

«O debate em torno do futuro da mobilidade de pessoas e mercadorias é fundamental. Se as dinâmicas forem exclusivamente de mercado, o WEC prevê que o desenvolvimento concentrar-se-á em equipamentos de mais rápido retorno financeiro. Com maior intervenção nas áreas da inovação e incentivos, conseguiremos uma maior penetração de motorizações não convencionais, nomeadamente híbridas e eléctricas. As previsões de consumo de combustíveis fósseis em 2050 apontam para crescimentos entre os 80% no primeiro caso e um terço deste valor, no segundo caso. As nossas escolhas serão determinantes para a sustentabilidade do nosso futuro energético e ambiental.»

Alexandre Fernandes, Director Geral da ADENE



Os transportes em 2050: um estudo do CME

O Conselho Mundial da Energia publicou o estudo 'Global Transport Scenarios to 2050', em que foram desenvolvidas projecções para dois cenários cujos resultados se podem considerar extremos: o cenário "Freeway", em que são dominantes as forças do mercado, num clima de livre concorrência; e o cenário "Tollway", em que os governos intervêm nos mercados para promover tecnologias e infra-estruturas.

O estudo prevê que, nesse período, o número total de carros, a nível mundial, aumente 2,2 vezes (Tollway) ou 2,6 vezes (Freeway), sobretudo devido aos países em desenvolvimento, em que o aumento será entre 430% e 557%, enquanto que nos países desenvolvidos o aumento será apenas 36% ou 41%, respectivamente, para cada cenário.

Prevê-se que até 2050, o consumo global de combustíveis para transporte cresça entre 30% (Tollway) e 82% (Freeway) relativamente a 2010, verificando-se um forte aumento da procura por parte dos veículos pesados e transportes ferroviário, marítimo e aéreo. Os países em desenvolvimento são determinantes para esse aumento, pois a procura de combustível para transporte nos países desenvolvidos cairá mais de 20%, sobretudo graças aos ganhos de eficiência.

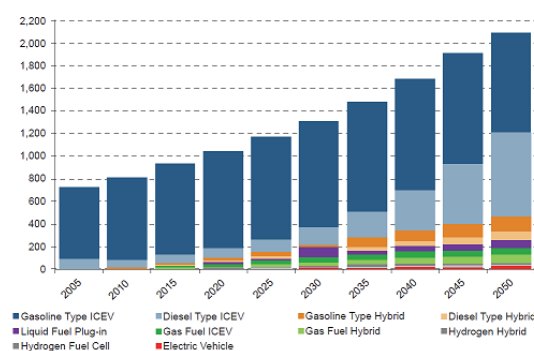
Naqueles mesmos cenários, as emissões globais de CO₂ do sector dos transportes crescem 16% (Tollway) e 79% (Freeway), devido a diferentes evoluções ao nível da eficiência e do mix de combustíveis. Mas estes resultados derivam de trajectos muito diferenciados: enquanto nos países da OCDE as emissões diminuem 33% (Tollway) ou estabilizam (Freeway), nos países não-OCDE verificam-se aumentos de emissões de 82% e 287%, respectivamente.

No que respeita à estrutura global da frota automóvel, no cenário Freeway ela será ainda dominada pelo motor de combustão interna, com 78%, seguida pela tecnologia híbrida, que deverá representar cerca de 11% do parque automóvel, e pelos veículos a gás (MCI e híbridos) que deverão ter cerca de 7% do mercado. O carro eléctrico (bateria, células de combustível e "plug-in") encontra-se apenas nos 4% remanescentes.

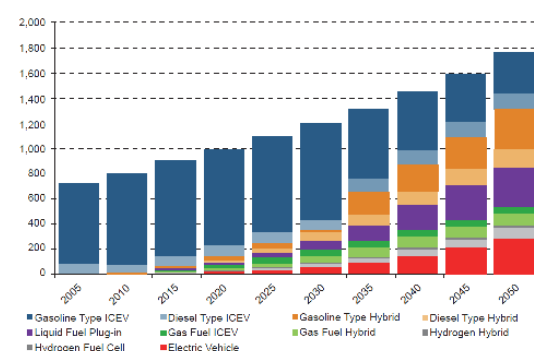
No cenário Tollway, chega-se a uma muito maior diversificação tecnológica da frota automóvel, com os motores convencionais representando apenas 26% do total, e com uma presença muito mais significativa das diversas versões eléctricas: 26% híbridos com combustível líquido, 18% 'plug-ins', 16% bateria, 8% para veículos a gás (MCI e híbridos) e 6% para as restantes tecnologias.

O estudo foi desenvolvido por um grupo de trabalho com membros de 29 países (incluindo Portugal), em parceria com a IBM Corporation e o Paul Scherrer Institute, tendo-se realizado a sua apresentação pública no Congresso Mundial do Petróleo em Doha, Qatar. Relatório completo em: <http://www.worldenergy.org/publications/3810.asp>

Technology mix for cars (million) - Freeway



Technology mix for cars (million) - Tollway



Do Presidente da Direcção

A eficiência energética – já tivemos oportunidade de o referir neste espaço - traz enormes benefícios: reduz as importações de energia, contribuindo para o equilíbrio da balança comercial e, ao mesmo tempo, reduz a exposição à evolução e à volatilidade dos preços dos combustíveis fósseis. Adicionalmente, contribui para reduzir as emissões e a factura de energia das empresas e das famílias e, consequentemente, para melhorar a competitividade da economia nacional.

Um dos sectores mais consumidores de energia é o sector dos transportes. O peso deste sector no consumo total de energia varia muito de país para país: em Portugal é de cerca de 37% e, a nível global é de cerca de 30% do consumo (dados da AIE).

O estudo a que damos foco nesta newsletter vem referir o crescimento que se espera neste sector, induzido pelo forte crescimento económico que se tem verificado, e se espera venha a continuar nos chamados países em desenvolvimento, que arrasta um aumento do trânsito de mercadorias e de pessoas.

Fará sentido deixar aos agentes do mercado a definição das escolhas que irão moldar desenvolvimento da sua mobilidade ou, pelo contrário, fará sentido direccionar essas escolhas através de incentivos económicos ou mesmo de imposições regulatórias?

O que o Estudo mostra é que essas duas linhas de evolução implicam resultados muito diferentes, quer nos impactos económicos, quer nos impactos ambientais, ou seja, as consequências de duas estratégias diferentes de desenvolvimento estendem-se muito para além do próprio sector dos transportes.

Assembleia Executiva de Oran

A AE do Conselho Mundial da Energia, que se realizou em Oran, de 21 a 24 de Novembro, proporcionou um frutuoso confronto de ideias e a troca de informação entre o Secretariado, os responsáveis pelas diversas áreas de actividade e os representantes dos Comités Membros, tendo sido tomadas diversas deliberações requeridas para o funcionamento do WEC, nas vertentes organizacionais e legais.

A AE ouviu e aprovou os relatórios do Officers Council e dos Comités Financeiro, de Estudos, de Programas e de Comunicação e Expansão. Outras deliberações relevantes referem-se: às regras para a selecção do Comité organizador de futuros Congressos, à continuação do Programa "Global Partners" e à eleição de novos responsáveis (Officers). Nos dias que antecederam a AE, tiveram lugar as reuniões de Presidentes de Comités Membros, (a qual contou com uma apresentação do Eng. Cruz Morais), de Secretários Executivos e dos Grupos Regionais (o Secretário Executivo participou na reunião do Grupo Europeu). A próxima Assembleia Executiva realiza-se em Novembro de 2012, no Mónaco. Este ano o Comité Argelino proporcionou uma excelente organização.

Do Presidente da Direcção (cont.)

Parece portanto, que alguma forma de condução da estratégia de mobilidade é necessária.

O grande mérito deste estudo é permitir-nos fazer este debate, baseado não apenas em meras convicções, mas suportado em estimativas informadas sobre as consequências de diferentes alternativas.

Jorge Cruz Morais

Infra-estruturas energéticas trans-europeias

A Comissão Europeia apresentou uma proposta de Regulamento [[COM\(2011\)658 final](#)] que tem por objectivo identificar as infra-estruturas energéticas cuja concretização é prioritária, incentivar o desenvolvimento do mercado interno e promover a redução dos consumos e das emissões, bem como o aumento da segurança e da competitividade.

São visados os "corredores energéticos" trans-europeus de transporte de electricidade, de gás natural e de petróleo, bem como as redes inteligentes e a captura e sequestro de carbono, que constituem projectos de interesse comum (PIC). Reconhecendo que a implementação de grandes projectos energéticos depara com obstáculos vários, esta proposta introduz medidas para a racionalização dos procedimentos de autorização e para apoio financeiro aos PIC, sendo fixada uma duração máxima para os processos de autorização, tendo cada Estado-Membro a responsabilidade de coordenar e supervisionar o respectivo processo, de modo transparente e assegurando a participação pública. Os projectos de interesse comum, mesmo que tenham impactos ambientais negativos, devem receber autorização, por razões de reconhecido interesse público, desde que todas as condições previstas nas Directivas 92/ 43/ CEE (habitats) e 2000/ 60/ CE (água) sejam cumpridas.

A proposta estabelece as condições de elegibilidade para obter assistência financeira ao abrigo do "Mecanismo Interligar a Europa" (*Connecting Europe Facility*, CEF). A proposta de regulamentação do CEF [[COM\(2011\) 665](#)], que atribui 9,1 mil milhões de euros aos projectos energéticos, substitui o actual regulamento de financiamento das redes. A primeira lista de projectos de interesse comum deve ser adoptada até 31 de Julho de 2013.

A Comissão estima em cerca de 200 mil milhões de euros as necessidades de investimento totais em infra-estruturas energéticas de importância europeia até 2020, atribuindo, aproximadamente, 140 mil milhões de euros à electricidade, 70 mil milhões de euros ao gás natural e 2,5 mil milhões de euros à infra-estruturas de transporte de dióxido de carbono.

Vida Associativa

No ano de 2011 verificou-se a adesão de dois novos associados colectivos, a APPB - Associação Portuguesa dos Produtores de Biodiesel, e a ADENE - Agência para a Energia: continua, desta forma, a afirmar-se a transversalidade da APE, abrangendo todas as vertentes do sector energético.

Inscreveram-se, também, dez associados individuais, sendo de assinalar que, presentemente, integram a APE todos os Directores Gerais de Energia. A Assembleia Geral de 14 de Dezembro deu relevo a esse facto, deliberando atribuir a qualidade de Associado Honorário ao Eng. Luis Filipe de Moura Vicente que, em 1974, foi o primeiro titular desse cargo.

Debate ao Fim da Tarde: Mercado Ibérico da Electricidade

Realizou-se, no passado dia 26 de Janeiro, o primeiro "Debate ao Fim-da-Tarde" de 2012, com a temática "O MIP - O operador do Mercado Ibérico de Energia." Foram oradores convidados os engenheiros José Carvalho Netto, Presidente do CA do OMIP e do OMIE,

Jorge Simão, Director do OMIP e Administrador do OMIClear e Paulo Sena Esteves, Administrador do OMIClear.

Foi abordada a evolução do mercado ibérico de energia, o papel do OMIP e do OMIClear no funcionamento do mercado, respectivas evoluções e perspectivas futuras. A apresentação já se encontra disponível no website da Associação.

A iniciativa registou uma forte adesão dos associados, reunindo cerca de 50 pessoas.

