



## O REFORÇO DO DISPARATE

O Governo quer impor-nos a tecnologia do hidrogénio. Apesar das suas vantagens (não é tóxico, é o elemento mais abundante no universo e tem grande densidade energética) tem também algumas desvantagens, custos de transporte elevados e é altamente reativo. Uma tecnologia nova e pouco testada - e ainda menos adotada pelos países desenvolvidos da Europa. Portugal sempre na crista da despesa e da insegurança... Uma nova PPP???

Contextualizando, desde 2005, com José Sócrates, que se adotou uma política energética assente num pressuposto errado, retirar dinheiro aos contribuintes para dar aos promotores protegidos. Além disso em 2008 foi anunciado pelo governo que a nossa eletricidade ia ficar mais barata. Tal não aconteceu e pelo contrário tornou-se uma das mais caras da Europa, despoletando uma dívida tarifária de 3.000 milhões de euros à responsabilidade de todos nós contribuintes.

Agora com o hidrogénio querem voltar a fazer o mesmo. É o reforço do disparate. Como não se resolve o problema da intermitência de uma forma inteligente, por exemplo com interligações com a Europa (o Presidente da França, Macron, esteve em Portugal para patrocinar com 580 milhões de euros a interligação da França com a Península Ibérica) ou com o reforço da produção da biomassa, volta-se ao mesmo, dar garantia a quem tem potências intermitentes (que podem ou não existir, como é o caso das eólicas e das fotovoltaicas) de poderem bloquear o mercado com sobrecustos enormes. O problema que se coloca é o armazenamento daquele tipo de eletricidade intermitente.

Ora nós temos no país uma capacidade instalada de 22.000 MW (megawatts) de potência, o nosso consumo máximo são 8.900 MW e por vezes até importamos energia. Para quê esta abordagem do hidrogénio? Apenas porque querem apoiar a produção desse tipo de energia à custa dos consumidores. O que querem fazer com o hidrogénio é uma forma, ainda por dominar, de como armazenar eletricidade intermitente.

Devíamos sim, preocupar-nos em ter soluções eficazes do ponto de vista da emissão de CO2. Por exemplo a Central de Sines, que é a carvão, vai ser desligada não por ser ineficiente (aliás é a mais eficiente em termos de CO2 da Península) mas sim porque a nosso tipo de mercado torna a vida difícil para aquele tipo de Central. Contudo continuamos a importar energia produzida em Centrais a carvão em Marrocos. Ao mesmo tempo em Dortmund na Alemanha vai arrancar uma Central a carvão idêntica à de Sines, mas aqui não há problema porque o mercado é diferente.

Concluindo, deve estudar-se primeiro como reduzir os custos para que os consumidores e as empresas não sejam massacrados, afim de evitar ter sobrecustos a mais, como temos atualmente no valor de 2.000 milhões de euros anuais.

Fonte: Pedro Nunes, Prof. Univ. IST

## PROJECTO PIONEIRO NOS AÇORES

Desenvolvido em parceria com a GALP, a EDA-Electricidade dos Açores, a Nuvve, a MagnumCap, a DGEG, a Direcção Regional de Energia dos Açores e a ERSE, o projecto piloto "Vehicle-to-Grid" (V2G) actualmmente em curso na ilha de S. Miguel (Açores) é o primeiro a ocorrer em Portugal, com uma escala de nível europeu, a Nissan está a participar com 10 unidades dos seus modelos LEAF e e-NV200, para testar em situação real a tecnologia V2G, que permite aos automóveis eléctricos deixarem de ser apenas "consumidores" de electricidade para poderem fornecer, também, energia à rede eléctrica.

Assente numa lógica descentralizada de fluxos de energia bidireccionais, a tecnologia V2G permite que um automóvel eléctrico carregue a sua bateria ou, em alternativa, que essa mesma bateria seja uma fonte para fornecer energia à rede. Disponível de série nos Nissan Leaf e e-NV200, esta tecnologia permitirá aos utilizadores de automóveis eléctricos o acesso a uma poupança na sua factura de energia e a uma receita associada à prestação de serviços à rede eléctrica, posicionando os utilizadores como agentes activos na prestação de serviços auxiliares ao sistema eléctrico.

Fonte: Revista BlueAuto