

**Transgás
Atlântico**

Grupo | GDP

TRANSGÁS ATLÂNTICO - *Sociedade Portuguesa de Gás Natural Liquefeito, S.A.*

TERMINAL DE REGASIFICAÇÃO DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

RESUMO NÃO TÉCNICO



Transgás Atlântico

Grupo | GDP

TRANSGÁS ATLÂNTICO - Sociedade Portuguesa de Gás Natural Liquefeito, S.A.

TERMINAL DE REGASIFICAÇÃO DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

RESUMO NÃO TÉCNICO

Projecto Número: P01.001
Número de Documento: L-50000-RPT-F-0313
Tipo de Documento: Relatório
Página: 1 de 16

B	2000-05-17	Re-Emitido para Aprovação	<i>Ana Cristina Sequeira</i>	ACS	MHF	RC	(AGRI-PRO)
A	2000-03-13	Emitido para Aprovação	<i>António Pereira</i>				
Rev.	Data	Revisão		Preparado por	Verificado por	Aprovado por	

TERMINAL DE REGASIFICAÇÃO DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO

ÍNDICE DE PORMENOR

1. INTRODUÇÃO E OBJECTIVOS	3
2. JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO E ALTERNATIVAS	6
3. APRESENTAÇÃO DO PROJECTO	7
4. DESCRIÇÃO DO ESTADO ACTUAL DO AMBIENTE	11
5. AVALIAÇÃO DE IMPACTES, MEDIDAS E RECOMENDAÇÕES	13
6. CONCLUSÕES	16

ÍNDICE DE FIGURAS

FIG. 1 – Enquadramento Administrativo	4
FIG. 2 – Localização do Projecto	5
FIG. 3 – Planta Geral do Terminal	8
FIG. 4 – Exemplos de Terminais de Gás Natural Liquefeito	10
FIG. 5 – Carta Síntese de Impactes	14

TERMINAL DE REGASIFICAÇÃO DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO

1. INTRODUÇÃO E OBJECTIVOS

O presente documento constitui o Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental do Terminal de Regasificação de Gás Natural Liquefeito (Terminal de GNL) a construir no Porto de Sines, situado no concelho e freguesia de Sines.

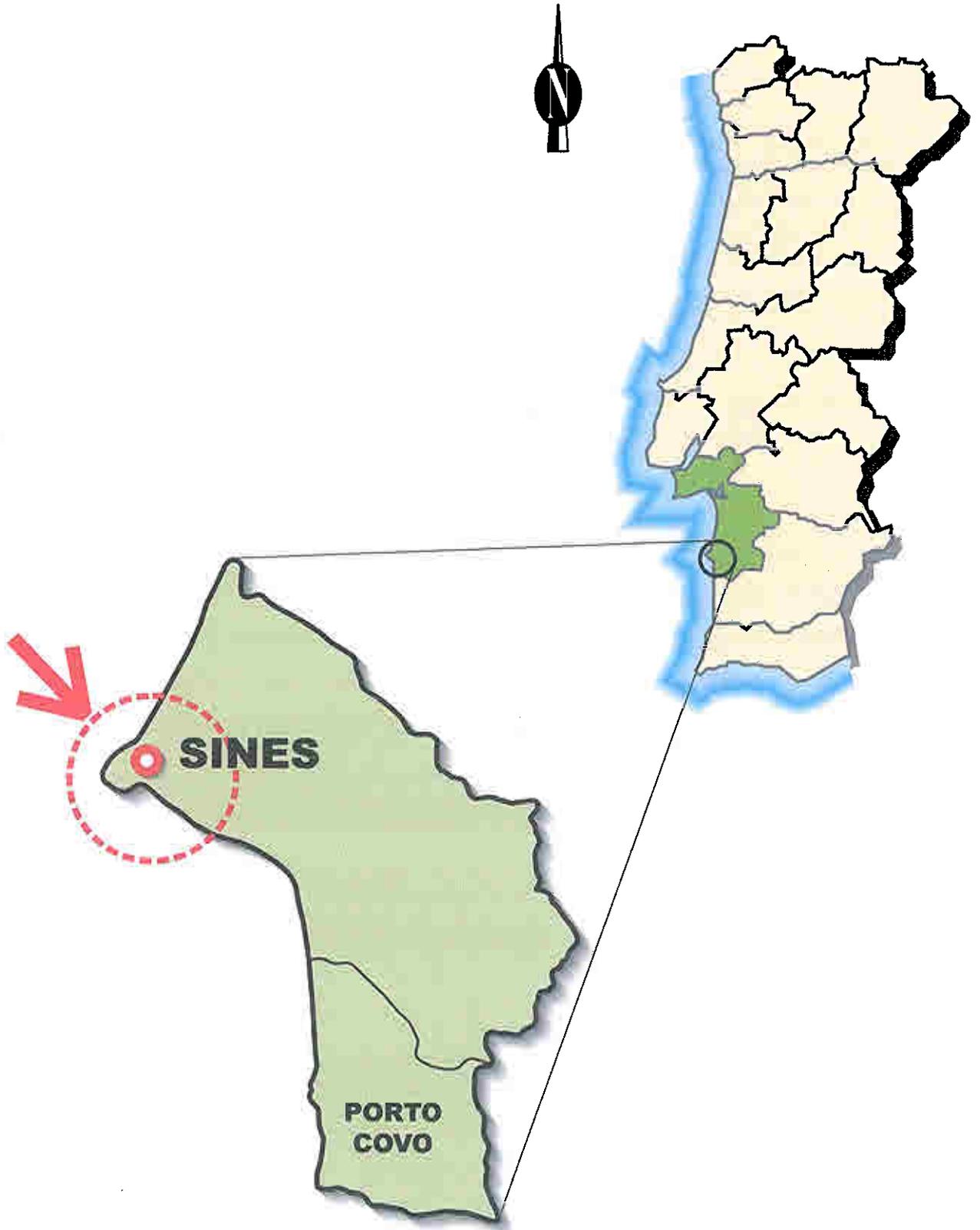
Na FIG. 1 e 2 apresenta-se a localização geral do projecto, assim como as instalações existentes e previstas na envolvente.

A entidade responsável pelo projecto é a Transgás Atlântico - Sociedade Portuguesa de Gás Natural Liquefeito, S.A., que foi constituída em 14 de Abril de 1999 com o objectivo de promover a construção e futura exploração do Terminal de GNL.

Os estudos desenvolvidos no âmbito do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) tiveram início em Dezembro de 1999 e terminaram em meados de Março de 2000, tendo sido desenvolvidos pela empresa AGRI-PRO AMBIENTE, Consultores S.A..

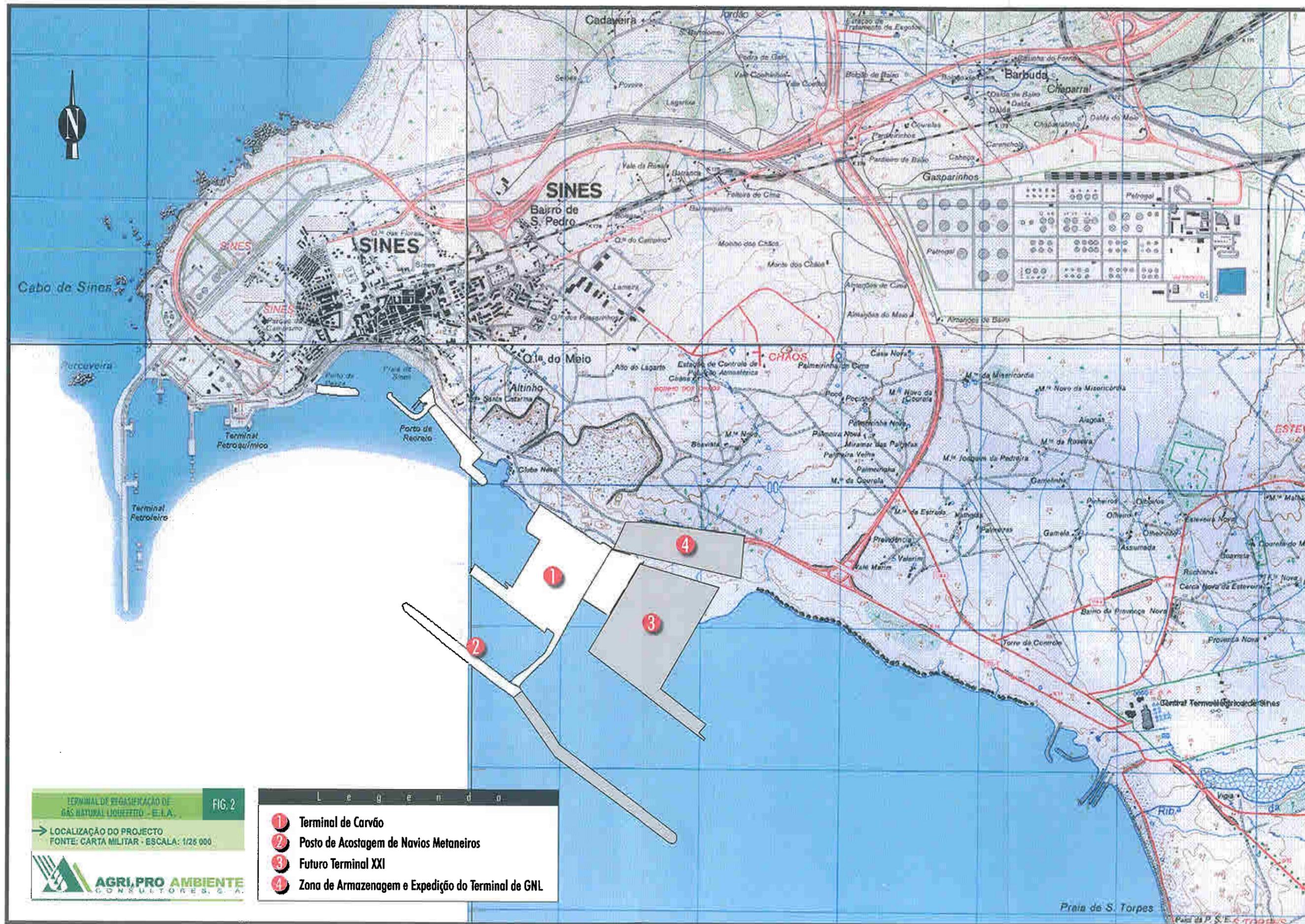
O Estudo de Impacte Ambiental tem por objectivo identificar e avaliar os impactes ambientais associados ao futuro Terminal de GNL, de modo a fornecer aos decisores as informações de carácter ambiental necessárias para a apreciação do projecto.

O estudo desenvolvido integrou todas as avaliações ambientais recomendadas na legislação em vigor e de interesse para o projecto em análise. Em particular, além dos requisitos da legislação nacional, a abordagem seguiu igualmente a metodologia indicada na normativa europeia aplicável para o tipo de instalação em causa, nomeadamente a EN 1473.



TERMINAL DE REGASIFICAÇÃO DE GÁS NATURAL LIQUEFITO - E.T.A. FIG. 1

→ ENQUADRAMENTO ADMINISTRATIVO



TERMINAL DE REGASEIFICAÇÃO DE GÁS NATURAL LIQUEFIEDO - E.I.A. FIG. 2

LOCALIZAÇÃO DO PROJECTO
 FONTE: CARTA MILITAR - ESCALA: 1/25 000



- Legenda**
- 1 Terminal de Carvão
 - 2 Posto de Acostagem de Navios Metaneiros
 - 3 Futuro Terminal XXI
 - 4 Zona de Armazenagem e Expedição do Terminal de GNL

Praia de S. Torpes
 Praia de P. S. E. S. Torpes

TERMINAL DE REGASIFICAÇÃO DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO

2. JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO E ALTERNATIVAS

O projecto agora em avaliação assume uma grande importância estratégica na política energética portuguesa.

Portugal é reconhecidamente um país de poucos recursos energéticos próprios, pelo que importa a maior parte dos recursos energéticos, dos quais cerca de 70% dizem respeito ao petróleo e seus derivados.

A introdução do gás natural corresponde a um processo de diversificação da oferta energética e, para além disso, é uma energia mais barata que adicionalmente tem vantagens ambientais muito significativas.

A maior utilização de gás natural, em substituição de outras fontes de energia como o carvão e o petróleo, permitirá uma importante redução das emissões atmosféricas, já que, por exemplo, a mesma energia produzida pelo carvão dá origem a cerca de três vezes mais emissões de dióxido de carbono do que o gás natural.

Se não se introduzir o gás natural nas novas grandes unidades de produção de energia eléctrica necessárias instalar, tendo ainda em conta os grandes crescimentos dos consumos energéticos que se prevêem para os próximos anos, Portugal terá grandes dificuldades em cumprir os seus compromissos internacionais quanto ao nível de emissões atmosféricas.

Esta situação exige o aumento do consumo de gás natural em todo o país e, conseqüentemente, o aumento das importações, não podendo tal ser feito apenas através do recurso ao gasoduto com origem no Norte de África.

Para além disso, esta origem única do gás natural tem grandes inconvenientes pois conduz a uma grande dependência desta fonte exclusiva, com risco significativo de uma eventual ruptura no fornecimento.

O Terminal de GNL permite uma maior flexibilidade de origens de fornecimentos, oferecendo mais garantias na continuidade do abastecimento e condições económicas mais favoráveis.

A localização agora prevista para Sines resultou de uma avaliação de alternativas, que envolveu em primeiro lugar o estudo à escala nacional e, posteriormente, a procura da melhor implantação do Terminal de GNL no Porto de Sines.

Foram avaliadas alternativas de localização a nível nacional, envolvendo os Portos de Viana do Castelo, Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Nazaré, Peniche, Setúbal e Sines. Esses estudos tiveram em conta todos os factores fundamentais, nomeadamente o ordenamento do território, o ambiente, o risco, os condicionamentos estruturais e as questões técnicas. Esses aspectos levaram à sucessiva exclusão de alternativas, tendo-se numa última fase circunscrito a uma avaliação mais detalhada dos Portos de Peniche, Setúbal e Sines.

Da avaliação feita, o Porto de Sines foi identificado como o claramente mais favorável, sob todos os aspectos, já que oferecia condições únicas de um porto de águas profundas, não tinha as condicionantes ambientais do Porto de Setúbal, em particular da necessidade de navegação no seu estuário e perto da Reserva Natural do Sado. Peniche apresentou-se claramente como a alternativa mais desfavorável e com mais impactes ambientais e condicionantes estruturais.

Por fim, dentro de Sines, a alternativa de localização agora em avaliação, corresponde à mais favorável, já que é aquela que implanta o Terminal de GNL em local suficientemente afastado da cidade e que menos interfere com os outros usos do porto.

TERMINAL DE REGASIFICAÇÃO DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO

3. APRESENTAÇÃO DO PROJECTO

O Terminal de GNL será instalado no Porto de Sines, e terá como principais funções:

- Permitir a acostagem dos navios metaneiros e a descarga do gás natural liquefeito transportado por estes;
- Armazenar o gás natural liquefeito a baixa temperatura (aproximadamente a -162°C) e a pressões ligeiramente superiores à atmosférica, em reservatórios especialmente concebidos para este fim;
- Vaporizar o gás natural liquefeito;
- Emitir para o gasoduto nacional de transporte, o gás natural (no estado gasoso) a uma temperatura superior a 0°C ;
- Permitir expedir uma pequena percentagem de gás natural liquefeito por camião-cisterna, para zonas não acessíveis por gasoduto.

No essencial, o terminal será constituído por duas áreas (FIG. 3):

- a) **Zona do posto de acostagem**, onde será efectuada a descarga do gás natural no estado líquido transportado pelos navios;
- b) **Zona de armazenagem e expedição**, onde estão localizados os reservatórios de armazenagem, o sistema de vaporização, o posto de carga dos camiões-cisterna e os edifícios administrativos.

O gás natural será importado no estado líquido e transportado (a -162°C) por navios metaneiros, com capacidades típicas entre 120 000 e 137 000 m^3 , os quais acostarão num novo posto construído no molhe Leste, o qual actualmente apenas serve de protecção ao Terminal de Carvão.

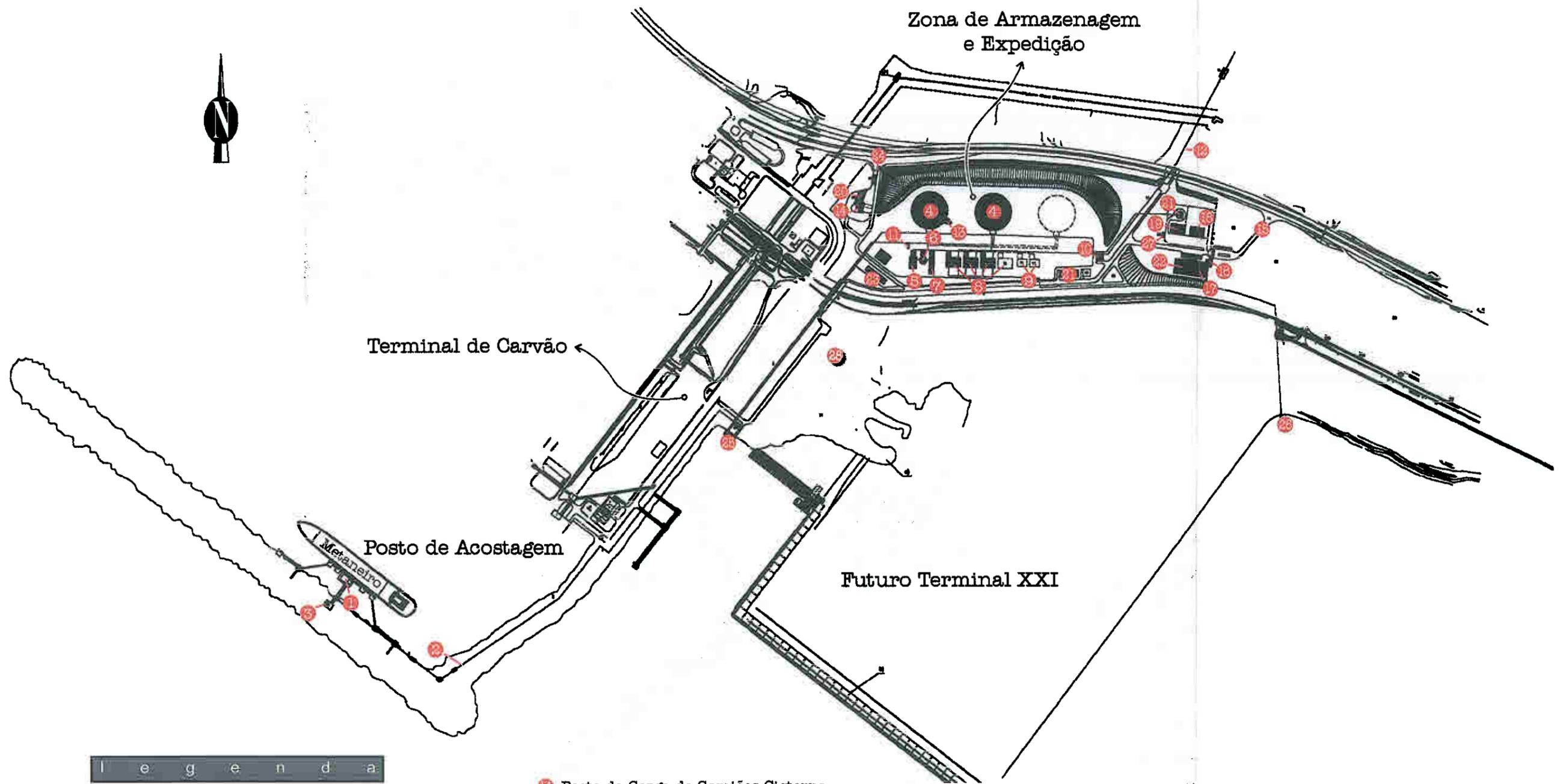
Este novo posto de acostagem será construído especialmente para as operações destes navios, dispondo de todos os sistemas de protecção recomendados nas normas europeias.

Prevêem-se inicialmente cerca de 30 navios por ano, podendo no futuro chegar a 70 navios.

Cada navio estará acostado em Sines aproximadamente 30 horas, sendo 24 horas o tempo correspondente à operação de descarga do gás natural liquefeito.

Todos os navios metaneiros, antes de atracarem e descarregarem em Sines serão rigorosamente inspeccionados para serem aceites, verificando-se as suas condições de segurança e de adaptação ao novo Terminal de GNL, passando então a fazerem parte de uma frota de utilização corrente, sujeita a inspecções sistemáticas.

O gás natural liquefeito transportado pelos navios será transferido para os reservatórios de armazenagem através de tubagens apropriadas para o efeito. Estas tubagens serão de aço inoxidável, revestidas com isolamento térmico adequado e protegidas por muro de betão, entre a estrada e a zona de implantação das mesmas.



l e g e n d a

- 1 Braços de Descarga
- 2 Linha de Descarga
- 3 Centro de Monitorização do Posto de Acostagem
- 4 Reservatório de GNL
- 5 Compressores
- 6 Recondensador
- 7 Bombas Secundárias
- 8 Vaporizadores de Água do Mar
- 9 Vaporizadores de Combustão Submersa
- 10 Unidade de Medida / Análise
- 11 Ventiladores
- 12 Gasoduto Sines - Setúbal
- 13 Vent

- 14 Posto de Carga de Camiões Cisterna
- 15 Entrada Principal
- 16 Portaria
- 17 Área de Serviços
- 18 Armazém
- 19 Oficina
- 20 Estacionamento de Camiões Cisterna
- 21 Área de Utilidades
- 22 Centro de Controle
- 23 Estação Eléctrica
- 24 Saída de Emergência
- 25 Captação de Água do Mar
- 26 Descarga de Água do Mar
- 27 Subestação Eléctrica
- 28 Flare

ESCALA
0 200m

TERMINAL DE REGASIFICAÇÃO DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO - E.I.A. FIG. 3

→ PLANTA GERAL DO TERMINAL (FONTE: TRANSGÁS ATLÂNTICO)

AGRI, PRO AMBIENTE
CONSULTORES, S. A.

TERMINAL DE REGASIFICAÇÃO DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO

O gás natural liquefeito será armazenado em dois reservatórios com uma capacidade útil de 100 000 m³ cada, e dimensões da ordem dos 75 m de diâmetro e 40 m de altura. Cada um dos reservatórios será constituído por um tanque interior de aço inoxidável e um tanque exterior absolutamente estanque a vapores, tendo este último paredes e tecto em betão, para grande resistência a eventuais impactos exteriores.

Numa fase posterior, o terminal poderá dispor de mais um reservatório, com uma capacidade útil até 150 000 m³.

Os reservatórios disporão de todas as medidas de protecção e detecção de situações anómalas, definidas nas normas europeias, assegurando os mais elevados padrões de segurança.

A instalação dispõe ainda de um sistema de recuperação dos gases de evaporação gerados no sistema, o qual converte ao estado líquido os vapores de gás natural, evitando-se a sua emissão para a atmosfera.

Consegue-se assim que só em situações excepcionais pequenas quantidades de gás natural sejam expelidas para a atmosfera, o que será feito através de uma chaminé (*vent*), preferencialmente sem queima.

O Terminal de GNL disporá igualmente de um sistema que permite a passagem do gás natural do estado líquido a gasoso, de modo a tornar possível o escoamento através do gasoduto de transporte e distribuição.

A vaporização e o aquecimento do gás natural, na passagem do estado líquido (a -162 °C) para o estado gasoso (a uma temperatura superior a 0 °C), será feita à base de calor proveniente da água do mar.

A água que promoverá este aquecimento do gás será aspirada de uma bacia a construir na frente de mar do Terminal de GNL, sendo posteriormente descarregada no mar, num ponto mais a Leste.

Na operação de vaporização e aquecimento do gás, não haverá qualquer contacto da água do mar com o gás natural, sendo a troca de calor feita por passagem da água sobre um grande número de tubos, no interior dos quais o gás natural começa por se escoar no estado líquido.

O processo de transferência de calor referido provocará uma diminuição da temperatura da água do mar da ordem dos 7°C, a qual, dados os reduzidos caudais em jogo, será após a descarga rapidamente recuperada pela mistura com o mar.

Para além dos já referidos, o Terminal de GNL disporá de outros equipamentos próprios deste tipo de instalações (tais como tubagens, bombas, compressores e válvulas), de uma área de carga de camiões-cisterna de gás natural liquefeito e ainda de uma área administrativa.

Na FIG. 4 apresentam-se dois exemplos de Terminais de Gás Natural Liquefeito em funcionamento actual, um em França e outro em Espanha.

Para a construção do Terminal de GNL, será necessário preparar o terreno que lhe é destinado, criando uma plataforma com dimensões aproximadas de 300x200 m, que exigirá a remoção de aproximadamente 1.500.000 m³ de terras e rocha. Estes materiais serão utilizados no aterro que está previsto para a construção do novo terminal de contentores, designado por Terminal XXI.

Os trabalhos de construção do Terminal de GNL terão início em Setembro de 2000, têm uma duração prevista de 37 meses, pelo que, estima-se que a conclusão da instalação e respectiva entrada em funcionamento se verifique em Outubro de 2003.

Terminal de Montoir de Bretagne - França



Terminal de Palos de la Frontera - Espanha



TERMINAL DE REGASIFICAÇÃO DE
GÁS NATURAL LIQUEFEITO - E.I.A.

FIG.4

→ EXEMPLOS DE TERMINAIS DE GÁS NATURAL
LIQUEFEITO

TERMINAL DE REGASIFICAÇÃO DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO

4. DESCRIÇÃO DO ESTADO ACTUAL DO AMBIENTE

O Terminal de GNL está localizado na faixa costeira de Sines, dentro da área do Porto, numa zona fortemente alterada pela acção humana.

O terreno destinado ao Terminal de GNL está delimitado pelo caminho de ferro e pela estrada VR-53. Na sua envolvente localizam-se instalações industriais e portuárias, como o Terminal de Carvão (PortSines) e o Molhe Leste do porto.

O estudo e análise do estado actual do ambiente na zona do projecto considerou as componentes ecológicas, sociais e económicas mais relevantes, tendo em conta as características locais e regionais da área.

Foram previamente avaliados os condicionamentos legais, que reflectem as políticas nacionais e municipais, feitos levantamentos de campo e contactos de modo a caracterizar detalhadamente a zona.

Em termos geológicos, a zona é caracterizada por formações de natureza xistosa, com diversos estados de alteração e que se encontram cobertas por materiais de aterro com origem diversa. Embora as formações superficiais se considerem geomecanicamente pobres, o substrato rochoso apresenta características geotécnicas adequadas à fundação de estruturas de grande porte, do tipo das dos reservatórios do Terminal de GNL.

Os solos na zona do projecto apresentam uma camada superficial com uma qualidade muito reduzida, sendo constituída por materiais de origem diversa, no entanto em profundidade surgem xistos mais ou menos fracturados.

A região é caracterizada por um clima ameno, com chuvas predominantes no Inverno.

A configuração dos fundos do mar na área do Porto de Sines é caracterizada pela existência de elevadas profundidades relativamente próximas da costa, o que favorece a manobra dos navios de grande calado. Não se observa regime sedimentar costeiro significativo.

O molhe Leste, onde será instalado o novo posto de acostagem dos navios metaneiros, está abrigado da ondulação de alto mar, permitindo assim condições de tranquilidade na bacia, condições estas consideradas essenciais às operações de manobra e atracação dos navios.

No ponto de vista dos factores de qualidade do ambiente não existem problemas de poluição atmosférica no local do projecto, a água do mar apresenta uma boa qualidade, os níveis de ruído são baixos e não se conhecem contaminações significativas dos solos.

Em termos dos factores biológicos e ecológicos terrestres, a zona de influência directa do projecto não apresenta qualquer espécie ou habitat com interesse de conservação. A zona a Sul, a qual constitui uma zona com elevado interesse para a conservação da natureza, não é afectada pelo projecto.

Do mesmo modo, na zona do projecto, devido à intensa actividade portuária já hoje verificada, os factores biológicos e ecológicos marinhos apresentam um valor relativamente reduzido, não se registando nenhum valor digno de menção.

A Sul da área de implantação do projecto, a paisagem é de carácter natural e de grande qualidade, enquanto a Norte é dominada por um elevado grau de humanização, onde se destacam instalações industriais e portuárias.

TERMINAL DE REGASIFICAÇÃO DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO

Do ponto de vista patrimonial e arqueológico, o concelho de Sines é rico, registando-se bastantes imóveis classificados, ou com proposta de classificação, e estações arqueológicas. No entanto, nas proximidades da zona do projecto apenas existem duas estações arqueológicas, Vale Pincel I e Vale Pincel II, em parte já muito afectadas.

Sines é um concelho bastante industrializado e com importante actividade no domínio das pescas, restauração e hotelaria. A sua elevada dinâmica económica e social, resulta da existência do Porto de Sines e do complexo industrial. Apresenta um tecido produtivo dominado pelo sector terciário seguido do secundário. Em termos de equipamentos públicos, verifica-se que está relativamente bem dotado, comparativamente à situação geral da região do Alentejo onde está inserido.

Ao nível do ordenamento, a zona dispõe de vários instrumentos de gestão territorial, que contemplam a expansão e modernização da área portuária como elemento essencial das infraestruturas de apoio ao complexo industrial.

Estes planos prevêem um conjunto de infraestruturas de grande importância económica, de âmbito nacional, estando o Terminal de GNL integrado nesses objectivos.

TERMINAL DE REGASIFICAÇÃO DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO

5. AVALIAÇÃO DE IMPACTES, MEDIDAS E RECOMENDAÇÕES

Foram avaliados e analisados os efeitos ambientais provocados pela construção e exploração do Terminal de GNL em estudo.

Pelas características do projecto, os principais impactes negativos far-se-ão sentir sobretudo na fase de construção, ocorrendo os impactes positivos na fase de exploração.

Na FIG. 5 apresenta-se, sob fotografia aérea, uma representação sintética dos principais impactes identificados.

Os impactes negativos mais importantes na fase de construção prendem-se sobretudo com os trabalhos necessários à preparação do terreno, transporte de equipamentos e funcionamento dos estaleiros, já que a intervenção na área marítima se resume à instalação do posto de acostagem dos navios no molhe Leste existente.

Os trabalhos de escavação e movimentação de terras terão impactes locais, dando origem à emissão de poeiras e ruído, cujo impacte será moderado devido à ocupação da envolvente.

O funcionamento dos estaleiros devido à elevada presença de trabalhadores, à preparação e movimentação de materiais e equipamentos de construção gera igualmente impactes na qualidade do ar, ruído, qualidade da água e nas vias de circulação próxima.

O desvio da estrada VR-53, que constitui um projecto associado, alargará a zona de intervenção para uma envolvente próxima do Terminal com impactes semelhantes na geologia, solos, qualidade do ar, ruído, património e paisagem, a que acrescem naturais condicionamentos temporários de circulação de veículos no local.

Toda a fase de construção terá assim principalmente efeitos na geologia, na qualidade do ar e ambiente sonoro, no património, no uso do solo e na paisagem. Porém, com excepção da paisagem, estes impactes serão temporários e não muito significativos. Para a sua minimização foram propostas medidas que se prendem essencialmente com o planeamento adequado dos trabalhos de construção e com procedimentos de gestão da obra.

Assim, recomenda-se que, a preparação do terreno e a execução das escavações, para a instalação dos reservatórios seja efectuada, sempre que possível, com recurso a meios mecânicos e que, sejam reduzidas ao máximo, todas as operações ruidosas. As que forem indispensáveis deverão ser realizadas durante o período diurno.

Por outro lado, recomenda-se que os materiais resultantes das escavações que não forem utilizados na obra, e que tenham condições adequadas, sejam utilizados na construção do futuro Terminal XXI, a localizar na vizinhança próxima (na direcção Sudeste), reduzindo-se assim a sua movimentação em vias públicas.

Quanto aos estaleiros de obra recomenda-se a sua implantação de preferência em áreas que venham a ser ocupadas ou já com uso industrial e onde se verifique menor impacte visual.

Antes da entrada em funcionamento do Terminal de GNL, recomenda-se que estejam concluídos todos os trabalhos de recuperação da área intervencionada.

Considera-se necessário que a fase de construção tenha acompanhamento ambiental adequado, no sentido de orientar, aconselhar e controlar as medidas previstas.

L E G E N D A



SOCIOECONOMIA



PATRIMÔNIO



PAISAGEM



RUÍDO



GEOLOGIA



QUALIDADE DA ÁGUA



TERMINAL DE REGASIFICAÇÃO DE GÁS NATURAL LIQUEFIEDO - E.T.A.

→ CARTA SÍNTESE DE IMPACTES

FIG. 5

TERMINAL DE REGASIFICAÇÃO DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO

Em relação à fase de exploração do Terminal de GNL, verifica-se que na generalidade, os impactes negativos são reduzidos ou moderados.

A exploração do novo Terminal de GNL, comparativamente com a situação actual, apresenta impactes positivos muito importantes ao nível da qualidade do ar e socioeconomia pois contribuirá para a concretização de opções estratégicas do Governo Português para o sector energético e reforçará a importância do Porto de Sines.

Na fase de exploração, em particular depois da aplicação das medidas de minimização, os impactes negativos serão mínimos, e traduzir-se-ão sobretudo num pequeno decréscimo da temperatura da água do mar, junto ao ponto de descarga, na emissão de algum ruído controlado, circunscrito à envolvente próxima do terminal e pela presença dos reservatórios, particularmente visíveis na envolvente próxima.

A construção de taludes enquadrados paisagisticamente minimizam o impacte visual da instalação para a estrada VR-53.

Em termos de risco, de acordo com a Análise de Risco realizada, os riscos para os trabalhadores e população em geral, serão inferiores aos níveis de risco internacionalmente considerados como aceitáveis.

Na fase de exploração do Terminal de GNL, as principais medidas referem-se a:

- Adopção de um programa de monitorização de vários factores ambientais, nomeadamente qualidade da água, ar e ruído;
- Implementação de um Plano de Gestão de Resíduos;
- Implementação de um Projecto de Integração Paisagística, com vista ao enquadramento do Terminal de GNL na paisagem e diminuição das visibilidades para o exterior;
- Formação dos operadores e adopção de procedimentos de manutenção e operação adequados para a zona terrestre do Terminal de GNL e para as operações dos navios;
- Elaboração de um Plano de Emergência Interno.

As medidas de minimização propostas permitirão que o Terminal de GNL venha a operar, de forma eficaz, contribuindo igualmente para a sua segurança e boa inserção ambiental.

A Alternativa Zero, que corresponde à não realização do projecto, apresenta impactes negativos ao nível da socioeconomia e na qualidade do ar, pelas conseqüentes implicações ambientais (entenda-se maior poluição) resultante dos recursos energéticos não substituídos e que se colocariam naquela alternativa.

Além disso, o país continuaria dependente de uma única fonte de fornecimento de gás natural e com uma insuficiente capacidade de importação, que limitaria a viabilidade de novos projectos energéticos alternativos e, conseqüentemente, tornaria muito difícil, ou mesmo impossível, a tarefa de Portugal cumprir os objectivos de emissões atmosféricas assumidas no âmbito das convenções internacionais.

TERMINAL DE REGASIFICAÇÃO DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO

6. CONCLUSÕES

Constituindo um elemento fundamental de garantia de abastecimento de gás natural, o Terminal de GNL insere-se nas opções estratégicas do Governo Português para o sector energético.

Insere-se nas figuras de ordenamento em vigor na área portuária e na região, não pondo em risco qualquer valor ambiental relevante.

Foi possível concluir igualmente que o projecto será desenvolvido, de acordo com as normas europeias aplicáveis para este tipo de instalação, utilizando as mais actuais condições de segurança e protecção ambiental,

Os principais impactes serão temporários na fase de construção e, em particular depois da aplicação das medidas de minimização, serão mínimos os impactes gerados na fase de exploração.