



## 'Clima: Um futuro 1.5 ou 5.1'

7 dezembro 2018

### NOTA DE ENQUADRAMENTO À SESSÃO

- ❖ A PCS avalia positivamente os dois documentos que nortearão a política nacional rumo a uma economia de baixo carbono (o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 e a versão preliminar do Plano Nacional de Energia e Clima), sendo que, no caso do Roteiro, o cenário “pelotão da frente” é o único admissível.
- ❖ Ressalva-se porém, que a transição para uma economia de baixo carbono, em Portugal, deve assentar em premissas, objetivos e medidas que vão além do que consta nos referidos documentos. Nomeadamente, deve sempre ser tida em conta a existência em Portugal de um “cluster” industrial exportador, pelos milhares de empregos qualificados que gera e pelas centenas de milhões de euros de exportações anuais que promove.
- ❖ Essa transição deve ser justa e suave, sem implicar sacrifícios insustentáveis aos cidadãos.
  - A comunicação é um elemento chave da transição, devendo ficar claro para os cidadãos que as medidas setoriais tomadas no âmbito da política climática têm co-benefícios mensuráveis e significativos;
  - Esta realidade é especialmente verdade no que toca ao setor dos transportes, onde quaisquer políticas e medidas são sentidas de forma muito próxima pelos cidadãos, tornando-o num ponto sensível: por um lado, medidas mal comunicadas e que impactuem negativamente o quotidiano dos cidadãos podem gerar revolta, por outro, é o setor que pode traduzir mais justiça e equidade (melhores acessibilidades, menos congestionamento, mais qualidade do ar...), podendo constituir uma oportunidade.
- ❖ No contexto da transição climática, as receitas geradas pela eventual introdução e reforço de taxas de carbono devem que as receitas geradas pelas taxas de carbono deveriam ser preferencialmente aplicadas em benefícios dirigidos aos clientes dos serviços cujos preços possam aumentar por via dessas taxas.



## 'Clima: Um futuro 1.5 ou 5.1'

7 dezembro 2018

- ❖ O governo deverá legislar de forma mais prospetiva e futurística, antecipando em lugar de reagindo.
- ❖ O investimento ativo está diretamente relacionado com a estabilidade regulatória, que por sua vez depende de decisões políticas. A maior variável de risco não é tecnológica, nem económica, mas sim política - perante insuficiência política, o determinismo tecnológico não constituirá uma solução milagrosa.
- ❖ Aliada à estabilidade regulatória, a definição de metas e objetivos setoriais e mensuráveis representam orientações e incentivos importantes para os investidores.
- ❖ No contexto da transição, e da mobilização dos cidadãos para a mesma, Portugal deve procurar alguns resultados consistentes e perceptíveis que demonstrem a viabilidade e os benefícios do novo paradigma.
- ❖ No setor da energia, grande parte do potencial da transição advirá de três fatores:
  - A descarbonização com aposta nas fontes renováveis;
  - a eletrificação do sistema energético com a eletricidade a substituir os combustíveis fósseis nomeadamente nos transportes e no aquecimento de edifícios;
  - a descentralização e democratização assumindo os consumidores um papel activo na gestão do seu consumo e, em muitos casos, produzindo e armazenando parte da energia elétrica que consomem.
- ❖ Tal implicará, necessariamente, investimento em redes de transporte e distribuição “inteligentes”, o que por sua vez requiere o desmontar de alguma da legislação existente e a sua substituição por um conjunto coerente de legislação, normas e regulamentos que enquadrem a revolução digital neste sector. Tal é por exemplo o caso dos contadores inteligentes (note-se que atualmente apenas 18% do território está coberto por estes aparelhos e que a maioria constitui meros leitores à distância), bem como eliminação das barreiras à entrada de novas redes de posto de abastecimento de energia elétrica na via pública.



## 'Clima: Um futuro 1.5 ou 5.1'

7 dezembro 2018

- ❖ Quanto ao armazenamento de electricidade, urge encontrar respostas inovadoras e que permitam a sua penetração progressiva nos vários níveis do sistema elétrico, do consumidor até ao produtor. Tudo isto depende forçosamente, da implementação de redes elétricas “inteligentes” e da indução da alteração de comportamento dos consumidores.
- ❖ Como exemplo de algumas medidas que se incluem nesta estratégia, apontam-se:
  - O reconhecimento dos custos de investimento nos contadores no âmbito da atividade regulada de distribuição;
  - A suspensão e revisão do actual processo de renovação da concessão das redes de distribuição em baixa tensão: a criação de “monopólios” regionais gerará perdas de eficiência a vários níveis;
  - *O Phase out* do carvão de forma concertada com os países eletricamente interligados a nível regional;
  - *O lançar dos trabalhos para que a REN e a EDP Distribuição, sob supervisão da ERSE e do Governo, revejam os respectivos Planos de Investimentos de forma a viabilizar a estratégia acima enunciada.*
- ❖ Parte do incremento das renováveis em Portugal deverá resultar do “REPOWERING” e *Sobreequipamento* dos Parques Eólicos existentes e de leilões de nova capacidade renovável (solar e eólica).
- ❖ Deve igualmente continuar o apoio ao I&D neste setor em transição tecnológica acelerada e onde Portugal tem Instituições, empresas e investigadores de referência internacional. Finalmente é imperativo aumentar o grau de exigência quanto à forma como usamos a energia. Não é admissível que os progressos realizados em Portugal no domínio da eficiência e suficiência energéticas, comparem tão mal com o que outros países europeus têm vindo consistentemente a conseguir.
- ❖ No setor dos transportes, a alteração de paradigma deverá ter em conta os factos e a realidade atual:
  - Uma parte muito relevante (aproximadamente 40%) das deslocações motorizadas em Lisboa tem um trajeto inferior a 2 km;



## 'Clima: Um futuro 1.5 ou 5.1'

7 dezembro 2018

- O principal motivo para a utilização de modo motorizado em trajetos tão reduzidos prende-se com a necessidade de, ao longo do dia, realizar outros trajetos maiores onde o veículo motorizado já será necessário.
  
- ❖ A disponibilização de transporte partilhado e a pedido poderá contribuir para reduzir grandemente o número de veículos em circulação e – mais importante - o volume de tráfego, podendo este transporte ser realizado em veículos elétricos, com os inerentes benefícios económicos e ambientais:
  - Uma parte muito relevante das necessidades de deslocação de curta distância, poderá ser satisfeita com veículos de duas rodas, sendo que nos maiores podem ser utilizados automóveis partilhados;
  - Estudos realizados revelam que num cenário de ampla utilização de táxis partilhados, apenas seria necessária uma reduzida fracção dos veículos motorizados atualmente em circulação<sup>1</sup>;
  - As tipologias de deslocações partilhadas acima referidas são já compatíveis com a utilização de veículos elétricos nas cidades - um ciclo diário de 260 kms pode ser subdividido em dois sub-ciclos de 130 kms, com um carregamento rápido no período de pausa legalmente obrigatória do motorista (após um máximo de 4,5 h de trabalho).
  
- ❖ Para assegurar os objetivos de descarbonização do setor dos transportes, a eletrificação deverá também abranger a componente de logística urbana. Com efeito, a evolução tecnológica que se tem verificado, nomeadamente ao nível das baterias, já possibilita a eletrificação de carrinhas de carga até 3500 kg e a sua utilização em circuitos de distribuição urbanas de 100-180 kms, o que corresponde à larga maioria dos requisitos do mercado.
  
- ❖ Os dados acima demonstram que uma boa equação de mobilidade requer, para além da eletrificação, a mudança nos modos de transporte mais utilizados. Assim as políticas públicas devem criar os incentivos para a dinamização do transporte partilhado e a pedido e, em paralelo, fomentar a eletrificação do transporte público (programado e a pedido) e da logística urbana.

---

<sup>1</sup> A simulação realizada pelo International Transport Forum em 2016 com dados da cidade de Lisboa obteve resultados de ocupação média diária de 2 pax/ veículo, 2,6 pax/ veículos em hora de ponta e cada veículo percorrendo cerca de 260 kms/ dia



## 'Clima: Um futuro 1.5 ou 5.1'

7 dezembro 2018

- ❖ Para a eficaz dinamização da eletrificação tem de ser assegurada a criação de uma infraestrutura de carregamento rápido e semi-rápido, com postos que possibilitem o carregamento simultâneo de vários veículos elétricos
  - Muitos cidadãos apenas poderão carregar os seus veículos elétricos em redes públicas porque, por exemplo, não têm garagem onde possam colocar carregadores particulares;
  - Com o previsível aumento da penetração de veículos elétricos no parque automóvel nacional poderão, em determinadas ocasiões, existir dificuldades em encontrar postos de carregamento disponíveis. Assim, é necessário que as autarquias e outras entidades colaborem na instalação de um número suficiente postos de carregamento rápido em espaço público e na integração da informação sobre a disponibilidade de todos esses postos, independentemente do comercializador de energia.
  - Na eletrificação da logística urbana, a existência de uma infraestrutura pública de carregamento é menos premente pois muitas das empresas que se dedicam a esta atividade têm parques onde guardam os seus veículos e onde poderão também ser instalados carregadores.
  
- ❖ Em termos de soluções concretas podem ser consideradas, por exemplo:
  - Postos de carregamento VG2 que permitam utilizar o potencial das baterias dos carros (a solução Mobi-e não está preparada para estas soluções, pelo que urge liberalizar mais o actual modelo, bem como ao lançamento de projetos piloto;
  - Utilização de baterias fixas em edifícios, que eventualmente poderão provir da reutilização de baterias de veículos (por exemplo, baterias de energia para armazenagem de microprodução, ou baterias de potência para arranque de elevadores)
  - Dever-se-á evitar confundir Mobilidade Sustentável com Mobilidade Elétrica, na medida em que aos objetivos pretendidos no contexto da transição carbónica se juntam outros como o acesso equitativo aos empregos e serviços essenciais, a eficiência e a segurança. Esta está hoje longe de ser uma realidade. No contexto dos transportes públicos considera-se que a aposta em serviços coletivos a pedido, com ligações diretas e alto nível de serviço, poderá contribuir de modo significativo para transferência de utilizadores do transporte individual.