



**N**uma altura de profundas alterações a todos os níveis, desde o tecnológico ao jurídico, o seminário "O Futuro Energético e os Transportes" traz hoje a Lisboa um conjunto de especialistas internacionais para discutir e partilhar experiências sobre este tema. Gonçalo Anastácio, sócio da Sociedade Rebelo de Sousa & Advogados Associados, uma das entidades organizadoras, explica o que se pretende deste evento.

**Quais os objectivos deste Seminário?**

O objectivo é debater, de forma serena, as opções energéticas num momento de alguma tensão/atenção sobre este tema. O momento é particularmente oportuno, na medida em que, por um lado, acaba de ser publicada em Diário da República a Estratégia Nacional para a Energia 2020, prevista na Resolução do Conselho de Ministros n.º 29/2010 e, por outro, face à conjuntura económico-financeira, é necessário priorizar claramente de entre as opções mais interessantes que se colocam ao País.

Conseguiu-se a presença de alguns especialistas europeus de primeira linha, que vão partilhar connosco também os sucessos e erros a evitar, de acordo com a experiência nos respectivos mercados. Portugal tem igualmente, como é sabido, uma série de elementos interessantes como case study, e daí o interesse dos especialistas estrangeiros que vão participar.

**Sendo advogado de um escritório com grande especialização nestas questões, que desafios jurídicos coloca o futuro energético?**

Os desafios essenciais, a nível jurídico, no sector energético, são questões de regulação. É extremamente difícil conseguir uma regulação que consiga uma efectiva liberalização dos mercados e não prejudique a competitividade das empresas e a atractividade dos sectores, bem como os interesses dos consumidores.

Por outro lado, há enormes dificuldades na harmonização jurídica, que é necessária se queremos desenvolver um mercado único da energia, na medida em que são muito distintos os interesses e os problemas, conforme os Estados-membros em causa. Mesmo entre países onde poderia parecer, a priori, mais fácil a aproximação, como é o caso de Portugal e Espanha,

**GONÇALO ANASTÁCIO**  
explica o Seminário  
"O Futuro Energético e os Transportes"

**"ESTAMOS NO MOMENTO OPORTUNO PARA DISCUTIR AS QUESTÕES ENERGÉTICAS"**

Vários especialistas nacionais e internacionais em questões energéticas discutem hoje, em Lisboa, os caminhos futuros da energia aplicada ao sector dos transportes

constatam-se enormes dificuldades de vária ordem, desde logo dos interesses das empresas de cada país, mas também jurídico-regulatórias (quer na vertente normativa, quer institucional), na harmonização dos sistemas.

É preciso ter a consciência de que estes processos são e serão lentos e que serão feitos passo a passo. O terceiro pacote de Energia da Comissão e as directivas 2009/72/EC (electricidade) e 2009/73/EC (gás natural), em particular, são disso bom exemplo. O resultado foi talvez modesto mas, se olharmos para as primeiras directivas do sector, já se fez um caminho muito importante.

Há cerca de cinco anos, numa conferência em Madrid a propósito do mercado ibérico da electricidade, para alguma desilusão da assistência, respondemos a uma pergunta, no sentido em que o MIBEL seria feito passo a passo e demoraria muitos anos a construir. O tempo veio confirmar que é preciso não termos expectativas excessivas relativamente ao ritmo desta integração, sendo antes necessário que se vão dando os passos certos e de forma segura e consolidada. Por outro lado, conforme ficou claro no caso dos combustíveis líquidos, é também particularmente difícil operar um movimento de liberalização num cenário de crise económica e de aumento das matérias-primas. Há que saber liberalizar os preços da electricidade

**ESPECIALISTAS PROMOVEM DISCUSSÃO EM CINCO PAINÉIS DISTINTOS**



O SEMINÁRIO "O Futuro energético e os transportes", que esta manhã começa no Hotel Dom Pedro, em Lisboa, conta com a participação de quatro embaixadores: Jean-Michel Veranneman de Watervliet, da Bélgica; Alex Ellis, do Reino Unido; Rudolf Schaller, da Suíça; e Alain de Muysen, do Grão-Ducado do Luxemburgo.

Organização conjunta da Sociedade Rebelo de Sousa e da Câmara de Comércio Luso-Belga-Luxemburguesa, cujo presidente, Luís Neto Galvão, faz a abertura da sessão de trabalhos na presença do secretário de Estado da Energia e da Inovação, Carlos Zorrinho, o seminário versará cinco grandes áreas: Os transportes eléctricos, Opções de política energética, Opções energéticas na Bélgica, Os desafios energéticos e o automóvel e O mercado energético na Suíça.

Entre os oradores, além de vários especialistas estrangeiros, destaque ainda para os portugueses Jorge Oliveira, Senior-Vice-President/Site Manager da Solvay Portugal (projecto Solar Impulse/avião solar), Nuno Ribeiro da Silva, presidente da Endesa Portugal, Mira Amaral, antigo ministro da Indústria, José Silva Rodrigues, presidente da Carris e José Caro de Sousa, presidente da Renault Portugal. No final, o presidente da Autosil, Pedro Sena da Silva, fará a apresentação do Smart eléctrico.

**A MOBILIDADE ELÉCTRICA FAZ SENTIDO?**

**OPINIÃO**



**José Caro de Sousa\***

A RESPOSTA não poderia ser outra que não: "Claro que sim!"

É certo que o veículo eléctrico vai ter de responder às necessidades elementares que nos habituámos a ter nos nossos automóveis, nomeadamente Facilidade de utilização, Economia, Conforto, Segurança e Protecção do ambiente. A todas elas o veículo eléctrico responde de forma afirmativa.

Facilidade de utilização: mais de 85% dos utilizadores de automóveis na Europa não percorre mais de 60 quilómetros diários. Em Portugal, e tendo em conta que as áreas urbanas de Lisboa e Porto congregam mais de 60% da população do país, esta percentagem será idêntica, senão maior. A actual geração de baterias permite, desde já, anunciar autonomias da ordem dos 160 km o que é claramente suficiente para a utilização quotidiana.

A rede de postos de carregamento a ser implementada até 2011 (com 1.300 postos em todo o país) aliada ao facto de os veículos poderem ser carregados em qualquer vulgar tomada de casa ou no trabalho, permite pensar que a facilidade de utilização será igual à dos carros a gasolina ou diesel.

Economia: os veículos eléctricos a ser comercializados pela Renault terão um preço idêntico ao dos modelos equivalentes a diesel, sendo que os custos de utilização serão inferiores, o que torna o veículo eléctrico efecti-

vamente mais económico que o mesmo modelo com motor térmico.

Conforto e Segurança: os veículos eléctricos vão oferecer, de igual forma, tudo aquilo que hoje exigimos dos nossos automóveis. Será absoluta-

**"Em Portugal, e face à política energética com uma forte aposta nas energias limpas, a mobilidade eléctrica será uma peça fundamental na gestão destas novas formas de energia, dando assim um forte contributo para a redução da nossa dependência do petróleo"**

mente igual, mas com uma suavidade de funcionamento e um silêncio (inerentes aos motores eléctricos) que permitem uma condução ainda mais

confortável e tranquila.

Protecção do ambiente: mais nenhum veículo que não o eléctrico assegura "zero emissões poluentes" em utilização. É certo que a produção de electricidade provoca emissões de CO2. Tal como a extracção, transporte e refinação de petróleo. No entanto, mesmo que toda a produção de energia eléctrica fosse obtida a partir da queima do carvão ou fuel, o balanço global de emissões de CO2 seria sempre mais favorável à utilização do veículo eléctrico.

Em Portugal, e face à política energética com uma forte aposta nas energias limpas, a mobilidade eléctrica será uma peça fundamental na gestão destas novas formas de energia dando assim um forte contributo para a redução da nossa dependência do petróleo e para a correspondente redução da factura energética.

\*Director-Geral da Renault Portugal



com o método e o calendário mais favoráveis para uma boa aceitação pelos agentes económicos.

Por fim, coloca-se um enorme desafio de especialização jurídica nesta área. Este processo já está em marcha há uns anos e já se encontra avançado nalguns escritórios, mas é algo que é ainda genericamente incipiente entre nós.

O grau de sofisticação técnica das matérias está a aumentar a uma enorme velocidade e face à prevalência crescente da fonte europeia das normas, entramos paulatinamente num mercado jurídico mais lato do que as fronteiras nacionais, pelo que se torna essencial ter escala, especialistas (em regulação, concorrência, etc.) e rede internacional.

**Apesar de ter o foco nos transportes, o evento contempla a discussão energética de uma forma geral. Porquê?**

Os transportes são responsáveis por mais de 35% do consumo final de energia no nosso país, sendo, consequentemente, uma área crítica de intervenção. Aquilo que se conseguir ao nível dos transportes, terá necessariamente um impacto significativo no sector energético nacional na sua globalidade.

Por outro lado, o automóvel tem sido, ao longo das últimas décadas, muito importante para a produção e exportações nacionais, pelo que importa estarmos particularmente atentos à eventual evolução que este sector possa fazer.

Por exemplo, os carros chamados híbridos parecem estar a fazer o seu caminho. Será esta uma aposta vencedora? Haverá outras tecnologias em que o país deva apostar? Trata-se, portanto, de tentar discernir, da forma mais clara que hoje a ciência e gestão

permitem, qual será o futuro da energia, em particular aplicável ao sector dos transportes, de forma a posicionar o País e não desperdiçar recursos.

**Na sua opinião, qual o papel dos Governos na implementação dos combustíveis alternativos no parque circulante de viaturas?**

O papel dos Governos é muito importante, sobretudo ao nível da política fiscal e das empresas públicas de transporte.

Relativamente às empresas públicas

a pena incentivar.

**O que mais condiciona hoje essa implementação? O mercado petrolífero, as mentalidades ou as políticas?**

A maior condicionante é a tecnologia. À medida que esta se torne competitiva, o mercado vai respondendo. Há, naturalmente, outro tipo de questões de grande importância, como a inexistência de infra-estruturas/redes alternativas para abastecimento, a regulação, a política fiscal, mas a primeira questão a resolver é de índole tecnológica.

**"Os transportes são responsáveis por mais de 35% do consumo final de energia no nosso país, sendo, consequentemente, uma área crítica de intervenção. Aquilo que se conseguir ao nível dos transportes, terá necessariamente um impacto significativo no sector energético nacional na sua globalidade"**

de transporte, tem sido feito um investimento considerável, sendo a Caris disso um exemplo, com uma renovação do seu parque de viaturas, com uma componente muito significativa de veículos com tecnologias alternativas.

Ao nível da política fiscal, há que escolher de forma clara e decidida aquilo em que vale a pena apostar, pois os recursos são consabidamente escassos e não há margem para desperdício ou tiros ao lado.

Há que fazer apostas esclarecidas, em primeiro lugar, mas também muito decididas, optando por aquilo cujo desenvolvimento valha efectivamente

Daí também a importância deste tipo de seminários como interface entre a ciência e o mundo empresarial e político, de forma a conseguirmos um maior grau de esclarecimento, relativamente aos caminhos mais recomendáveis do ponto de vista económico.

Num país com uma evidente escassez de recursos fósseis e uma pesadíssima factura de importação, há que conseguir o equilíbrio entre o valor essencial da segurança do abastecimento e o preço da produção de energia, o qual tem que estar a um nível que permita um acréscimo de competitividade à economia nacional.



# SEMINÁRIO

Futuro energético  
e Transportes



P12