

Comentários da AdC ao Estudo Custo-Benefício do Oleoduto de 8 km entre o TGL do Porto de Sines e o Oleoduto Sines-Aveiras da CLC

I. Enquadramento

1. Em 12 de novembro de 2019, a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) remeteu à Autoridade da Concorrência (AdC) para consulta o “*Estudo Custo-Benefício do Oleoduto de 8 km entre o Terminal de Granéis Líquidos do Porto de Sines e o Oleoduto Sines-Aveiras da CLC*” (doravante, Estudo), nos termos do n.º 2 do artigo 242.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro (*Orçamento do Estado para 2019*).
2. O Estudo da ERSE desenvolve uma análise de custo-benefício do projeto de construção de uma nova instalação de armazenagem/expedição de produtos derivados de petróleo no Porto de Sines e da extensão ao oleoduto multiproduto existente entre Sines e Aveiras de Cima¹.
3. Este Estudo decorre de um conjunto de medidas recomendadas pela AdC no relatório de “*Análise ao Setor dos Combustíveis Líquidos Rodoviários em Portugal Continental*” de maio de 2018. Em particular, a AdC recomendou:
 - i. Ao Governo, proceder à aprovação dos atos necessários à criação de condições com vista a assegurar a ligação do oleoduto – que une atualmente a refinaria de Sines ao parque da Companhia Logística de Combustíveis, S.A. (CLC) – ao Porto de Sines; e
 - ii. À Administração do Porto de Sines, lançar um concurso público internacional para a construção de depósitos de importação em Sines ligados ao porto e ao oleoduto da CLC e que, nesse concurso público, fosse reservada capacidade relevante para a construção de depósitos de importação a operadores sem posição dominante ao nível dos depósitos de importação e de distribuição secundária na zona sul de Portugal Continental.
4. Estas medidas já haviam sido recomendadas num estudo prévio da AdC de março de 2009². Com efeito, apesar das alterações importantes no setor que se verificaram desde 2009 ao nível da armazenagem dos combustíveis rodoviários, nomeadamente a declaração de interesse público da CLC em 2015 e o investimento da Repsol num parque de armazenagem de gasóleo em 2016, persistem condicionalismos ao nível do acesso a infraestruturas logísticas em Portugal Continental.
5. A extensão ao oleoduto multiproduto existente entre Sines e Aveiras de Cima visa mitigar as barreiras à entrada no acesso de terceiros ao parque da CLC, permitindo aos operadores importar combustíveis por navio através do Porto de Sines e, assim, reduzindo a sua dependência face ao operador incumbente. Por outro lado, os operadores de mercado usufruiriam de maior capacidade de negociação face ao operador incumbente, potencialmente reduzindo o diferencial entre os preços à saída da refinaria nacional e o preço de paridade de importação dos produtos refinados.
6. A construção de depósitos de importação no Porto de Sines permitiria, à partida, reduzir a representatividade do operador incumbente no segmento de armazenamento de produtos derivados de petróleo, assegurando que mais operadores teriam acesso a armazenamento.
7. As infraestruturas de armazenamento são elementos fundamentais na determinação das condições de concorrência no Sistema Petrolífero Nacional (SPN), desde logo porque delas

¹ O Estudo inclui ainda *piping* e equipamento para trasfega, um sistema de bombagem, um sistema de medição de produto despachado para o oleoduto multiproduto e um laboratório de análise de combustíveis e GPL.

² Vide Autoridade da Concorrência, [*Análise Aprofundada sobre os Sectores dos Combustíveis Líquidos e do Gás Engraxado em Portugal, Relatório Final*](#), março de 2009.

depende o acesso às importações, mas também porque estabelecem a conexão entre os vários mercados da cadeia de valor - *ex-refinery*, grossistas e retalhistas. Com efeito, os ganhos concorrenciais a montante resultarão, à partida, em ganhos a jusante, em benefício dos consumidores.

8. Neste sentido, tecem-se, de seguida, comentários à análise custo-benefício do projeto numa perspetiva de promoção da concorrência, identificando, em particular, aspetos que poderiam beneficiar de maior clarificação.

II. Comentários da AdC à análise custo-benefício desenvolvida pela ERSE

Caracterização e evolução da procura de produtos derivados do petróleo

9. A caracterização e evolução da procura de produtos derivados do petróleo é um elemento importante para o desempenho do projeto em causa, na medida em que quanto maior a procura estimada, maior a taxa de rotação e eficiência das infraestruturas já que estas usufruem de economias de escala.
10. Neste contexto, considera-se que o Estudo beneficiaria de fundamentação adicional em determinados pressupostos utilizados para a evolução da procura de produtos derivados de petróleo. Em particular, seria relevante clarificar o pressuposto de procura de *jet* constante até 2040³.
11. De facto, as estimativas, quer de entidades internacionais, quer previstas na *Estratégia de Longo Prazo para a Neutralidade Carbónica da Economia Portuguesa em 2050* (RNC2050), sugerem evoluções em sentido contrário no consumo esperado de *jet*. Por um lado, estima-se um aumento da procura global (em termos de passageiros, mercadorias e de energia) pelo transporte aéreo. Por outro lado, estima-se um aumento da eficiência energética na aviação acompanhado do recurso a alternativas ao *jet*⁴.
12. No entanto, importa ter, igualmente, em consideração que, no contexto nacional, é expectável um aumento do consumo de *jet* decorrente do aumento esperado da capacidade das infraestruturas aeroportuárias, nomeadamente pela (i) reorganização do espaço aéreo da Área Terminal de Lisboa (que prevê aumentar a capacidade de 44 para até 72 movimentos por hora⁵) e (ii) pela perspetiva da construção do novo aeroporto no Montijo (com capacidade prevista para 24 movimentos por hora⁶).

³ Atendendo a que é o combustível que, nos diferentes cenários, verifica um maior aumento de representatividade no cabaz de produtos derivados do petróleo entre 2018 e 2040.

⁴ Ambos os efeitos são esperados por diversas entidades. A título de exemplo, (i) relativamente à utilização de alternativas ao combustível *jet*, o RNC 2050 prevê que em 2040 uma parte significativa da procura por aviação será satisfeita por recurso a aeronaves híbridas e que “o recurso a biocombustíveis poderá também ser relevante neste setor” (cfr. o Anexo técnico - *mobilidade e transportes*); e (ii) relativamente ao aumento da procura, a Agência de Informação de Energia dos EUA estima um aumento médio anual de procura por *jet* no conjunto de países europeus membros da OCDE de 1,7% entre 2018 e 2050 e ainda um aumento médio de 0,6% de eficiência das aeronaves na globalidade da indústria no mesmo período (vide [International Energy Outlook 2019](#)). Note-se que também o próprio RNC 2050 prevê um aumento de procura de mobilidade por aviação entre 2020 e 2050, transversal aos três cenários socioeconómicos considerados.

⁵ Conforme comunicado da Navegação Aérea de Portugal de 25 de novembro de 2019, disponível em <https://www.nav.pt/docs/NAV/press-releases/25-11-2019---aprovado-projeto-para-aumentar-capacidade-aeroporto-at-lisboa-at-72-movimentos-hora.pdf?sfvrsn=2>.

⁶ Conforme *Estudo de Impacte Ambiental do Novo Aeroporto do Montijo* que se encontrou em procedimento de consulta pública no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), até 19 de setembro de 2019, disponível em <http://siaia.apambiente.pt/AIA1.aspx?ID=3280>.

Caracterização e previsão de utilização das infraestruturas

13. Desde logo, releva-se a pertinência da identificação de instalações existentes que estão fisicamente ligadas ou partilham áreas de influência com as novas infraestruturas do projeto ao facilitar a discriminação dos efeitos a nível da distribuição das atividades no SPN.
14. Parte da transferência esperada de atividade para as novas infraestruturas do projeto será motivada por ganhos de eficiência decorrentes da aproximação de centros logísticos e pontos de venda, em particular para operadores que atualmente se encontram dependentes de instalações de terceiros operadas em regime de serviço privado (nomeadamente das que permitem ligação à CLC).
15. Para cada operador, o grau de transferência de atividade para as novas infraestruturas será, à partida, tanto maior quanto mais elevadas forem as eficiências daí resultantes. Estas eficiências, por seu turno, serão tanto maiores quanto mais relevantes forem, para os operadores, as áreas de influência acessíveis em resultado das novas infraestruturas.
16. Assim, a respeito das estimativas utilizadas pela ERSE para a transferência de atividade para as novas infraestruturas, considera-se que a sua precisão poderia beneficiar de uma caracterização das atividades logísticas e de distribuição, por área geográfica, de cada um dos operadores que virá a utilizar as novas infraestruturas.
17. Esta transferência deverá ser tanto maior, quanto maior for o número de pontos de venda a retalho que os operadores detenham nas regiões a centro e a sul do país⁷. Alguns operadores, como sejam a Prio e a Cepsa, têm entre 30% a 40% dos seus postos de abastecimento (no retalho) localizados a sul da região centro. Uma vez que nenhum dos operadores dispõe de infraestruturas próprias nestas zonas, o acesso às novas infraestruturas permitiria, à partida, uma aproximação entre as atividades. É, assim, passível de se considerar que uma percentagem não negligenciável da sua atividade nas instalações fora das regiões a centro e a sul do país seja transferida para a nova infraestrutura de armazenagem/expedição de produtos petrolíferos no Porto de Sines e a CLC (via oleoduto).
18. Contudo, nada indica que, na análise custo-benefício desenvolvida, a estimativa das transferências desta natureza leve em consideração estes aspetos. Assim, as estimativas apresentadas para a transferência de atividades poderão subestimar a efetiva transferência e, como tal, os benefícios resultantes do projeto.

Dimensionamento e orçamentação das infraestruturas e respetiva análise de custos

19. No âmbito da análise de custos, o Estudo utiliza como referência um *benchmark* de custos de construção e operação da *Det Norske Veritas* (DNV), apresentado em 2016 para o *Estudo para a Definição de Custos de Referência para a Aquisição de combustíveis nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira*.
20. O Estudo estima os custos de investimento, tendo por referência o ano de 2019, em cerca de (i) 6 milhões de Euros para a construção do oleoduto multiproduto; (ii) 7,2 milhões de Euros para a construção de *pipelines* para trasfega; (iii) 10,6 milhões de Euros para um sistema de bombagem, um equipamento de medição e um laboratório de análise; e (iv) 44,1 milhões de Euros para a nova instalação de armazenagem/expedição.
21. Com efeito, a nova instalação de armazenagem/expedição de produtos petrolíferos é o investimento mais significativo, representando quase 2/3 do custo total estimado.
22. A ERSE estima os custos operacionais em cerca de 3,795 milhões de Euros para a nova instalação de armazenagem/expedição e em cerca de 0,353 milhões de Euros para o

⁷ Nomeadamente nas regiões da Área Metropolitana de Lisboa, Alentejo e Algarve (de acordo com a *Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos* NUTS II). Fonte: DGEG – tratamento AdC.

oleoduto multiproduto, tendo como referência o ano de 2019. Em termos de custos operacionais, a nova instalação de armazenamento/expedição tem uma importância ainda mais relevante, ao contribuir com mais de 90% dos custos operacionais totais estimados.

23. Contudo, não é fundamentada no Estudo a relação entre a nova instalação de armazenamento/expedição e a extensão ao oleoduto multiproduto, nem se a associação destas infraestruturas é absolutamente necessária para a concretização dos benefícios (ou parte destes) previstos no Estudo. Considera-se que o presente Estudo beneficiaria desse enquadramento, até porque ao condicionar a análise do oleoduto à análise da nova instalação, não permite aferir a viabilidade da extensão ao oleoduto multiproduto de forma isolada, ou associada a outras soluções para o armazenamento.
24. Neste contexto, e dada a relevância da nova instalação de armazenamento face aos custos totais do projeto, considera-se que seria importante incorporar, na análise de custo-benefício, a viabilidade técnica e financeira do projeto no caso de se concretizar apenas a extensão ao oleoduto multiproduto, ainda que tal tenha um impacto significativo na capacidade de importação do projeto.

Análise de benefícios

25. O Estudo identifica um conjunto de benefícios associados à construção da nova instalação de armazenamento/expedição de produtos petrolíferos no Porto de Sines e do oleoduto Sines-Aveiras de Cima, nomeadamente o fomento da entrada e da participação de operadores de menor dimensão no mercado grossista.
26. O Estudo considera e estima na análise os benefícios que podem resultar:
- dos preços inferiores de produtos derivados de petróleo importados em relação aos preços *ex-refinery* de Sines para os operadores que optem pela importação; e
 - da redução de custos por via da menor distância entre os centros logísticos e as instalações de venda a retalho de combustíveis e GPL.
27. Podem, contudo, existir benefícios específicos da dinâmica concorrencial que decorrem do maior poder negocial dos operadores face à Galp nas aquisições de produtos *ex-refinery*, em especial para operadores independentes. Essa maior independência de operadores que concorrem a jusante com o operador incumbente pode traduzir-se numa maior aproximação dos preços *ex-refinery* do preço de paridade de importação e numa maior dinâmica concorrencial nos mercados a jusante.
28. Este cenário é, aliás, compatível com informação qualitativa obtida no âmbito da análise da AdC de 2018, na medida em que alguns operadores do mercado utilizarão a possibilidade de importação para alavancar a sua margem negocial, como forma de assegurar preços *ex-refinery* mais competitivos junto do refinador nacional. Note-se que tal não implica necessariamente uma alteração do volume de vendas *ex-refinery* de produtos derivados de petróleo, pelo que os benefícios ao nível de disciplina de preço podem advir do maior poder negocial dos restantes operadores e não necessariamente da maior importação de produtos derivados de petróleo.
29. A ERSE identifica os benefícios decorrentes da dinâmica concorrencial. No entanto, não quantifica estes benefícios nem os incorpora na análise de custo-benefício por considerar que são de difícil quantificação face a cenários de forte contração da procura de produtos derivados de petróleo e ao ajustamento associado a estratégias dos operadores.
30. Adicionalmente, o Estudo considera que o projeto não é passível de ter efeitos na procura de produtos petrolíferos ao nível do retalho, o que permite simplificar o exercício de cenarização necessário para a estimação de custos e benefícios.

31. É plausível antecipar que o aumento da dinâmica concorrencial ao nível das infraestruturas e das eficiências geradas pelo projeto se traduza em preços mais competitivos, resultando, *ceteris paribus*, num aumento na procura destes produtos nos mercados a jusante.
32. Nessa medida, é importante destacar nas conclusões do Estudo que os reais benefícios do projeto serão superiores já que os benefícios decorrentes do maior poder negocial e dos preços mais competitivos não são incorporados na análise de custo-benefício.
33. Mais se acrescenta que o Estudo considera um benefício de importação por unidade de combustível de 1% do valor médio das cotações internacionais de combustíveis líquidos e de GPL, o que corresponde, respetivamente, a 0,45 cêntimos por litro e 0,50 cêntimos por quilograma.
34. No caso dos combustíveis líquidos, um benefício de importação de 0,45 cêntimos por litro representaria cerca de 19% da margem (bruta) de refinação por litro da Galp, entre 2016 e o 3.º trimestre de 2019⁸.
35. Por outro lado, os contratos celebrados entre a Galp e outros operadores, relativos ao fornecimento *ex-refinery* de combustíveis líquidos, poderão incluir penalizações associadas a quantidades mínimas de aquisição, o que poderá limitar os benefícios de importação. Com efeito, na análise de maio de 2018, a AdC referia já que “a existência de contratos de fornecimento com limites mínimos de consumo e esquemas de penalização pode, em determinados contextos, condicionar a dinâmica concorrencial no mercado”⁹.
36. Assim, alerta-se para o risco de eventuais reações estratégicas poderem comprometer os benefícios do projeto, para que a ERSE possa ter em consideração este risco no âmbito das suas funções de supervisão do setor, e em particular, da implementação do projeto.

Gestão de risco - Open Season

37. A ERSE propõe que as atividades das infraestruturas do projeto sejam sujeitas a regulação (a nível de acesso, tarifas e preços) como forma de minimizar o risco associado aos investimentos para os operadores. Para assegurar uma menor exposição ao risco para os consumidores, a ERSE propõe que sejam implementados mecanismos de atribuição de capacidade (*i.e.*, *Open Seasons*).
38. Relativamente à seleção do futuro operador da instalação de armazenagem/expedição e da ligação ao oleoduto existente, a ERSE propõe as seguintes alternativas: (i) pré-selecionado pelo concedente, baseado em critérios objetivos e transparentes; (ii) obtido por concurso prévio ao *Open Season*; e (iii) obtido após a conclusão do *Open Season*, baseado em critérios objetivos e transparentes entre os quais uma sociedade cujas participações são proporcionais à capacidade atribuída.
39. Desde logo, destaca-se que o Estudo não aprofunda a discussão sobre a forma de atribuição da construção e exploração da nova infraestrutura de armazenamento/expedição de produtos derivados de petróleo e da extensão do oleoduto. Nessa medida, considera-se que o Estudo beneficiaria de uma análise mais aprofundada a este respeito discutindo, igualmente, as diversas implicações do modelo escolhido para a necessidade de diferentes graus de regulação.

⁸ Estes cálculos foram obtidos com base em dados públicos da Galp Energia sobre a margem de refinação e resultam de uma média simples da margem de refinação comparativamente ao benefício de importação assumido no Estudo para os combustíveis líquidos. Assumiu-se que a margem de refinação disponibilizada no sítio de internet da Galp corresponde à margem bruta de refinação das refinarias de Sines e Matosinhos. A margem bruta de refinação é a diferença entre os preços de venda dos produtos refinados (preços *ex-refinery*) e o preço de custo das matérias-primas (crude), não tendo, assim, em consideração outros custos variáveis da atividade de refinação.

⁹ Cfr. Parágrafo 146 da análise da AdC de maio de 2018.

40. No que diz respeito ao mecanismo de atribuição de capacidade (*i.e.*, *Open Season*), considera-se que seria relevante clarificar a regra a aplicar no caso de capacidade insuficiente que satisfaça a procura. A este respeito, importa notar que os operadores podem utilizar estrategicamente a capacidade para desvirtuar o propósito da abertura de acesso a estas infraestruturas por operadores terceiros.
41. Seria, igualmente, importante clarificar as diferentes alternativas apresentadas para seleção do operador das instalações do projeto. Não obstante a ausência de informação, desenvolvem-se, de seguida, alguns comentários às alternativas apresentadas.
42. Em particular, no que diz respeito à alternativa de o concedente pré-selecionar o operador responsável pelo projeto, não fica claro se a seleção seria sujeita a concorrência e, nesse caso, quais os critérios de seleção. Não fica também claro o universo de operadores elegíveis para o efeito. Uma questão que se coloca, desde logo, é se o operador dominante ao nível do armazenamento na zona centro/sul de Portugal Continental será elegível para ser responsável pelo projeto em causa. A este respeito, importa referir que a recomendação da AdC visa dirimir as preocupações de concentração das capacidades de armazenagem no operador incumbente.
43. Por outro lado, a alternativa de atribuição do projeto após a conclusão do *Open Season* é passível de apresentar riscos de partilha de informação entre os operadores da sociedade, aumentando a probabilidade de coordenação de estratégias ao longo da cadeia de valor.
44. Ademais, este modelo parece excluir a possibilidade da construção e exploração do projeto ficar à responsabilidade de um terceiro, que não esteja integrado verticalmente ou mesmo que não participe nos setores de combustíveis e GPL, o que poderia isolar eventuais conflitos de interesse. Por outro lado, a alternativa limita a concorrência pelo mercado ao restringir o número de participantes.
45. Destaca-se a importância de que, conforme recomendado na análise da AdC de maio de 2018, se opte por um concurso público internacional para assim assegurar um maior número de participantes. Conforme *supra* referido, também num modelo deste tipo, importa assegurar que o operador dominante não possa utilizar o concurso para manter ou reforçar a sua posição a nível da armazenagem de produtos derivados de petróleo. A título ilustrativo, poder-se-ia considerar um procedimento concursal em que o terreno e/ou capacidade em causa seria dividido em lotes¹⁰, não permitindo a adjudicação de todos os lotes disponíveis para concessão a um único operador.
46. Por outro lado, poderá ser desejável privilegiar a gestão da nova infraestrutura de armazenagem/expedição de derivados de petróleo por uma empresa que não esteja presente nos diversos estágios da cadeia de valor dos setores. A este respeito, veja-se a participação social da Compañía Logística de Hidrocarburos, S.A. (CLH – empresa que gere a rede de transporte e armazenamento de produtos petrolíferos em Espanha) que é composta maioritariamente por fundos de investimento¹¹.

Alternativa à nova instalação de armazenagem/expedição e extensão do oleoduto

47. Dada a ausência de viabilidade financeira do projeto, a ERSE recomenda, enquanto alternativa, a declaração do interesse público às instalações de armazenagem/expedição de

¹⁰ O artigo 46.º-A do Código dos Contratos Públicos, conforme o [Decreto-Lei n.º 111-B/2017](#), de 31 de agosto, consagra expressamente a possibilidade das entidades adjudicantes poderem prever, nas peças do procedimento, a adjudicação por lotes. Por outro lado, o n.º 4 do mesmo artigo possibilita a entidade adjudicante limitar o número máximo de lotes a adjudicar a cada concorrente.

¹¹ *Vide Integrated report non-financial statement of Compañía Logística de Hidrocarburos CLH, S.A. and subsidiaries*, 2018, disponível em https://www.clh.es/docs2/Integrated_report_20181.pdf.

produtos petrolíferos existentes em Sines. A este respeito, considera-se que o texto beneficiaria de uma clarificação de quais as instalações consideradas neste cenário.

48. O acesso de terceiros a infraestruturas de armazenamento e transporte de produtos petrolíferos é de grande relevância para as condições de concorrência nos setores de combustíveis e GPL, por serem condição necessária a que as importações se afigurem como alternativa ao abastecimento junto do incumbente. Com efeito, as declarações de interesse público das infraestruturas da CLC, Pergás e Sigás decorreram de recomendações da AdC.
49. Contudo, e ainda que uma medida de declaração de interesse público das infraestruturas de armazenamento em Sines possa oferecer, em tese, menos riscos de sobre investimentos (*i.e.*, investimentos ociosos), em particular, num cenário de forte retração da procura, sempre releva que se ponderem, de forma fundamentada, os efetivos benefícios face aos custos que poderá encerrar (*e.g.*, impacto nos incentivos ao investimento e um menor grau de independência de operadores terceiros), face ao projeto em análise.
50. Neste contexto, será de toda a pertinência que se afira o interesse por terceiros das instalações do SPN declaradas de interesse público (nomeadamente a CLC, Sigás e Pergás), assim como da eficácia e cumprimento das medidas atualmente previstas. Esta análise permitiria, igualmente, avaliar a eficácia da alternativa de declaração de interesse público apresentada no Estudo face ao cenário de construção da extensão ao oleoduto multiproduto.

III. Conclusão

51. O Estudo estima que a função Benefícios – Custos do projeto é negativa nos diferentes cenários de procura considerados e que o projeto depende muito da possibilidade de se gerarem ganhos nas importações face aos preços do refinador nacional.
52. A projeção de uma forte retração da procura de produtos derivados do petróleo no SPN constitui também um importante fator na análise com impacto nas quantidades suscetíveis dos benefícios associados às importações e nos custos específicos para a utilização das infraestruturas do projeto.
53. Atendendo à importância da quantificação dos vários benefícios do projeto, considera-se que o Estudo beneficiaria de fundamentação adicional nos pressupostos utilizados para a evolução da procura, a utilização das novas infraestruturas do projeto e os benefícios decorrentes do maior poder negocial dos operadores face ao refinador nacional.
54. A este respeito, importa destacar a dificuldade acrescida de quantificar os benefícios associados ao projeto face aos respetivos custos, em linha também, com o que a própria ERSE. Nessa medida, é importante realçar nas conclusões do Estudo que os benefícios do projetos estarão subestimados em função das dificuldades referidas.
55. Por outro lado, a ausência de viabilidade do projeto parece resultar, em especial, da nova instalação de armazenagem/expedição já que corresponde a quase 2/3 dos custos de investimento do projeto e mais de 90% dos custos operacionais totais estimados. A este respeito, a opção no estudo não permite aferir da viabilidade técnica e financeira da extensão ao oleoduto, per se, ou eventualmente, em conjugação com outras alternativas ao armazenamento menos onerosas.
56. Por outro lado, sendo a natureza das duas principais infraestruturas do projeto distinta, importaria clarificar a natureza do financiamento dadas as implicações para a análise de custo-benefício, bem como para o modelo de atribuição e exploração das infraestruturas.

57. O Estudo beneficiaria, igualmente, de fundamentação adicional relativa aos diferentes modelos de atribuição e exploração das infraestruturas do projeto, já que estes não se encontram suficientemente detalhados no Estudo.
58. Por último, e sem prejuízo da eventual escolha do decisor público, considera-se que seria importante aferir do grau de eficácia e cumprimento do efetivo acesso, por terceiros, às instalações do SPN declaradas de interesse público (CLC, Pergás e Sigás) para assegurar alternativas de aprovisionamento a custos competitivos face ao abastecimento junto do operador incumbente. Esta análise permitiria, igualmente, avaliar a eficácia da alternativa apresentada neste estudo face ao cenário de construção da extensão ao oleoduto multiproduto.

23 de dezembro de 2019