

ADVISORY

“Bloqueios de natureza regulatória na mobilidade elétrica têm de ser eliminados”



Ana Luísa Guimarães
Sócia da Sérvulo & Associados

Em entrevista, a advogada, que é a nova sócia de capital da Sérvulo, fala dos desafios da mobilidade elétrica em Portugal. ■ **P24**

ENTREVISTA | ANA LUIZA GUIMARÃES | Sócia da Sérvelo & Associados

“Bloqueios de natureza regulatória têm de ser eliminados”

Ana Luísa Guimarães é a nova sócia de capital da Sérvelo, sendo a quarta mulher a ascender ao conselho de administração da firma. Em entrevista, fala dos desafios da mobilidade elétrica em Portugal.

FILIPE ALVES
f.alves@jornaleconomico.pt

Ana Luísa Guimarães tornou-se a nova sócia de capital da Sérvelo, no passado dia 7 de setembro, sendo a quarta mulher a ascender ao conselho de administração da sociedade liderada por Paulo Câmara. A advogada coordena a área de Mobilidade da Sérvelo e acompanha também setores regulados como água, saneamento e resíduos.

Como vê o atual panorama da mobilidade elétrica em Portugal? Quais os grandes obstáculos que ainda permanecem?

A mobilidade elétrica é hoje um dado incontornável. Os números assim o dizem. Numa visão geral, o modelo regulatório português da mobilidade elétrica assenta num paradigma muito interessante, porque muito centrado no utilizador, e tem, aliás, sido elogiado por isso. Mas há evidentemente aspectos a melhorar, para evitar que o contexto regulatório estrangle a tão desejada dinâmica do mercado e o objetivo global da descarbonização. Do lado da procura, penso que é consensual que as coisas estão a evoluir bem - há cada vez mais carros elétricos e ainda ouvi há dias na Portugal Mobi Summit o senhor ministro dizer que os incentivos vão continuar.

E do lado da oferta?

Já do lado da oferta de soluções de carregamento existem alguns constrangimentos e aspetos por afinar. Desde logo, o ecossistema global ficaria a ganhar se a legislação fosse aprofundada no que toca à clareza da distinção entre acesso público e acesso privativo aos pontos de carregamento: são necessárias regras inequívocas para que o desenvolvimento da atividade de operação de pontos de carregamento assente em bases sólidas e o jogo da concorrência se processe sem distorções. A segunda nota menos positiva vai para o contexto muito pouco favorável do lado do enquadramento municipal para a ocupação do domínio público municipal dos postos de carregamento. Um operador que pretenda instalar um carregador pode encontrar soluções totalmente dispares de município para município, que podem variar entre municípios sem regulamentação municipal específica para a instala-

ção de pontos de carregamento (atrasando licenciamentos), municípios que preveem uma taxa específica e razoável para a instalação dos carregadores ou até mesmo a isenção de taxa durante um certo período e municípios com taxas de utilização do domínio público que tornam a atividade económica e comercialmente insustentável... Tudo isto são bloqueios do mercado, de natureza regulatória, que têm de ser eliminados. O Governo vai rever o regime jurídico da mobilidade elétrica, pelo que é uma boa oportunidade para rever estas matérias.

O que lhe parece o modelo de gestão da plataforma da mobilidade elétrica pela empresa pública Mobi-E?

Penso que já não se justifica o modelo atual, que se pretenda transitório, para a gestão da plataforma da mobilidade elétrica, que tem sido desempenhada pela Mobi-E, que é actualmente uma empresa pública. Não está em causa qualquer juízo de valor sobre o papel que tem sido desempenhado, mas a verdade é que actualmente a Mobi-E desempenha essas funções a título transitório, com base numa disposição final do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, e num Despacho de 2015 do secretário de Estado da Energia, que expressamente refere que esta é a solução “até que se verifique um maior desenvolvimento da rede de mobilidade elétrica”. No atual estádio da mobilidade elétrica, não vejo razões para que se continue a eternizar a solução transitória. Não há um modelo único, podem ser pensadas várias vias, mas nada parece obstar a que esta função, sujeita a regulação, possa ser desempenhada por uma entidade privada.



No atual estádio da mobilidade elétrica, não vejo razões para que se continue a eternizar a solução transitória a através da empresa pública Mobi-E

O enquadramento regulatório do autoconsumo de energia é ajustado à realidade?

O autoconsumo e o paradigma da produção descentralizada estão a trilhar o seu caminho, na senda dos comandos europeus. Já há alguns desenvolvimentos positivos a nível nacional, mas é preciso fazer mais. Estão a surgir modelos de negócio interessantes, particularmente do lado do investimento e do financiamento, e são claramente um motor de propulsão para a disseminação das soluções de autoconsumo. Pessoalmente, entendo que o enquadramento jurídico do autoconsumo tem de ser aperfeiçoado (contém aspetos que não estão claros), tem de ser também mais densificado (isto é, a regulação deve ser mais desenvolvida, de forma a facilitar a compreensão e articulação com o regime geral do setor elétrico) e tem de ser dados passos em frente, adaptando o autoconsumo aos diferentes segmentos de consumidores. E há que não esquecer o eixo tecnológico e da inovação, que é um *game changer* na transição climática: a regulação tem de criar espaço para as soluções que o mercado vai gerando porque são elas que sustentam a experiência do cliente e, por isso, também controlam o movimento rumo à descarbonização (...). E, creio que estes são aspetos que o Governo já anunciou como estando a ser equacionados na revisão ao regime do autoconsumo, no quadro da revisão global do sistema elétrico.

E quanto à articulação entre o autoconsumo e a mobilidade?

É um tema que espero que seja também tratado. São duas apostas do PNEC 2030, mas falta casá-las melhor para que as virtualidades do autoconsumo possam ser aproveitadas na plenitude pelo desenvolvimento da rede da mobilidade elétrica. Isto é, faria sentido assegurar, o que actualmente não me parece possível, que a energia produzida localmente (e com base em fontes renováveis) pudesse abastecer um ponto de carregamento situado em domínio público, na proximidade de instalações de autoconsumo, com a energia necessária para o próprio funcionamento desse ponto e também para carregar os carros elétricos. Isto hoje só é possível nos pontos privados e acessíveis a um número restrito de pessoas, mas não nos pontos públicos obrigatoriamente ligados à rede



Mobi-E, que estão sujeitos a uma arquitetura muito própria.

Refere-se à utilização para outros fins que não o consumo?

Segue-se uma lógica de *fit-for-purpose*, não se permitindo a reutilização para usos potáveis, mas sim para outros fins como usos industriais, lavagem de ruas, irrigação, sistemas de refrigeração, e prevendo-se normas de qualidade específicas para cada uso. Tenho conhecimento que existem já muitas indústrias a operar em circuito fechado no que toca à gestão da água, reutilizando para as finalidades possíveis, com o que introduzem também eficiência e poupança no processo produtivo. E acredito que os projetos deste tipo se multipliquem significativamente, até porque vão ser financiados pelo PRR. Coerentemente, em fevereiro o legislador incluiu a produção de água para reutilização no conjunto das atividades das concessionárias multimunicipais de saneamento. O grupo AdP, que detém maioritariamente as concessões multimunicipais de saneamento, tem anunciado diversos projetos relevantes neste domínio, abrangendo finalidades como a irrigação e outras. Para além



Foto cedida

da reutilização, pode pensar-se na água do mar como alternativa à água doce que é um recurso escasso e a dessalinização, muito embora não tenha muita tradição em Portugal, já vem sendo utilizada no Algarve. Apesar de as estações dessalinizadoras exigirem investimentos muito elevados e poder ser questionável a sua racionalidade, já foi anunciado que o PRR vai financiar a dessalinização no Algarve. As fileiras da água e do hidrogénio também se intersetam, como se sabe. E no âmbito da aposta no hidrogénio verde como combustível alternativo, parece-me essencial, numa lógica de proteção do recurso água, que seja potenciada a utilização de águas residuais tratadas e água do mar para a eletrólise, como também já se assinala na Estratégia Nacional para o Hidrogénio. Uma vez que a eletrólise envolve padrões de qualidade da água muito exigentes, a disponibilidade e acessibilidade das tecnologias adequadas são críticas. E, evidentemente, o incentivo a estas origens alternativas de água deverá advir do lado do financiamento. ■