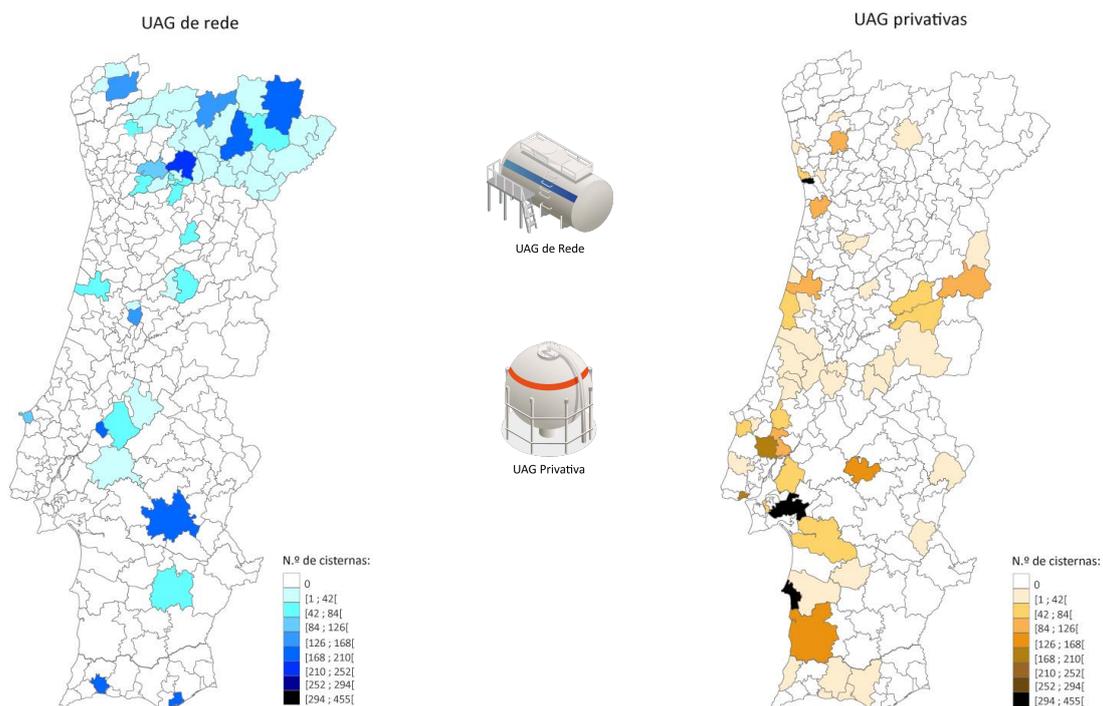
por GNV, com destaque para os transportes rodoviários urbanos de passageiros, bem como dos investimentos realizados para expandir a rede de postos de abastecimento de GNV nos principais centros urbanos e eixos rodoviários.

A Figura 5, na página seguinte, identifica a localização das UAG de rede e das UAG privadas em território nacional que são abastecidas por cisternas de GNL.

Enquanto as UAG privadas são essencialmente destinadas ao abastecimento de clientes industriais ou de veículos a gás, as UAG de rede são usadas para abastecer redes de distribuição locais, onde a rede de transporte não chega.

Em Portugal continental, existem oito operadores de rede de distribuição de gás que detêm UAG, sendo eles: a Beiragás (8 UAG), a Dianagás (1 UAG), a Duriensegás (7 UAG), a Lusitaniagás (2 UAG), a Medigás (2 UAG), a Paxgás (1 UAG), a Sonorgás (27 UAG) e a Tagusgás (5 UAG). Exceto a Sonorgás, os restantes operadores estão associados a uma única empresa – Floene.

Figura 5 – Número de cargas de cisternas de GNL que abasteceram UAG no território de Portugal continental, em 2022



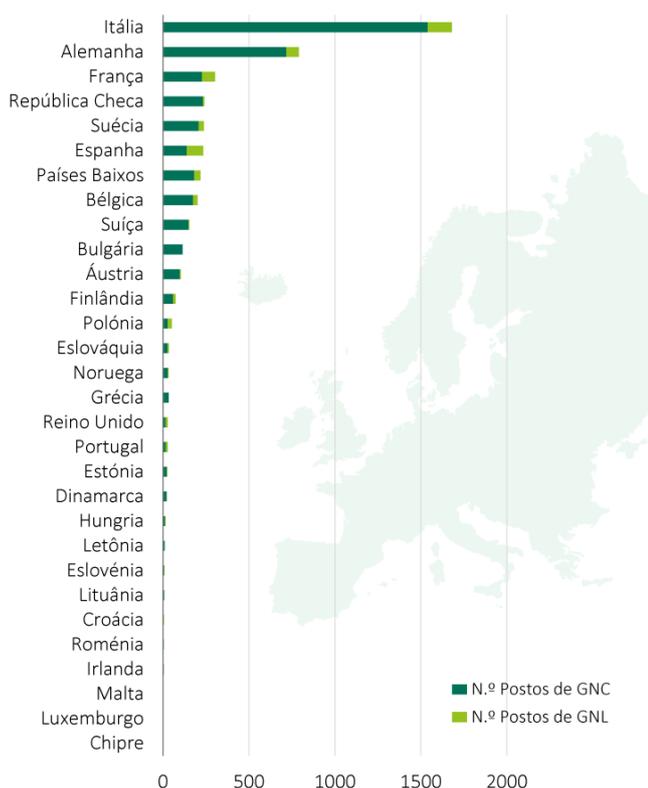
3 GÁS NATURAL VEICULAR

O GNV é uma alternativa de combustível que tem demonstrado um potencial de crescimento nos últimos anos devido à sua eficiência energética e menor impacto ambiental em alternativa aos combustíveis fósseis tradicionais, contribuindo para o cumprimento das metas ambientais.

A nível europeu constata-se diferentes realidades no que respeita à alocação de investimentos dedicados à instalação de postos de abastecimento para GNV quer a GNL, quer a GNC.

A Figura 6 revela que a Itália é o país europeu que mais tem apostado na expansão da sua rede de postos de GNV, possuindo cerca de 36,2% (1 679) do total de postos de GNV instalados na Europa. É ainda possível constatar que os postos de GNC são predominantes, correspondendo a 87% da total de postos de GNV.

Figura 6 - Número de postos de GNV na Europa, em 2023



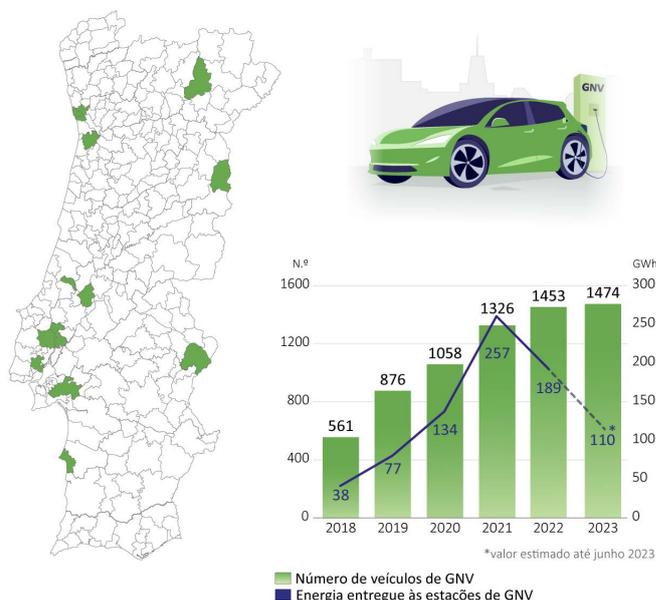
No que respeita a Portugal, em 2023, existem 27 postos de abastecimento de GNV públicos (15 postos de GNC e 14 postos de GNL), dispersos por 14 concelhos dos país, conforme apresentado na Figura 7.

Dados do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) indicam que, até ao final de junho de 2023, estavam matriculados 1 474 veículos abastecidos a GNV, representando um aumento de cerca de 4,8%, em comparação com o mesmo período de 2022 (vd. Figura 7).

O custo por quilómetro dos veículos a GNV é cerca de 14% menor que o diesel e 46% menor que a gasolina. Por exemplo, um veículo ligeiro que percorra, com 20 euros, 202 quilómetros com gasolina e 259 quilómetros com gasóleo, percorrerá 295 quilómetros com GNC.

As empresas de transporte urbano de passageiros têm vindo a investir na frota de veículos a gás, representando já consumos importantes neste segmento. Mesmo o abastecimento de GNC beneficia do modelo de abastecimento através de uma UAG com GNL, reduzindo os custos de compressão do gás.

Figura 7 – Localização de postos de GNV, em Portugal, e evolução do número de veículos a GNV

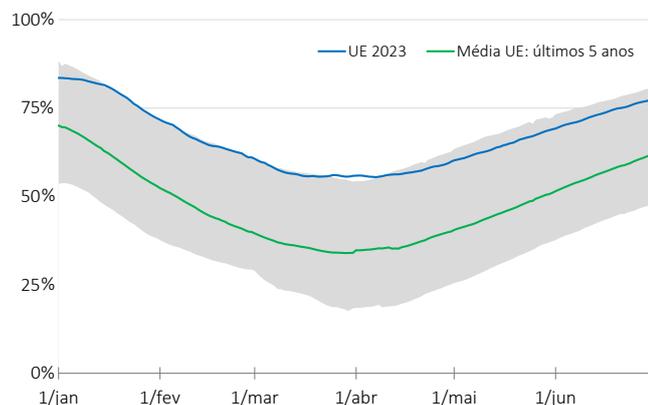


4 ARMAZENAMENTO SUBTERRÂNEO DE GÁS

O Plano REPowerEU, aprovado pela Comissão Europeia, estabelece como meta que cada país deverá ter, no mínimo, 90% de reservas de gás em instalações subterrâneas a 1 de novembro de 2023 e nos anos seguintes.

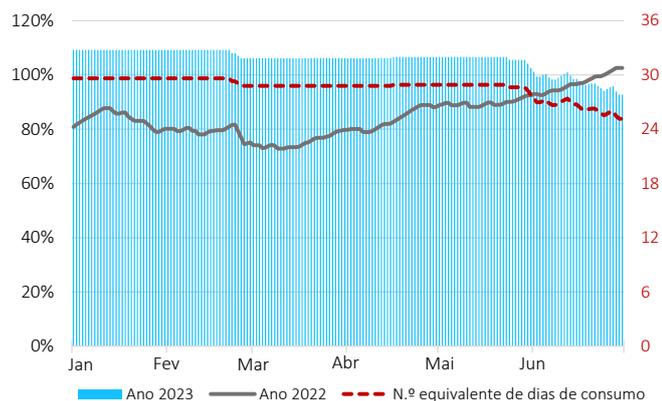
A nível europeu, o valor do gás armazenado em cavernas atingiu 77%, em 30 de junho de 2023 (vd. Figura 8).

Figura 8 - *Stock* em armazenamento subterrâneo na UE (%)



Em Portugal, o *stock* de gás armazenado em cavernas, situadas na região de Leiria, em 30 de junho de 2023, foi de 93% da capacidade comercial firme disponível (vd. Figura 9), o que equivale a 25 dias de consumo médio nacional.

Figura 9 - Níveis de *stock* nas instalações de armazenamento subterrâneo em Portugal, em %



5 INDICADORES DA RNTIAT

Balanço da RNTG e outros indicadores (valores acumulados desde janeiro)

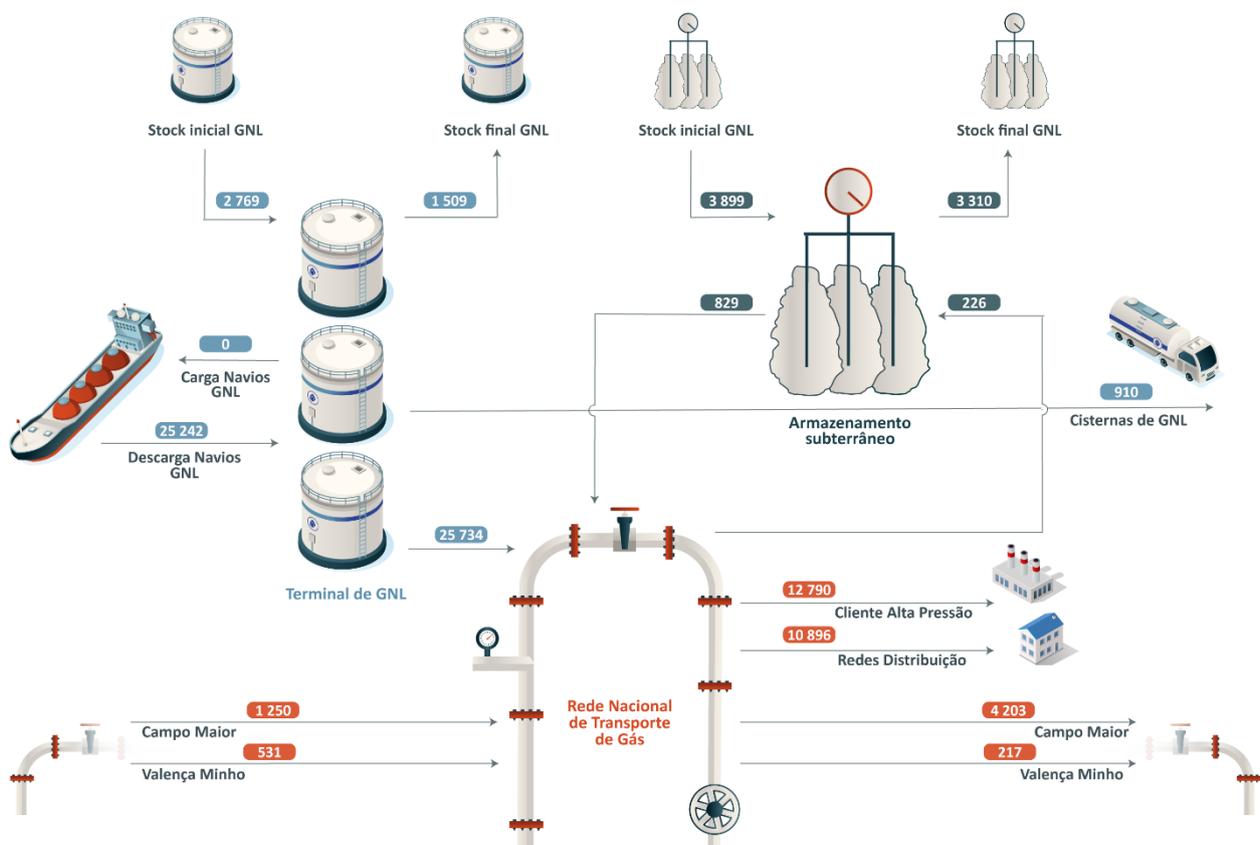
	Unidades: GWh		
	Junho 2023	Junho 2022	Var. [%]
Entradas RNTG	28 344	34 592	-18,1
Interligações	1 781	224	>100
Campo Maior	1 250	81	>100
Valença	531	143	>100
Terminal de GNL	25 734	33 327	-22,8
Armaz. Sub.	829	1 041	-20,4
Saídas RNTG	28 332	34 570	-18,0
Interligações	4 420	2 577	71,5
Campo Maior	4 203	2 300	82,7
Valença	217	277	-21,7
Armaz. Sub.	226	1 848	-87,8
Saídas Consumo	23 686	30 145	-21,4
Rede Distrib.	10 896	11 931	-8,7
C. Elétricas	7 931	13 651	-41,9
Industriais AP	4 859	4 563	6,5
Saldo importador da interligação	-2 639	-2 353	12,2
Saldo extração AS	603	-807	<100
Nível de <i>stock</i> Armaz. Sub ⁽¹⁾	3 310 (92,7%)	3 662 (>100%)	-9,6

Valores no último dia do período. O valor percentual é calculado com base na capacidade disponível para fins comerciais no produto anual de armazenamento (3 570 GWh).

6 BALANÇO GLOBAL NA RNTIAT

O SNG possui quatro pontos de entrada, nomeadamente duas interligações internacionais por gasoduto, uma entrada a partir do Terminal de GNL de Sines e uma ligação ao Armazenamento Subterrâneo. É ainda composto por várias saídas, sendo elas os pontos de saída para consumo em alta pressão e distribuição e, também, de acesso às interligações internacionais e à ligação ao armazenamento subterrâneo (vd. Figura 10).

Figura 10 – Movimentação de gás na RNTIAT, até ao 2.º trimestre de 2023, em GWh



Nota: No balanço apresentado não foram consideradas as perdas e autoconsumos e a variação de *linepack*.

7 OUTRA INFORMAÇÃO

Conselho da União Europeia aprova o Regulamento AFIR

O Conselho da União Europeia (UE) aprovou no dia 25 de julho de 2023 o regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (AFIR). O principal objetivo deste regulamento é assegurar a existência de uma rede de infraestruturas acessíveis aos cidadãos e empresas para o carregamento ou abastecimento de veículos rodoviários, navios e aeronaves com combustíveis

alternativos, mitigando a pegada de carbono no setor dos transportes.

No âmbito dos gases renováveis, destaca-se o objetivo de, a partir de 2030, começarem a

ser instaladas estações de abastecimento de hidrogénio para servir tanto automóveis de passageiros como camiões. Estas estações serão instaladas em todos os nós urbanos e a cada 200 km ao longo da rede principal da Rede Transeuropeia de Transportes.



Procedimento concorrencial para compra centralizada de biometano e hidrogénio

Ao abrigo da Portaria n.º [15/2023](#), de 4 de janeiro, a Direção-Geral de Energia e Geologia colocou em [Consulta Pública](#), no dia 11 de julho de 2023, o procedimento concorrencial para a aquisição, pelo Comercializador de Último Recurso Grossista, de biometano e hidrogénio por eletrólise a partir da água, com recurso a eletricidade com origem em fontes de energia renovável.



ERSE aprova parâmetros de qualidade de gases renováveis injetados na rede



A ERSE aprovou, no dia 17 de julho de 2023, após [Consulta Pública](#), os regulamentos para o Setor Elétrico adaptados ao novo paradigma do setor e ao Decreto-Lei n.º [15/2022](#), de 14 de janeiro.

Destaca-se o Regulamento da Qualidade de Serviço ([RQS](#)) que, para acomodar as alterações à organização do Sistema Nacional de Gás, previstas no Decreto-Lei n.º [62/2020](#), de 28 de agosto, passou a prever a possibilidade de injeção de gases renováveis ou de gases de baixo teor em carbono na rede pública de gás, sendo ainda redefinidas as características da mistura de gás a fornecer aos clientes finais.

ACEDA A EDIÇÕES ANTERIORES DO BOLETIM

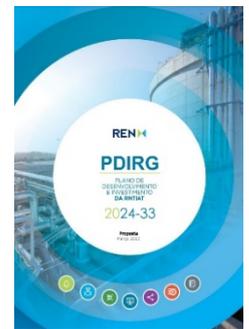


ERSE promove consulta pública sobre a proposta de PDIRG 2023

No dia 8 de maio de 2023, a ERSE colocou em [Consulta Pública](#) a proposta de PDIRG 2023 relativa ao plano decenal indicativo de desenvolvimento e investimento da Rede Nacional de Transporte, Infraestruturas de Armazenamento e Terminais de GNL (RNTIAT) para o período 2024-2033, elaborada pela REN Gasodutos.

Na proposta de PDIRG 2023, o montante global de investimento estimado ascende a 896 milhões de euros (ME). Destacam-se os seguintes investimentos:

- 319 ME em projetos de adaptação das infraestruturas para misturas de hidrogénio até 10%, novas cavernas subterrâneas e uma estação de compressão;
- 414 ME em projetos dedicados à interligação com Espanha em rede dedicada de hidrogénio.



ERSE promove consulta pública sobre modelo de compensação de gás nas redes de distribuição abastecidas por UAG

Em 8 de agosto de 2023, a ERSE lançou uma [Consulta Pública](#) da proposta de alteração do modelo de compensação das redes de distribuição de gás não interligadas, abastecidas com UAG.

