Saída n.1485
Data: 24-03-2017

REPÚBLICA PORTUGUESA

GABINETE DO MINISTRO DA ECONOMIA

Exmo. Senhor

Chefe do Gabinete do Senhor

Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares

Eng.º Nuno Araújo

| SUA REFERÊNCIA | SUA COMUNICAÇÃO DE | NOSSA REFERÊNCIA | DATA |
|---|---|---|---|
| N.º 493<br>ENT.: 1004 | 03/02/2017 | **Nº:**<br>**ENT.: 1022, de 03.02**<br>**PROC. Nº:11.02.01/17** | |

**ASSUNTO:** Resposta à Pergunta n.º 3115/XIII/2.ª, de 3 de fevereiro de 2017 - Abastecimento de Gás Natural na Região Autónoma da Madeira.

Na sequência do ofício acima identificado, e em resposta à Pergunta n.º 3115/XIII/2.ª, de 3 de fevereiro de 2017, do Grupo Parlamentar do Partido Socialista (PS), encarrega-me Sua Excelência o Ministro da Economia de, relativamente aos aspetos que se referem às suas competências em razão da matéria, transmitir o seguinte:

A Rede Pública de Gás Natural (RPGN) integra o conjunto de infraestruturas que constituem a Rede Nacional de Transporte, Infraestruturas de Armazenamento e Terminais de GNL e a Rede Nacional de Distribuição de Gás Natural.

Nos termos do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 30/2006, de 15 de fevereiro, nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, a estrutura das respetivas RPGN é estabelecida pelos órgãos competentes regionais.

Assim, o circuito efetivo para abastecimento atual de Gás Natural à Região Autónoma da Madeira (RAM), é o definido pelos respetivos órgãos competentes.

No que ao Continente toca, atentas as opções próprias dos órgãos competentes da RAM, o gás natural de forma liquefeita (GNL) é carregado em contentores criogénicos de 40m3 de capacidade volumétrica individual, no terminal de GNL em Sines, para depois serem transportados por via rodoviária, entre Sines e o Porto de Lisboa, onde são colocados em navios de cabotagem regular com destino ao Porto do Caniçal na RAM, numa periodicidade na ordem de 2 navios por semana, transportando cada navio entre 30 e 40 contentores de GNL.

**Gabinete do Ministro da Economia**
Rua da Horta Seca, 15, 1200-221 Lisboa, PORTUGAL
TEL + 351 21 324 54 00 EMAIL gabinete.ministro@mecon.gov.pt www.portugal.gov.pt

REPÚBLICA
PORTUGUESA

GABINETE DO MINISTRO DA ECONOMIA

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete,

Joana Almodovar

Anexo:

Informação n.º 109/2017, de 3 de março, da Direcção-Geral de Energia e Geologia.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Direção Geral
de Energia e Geologia

**Informação DGEG** 109/17 **Data:** 03-03-2017 **Despacho SEE**

À consideração do Senhor Diretor-Geral a presente informação a qual pretende contribuir para a resposta do Governo às questões formuladas por deputados do Grupo Parlamentar do Partido Socialista referentes ao abastecimento de Gás Natural à Região Autónoma da Madeira.

03/03/2017

Carlos Oliveira
Diretor de Serviços de Combustíveis

**Carlos Oliveira**
Director de Serviços

Visto. Concordo.
Ao Sr. SEEn em resposta ao solicitado.

Carlos Almeida
03-03-2017

**Carlos Almeida**
**Diretor-Geral**

**Assunto: Pergunta n.º 3115/XIII/2.ª de Deputados do Partido Socialista – Abastecimento de Gás Natural na Região Autónoma da Madeira.**

**Informação Nº: 75/DSC/2017**
**Classificação: DSC/2017**
**Data: 02/03/2017**

MINISTÉRIO DA ECONOMIA
GABINETE DO SECRETÁRIO DE ESTADO
DA ENERGIA
ENTRADA 2006 DATA 07/03/17
CLASSIFICAÇÃO 11.01.01/12

**MINISTÉRIO DA ECONOMIA**

Em cumprimento dos despachos exarados no ofício n.º 705, de 13 de fevereiro findo, do Gabinete do Senhor Secretário de Estado da Energia, cuja cópia se anexa, relativo a perguntas formuladas por deputados do Grupo Parlamentar do Partido Socialista referentes ao abastecimento de gás natural na Região Autónoma da Madeira, cumpre-nos informar:

**1.ª pergunta**

O circuito efetivo para o abastecimento atual de Gás Natural à Região Autónoma da Madeira (RAM) consiste essencialmente no seguinte:

O Gás Natural, na sua forma liquefeita (GNL) é carregado em contentores criogénicos, de 40 $m^3$ de capacidade volumétrica individual, no Terminal de GNL em Sines. Os mesmos contentores são depois transportados, por via rodoviária, entre Sines e o Porto de Lisboa.

Posteriormente os contentores são colocados em navios, de cabotagem regular, com destino ao Porto do Caniçal, sito na Região Autónoma da Madeira. A periodicidade de deslocação de navios é da ordem de 2 navios por semana, transportando, em cada viagem, entre 30 a 40 contentores de GNL.

A partir do Porto do Caniçal, os contentores são transportados por via rodoviária para a Unidade Autónoma de Gás Natural (UAG) sita no local denominado por Socorridos. Nesta UAG, o gás natural é armazenado, regaseificado e entregue ao cliente, a Empresa de Eletricidade da Madeira (EEM), a uma taxa máxima de 12.000 $m^3$(n)/h, para produção de energia elétrica na Central Termoelétrica da Vitória.

A EEM é o único utilizador de gás natural na RAM, e o seu fornecimento resultou de um concurso público internacional lançado, por aquela empresa.

O consórcio Galplink, constituído pelas empresas Galp Energia, S.A. e Gaslink – Gás Natural, S.A., foi o vencedor do referido concurso, cabendo à Galp Energia, o aprovisionamento e fornecimento do Gás Natural à EEM, e à Gaslink, toda a logística associada ao seu transporte, terrestre e marítimo, e ao seu armazenamento.

Os contentores vazios fazem o percurso inverso, pelas mesmas vias de transporte, para o seu enchimento em Sines.

**2.ª pergunta**

O sistema anteriormente descrito consiste, s.m.o., no modelo económico mais racional para as caraterísticas geográficas e demográficas da RAM, pelos seguintes motivos:

- As Unidades Autónomas de Gás Natural são as instalações mais adequadas para o fornecimento de gás natural nas quantidades necessárias às atualmente reduzidas necessidades de consumo de Gás Natural da RAM, à semelhança do que sucede noutras zonas europeias e nacionais com idênticas caraterísticas demográficas ou geográficas, como por exemplo, no Algarve.
- O consumo anual de gás natural na RAM, em 2016, foi de 20 mil toneladas, o que corresponde a 3% do consumo total nacional no mesmo período, sendo integralmente destinado ao segmento de produção de energia elétrica.
- A mesma quantidade de Gás Natural correspondeu a 6,5% da quantidade total de combustíveis consumidos na RAM em 2016.
- Os volumes de consumo de gás natural na RAM não justificam, em termos económicos e financeiros, o significativo investimento que estaria associado à instalação de um Terminal de Regaseificação, que se estima poder situar-se na ordem das centenas de milhões de euros, o que, associado à sua esporádica utilização, tornaria inviável a utilização daquela fonte de energia na RAM.

**3.ª e 4.ª perguntas**

O GNL é transportado, por via marítima e terrestre, em contentores de duplo reservatório (interior e exterior) que asseguram as mais elevadas condições de segurança.

O transporte rodoviário dos mesmos contentores cumpre os exigentes requisitos legais de segurança aplicáveis (Decreto-Lei n.º 41-A/2010, de 29 de abril, que regula o transporte terrestre, rodoviário e ferroviário, de mercadorias perigosas), não se tendo registado, até à data, acidentes em todo o território nacional.

No atual contexto e enquadramento, a construção de um "pipeline" de transporte de GNL desde o Porto do Caniçal até à Central Termoelétrica da Praia da Vitória, dada a sua extensão - 34 Km - não se justifica, em termos económicos.

Ainda de acordo com o despacho referido anteriormente, foi consultada a REN, informando-se que:

A REN tem um papel pontual na cadeia de valor estabelecida para o abastecimento da UAG de Socorridos, referindo-se que o processo foi impulsionado pelo Governo da Região Autónoma da Madeira (RAM) através da Resolução n.º 342/2013, publicada no Jornal Oficial de 23 de abril de 2013, que se anexa. O licenciamento deverá ter sido concedido através da Direcção Regional do Comércio, Indústria e Energia, salientando-se ainda que a função de gestão técnica global do SNGN não abrange o abastecimento de GNL à RAM.

Em termos concretos, a REN Atlântico recebe semanalmente a indicação / programação de expedição de iso-contentores destinados à UAG de Socorridos, incluída na programação global do Gestor Logístico das UAGs. Em sequência realiza as operações previstas de receção dos contentores transportados por camião e respetivo carregamento com GNL. Estas são registadas para efeitos de seguimento dos stocks de GNL e para reporte posterior (de base anual) feito perante a ERSE. Como nota final sublinha-se que, em linha com o referido acima, o transporte de GNL para a UAG de Socorridos não é suportado pelo SNGN, mas sim pelo sistema elétrico em moldes propostos pela ERSE.

À consideração superior,

Isabel Madeira

Isabel Madeira
Chefe de Divisão de Licenciamento e Fiscalização

**Resolução n.º 342/2013**

O Governo Regional fez nos últimos anos um grande esforço de investimento público para que a economia regional pudesse dar o salto qualitativo necessário para atingir os standards de qualidade de vida que o povo madeirense merece.

No entanto, devido aos fortes condicionalismos financeiros decorrentes dos cortes orçamentais do Estado e da União Europeia, impõe-se, mais do que nunca, que este esforço de investimento público seja também acompanhado por um forte investimento privado.

O Decreto Legislativo Regional n.º 22/2007/M, de 7 de dezembro definiu as linhas orientadoras para a utilização dos instrumentos de apoio ao investimento, financiamento e funcionamento das empresas da Região Autónoma da Madeira, privilegiando as seguintes áreas de atuação: Empreendedorismo, Inovação Empresarial; Desenvolvimento Tecnológico; Sociedade do conhecimento; Tecnologias de Informação e Comunicação; Qualidade, ambiente e energia; Expansão empresarial para novos mercados; captação de investimento direto estruturante; Revitalização empresarial e Compensação dos sobrecustos permanentes da economia regional.

A par destes sistemas de incentivos às empresas disponibilizados pela Vice-Presidência do Governo, através do Instituto de Desenvolvimento Empresarial, IP-RAM, importa também apoiar aqueles projetos que contribuam particularmente para a diversificação da base económica existente, para a criação de emprego e que apresentam características de inovação.

Uma das áreas de atuação referidas no diploma supra citado é precisamente a captação de investimento direto estruturante.

O Sistema de Incentivos à Qualificação Empresarial da Região Autónoma da Madeira - Qualificar + III, criado e regulamentado pela Portaria n.º 58/2010, de 20/8, no seu artigo 11.º criou um Regime de Natureza Estruturante para projetos e investimento que sejam reconhecidos como Projetos Estruturantes Regionais, adiante abreviadamente designados por PER, reconhecimento que é feito através de Resolução de Conselho de Governo.

Estes projetos reconhecidos como PER estão sujeitos a um processo negocial específico que versará sobre as condições, metas e obrigações específicas do projeto, a cumprir pelo promotor no âmbito do correspondente contrato de concessão de incentivos.

No âmbito do referido sistema de incentivos Qualificar + III, foi apresentada, em 29/11/2012, pela empresa "Gaslink-Gás Natural, SA", uma candidatura n.º MADFDR-02-0119-FEDER-000050 solicitando o enquadramento de um projeto de investimento no Regime de Natureza Estruturante.

A "Gaslink-Gás Natural, SA" foi constituída em 15/6/2012 (empresa recém criada), com a CAE 52102 (armazenagem não frigorifica) e com o NIPC 510287433, sendo detida por:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Não PME | 511277954 | Ambicapital - Ambiente e energia SGPS, Lda | 0,2% |
| Empresa de Média Dimensão | 511086580 | Betamar Hotels & Resorts SGPS, Lda | 86% |
| Pequena Empresa | 511097875 | Pargás SGPS, Lda | 14% |
| Não PME | 511070357 | Lumino SGPS, Lda | 0,2% |

O seu início de atividade (finanças) verificou-se a 28/6/2012, no entanto o seu início efetivo será com a concretização do presente projeto.

Tem a sua sede na Av.ª do Mar e das Comunidades Madeirenses, n.º 21, 3.º andar, no Funchal.

Esta empresa, de média dimensão, foi constituída com o principal objetivo de garantir o abastecimento, armazenamento e regaseificação de gás natural liquefeito (GNL) e de emissão de gás natural (GN) à RAM, que é uma área inovadora e estratégica para a economia regional.

O Gás Natural (GN) é uma mistura de hidrocarbonetos leves encontrada no subsolo e da sua combustão resultam dióxido de carbono e vapor de água, tornando-o uma fonte energia segura, com emissão reduzida de poluentes, podendo ser usada na indústria, no comércio, veículos e domicílios.

As principais qualidades do Gás Natural prendem-se com a eficiência, a versatilidade e a limpeza.

Na Indústria, é usado como fonte de calor, geração de eletricidade e força motriz, bem como matéria-prima no setor químico, petroquímico e nos fertilizantes. É usado, ainda, no setor dos transportes. Nos domicílios e edifícios em geral é utilizado como combustível para aquecimento do ambiente, de águas sanitárias e ainda para cozinhar.

Esta fonte de energia foi introduzida em Portugal em 1997 e é, atualmente, a energia de eleição nos sectores doméstico, terciário e industrial, por ser mais ecológica, cómoda e competitiva.

O DL n.º 140/2006, de 26/7, estabelece os princípios gerais relativos à organização e funcionamento do Sistema Nacional de Gás Natural (SNGN) bem como ao exercício das atividades de receção, armazenamento, transporte, distribuição e comercialização de gás natural e à organização dos mercados de gás natural.

O projeto de investimento em causa compreende toda a solução de transporte e armazenagem de GNL para o abastecimento de GN à Central Termoelétrica da Vitória (CTV).

O armazenamento do GNL será feito numa UAG (unidades autónomas de armazenagem e gasificação) a construir nas instalações da EEM em Camara de Lobos.

O investimento proposto ascende a 8.707.677,00€ e é composto essencialmente por equipamento de eficiência energética (99,8%), sendo de destacar:

| | |
|---|---|
| Aquisição e montagem de UAG | 3.927.000,00 |
| Tanques de gás | 2.302.560,00 |
| Tanques de gás | 2.302.560,00 |
| Trelas para os tanques de gás | 156.000,00 |
| ADR para as trelas | 2.800,00 |
| **Total em Eficiência Energética** | **8.690.920,00** |

A execução do projeto será efetuado entre 15/3/2013 e 30/6/2014, estando previsto o início de laboração para 1/3/2014.

Está igualmente previsto a criação de 3 postos de trabalho.

O transporte de GN por via marítima exige que o gás seja sujeito a um processo criogénico no qual o GN é arrefecido à temperatura de 163.º C, de forma a manter o

seu estado líquido (gás natural liquefeito - GNL) e reduzir o seu volume em aproximadamente 600 vezes, a uma pressão ligeiramente mais elevada do que a pressão atmosférica.

Uma vez liquefeito, o GNL é transportado em navios metaneiros e armazenado (em Sines) e transportado em contentores tanques criogénicos (transporte marítimo e rodoviário), tendo como destino a UAG - Unidade Autónoma de Regasificação construída nas instalações da EEM.

Na UAG, o GNL é armazenado em tanques criogénicos a 163.° e, em seguida, regaseificado e odorizado para consumo dos três grupos geradores com motor dual-fuel.

Em termos de segurança, o GNL gasifica-se e, sendo mais leve do que o ar, dissipa-se facilmente no ar. Desta forma o perigo de explosão é quase nulo, são evitados derrames nas vias e eliminado o perigo de despiste de outros veículos em consequência da fuga do gás.

Foram realizados vários estudos evidenciando as seguintes vantagens do Gás Natural: "combustível competitivo, em custo, como alternativa à utilização de produtos petrolíferos para a produção de eletricidade, e não só, proporcionando, também, uma muito significativa redução das emissões poluentes para atmosfera, com enormes vantagens na proteção do ambiente, permitindo ainda, diversificar as fontes de aprovisionamento, o que, dada a envolvente internacional que carateriza os mercados energéticos atuais, constitui um inegável fator de segurança."

Em resumo, a Gáslink propõe-se, numa fase inicial do seu projeto, proceder ao abastecimento (transporte e logística) e armazenamento de GNL e regasificação de GN para consumo na CTV - EEM. O transporte será feito recorrendo a tanques criogénicos que abastecerão no terminal de GNL de Sines e que serão transportados até à RAM por via marítima e rodoviária. O armazenamento do GNL será feito numa UAG a construir nas instalações da EEM.

Principais vantagens para a RAM/EEM:

1 - Redução significativa do valor da fatura de matéria-prima.

2 - Projeto flexível e adaptado à conjuntura atual, sem necessidade de qualquer investimento por parte da RAM.

3 - Redução dos custos de manutenção e operação da CTV.

4 - Introdução do GN na RAM no curto prazo (9 meses).

5 - Diminuição da saída de fluxos financeiros Regionais para o Exterior.

6 - Dinamização dos Portos Nacionais (Caniçal, Lisboa e Sines).

7 - Rentabilização das estruturas existentes (Armadores e Transportadoras).

8 - Contribuição para um Ambiente melhor e mais sustentável:
- Redução significativa das emissões de CO2,
- Redução das emissões de NOX e de SOX,
- Maior segurança no transporte.

A empresa realça a importância da concessão do apoio financeiro no âmbito do Qualificar + III para a concretização do projeto proposto, na medida em que o mesmo representa um investimento de elevado valor a ser implementado numa conjuntura de crise económico-financeira.

Considerando que o parecer da AREAM - Agência Regional da Energia e Ambiente da Região Autónoma da Madeira (organismo responsável tecnicamente pelo aconselhamento, formulação, execução ou monitorização das correspondentes políticas públicas regionais, na área da Eficiência Energética) é favorável, referindo que:

"O projeto está de acordo com Ação 5.1 do Plano de Ação para a Energia Sustentável da Ilha da Madeira, aprovado pela Resolução n.° 244/2012 do Conselho do Governo da Região Autónoma da Madeira, reunido em plenário, no dia 29 de março de 2012 (publicada no JORAM, I Série - Suplemento, n.° 43, de 5 de abril de 2012)."

"A presente candidatura tem por objeto a introdução de gás natural na Ilha da Madeira. Trata-se de um projeto inovador em meio insular e estruturante do ponto de vista energético, uma vez que vem permitir a entrada de um novo vetor energético, contribuindo para a diversificação das fontes de energia em aplicações como a produção de eletricidade, a cogeração, os transportes terrestres e os transportes marítimos."

"O projeto apresenta um importante contributo para a diversificação das fontes de energia, segurança do aprovisionamento, melhoria da eficiência energética e redução dos impactes ambientais, com relevância ao nível regional.

Na vertente ambiental, há a destacar uma redução das emissões atmosféricas e da produção de resíduos perigosos, em comparação com os combustíveis petrolíferos."

Mais Valia Ambiental

"Na produção de eletricidade, para além da redução das emissões de dióxido de carbono, a substituição de fuelóleo por gás natural reduz de forma substancial as emissões de óxidos de azoto, óxidos de enxofre e partículas, que são praticamente inexistentes, o que se traduz numa melhoria significativa da qualidade do ar na proximidade da central térmica, com elevados benefícios para a população da área envolvente. É também de assinalar uma redução significativa da produção de resíduos perigosos, designadamente borras de fuelóleo e outros resíduos de hidrocarbonetos, que são também praticamente inexistentes numa instalação a gás natural, bem como uma redução da carga poluente das águas residuais.

De igual forma, noutras aplicações, designadamente em caldeiras, motores e turbinas, e transportes, há uma melhoria importante nas emissões atmosféricas, em comparação com o fuelóleo, o gasóleo e o propano.

Desta forma, considera-se que o projeto de introdução de gás natural, por ser um vetor energético menos poluente e pelo efeito na eficiência energética, apresenta uma mais-valia ambiental de relevância significativa a nível regional."

Considerando o parecer emitido pelo Instituto de Desenvolvimento Empresarial, IP-RAM, o qual em face das características do projeto e da evolução do mercado das energias renováveis, entendeu que o projeto reúne os requisitos necessários para ser considerado como Projeto Estruturante Regional (PER).

Considerando, ainda, que, de acordo com os pareceres supra referidos, o projeto apresenta um impacto positivo nos seguintes domínios:

a) Produção de bens e serviços transacionáveis, de carácter inovador e em mercados com potencial de crescimento:

I - Inovação de serviços, processos e produtos, ponderando o grau de novidade em termos de empresa, região ou sector;

Não existe gás natural na RAM.

A única solução prevista até à data passa pela construção de um terminal de receção, armazenamento e regaseificação de GNL.

O projeto proposto afigura-se, atualmente, como a única solução viável para a introdução do gás natural no curto prazo e com elevado potencial de crescimento, nomeadamente:

Na produção de energia elétrica;

No aquecimento de águas sanitárias;

E como combustível, nas indústrias, casas e automóveis.

b) Efeitos de arrastamento em atividades a montante ou a jusante, particularmente nas pequenas e médias empresas;

Uma vez que o transporte de GNL será feito por tanques criogénicos por via marítima e rodoviária a partir do terminal de Sines, a atividade gerada terá um forte impacto na dinamização dos portos do Caniçal, Lisboa e Sines e da atividade dos armadores e das empresas transportadoras.

c) Interação e cooperação com entidades do sistema científico e tecnológico;

Está previsto o envolvimento com entidades no âmbito do desenvolvimento científico e tecnológico com a AREAM-Agência Regional da Energia e Ambiente da RAM.

Serão, ainda, criadas estruturas comuns de investigação e desenvolvimento no âmbito do Projeto COSTA-CO2 & Ship Transport Emissions Abatement trough LNG, que tem como principal objetivo o desenvolvimento de uma moldura operacional para a utilização de GNL em navios no mar Mediterrâneo, mar Negro e Oceano Atlântico.

d) Criação e/ou qualificação de emprego;

I - Criação e qualificação de emprego direto local ou regional;

O projeto prevê a criação de três postos de trabalho diretos: dois operacionais e um para o controlo/gestão da operação, os quais receberão formação específica de forma continuada.

II - Efeitos indiretos na criação e qualificação de emprego;

Haverá, também, a criação de postos de trabalho indiretos nas empresas de transporte, em particular no transporte rodoviário.

e) Inserção em estratégias de desenvolvimento regional ou contribuição para a dinamização económica de regiões com menor grau de desenvolvimento;

Balanço económico e de acordo com o Plano de Ação para a Energia Sustentável (PAES) publicado em Março de 2012, a produção de energia elétrica, é bem evidente a dependência da componente térmica com origem no Fuelóleo, representando 76,5%.

O mesmo estudo prevê um cenário tendencial para 2020, sem plano de ação onde o crescimento da procura de energia final é compensado por aumento da produção de energia com origem no Fuelóleo. Em consequência, a dependência do Fuelóleo será, ainda, mais acentuada atingindo os 82,2%.

O Plano de Ação para a Energia Sustentável passa por um cenário de conversão de energia para a produção de eletricidade onde, entre outros, é considerada a introdução do gás natural em substituição do fuelóleo utilizado na produção de origem térmica.

O objetivo do PAES passa por uma substituição de cerca de 34% do consumo de Fuelóleo por Gás Natural, para a produção de eletricidade em 2020.

f) Balanço económico externo e contribuição para a dinamização económica da RAM:

I - Impacte positivo nas relações de troca da economia da região e no grau de exposição aos mercados externos.

O GN afigura-se como uma energia extremamente competitiva. Tendo por referência os preços do início de Novembro/2012, temos:

Tonelada de Fuelóleo (Madeira): € 585

Equivalente a 5.025 Kwh

Preço Fuelóleo / Kwh (Madeira): 0,1164€/Kwh

Gás Natural: 0.035€ / Kwh

Custo estimado da logística e transporte até à RAM: 0,02€/Kwh

Preço Gás Natural / Kwh (Madeira): 0.055 €/Kwh

A substituição dos combustíveis tradicionais pelo Gás Natural contribui de forma muito significativa para a redução do valor da fatura de importação destas matérias-primas com o consequente efeito positivo na balança comercial. Este efeito será tanto maior quanto maior for a penetração do GN em substituição do Fuelóleo e dos outros combustíveis líquidos tradicionais.

Por outro lado, a introdução do GN, terá um contributo muito importante para a redução dos custos gerais com a fatura da energia com impacto direto no aumento da competitividade da RAM.

g) Eficiência energética e/ou favorecimento de fontes de energia renováveis.

I - Diversificação de fontes energéticas privilegiando as renováveis e as de menor impacte ambiental.

O Gás Natural é uma fonte de energia limpa quando comparada com os combustíveis líquidos tradicionais:

Liberta, por unidade de energia produzida, menos cerca de 25% dióxido de carbono (CO2);

O Gás Natural é praticamente isento de enxofre, pelo que, da sua combustão, resultam baixíssimas emissões de SO2;

Não produz cinzas nem resíduos sólidos;

A emissão de metais pesados emitido na combustão do Gás Natural é praticamente nula.

Saliente-se que, em termos de comparação com o fuelóleo, combustível tradicionalmente utilizado para a produção de energia elétrica na RAM, o gás natural torna-se muito mais vantajoso pelos seguintes fatores:

Com gás natural, não é necessário o recurso a depósitos de combustível aquecidos, à centrifugação do combustível e ao pré-aquecimento para alimentação dos motores, o que implica uma melhoria da eficiência energética.

Permitem um controlo rigoroso do arranque e da paragem dos motores conforme as necessidades, o que reduz o consumo de energia nos arranques e paragens, e o desperdício de combustível para manter os motores em funcionamento como reserva para responder às solicitações.

Por ser um combustível limpo, os motores requerem menos manutenção e têm menor degradação das condições de funcionamento, mantendo as características de eficiência entre operações de manutenção e ao longo da vida dos motores.

Assim e, uma vez consolidado o abastecimento à EEM, que deverá ocorrer no curto prazo, o abastecimento de GN à RAM deverá se expandir para utilização em indústrias, edifícios, transportes e aquecimento de águas sanitárias potenciando, também, a cogeração a Gás Natural nestes sectores, o que implica uma melhoria significativa da sua eficiência energética.

A utilização do gás natural, para além de permitir sistemas de cogeração mais eficientes, também permite sistemas de trigeração (eletricidade, calor e frio): durante o processo de aquecimento do GNL, o frio libertado poderá ser utilizado em substituição dos sistemas de ar condicionado e/ou de arrefecimento de câmaras frigoríficas.

De salientar igualmente que este projeto vai de encontro à Estratégia Europa 2020, criando condições para o fornecimento de uma energia sustentável a custos razoáveis, reduzindo a dependência da Região perante as importações de energia e os combustíveis fósseis contribuindo igualmente para uma redução das emissões de $CO_2$.

O Conselho de Governo reunido em plenário em 18 de abril de 2013, resolveu reconhecer este projeto como Projeto Estruturante Regional, seguindo-se os demais termos estabelecidos no artigo 11.º da Portaria n.º 58/2010, de 20/8.

Presidência do Governo Regional. - O PRESIDENTE DO GOVERNO REGIONAL, Alberto João Cardoso Gonçalves Jardim.