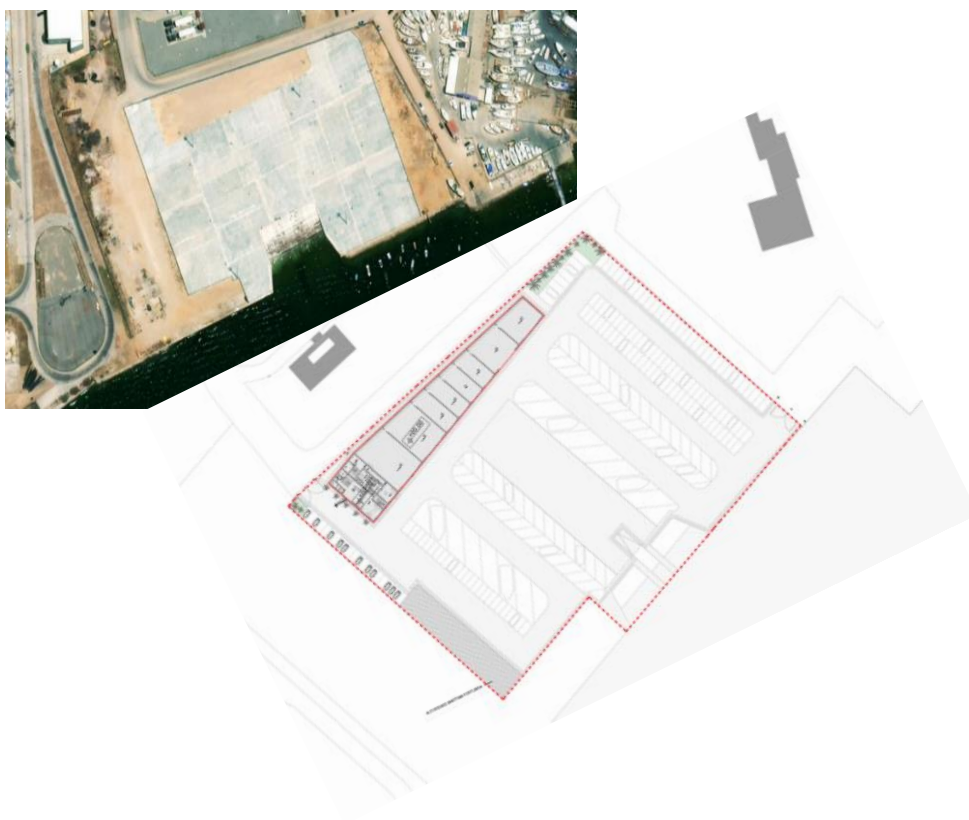


# **Estudo de Impacte Ambiental do Projeto do Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão**

## **PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO**



Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, I.P.  
Administração Regional de Saúde do Algarve  
Agência Portuguesa do Ambiente, I.P./ Administração da Região Hidrográfica do Algarve  
Agência Portuguesa do Ambiente, I.P./ Departamento de Alterações Climáticas  
Câmara Municipal de Olhão  
Docapesca - Portos e Lotas, S.A.  
Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas do Algarve, I.P.  
Património Cultural, I.P.

**março de 2024**



Conteúdo

1.	INTRODUÇÃO.....	5
2.	PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO .....	8
3.	CARACTERIZAÇÃO DO PROJETO .....	9
3.1.	Localização.....	9
3.2.	Objetivos e justificação do Projeto .....	12
3.3.	Descrição do Projeto .....	12
3.4.	Antecedentes.....	16
3.5.	Enquadramento nos Instrumentos de Gestão Territorial .....	17
3.6.	Condicionantes, Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública 21	
3.7.	Alternativas ao Projeto .....	22
4.	APRECIACÃO DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL .....	22
4.1.	Solo e Uso do Solo .....	22
4.2.	Paisagem .....	22
4.3.	Recursos Hídricos .....	23
4.3.1.	Situação de referência/Avaliação de Impactes .....	23
4.4.	Qualidade do Ar .....	29
4.5.	Gestão de Resíduos .....	30
4.6.	Alterações Climáticas .....	30
4.6.1.	CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA .....	30
4.6.2.	VERTENTE DE MITIGAÇÃO DAS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS .....	31
4.6.3.	VERTENTE DE ADAPTAÇÃO ÀS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS .....	33
4.7.	Biodiversidade .....	35
4.7.1.	Situação referência .....	35
4.7.2.	Impactes Ambientais/Medidas de Minimização/Mitigação/Monitorização .....	38
4.8.	Socioeconomia.....	42
4.9.	População e saúde humana .....	44
4.10.	Património cultural .....	45
4.10.1.	Situação de referência e antecedentes .....	45
4.10.2	Impactes e medidas de minimização.....	46
5.	RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA .....	50
6.	CONCLUSÃO .....	50
	COMISSÃO DE AVALIAÇÃO .....	i
	ANEXOS .....	iii
	Anexo I. Planta de Localização .....	iii

Anexo II- CONDICIONANTES, MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO/ POTENCIAÇÃO E PLANOS DE MONITORIZAÇÃO CONDICIONANTES .....	vi
CONDICIONANTES.....	vi
MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO e COMPENSAÇÃO .....	vii
PLANOS DE ACOMPANHAMENTO AMBIENTAL.....	xix
PLANOS DE MONITORIZAÇÃO .....	xx

## 1. INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o parecer final do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do projeto do Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão, em fase de projeto de execução, emitido pela Comissão de Avaliação (CA) ao abrigo do n.º 1 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 151- B/2013, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 11/2023, de 10 de fevereiro (que estabeleceu o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental - RJAIA).

Dando cumprimento ao RJAIA, o proponente, a sociedade Verbos do Cais, S.A., submeteu o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) na Plataforma do Licenciamento Ambiental (processo n.º PL20230411003638), sendo a entidade licenciadora da atividade a CCDR Algarve, I.P. e a entidade licenciadora do projeto a Câmara Municipal de Olhão.

Este processo teve início a 11 de abril de 2023, data em que se considerou estarem reunidos todos os elementos necessários à correta instrução do processo.

A área de implementação do projeto localiza-se em áreas nucleares para a conservação da natureza e da biodiversidade, integradas no sistema nacional de áreas classificadas, particularmente, no Parque Natural da Ria Formosa, e, em áreas da Rede Natura 2000 – “rede ecológica com o objetivo de assegurar a biodiversidade através da conservação dos habitats naturais e da fauna e flora selvagens” – regida pelo Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (Resolução de Conselho de Ministros n.º 115-A/2008, de 21 de julho), sendo abrangida pela Zona Especial de Conservação (ZEC) Ria Formosa/Castro Marim, com o código PTCO0013, e pela Zona de Proteção Especial (ZPE) Ria Formosa, com o código PTZPE0017, integrando-se, nessa medida, em ‘áreas sensíveis’ para efeitos da aplicação nos termos do disposto no RJAIA (conforme disposto na sua alínea a) do artigo 2.º). Nos termos do artigo 1.º do RJAIA, encontra-se definido o âmbito de aplicação dos projetos tipificados que estão sujeitos a AIA.

Neste sentido, o projeto corresponde à tipologia prevista na alínea g) do n.º 4 do Anexo II do RJAIA, estando definido, como limiar para sujeição obrigatória a AIA, para ‘áreas sensíveis’, os estaleiros navais de construção e reparação de embarcações com uma área de implantação  $\geq 5$  ha ou intervenção na linha de costa  $\geq 150$  m, ou, não atingindo os referidos limiares, devem ser sujeitos ao procedimento de apreciação prévia, no contexto da análise caso a caso, pelo que foi promovido o procedimento de apreciação prévia e decisão de sujeição a AIA, conforme decorre do disposto na subalínea ii) da alínea b) do n.º 3 do artigo 1.º do RJAIA, tendo sido considerado, pela CCDR Algarve, I.P., a necessidade de sujeição do projeto a AIA nos termos do n.º 6 do artigo 3.º do referido diploma legal, tendo em consideração o resultado da consulta à entidade com competência na gestão da área classificada em causa.

Subsequentemente, importa ainda referir que, em fase pretérita à apresentação do EIA em apreço, tramitou um procedimento de Proposta de Definição do Âmbito (PDA) do EIA do projeto do Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão, tendo sido emitida, em 10 de maio de 2021, a Decisão Sobre a Definição de Âmbito (DDA) do EIA, cujo sentido refere que “a Proposta de Definição do Âmbito (PDA), cumpre, na generalidade, as normas técnicas relativas à estrutura, metodologia e conteúdo do Estudo de Impacte Ambiental (EIA)”.

Deste modo, e de acordo com o definido no artigo 8.º do diploma mencionado, a Comissão Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (CCDR Algarve), I.P. é a competente autoridade de AIA para a tipologia de projeto em apreço.

A CCDR Algarve, enquanto autoridade de AIA, e em conformidade com as alíneas f) e g), ambas do n.º 3 do artigo 8.º do RJAIA e em cumprimento do disposto no n.º 4 do artigo 14.º do referido diploma, nomeou as seguintes entidades para integrarem a Comissão de Avaliação (CA) (identificando-se, para cada entidade competente, as matérias a avaliar):

- CCDR Algarve, I.P.  
Teresa Cavaco - alínea a) do n.º 2, do artigo 9.º - Coordenação, e  
Alexandra Sena- alínea a) do n.º 2, do artigo 9.º - Solos, Uso dos Solos e Território
- Agência Portuguesa do Ambiente, I.P./Administração da Região Hidrográfica do Algarve (APA/ARH Algarve)  
Alexandre Furtado – alínea b) do n.º 2, do art.º 9.º - Recursos Hídricos
- Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P. (ICNF, I.P.)/Direção Regional da Conservação da Natureza e Florestas do Algarve (ICNF-DRCNF Algarve)  
Nuno Grade - alínea c) do n.º 2, do artigo 9.º - Biodiversidade
- Direção Regional de Cultura do Algarve (DRC Algarve), posteriormente substituída pelo Património Cultural, I.P.  
António Medeiros e Pedro Barros - alínea d) do n.º 2 do art.º 9.º – Património Arqueológico e Arquitetónico
- Docapesca – Portos e Lotas, S.A.  
Alcina Sousa - alínea k) do n.º 2 do artigo 9.º - Entidade ou técnicos especializados
- Administração Regional de Saúde (ARS) do Algarve  
Nélia Guerreiro – alínea i) do n.º 2 do artigo 9.º - Vigilância na Saúde Humana
- Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA, I.P.)  
Patrícia Gama – alínea j) do n.º 2, do art.º 9.º - Alterações Climáticas

- Câmara Municipal (CM) de Olhão

Natacha Sabino- alínea h) do n.º 2 do artigo 9.º - Entidade Licenciadora

A presente avaliação contou ainda com a colaboração dos técnicos da CCDR- Algarve:

- Unidade de Ambiente, Conservação da Natureza e Biodiversidade (UACNB)

Isabel Cavaco- Resíduos

João Serejo – Qualidade do ar

- Unidade de Planeamento e Desenvolvimento Regional (UPDR)

José Brito – Socioeconomia.

O projeto do Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão foi desenvolvido pelo ENTRECUBOS ATELIER IMOBILIÁRIO, LDA, tendo o Estudo de Impacte Ambiental sido desenvolvido pela FHN Group, que reuniu para o efeito a seguinte equipa técnica:

**Quadro 1.** Constituição da equipa técnica

<b>Coordenação:</b>	
Fausto do Nascimento	Arquiteto Paisagista
<b>Equipa Técnica:</b>	
Sónia Afonso	Licenciada em Engenharia do Ambiente
Nelson Fonseca	Licenciado em Arquitetura Paisagista
Filipa Mendes	Licenciada em Arquitetura Paisagista
Inês Nascimento Diogo	Licenciada em Arquitetura Paisagista
SCHIU Engenharia de Vibração e Ruído	Ambiente sonoro
Tiago Miguel Fraga, Investigação & Desenvolvimento em Arqueologia	Património

(Fonte: Relatório Síntese do EIA, fevereiro de 2023)

O EIA do Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão foi elaborado pela equipa técnica responsável, durante 1 ano e 11 meses, entre março de 2021 e fevereiro de 2023, sendo constituído pelos seguintes volumes:

Volume I – Resumo Não Técnico

Volume II – Relatório Síntese

Volume III – Anexos Técnicos

- Anexo III.1 – Alterações Climáticas
- Anexo III.2 – Qualidade da Água, Sedimentos e Biota
- Anexo III.3 – Proteção da Biodiversidade
- Anexo III.4 – Paisagem
- Anexo III.5 – Ordenamento do Território
- Anexo III.6 – Riscos Naturais e Tecnológicos
- Anexo III.7 – Qualidade de Vida, Saúde Humana e Desenvolvimento Socioeconómico
- Anexo III.8 – Resíduos
- Anexo III.9 – Qualidade do Ar
- Anexo III.10 – Ambiente Sonoro
- Anexo III.11 – Património

Em janeiro de 2024 foram entregues documentos retificados de acordo com o pedido de elementos:

- Volume I – Resumo Não Técnico retificados
- Volume II – Relatório Síntese retificados

e:

- Relatório Técnico de suporte à componente de biodiversidade marinha do Estudo de Impacto Ambiental relativo ao projeto “Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão”
- Projetos das especialidades

## **2. PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO**

No âmbito do presente procedimento de AIA e por forma a avaliar a conformidade do EIA, ao abrigo do disposto no artigo 14.º do RJAIA, a CA seguiu a metodologia abaixo indicada:

- 03 de maio de 2023 apresentação do projeto e do EIA por parte do proponente, conforme previsto no n.º 6 do artigo 14.º do RJAIA à CA;
- 11 de maio de 2023, reunião da CA para parecer da conformidade do EIA, pedido de elementos adicionais;
- 15 de maio de 2023, pedido de elementos adicionais para o proponente;



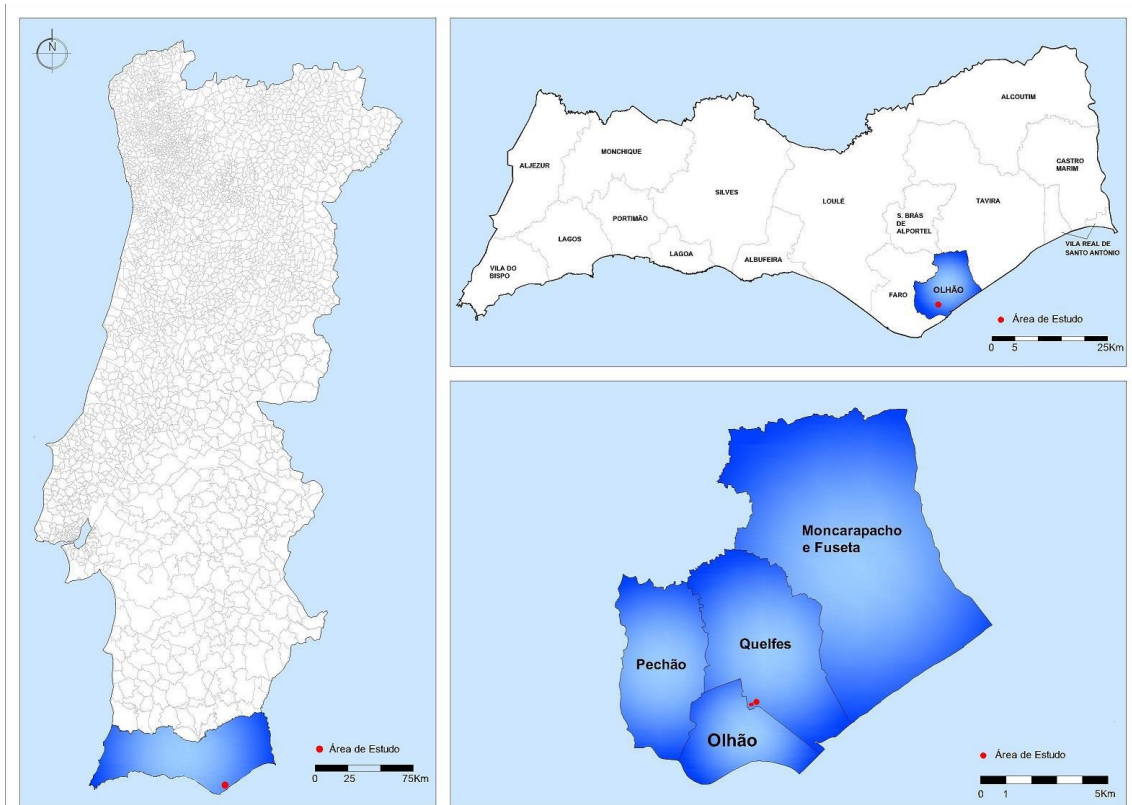
- 16 de junho de 2023, reunião promovida pela CCDR Algarve, AAIA, com o ICNF, o proponente, a equipa projetista e a equipa responsável pela elaboração do EIA, de modo a esclarecer o pedido de elementos;
- 3 de janeiro de 2024, entrega de elementos adicionais;
- 08 de janeiro de 2024, da reunião da CA para parecer da conformidade do EIA;
- 10 de janeiro de 2024, Declaração da Decisão sobre a conformidade do EIA;
- 16 de janeiro a 26 de fevereiro de 2024, realização da Consulta Pública, que decorreu durante 30 dias úteis;
- 28 de fevereiro e finalizada no dia 29 de fevereiro de 2024, 3.ª reunião da CA para elaborar parecer com proposta de decisão do EIA, analisar o projeto e respetivos impactes, analisar os contributos setoriais das entidades representadas na CA e os resultados da participação na consulta pública;
- Em março de 2024 foi elaborado o parecer final da CA com proposta de decisão.

### **3. CARACTERIZAÇÃO DO PROJETO**

A informação apresentada neste capítulo foi retirada dos elementos apresentados no Estudo de Impacte Ambiental deste procedimento de AIA.

#### **3.1. Localização**

A área de intervenção para a construção do Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão localiza-se no distrito de Faro, concelho de Olhão e freguesia de Quelfes (figura 1, 2 e 3; Anexo I).



**Figura 1.** Enquadramento geográfico da área em estudo.  
(Fonte: Relatório Síntese do EIA, fevereiro de 2023)

A área destinada ao futuro estaleiro encontra-se na zona nascente da frente marginal da cidade de Olhão, na área geográfica do Porto de Pesca de Olhão e zona industrial, e é limitada a norte pela zona industrial de Olhão, a sul pela Ria Formosa, a nascente por estaleiros navais e a poente pela zona industrial e pelo aglomerado urbano da cidade de Olhão.



**Figura 2.** Localização da área em estudo.  
(Fonte: Relatório Síntese do EIA, fevereiro de 2023)



**Figura 3.** Área de intervenção do estaleiro do Porto de Recreio de Olhão.  
(Fonte: Relatório Síntese do EIA, fevereiro de 2023)

### **3.2. Objetivos e justificação do Projeto**

O projeto Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão tem como objetivo a construção de um Estaleiro, que prevê a conceção de um único edifício, de carácter industrial, contendo usos complementares de Comércio e Serviços de Estaleiro Naval, de Oficinas e Serviços Administrativos e respetiva envolvente da zona terrestre concessionada.

### **3.3. Descrição do Projeto**

O projeto contempla a construção de um edifício, de carácter industrial, composto por 3 pisos acima do nível do solo, desenvolvido ao longo do seu comprimento a partir de um conjunto de sete naves perpendiculares à Ria Formosa, ligados por uma platibanda comum que lhe confere uma volumetria de linhas direitas.

A proposta da implantação do edifício no terreno prende-se com a procura pela orientação sul, tirando assim partido de uma maior exposição solar, pela relação harmoniosa com a Ria Formosa, propondo o desenvolvimento do volume edificado de forma paralela ao plano de água e pela minimização do seu impacto visual na paisagem, através de um projeto de linhas direitas e simples e com uma escolha eficiente de materiais.

O edifício do Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão cumpre o seguinte programa funcional:

#### **Piso Térreo:**



Entrada/Receção com 50.85m<sup>2</sup>;  
Sala de Espera com 62.56m<sup>2</sup>;  
Circulação com 8.75m<sup>2</sup>;  
Área Técnica com 5.55m<sup>2</sup>;  
Instalação Sanitária Masculina com 4.19m<sup>2</sup>;  
Instalação Sanitária Feminina / Mobilidade Condicionada com 7.20m<sup>2</sup>;  
Entrada Secundária/ Hall com 21.42m<sup>2</sup>;  
Área Técnica com 11.85m<sup>2</sup>;  
Circulação com 18.36m<sup>2</sup>;  
Balneário Masculino com 27.56m<sup>2</sup>;  
Balneário Feminino com 27.75m<sup>2</sup>;  
Sala de Pessoal com pequena copa com 34.71m<sup>2</sup>;  
Armazém trabalhos carpintaria com 323.92m<sup>2</sup>;  
Armazém trabalhos de pintura com 293.70m<sup>2</sup>;  
Espaço de reparações com 133.26m<sup>2</sup>;  
Armazém de trabalhos de mecânica com 125.83m<sup>2</sup>;  
Oficinas trabalhos diversos com 118.40m<sup>2</sup>;  
Armazém de reparações diversas com 110.97m<sup>2</sup>;  
Depósito de Resíduos com 203.03m<sup>2</sup>;  
Armazém de Depósito de Materiais com 172.81m<sup>2</sup>.

**Piso 1:**

Loja Serviços Náuticos com 227.41m<sup>2</sup>;  
Circulação com 4.62m<sup>2</sup>;  
Arrumos com 51.69m<sup>2</sup>.

**Piso 2:**

Circulação com 8.75 m<sup>2</sup>;  
Instalação Sanitária Feminina/Mobilidade Condicionada com 5.55m<sup>2</sup>;

Instalação Sanitária Masculina com 4.19m<sup>2</sup>;

Gabinete com 11.55m<sup>2</sup>;

Gabinete administração com 18.45m<sup>2</sup>;

Sala de Reuniões com 33.75m<sup>2</sup>;

Gabinete de apoio com 25.65m<sup>2</sup>;

Circulação com 10.54m<sup>2</sup>;

Circulação com 22.30m<sup>2</sup>;

Arrumos loja com 46.34m<sup>2</sup>;

Arquivo com 46.34m<sup>2</sup>;

Sala descanso pessoal com 55.13m<sup>2</sup>;

Acessibilidade ao terraço exterior na cobertura para colocação e manutenção de equipamentos a designar pelos projetos de especialidade.

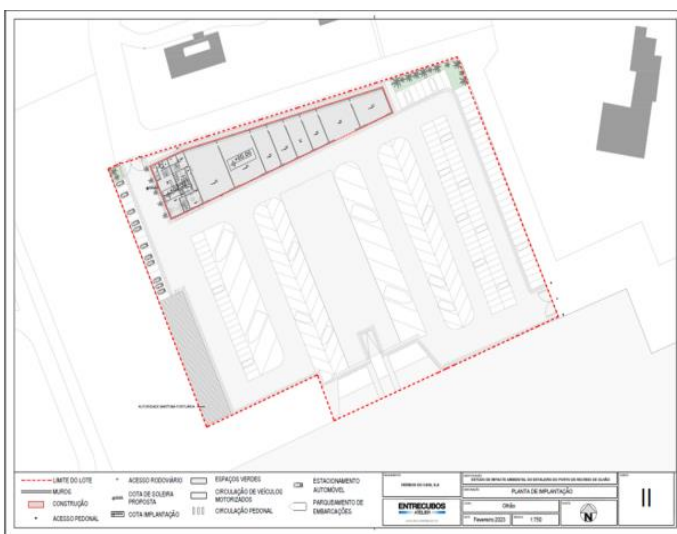
A área de intervenção desenvolve-se segundo o seguinte quadro sinóptico:

Área da Parcela	18.939,00m <sup>2</sup>
Área de Implantação	1.985,72m <sup>2</sup>
Área de Construção Bruta acima do solo	2.740,60m <sup>2</sup>
Total de Área Útil	2.342,74m <sup>2</sup>
Volumetria	23.828,64m <sup>3</sup>
Cércea	11,00m

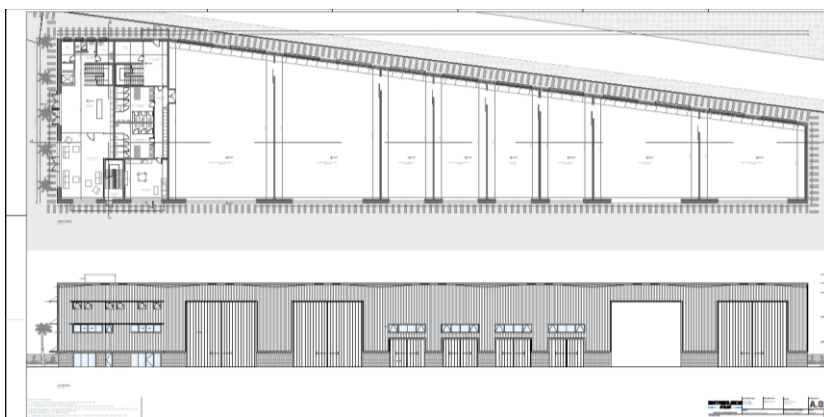
A intervenção visa também a criação de 21 lugares de estacionamento para veículos ligeiros (2,50 x 5,30m), 132 lugares para embarcações até 7m de comprimento, 48 lugares para embarcações até 10m de comprimento e 12 lugares para embarcações até 16m de comprimento (figura 4 e 5).

O edifício proposto desenvolve-se ao longo do seu comprimento a partir de um conjunto de sete naves perpendiculares à Ria Formosa, ligados por uma platibanda comum que lhe confere uma volumetria de linhas direitas. O edifício é composto por três pisos acima da cota (com uma cércea de 11,00 m) com as áreas descritas no quadro sinóptico supra. O espaço exterior em si é composto por uma laje de betão, sem ressaltos de passeios ou outros desníveis, que permitam a facilidade de manobra face ao estacionamento de embarcações de diversas dimensões.

O projeto do edifício do Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão foi objeto de contrato de concessão, em 1 de fevereiro 2019, para a utilização de Parcela do Domínio Público Marítimo, conforme acima descrito, no Porto de Pesca de Olhão, entre a Docapesca – Portos e Lotas S.A. e o proponente do projeto Verbos do Cais, S.A.. De acordo com a primeira cláusula do supracitado contrato, a concessão destina-se exclusivamente a zona de estaleiro e oficinas, para estacionamento, manutenção e reparação de embarcações, não lhe podendo ser dado outro destino, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, sem autorização. Abrange uma área de 18.939,00 m<sup>2</sup>, localizada no Porto de Pesca de Olhão, designada por Zona de Estaleiro e Oficinas.



**Figura 4.** Planta de Implantação do EIA do projeto do “Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão”, em fase de projeto de execução (Fonte: Relatório Síntese do EIA, fevereiro de 2023).



**Figura 5.** Planta e alçado sul do projeto, projeto de arquitetura, desenho A.02, à escala 1/500, março 2019. (Fonte: Relatório Síntese do EIA, fevereiro de 2023).

Está previsto um prazo de 18 meses para a execução da obra da qual fazem parte as seguintes etapas:

- Montagem do estaleiro de obra
- Limpeza e preparação do terreno na área de intervenção
- Construção do edifício
- Construção de infraestruturas (águas residuais e pluviais, abastecimento de água, gás, eletricidade e telecomunicações)
- Construção de acessos automóveis, pedonais e lugares de estacionamento (embarcações e automóveis)
- Construção de espaços verdes

Na fase de exploração as atividades a desenvolver na área do projeto serão as seguintes:

- Manutenção do edifício
- Manutenção de infraestruturas (águas residuais e pluviais, abastecimento de água, gás, eletricidade e telecomunicações)
- Manutenção dos acessos automóveis e pedonais e lugares de estacionamento (embarcações e automóveis)
- Manutenção e reparação de embarcações
- Manutenção de espaços verdes
- Gestão e recolha de resíduos e águas residuais

### **3.4. Antecedentes**

Segundo o RJAIA, o projeto inclui-se na alínea g) do n.º 4 "Produção e transformação de metais", do Anexo II deste Decreto-Lei, pois trata-se de Estaleiros navais de construção e reparação de embarcações, estando definido, como limiar para sujeição obrigatória a AIA em 'áreas sensíveis', uma área de implantação  $\geq 5$ ha ou intervenção na linha de costa  $\geq 150$  m, e está integrada no Parque Natural da Ria Formosa e na Rede Natura 2000. Deste modo, e uma vez que o projeto não atinge os limiares referidos, foi considerado que a construção do Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão deveria ser sujeita a uma análise "caso a caso".

Decorrente do acima descrito, foi apresentado à autoridade de AIA (CCDR Algarve) um documento para a análise caso a caso, conforme o definido no Anexo IV da legislação de AIA.



Foi emitido a 04 de Dezembro de 2020 um parecer do ICNF que refere "(...) e de acordo com o parecer anteriormente emitido no âmbito de procedido SIRJUE (Sistema de Informação de Regime Jurídico da Urbanização e Edificação) relativamente ao projeto em causa, o ICNF, através da Direção Regional de Conservação da Natureza e Florestas do Algarve reitera o parecer comunicado ao Município de Olhão, de que a pretensão deverá ser sujeita a procedimento de AIA nos termos do RJAIA (Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental), caso haja esse entendimento por parte da Autoridade de AIA, ou, caso tal não ocorra, de AInCA (Avaliação de Incidências Ambientais), pelo facto do projeto ser suscetível de induzir impactes ambientais significativos em área de Rede Natura 2000 (ZEC PTCON0013 Ria Formosa/Castro Marim e ZPE PTZPE0017 Ria Formosa). No procedimento a adotar deverão ser tidos em conta os aspetos mencionados acima neste ofício, para efeitos do estudo de avaliação ambiental a desenvolver."

A 11 de dezembro de 2020 a CCDR Algarve emitiu um parecer a informar que o projeto do estaleiro do Porto de Recreio de Olhão "apesar da sua dimensão estar abaixo dos limiares de avaliação definidos no RJAIA, conclui-se que é suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente pelo que o projeto em apreço está sujeito a procedimento de avaliação de impacte ambiental, nos termos do citado RJAIA"

Em conclusão, e de acordo com a decisão emitida pela CCDR Algarve, a intenção de construção do Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão deveria ser sujeita ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental.

Em fase pretérita à apresentação do EIA em apreço, tramitou um procedimento de Proposta de Definição do Âmbito (PDA) do EIA do projeto do Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão, tendo sido emitida, em 10 de maio de 2021, a Decisão Sobre a Definição de Âmbito (DDA) do EIA.

### **3.5. Enquadramento nos Instrumentos de Gestão Territorial**

Sobre a área de estudo foram inventariados os instrumentos de gestão territorial (IGT) aplicáveis, bem como os efeitos das servidões administrativas e restrições de interesse público instituídas.

Assim, sobre a área de implantação do projeto e sua envolvente incidem os seguintes IGT em vigor:

- Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT);
- Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (PROT Algarve);
- Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (POP NRF);
- Plano Municipal de Emergência e Proteção Civil de Olhão (PMEPCO) e

- Plano Diretor Municipal (PDM) de Olhão.

No que se refere à análise da compatibilidade do projeto com os objetivos estratégicos do PROT Algarve - âmbito, visão, ambição no horizonte 2030 - é considerada a necessidade de recuperação do papel "«exportador» da agricultura, pescas e indústria e a integração destes sectores na cadeia de fornecimentos à procura turística, pelo que terá de haver crescimentos significativos, principalmente nas alimentares, no material de transporte (reparação e construção naval, ligadas às pescas e ao recreio) e nas indústrias intensivas em conhecimento (...)" (sublinhado nosso).

Na prossecução da estratégia de requalificação económica e promoção de atividades para o desenvolvimento do sector do turismo, é também considerado o turismo náutico e de cruzeiros, como um setor a robustecer, qualificar e promover - "O reconhecimento do potencial regional para o desenvolvimento do turismo náutico traduz-se, ao nível do Modelo Territorial, na implementação das infraestruturas de apoio (marinas, portos de recreio e infraestruturas de apoio à pesca) previstas nos planos de ordenamento da orla costeira em vigor.

*O desenvolvimento de equipamentos desportivos e atividades de apoio ao turismo náutico pode ser equacionado no âmbito da aplicação do conceito de Investimentos Estruturantes definido pelo PROT Algarve no Capítulo IV (Normas Orientadoras) e nas estratégias municipais de ordenamento."*

Na análise da conformidade do projeto com o PDM de Olhão (RCM n.º 50/95, de 31 de maio, na sua redação atual), vinculativo para o particular, compete à Câmara Municipal a avaliação do cumprimento dos planos territoriais municipais em vigor na sua área de intervenção, aplicáveis ao projeto em análise, não obstante a análise subsequente:

De acordo com a planta de ordenamento síntese do PDM de Olhão, a área do estaleiro do Porto de Recreio de Olhão, encontra-se classificada como "Equipamentos, Serviços e Infraestruturas - Existentes - 1 - Porto de Pesca", onde, ao abrigo do artigo 70.º do regulamento, "a instalação de equipamentos e grandes infraestruturas previstos efetua-se nas áreas indicadas na planta de ordenamento-síntese e deve ser objeto de programas de ocupação específicos, sujeitos à aprovação das entidades com jurisdição em razão da matéria e da área."

Na Planta de Ordenamento - regimes de proteção e salvaguarda do Parque Natural da Ria Formosa, incidindo a área de intervenção do projeto em 'Área terrestre de intervenção do POPNRF - Proteção complementar tipo II'.

Neste contexto, sobre o enquadramento do projeto com o PDM de Olhão, a **Câmara Municipal de Olhão**, na qualidade de entidade licenciadora e entidade com competências para avaliar a conformidade do projeto com o PDM em vigor, emitiu pronúncia favorável

ao projeto condicionada ao parecer do ICNF, I.P. sobre a edificação a erigir. Porquanto, de acordo com o parecer emitido pela Câmara Municipal de Olhão, extrai-se o seguinte:

- O PDM de Olhão foi aprovado pela Assembleia Municipal de Olhão, em 3 de novembro de 1994, e publicado no «Diário da República», 1.ª série-B, n.º 126, de 31 de maio de 1995, através da RCM n.º 50/95, tendo ocorrido a sua primeira alteração através da RCM n.º 143/97, publicada no «Diário da República», 1.ª série-B, n.º 199, de 29 de agosto de 1997. O procedimento de Alteração por Adaptação do PDM de Olhão ao Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Vilamoura-Vila Real de Santo António (aprovado pela RCM n.º 103/2005, de 27 de junho) e ao POPNRF (aprovado pela RCM n.º 78/2009, de 2 de setembro), foi resultado da aprovação em 2014 de uma nova Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, Ordenamento do Território e Urbanismo (LBPPSOTU), Lei n.º 31/2014, de 30 de maio.

- O PDM de Olhão encontra-se parcialmente abrangido pelas áreas de intervenção de planos de ordem superior, nomeadamente o POOC Vilamoura-Vila Real de Santo António e o POPNRF. A transposição do conteúdo dos planos especiais de ordenamento do território em vigor para os PDM aplicáveis à área abrangida pelos planos especiais, terá ocorrido de acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 78.º da Lei n.º 31/2014, alterado pelo Decreto-Lei n.º 3/2021, de 7 de janeiro.

- Segundo a planta de ordenamento síntese do PDM de Olhão, o projeto em apreço encontra-se enquadrado como “Equipamentos, Serviços e Infraestruturas – Equipamentos Existentes”. De acordo com a planta síntese do POPNRF situa-se, ainda, em área enquadrada como “Área Terrestre de Proteção Complementar II”, cujo regime de salvaguarda se encontra estabelecido no artigo 16.º do regulamento do POPNRF, que estabelece: “1 – *As intervenções a efetuar nas áreas de proteção complementar do tipo II devem cumprir o estipulado nos planos de urbanização ou de pormenor eficazes.*

*2 – Até à aprovação dos planos referidos no número anterior ou nos casos em que não exista obrigatoriedade de sujeição a plano de urbanização ou plano de pormenor, ficam sujeitas a parecer do ICNB, I.P., as obras de construção, reconstrução, alteração e ampliação de edificações existentes e novas construções destinadas a infraestruturas portuárias, turismo de natureza, equipamentos públicos de utilização coletiva e estaleiros navais, bem como as obras constantes dos loteamentos válidos.”*

Encontrando-se a pretensão localizada na Doca do Porto de Olhão, cumpre com o previsto na carta síntese do PDM em vigor. Sobre este desígnio, importará salientar que no projeto anterior datado de 1999-2021, era proposta a sua edificação integrada na área de estacionamento de embarcações, em área privilegiada na zona ribeirinha da cidade, adjacente a espaços habitacionais e de alojamento turístico. Considera-se a área estabelecida para a implantação do projeto do Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão uma alternativa de localização mais favorável, estando inserida no Porto de Pesca de Olhão,

adjacente à zona industrial e a uma área de estaleiro naval já existente e estabelecimentos de usos similares.

- Porquanto, a pretensão localiza-se em “Equipamentos, Serviços e Infraestruturas – Equipamentos Existentes”, referindo o artigo 70.º que a instalação de equipamentos e grandes infraestruturas previstos efetua-se nas áreas indicadas na planta de ordenamento-síntese e deve ser objeto de programas de ocupação específicos, sujeitos à aprovação das entidades com jurisdição em razão da matéria e da área. Neste sentido, a Câmara Municipal de Olhão emitiu parecer favorável condicionado ao projeto em apreço, considerando que a pretensão da edificação está sujeita a parecer das entidades competentes, nomeadamente do ICNF, I.P.

O ICNF, I.P. refere na sua pronúncia, em termos conclusivos, que o projeto não dá cumprimento ao disposto no n.º 3 do artigo 41.º da RCM n.º 78/2009, de 2 de setembro – *“Apenas é permitida a construção de novas edificações ou a instalação de novos empreendimentos turísticos para além da zona terrestre de proteção, com exceção de infraestruturas e equipamentos coletivos de iniciativa pública, bem como infra-estruturas e equipamentos de apoio balnear”*. Deste modo, o ICNF, I.P. emitiu parecer favorável condicionado à resolução da incompatibilidade da construção do novo edifício com o POPNRF ao redefinir os limites do perímetro urbano, incluindo a área em questão, dentro dos limites urbanos a corrigir na revisão do PDM e na recondução do Plano do PNRF a Programa, instrumentos que se encontram em curso.

Neste contexto, será de sobremaneira importante referir que a Câmara Municipal de Olhão através da Declaração n.º 89/2021, de 30 de julho, publicou a alteração por adaptação do respetivo PDM ao Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Vilamoura -Vila Real de Santo António e ao Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (POPNRF), dando cumprimento ao estabelecido na Lei de bases gerais da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo - LBGPPSOTU (Lei n.º 31/2014, de 30 de maio, na redação atual), que introduziu diversas inovações no quadro legal do ordenamento do território e urbanismo, entre as quais estabelece que o regime de uso do solo é fixado nos planos territoriais de âmbito intermunicipal e municipal, através da classificação e qualificação do solo, passando apenas estes a vincular direta e imediatamente os particulares .

A LBGPPSOTU ao abrigo dos n.ºs 1 e 2 do artigo 78.º, na redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 3/2021, de 7 de janeiro, determinou que o conteúdo dos PEOT em vigor devia ser transposto para os planos territoriais municipais [designadamente, nos planos diretores municipais (PDM)] aplicáveis à área abrangida pelos planos especiais, até 13 de julho de 2021.

O procedimento de alteração do PDM de Olhão por adaptação aos PEOT, em conformidade com o estatuído no n.º 2 do artigo 121.º do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão

Territorial – RJIGT (Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na redação atual), não pôde envolver uma decisão autónoma de planeamento, estando limitado a transpor o conteúdo dos PEOT em causa – POOC Vilamoura -Vila Real de Santo António e POPNRF -, de acordo com a matriz que identificou as normas destes planos a transpor para os Planos Territoriais Municipais, sem inovar nas disposições do articulado ou reajustá-las para distintas categorias de espaço.

Deste modo, importa referir que, das normas do regulamento do POPNRF transpostas para o PDM de Olhão por adaptação, não consta designadamente o conteúdo do n.º 3 do artigo 41.º, pelo que o mesmo não se aplica aos particulares, sem prejuízo do ICNF, I.P., poder pronunciar-se no âmbito das suas competências específicas em matéria da conservação da natureza e biodiversidade, nomeadamente sobre a avaliação da respetiva localização e época do ano, em função do regime de proteção aplicável, da ocorrência de habitats, espécies e outros valores naturais e das fases dos seus ciclos de vida, como tem referido reiteradamente na apreciação de projetos que incidem nestas áreas.

Assim, atendendo que o edifício proposto é parte fundamental das atividades a desenvolver no âmbito do estaleiro naval, considera-se que está verificado a compatibilidade com o uso dominante previsto no PDM de Olhão - “Equipamentos, Serviços e Infraestruturas” (de acordo com a Planta de Ordenamento – Síntese do PDM de Olhão), tal como exposto no parecer emitido pela Câmara Municipal de Olhão, o qual refere que *“encontrando-se a pretensão localizada na Doca do Porto de Olhão, cumpre com o previsto na carta síntese do PDM em vigor.”*

### **3.6. Condicionantes, Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública**

Sobre a aplicação do Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional (RJREN), de acordo com a carta da Reserva Ecológica Nacional (REN) em vigor no Município de Olhão (Aviso n.º 17725/2020, de 2 de novembro, corrigida pelo Despacho n.º 10272/2023, de 6 de outubro), verifica-se que a área de implantação do projeto não incide nesta restrição de utilidade pública (excluída da REN).

Neste contexto, não havendo afetação de áreas em REN, não há lugar a parecer por parte da CCDR Algarve, no âmbito da aplicação do RJREN (Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, na sua redação atual).

Mais se verifica que o projeto:

- Inclui-se em Áreas Classificadas da Rede Natura 2000 e Área Protegida do Parque Natural da Ria Formosa, havendo lugar a parecer do ICNF, I.P.

- Não se inclui em áreas de Reserva Agrícola Nacional (RAN), pelo que não há lugar a parecer da Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional (ER-RAN).
- É sujeito a título de utilização do Domínio Hídrico (DH), competindo à APA/ARH Algarve a sua avaliação e emissão.
- É abrangido pela Servidão aeronáutica (Zonas 7, 8B 3.1, 3A, 6C) do Aeroporto de Faro.

### **3.7. Alternativas ao Projeto**

Inicialmente foi considerada para a implantação do edifício do estaleiro uma área adjacente ao plano de água do Porto de Recreio de Olhão. Esta solução foi considerada indesejada por criar transtorno à população. Assim a área de implantação atual corresponde a uma alternativa melhor integrada territorialmente, tendo em conta que neste local, a sua tipologia ficará melhor ajustada às atividades existentes na área envolvente, o porto de pesca a poente e dois estaleiros navais a nascente.

## **4. APRECIÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL**

Neste capítulo estão vertidos os pareceres setoriais das diferentes entidades que compõem a CA com competência específica nas diferentes matérias a avaliar.

### **4.1. Solo e Uso do Solo**

Relativamente ao solo e uso dos solos, e não obstante as intervenções já realizadas no local com pavimentação e impermeabilização da área objeto do projeto em apreço (marcadamente urbana e infraestruturada), considera-se que na fase de construção existirão necessariamente impactes decorrentes das obras associadas à construção do edifício e das várias infraestruturas associadas.

O projeto do estaleiro do Porto de Recreio terá inevitavelmente impactes cumulativos com os projetos de caráter similar na envolvente, positivos pelo incremento da oferta e aposta nas atividades associadas à náutica de recreio, desenvolvendo a economia associada a este sector, e negativos permanentes associados a uma maior artificialização do local, impermeabilização do solo, afetação da paisagem e da qualidade do ambiente em geral. Ao nível do solo e uso dos solos, o EIA em apreciação identificou e avaliou os impactes por fator ambiental e previu as respetivas medidas de mitigação dos impactes avaliados, nas fases de construção e de exploração, que se consideram adequados.

### **4.2. Paisagem**

A área de intervenção corresponde à implantação do estaleiro do Porto de Recreio de Olhão, que se irá inserir na orla terrestre da Ria Formosa, numa zona de transição entre o meio terrestre e o meio marítimo, zona nascente da frente marginal da cidade de Olhão, constituindo-se por uma fisiografia de relevos aplanados.

A área de intervenção é assim contida a sul pela imensa área lagunar da Ria Formosa, a poente pela zona industrial e aglomerado urbano da cidade de Olhão, a nascente por estaleiros navais e a norte pela zona industrial de Olhão.

A análise da estrutura da paisagem permite identificar o carácter de um determinado local, onde se identificam e os elementos que a constituem, os quais, analisados individualmente, formam no seu conjunto, a organização elementar da paisagem local.

A paisagem que compõe e envolve a área de estudo, assenta numa matriz urbana, fortemente humanizada e complexa e encontra-se na faixa terrestre da Ria Formosa, concretizando uma zona de interface do meio terrestre e humanizado para o meio natural e marítimo.

### **4.3. Recursos Hídricos**

#### **4.3.1. Situação de referência/Avaliação de Impactes**

No que se refere aos recursos hídricos superficiais a drenagem de linha de água assinalada na carta militar, o EIA não identifica a linha de drenagem estruturante do território incluída na peça desenhada "Anexo I Planta de localização" (Figura 6).

Assim, não é feita referência ao modo como se processam atualmente os escoamentos provenientes de montante para a área de projeto. Constata-se que a pretensão contempla a construção do edifício do estaleiro naval sobre a referida linha de drenagem, e o projeto de drenagem das águas pluviais não aponta qualquer solução que permita perspetivar a compatibilização do projeto face aos escoamentos expectáveis de montante.

Neste enquadramento, a viabilização da pretensão deverá ser condicionada à apresentação de uma solução que garanta a interceção das águas provenientes de montante e o seu bom encaminhamento para o meio recetor final, neste caso a Ria. Face ao contexto da envolvente de uso urbano consolidado, a proposta deverá apresentar-se coordenada com as orientações que a autarquia eventualmente venha a emitir, num processo de colaboração entre o proponente, a Autarquia e a Docapesca – Portos e Lotas, S.A. (com competência jurisdicional na área em apreço), sendo necessário estabelecer as responsabilidades dos intervenientes, por forma a apresentar um projeto de execução a aprovar pela APA/ARH Algarve em fase prévia ao licenciamento, de modo a que a sua execução ocorra antes, ou, em simultâneo à construção do edifício.



**Figura 6.** Indicação da rede de drenagem estruturante identificada na planta de localização do EIA, as setas verdes indicam a linha de água.  
(Fonte: parecer setorial da APA- ARH, fevereiro de 2024)

#### Drenagem de águas pluviais na área do projeto

No que concerne à recolha das águas pluviais que precipitam sobre a área exterior de estacionamento das embarcações, relativamente ao projeto de especialidade específico proposto é de referir o seguinte:

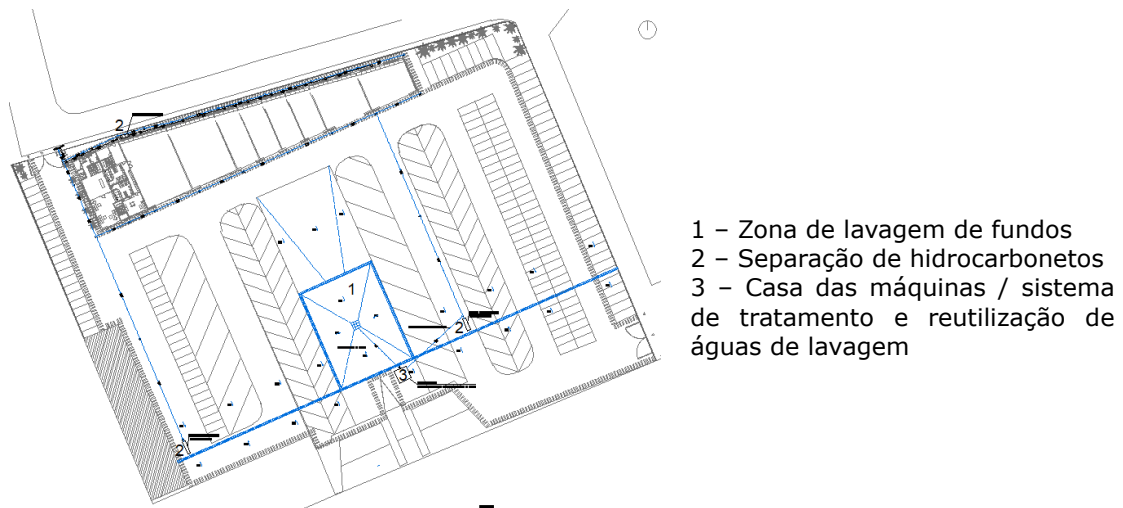
- A memória descritiva é incompleta relativamente aos dispositivos de depuração de hidrocarbonetos assinalados nas peças desenhadas, mas que não se encontram desenvolvidos, a nível de detalhe, tanto na memória descritiva como nos elementos gráficos;
- Entende-se que a estratégia inscrita nas peças desenhadas, de encaminhar as águas pluviais para a rede pública deverá merecer ponderação, uma vez que é proposta a drenagem em caleiras contra a pendente da plataforma existente, sendo que também subsistem dúvidas quanto à existência de uma rede pública efetivamente funcional (informação recolhida na visita ao local). Por outro lado, APA-ARH considera mais adequado proceder ao encaminhamento destas águas diretamente para a Ria após efetuado a devida depuração, sob condição de serem previstas caixas de inspeção a montante dos pontos de descarga que permitam efetuar a vistoria desses órgãos;
- O projeto a reformular em conformidade com as supramencionadas orientações deve ser aprovado pela APA/ARH Algarve em fase prévia ao licenciamento.
- Na fase final de construção, deverá ser apresentado um relatório técnico que demonstre a boa execução do sistema de recolha e depuração das águas pluviais em conformidade com o previsto no projeto de execução a reformular, nomeadamente no que se refere às pendentes a conferir à plataforma existente.



É referido no EIA a necessidade de dotar o projeto de um depósito/cisterna para aproveitamento das águas pluviais. Recomenda-se, em complementaridade, a implementação de um sistema de dessalinização de pequena dimensão para a lavagem das embarcações. Estes sistemas deverão ser apresentados em fase prévia ao licenciamento para aprovação por parte da APA/ARH Algarve.

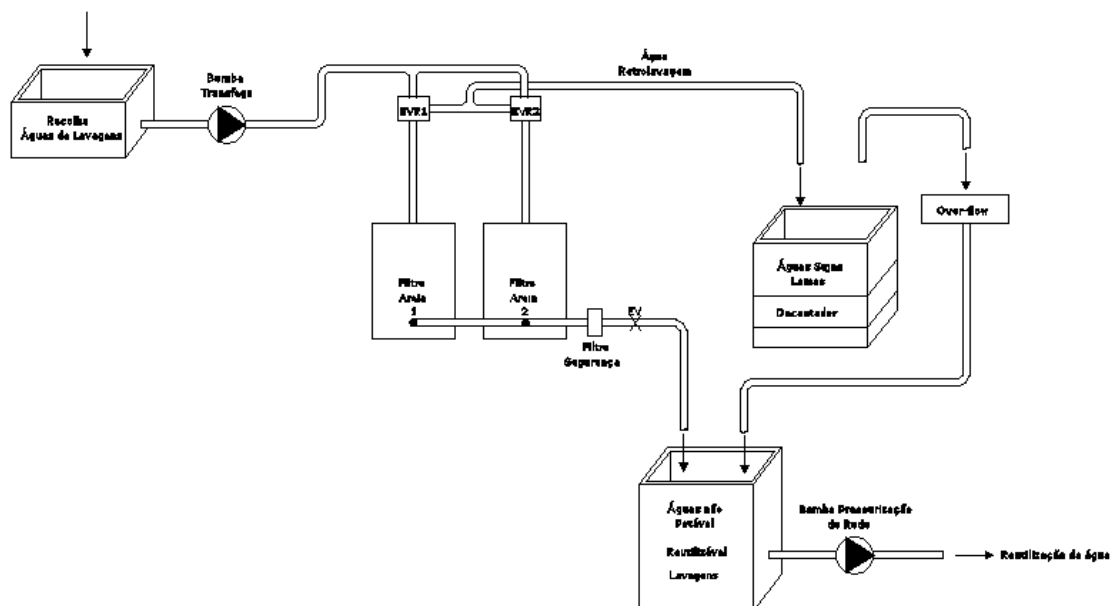
### **Lavagem de fundo das embarcações**

Por forma a evitar que a água da lavagem do fundo das embarcações seja drenada para a ria, o projeto preconiza um sistema de recolha da mesma, por forma a que esta seja reutilizada num sistema fechado, dotado de um dispositivo de tratamento, através de decantação e filtração sucessivas, removendo da água as partículas geradas neste processo, concentrando-as num agregado/lama a tratar por entidade devidamente licenciada (figura 7 e 8).



**Figura 7.** Rede de drenagem de águas residuais e pluviais, com ênfase para a área das lavagens de fundo das embarcações.

(Fonte: parecer setorial da APA/ ARH Algarve, fevereiro de 2024)



**Figura 8.** Sistema de tratamento e reutilização de águas de lavagem.  
(Fonte: parecer setorial da APA/ARH Algarve, fevereiro de 2024)

O tratamento proveniente destas lavagens será efetuado através de uma pré-filtração, seguida de uma decantação passando posteriormente por dois filtros de areia. A água que sai dos filtros segue para dois contentores de armazenamento de águas, sendo posteriormente utilizada, novamente, para a lavagem das embarcações, promovendo desta forma a reutilização de água, funcionando em circuito fechado, conforme o esquema apresentado.

As águas sujas provenientes da lavagem dos filtros vão para decantação, as lamas decorrentes desta operação, são desidratadas e posteriormente enviadas para tratamento adequado por um operador devidamente licenciado. Entende-se como correta a implementação deste sistema.

### **Processamento das águas residuais das embarcações**

No decorrer da fase de exploração do estaleiro, as águas residuais das embarcações deverão ser descarregadas antes de serem conduzidas para o estaleiro. Desta forma, essa descarga será efetuada no atual Porto de Recreio de Olhão e as embarcações encaminhadas para o estaleiro encontrar-se-ão livres de quaisquer águas residuais no seu interior.

Apesar de se prever que as águas residuais das embarcações sejam descarregadas no Porto de Recreio, antes das embarcações serem encaminhadas para o Estaleiro, encontra-se igualmente prevista a instalação, na área do Estaleiro, de um local de receção para descarga destas águas, conforme previsto na alínea b) do artigo 13.º

do Regulamento Interno do Exercício da Atividade Comercial e Operacional do Estaleiro do Porto Recreio de Olhão (Anexo IV do EIA), que define a Política Ambiental e prevê que *“as águas residuais e de esgoto das máquinas sejam guardadas nos tanques de bordo instalados para o efeito, e bombeadas para um meio de transporte de uma empresa licenciada para receção e tratamento daqueles efluentes, ou para utilizar o serviço de Pump – Out”* (figura 9).



**Figura 9.** Exemplo de dispositivo móvel para recolha das águas residuais das embarcações. (Fonte: parecer setorial da APA/ARH Algarve, fevereiro de 2024)

### **Qualidade da água**

Considera-se correta a caracterização da situação de referência efetuada no EIA relativamente à qualidade da água sedimentos e biota, tendo presente que para a realização da mesma foram seguidas orientações fornecidas pela APA/ARH Algarve, num contexto de colaboração, em fase prévia, ao nível de reuniões de trabalho.

O EIA apresenta um volume dedicado integralmente à qualidade do meio. Julga-se que o referido anexo apresentado (documento III2 - Qualidade da Água, Sedimentos e Biota) segue do ponto de vista conceptual os pressupostos definidos na legislação para a elaboração deste tipo de documentos. A caracterização e análise dos resultados relativos à qualidade da água, dos sedimentos e do biota é efetuada de forma adequada. Corresponde a uma base consistente de informação para situação de referência, que permitirá numa fase de amostragem subsequente, em fase de exploração, verificar a influência do projeto no meio.

Face à tipologia das atividades humanas existentes na área em avaliação (área industrial com dois estaleiros navais e uma ETAR), os resultados obtidos na caracterização química das diferentes componentes do meio recetor, em termos gerais foram bastante satisfatórios, apresentando apenas pontualmente algumas excedências (de fraca magnitude) aos valores normativos.

Os resultados obtidos na água para o parâmetro hidrocarbonetos derivados do petróleo (C10-C40) são superiores à norma de qualidade estabelecida para o valor médio anual, de acordo com o Decreto-Lei n.º 218/2015, de 7 de outubro. O mesmo acontece a amostra recolhida na baixa-mar relativamente ao parâmetro tributilestanho (TBT). No entanto em ambos os casos, a ordem de grandeza da excedência em relação à norma é bastante reduzida.

Para o biota foram efetuadas análises a mexilhões que ultrapassaram ligeiramente para o parâmetro mercúrio o valor estabelecido no Decreto-Lei n.º 218/2015, de 7 de novembro, não excedendo no entanto o limite legal em moluscos bivalves do sistema nacional de monitorização do Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA).

### **Riscos naturais e tecnológicos**

Capítulo do EIA referente aos “Riscos naturais e tecnológicos” identifica para um período de retorno entre 10 e 25 anos, a probabilidade de ocorrência de galgamentos costeiros, estabelecendo como moderado o risco para a área do projeto.

É referido que os galgamentos costeiros poderão ser maximizados com a expectável subida do nível médio das águas do mar, mencionando que estes poderão de algum modo ser minimizados pela existência da muralha de +2.60 NMM que protege o recinto do mar. Neste enquadramento o EIA conclui que de uma forma geral não será necessária a aplicação de medidas de minimização, excetuando a implementação de um plano de higiene e segurança no trabalho e a aplicação de materiais e técnicas de construção antissísmica, os quais já são legalmente obrigatórios. Face a estas conclusões, os projetos da especialidade acabam por não reconhecer o condicionamento relativo ao galgamento costeiro e não adotam medidas de autoproteção em conformidade.

Considerando-se insuficientes as medidas de minimização propostas com vista a prever a proteção de bens e a garantir o normal desenvolvimento da atividade face a regime de galgamentos costeiros identificados, entende-se que os projetos de especialidade devem apresentar as devidas adaptações, no sentido de vir a adotar soluções construtivas adaptadas aos riscos de galgamento referidos.

As medidas a propor para os projetos de especialidade em fase prévia ao licenciamento (reforço de estruturas, isolamento de sistemas elétricos etc.), poderão adotar uma estratégia de implementação faseada em função da evolução da subida do nível do mar e regime de ondulação. Adicionalmente deverá ser proposto um plano de autoproteção para a fase de exploração face a situações deste tipo.

### **Estabelecimentos abrangidos pelo regime de prevenção de acidentes graves envolvendo substâncias perigosas**

A área de estudo deste projeto encontra-se sob a influência das zonas de perigosidade e abrangida pelas distâncias de segurança associadas ao estabelecimento “Unidade Autónoma de Gás Natural Liquefeito de Olhão” (UAG Olhão), que foram objeto de comunicação pela APA/ARH Algarve, no âmbito do processo de revisão do PDM de Olhão.

O operador do referido estabelecimento, sito na Zona Portuária de Olhão, apresentou a proposta fundamentada das zonas de perigosidade associada ao estabelecimento, tendo identificado como representativo o seguinte cenário: “4 - Rotura da mangueira da cisterna de 80 mm de líquido durante o envio de gás aos reservatórios”, sob o fenómeno de sobrepressão.

Face à condição geral de que deve ser garantido que as operações urbanísticas a aprovar em área abrangida por distâncias de segurança associadas a estabelecimentos desta natureza não agravem as consequências de acidente grave, designadamente sobre novos edifícios habitacionais, equipamentos de utilização coletiva nos domínios da saúde, da educação, da cultura e do desporto, da justiça, da segurança social, da segurança pública e da proteção civil, empreendimentos turísticos e estabelecimentos de comércio e ou serviços, bem como sobre a alteração de usos ou quaisquer ações que contribuam para a concentração de pessoas, deverá ser determinada a seguinte condicionante:

Não poderá ser licenciada, autorizada ou aceite comunicação prévia referente à operação urbanística objeto do presente EIA, que implique o aumento ou alteração dos usos/utilizações propostos e da área de construção do projeto em avaliação, cujos fins se enquadrem nos usos descritos no anterior parágrafo, enquanto se mantiverem as zonas de perigosidade associadas à Unidade Autónoma de Gás Natural Liquefeito de Olhão (UAG Olhão), tendo em vista não agravar as consequências de acidente grave.

A APA/ARH Algarve entende ser de viabilizar a pretensão, desde que sejam cumpridas as disposições do presente parecer, bem como as medidas gerais de minimização e condicionantes preconizadas no EIA, com as quais genericamente se concorda.

#### **4.4. Qualidade do Ar**

Relativamente à qualidade do ar, os aspetos relevantes para a apreciação em causa estão relacionados com a emissão de poluentes atmosféricos resultantes da fase de construção, exploração e desativação do referido projeto.

Foi caracterizada a situação de referência, foram identificadas fontes de poluição existentes na proximidade da área de implementação, nomeadamente provenientes do tráfego das vias rodoviárias, ferrovia e alguma indústria. Foram ainda identificados recetores sensíveis.

Ainda no que se refere à caracterização da situação de referência, foram utilizados dados da Estação Urbana de Fundo de Joaquim Magalhães, concelho de Faro, referente ao ano de 2021. Os dados obtidos foram inferiores aos valores limite estabelecidos na legislação.

A qualidade do ar foi também avaliada com base na classificação do índice de qualidade do ar, disponibilizado pela APA, para a Aglomeração Sul. A classificação global obtida para o ano em estudo variou entre o "Muito Bom" e o Bom".

Na ausência do projeto, não são expectáveis alterações significativas na qualidade do ar na área de intervenção.

No que diz respeito à fase de construção foram avaliados os impactes ambientais, sendo que, dizem respeito a emissões gasosas de veículos e maquinaria afetos à obra e poeiras. Estes impactes são pouco significativos e temporários e são apresentadas medidas de minimização que se podem considerar adequadas.

Durante a fase de exploração é apenas referida a emissão de gases provenientes do aumento da circulação de veículos e embarcações, no entanto não é tida em conta a emissão de poluentes associados à atividade de manutenção/reparação de embarcações [operações de lixagem (emissão de poeiras), decapagem, limpeza de superfícies, revestimento (emissão de compostos orgânicos voláteis), etc]. Não sendo apresentadas medidas de prevenção e controlo das referidas emissões.

De notar, que as atividades sujeitas à emissão de compostos orgânicos poderão enquadrar-se na Parte 1, do Anexo VII, do Decreto-Lei n.º 127/2013, de 30 de agosto, onde se encontram elencados os respetivos limiares de consumo de solventes e valores limite de emissão a cumprir.

Para a fase de desativação, os impactes esperados são semelhantes aos da fase de construção.

Não está previsto, nem se considera necessário, um plano de monitorização ambiental no que diz respeito à qualidade do ar.

#### **4.5. Gestão de Resíduos**

Em matéria de gestão de resíduos, o estudo em apreço contempla a avaliação dos impactes resultantes da produção de resíduos para as diferentes fases do projeto (construção, exploração e desativação) bem como as respetivas medidas de minimização as quais se considera que estão de acordo com a legislação em vigor sobre esta matéria.

#### **4.6. Alterações Climáticas**

##### **4.6.1. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA**

No que respeita à análise do descritor Alterações Climáticas, em termos genéricos, o EIA deve enquadrar o projeto nos instrumentos de política climática nacional, bem como, incluir claramente e de forma estruturada as vertentes de mitigação e de adaptação às alterações climáticas, respetivos impactes e vulnerabilidades esperadas, e consequentes medidas de minimização e de adaptação.

A este respeito, e antes de se aprofundar os temas de mitigação e adaptação no âmbito do descritor de alterações climáticas nas seções seguintes, é de referir que foram devidamente enquadrados no EIA os principais e mais recentes instrumentos de referência estratégica, que concretizam as orientações nacionais em matéria de políticas de mitigação e de adaptação às alterações climáticas, nomeadamente, o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC 2050), o Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC 2030), bem como a Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas (ENAAAC 2020) e o Programa de Ação para a Adaptação às Alterações Climáticas (P-3AC). Adicionalmente, o EIA faz igualmente referência à Lei de Bases do Clima, Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro, com entrada em vigor a 1 de fevereiro 2022.

#### **4.6.2. VERTENTE DE MITIGAÇÃO DAS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS**

##### **AVALIAÇÃO DE IMPACTES**

A avaliação dos impactes decorrentes de projetos sujeitos a AIA prende-se com a necessidade de calcular as emissões de GEE que ocorrem direta ou indiretamente nas diversas fases do projeto, para que as mesmas sejam analisadas numa perspetiva de mitigação das alterações climáticas. Adicionalmente, devem ser tidos em conta todos os fatores que concorrem para o balanço das emissões de GEE, quer na vertente emissora, quer na vertente de sumidouro, caso aplicável.

Para a determinação das emissões de GEE devem ser utilizados, sempre que possível, os fatores de cálculo (e.g. Fator de Emissão e Poder Calorífico Inferior) e as metodologias de cálculo constantes do Relatório Nacional de Inventários (*NIR - National Inventory Report*), relatório que pode ser encontrado no Portal da APA. No que diz respeito especificamente ao Fator de Emissão de GEE (em tCO<sub>2</sub>eq/MWh de eletricidade produzida) relativo à eletricidade produzida em Portugal, devem ser tidos em consideração os valores constantes do documento disponibilizado em:

[https://www.apambiente.pt/sites/default/files/Clima/Inventarios/20230427/FE\\_GEE\\_Eletricidade2023rev3.pdf](https://www.apambiente.pt/sites/default/files/Clima/Inventarios/20230427/FE_GEE_Eletricidade2023rev3.pdf)

Na fase de construção, com uma duração prevista de 18 meses, o EIA considerou os impactes resultantes da utilização de combustíveis fósseis e energia elétrica associados

ao fabrico dos materiais de construção (733,84 tCO<sub>2</sub>), do transporte de matérias-primas (20,19 tCO<sub>2</sub>) e da instalação e construção do edifício (20,20 tCO<sub>2</sub>).

No que diz respeito à fase de exploração, o EIA faz referência ao impacte negativo associado ao consumo anual de combustíveis fósseis e de energia elétrica resultantes do funcionamento de maquinaria (*travel lifts* e empilhadores) do estaleiro (7,39 t CO<sub>2</sub>); da circulação das embarcações até ao local do estaleiro (36,20 t CO<sub>2</sub>); da circulação dos funcionários entre casa e o estaleiro (8,63tCO<sub>2</sub>), da circulação de clientes até ao estaleiro (0,38t CO<sub>2</sub>) e dos consumos energéticos da atividade (8,83 t CO<sub>2</sub>).

No que diz respeito à **fase de desativação**, é referido no relatório síntese (RS) que, face ao carácter estruturante da infraestrutura em avaliação esta fase não é considerada no EIA.

### **MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE IMPACTES**

Para a **fase de construção**, identificam-se as seguintes medidas de minimização:

- ✓ Implementar um plano de gestão de eficiência energética para a fase de obra privilegiando: a seleção de equipamentos mais eficientes, que utilizem combustíveis alternativos, dentro daquilo que serão as opções de mercado existentes à data; a utilização de veículos de baixas ou zero emissões; a eficiência energética ao nível da iluminação;
- ✓ Efetuar a manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afetos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões de GEE;
- ✓ Implementar um plano de gestão de resíduos, que permita um adequado armazenamento e encaminhamento dos resíduos resultantes da obra;
- ✓ Minimização dos resíduos de construção e sempre que possível, reutilização de componentes de construção e utilização de materiais que incorporem reciclados;
- ✓ Seleção preferencial de equipamentos de climatização que utilizem fluidos naturais ou gases fluorados com menor potencial de aquecimento global;

Para a **fase de exploração**, identificam-se as seguintes medidas de minimização:

- ✓ Implementar medidas de eficiência energética, seleção de equipamentos mais eficientes, que usem combustíveis alternativos, com menores emissões, dentro daquilo que serão as opções de mercado existentes à data; eficiência energética ao nível da iluminação e recurso a energias renováveis para autoconsumo;
- ✓ Assegurar postos de carregamento de eletricidade no porto de recreio para a utilização das embarcações acostadas, para que as mesmas minimizem a utilização de combustíveis fósseis, caso aplicável;



- ✓ Instalar postos de carregamento para veículos elétricos no estacionamento.

Na **fase de desativação**, importa referir que os materiais a remover deverão ser transportados e encaminhados para operadores de gestão de resíduos devidamente licenciados, para que os resíduos sejam integrados em processos adequados de reciclagem, dado que a transformação de resíduos em novos recursos, em linha com um modelo de economia circular, contribui para a redução das emissões de GEE.

Salienta-se, por fim, que as linhas de atuação identificadas no PNEC 2030, como forma de redução de emissões de GEE, devem ser igualmente consideradas como referencial a adotar para efeitos de implementação de eventuais medidas de minimização dos impactos a ter em conta em função da tipologia do projeto, podendo reforçar as medidas de minimização já identificadas no EIA.

#### **4.6.3. VERTENTE DE ADAPTAÇÃO ÀS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS**

##### **AVALIAÇÃO DE IMPACTES**

No essencial, a vertente adaptação às alterações climáticas incide na identificação das vulnerabilidades do projeto face aos efeitos das mesmas, na fase de exploração, tendo em conta, em particular, os cenários climáticos disponíveis para Portugal e eventuais medidas de minimização e de prevenção. Aspetos importantes a considerar englobam a possibilidade de aumento da frequência e intensidade dos fenómenos extremos, devendo, assim, o EIA abordar a avaliação destes fenómenos tendo em consideração não apenas os registos históricos, mas também o clima futuro para a identificação das vulnerabilidades do projeto no tempo de vida útil do mesmo.

Neste contexto, salienta-se que o Portal do Clima disponibiliza as anomalias de diversas variáveis climáticas (temperatura, precipitação, intensidade do vento, entre outras) face à normal de referência de 1971-2000, para os seguintes períodos 2011-2040, 2041-2070, 2071-2100. Estes resultados são apresentados para Portugal continental com uma resolução aproximada de 11 km para cenários de emissões conducentes a forçamentos radiativos médio (RCP 4.5) e elevado (RCP 8.5). Propõe-se a seleção do período até 2100 para projetos de longo prazo ou o período mais representativo disponível face ao horizonte do projeto, atentos os cenários climáticos.

O EIA caracteriza a evolução prevista das principais variáveis climáticas para a região onde o projeto se insere, recorrendo ao Plano Intermunicipal de Adaptação às Alterações Climáticas do Algarve (PIAAC-AMAL, 2019), atendendo aos cenários climáticos. Com base nas projeções mais extremas (RCP8.5), as previsões apontam para a diminuição da precipitação média anual, o aumento da temperatura média anual e da temperatura máxima, a subida do nível médio do mar (NMM) e o aumento da ocorrência de fenómenos de precipitação extrema, como as principais alterações previstas ao nível do clima para o concelho de Olhão, até ao final do século.

Face às projeções climáticas referidas, o EIA identificou as vulnerabilidades do projeto perante as mesmas, que se relacionam sobretudo com a subida do nível médio da água do mar e com os episódios de inundações e galgamentos oceânicos decorrentes do mesmo.

De acordo com o EIA, as projeções disponíveis apontam para uma subida do nível médio da água do mar entre 0,63 e 0,98 metros até ao final do século. Para um período curto, até 2030, estas estimativas apontam para um valor de 0,20 metros.

De acordo com o EIA, no concelho de Olhão as áreas mais suscetíveis ao risco de inundações e galgamentos costeiros são as ilhas-barreira, nomeadamente a Armona, e as zonas portuárias de Olhão e Fusetas. Para um período de retorno entre 10 e 25 anos, a probabilidade de ocorrência deste risco é considerada como média-alta, sendo a sua gravidade associada, sobretudo, à afetação de infraestruturas, circulação náutica e danos em embarcações. A este respeito, o EIA considera que a utilização de cotas altimétricas do estacionamento a seco de +2.60 previnem a afetação pelo risco referido.

#### **MEDIDAS DE ADAPTAÇÃO AOS EFEITOS DAS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS**

Face às vulnerabilidades elencadas, identificou-se um conjunto de medidas de adaptação, nomeadamente:

- ✓ Garantir que a rede de drenagem é dimensionada para picos de precipitação excessiva e assegurar a manutenção da mesma para possibilitar o livre escoamento de águas;
- ✓ Instalação de sistemas para o aproveitamento das águas pluviais. De acordo com o EIA, prevê-se um volume de água pluvial recolhida e armazenada em cisterna para reutilização, de cerca de 8.810 m<sup>3</sup>, para a lavagem das embarcações;
- ✓ Importa acautelar adicionalmente medidas específicas de modo a precaver a salvaguarda das pessoas e bens de acordo com as vulnerabilidades identificadas.

Salienta-se, por fim, que as medidas de adaptação, considerado o exposto no P-3AC, enquanto referencial a adotar para o efeito, face às vulnerabilidades do projeto aos efeitos das alterações climáticas, que se relacionam com a subida do NMM e os episódios de inundações e galgamentos oceânicos decorrentes do mesmo, devem ser igualmente consideradas, podendo reforçar as medidas de adaptação já identificadas no EIA.

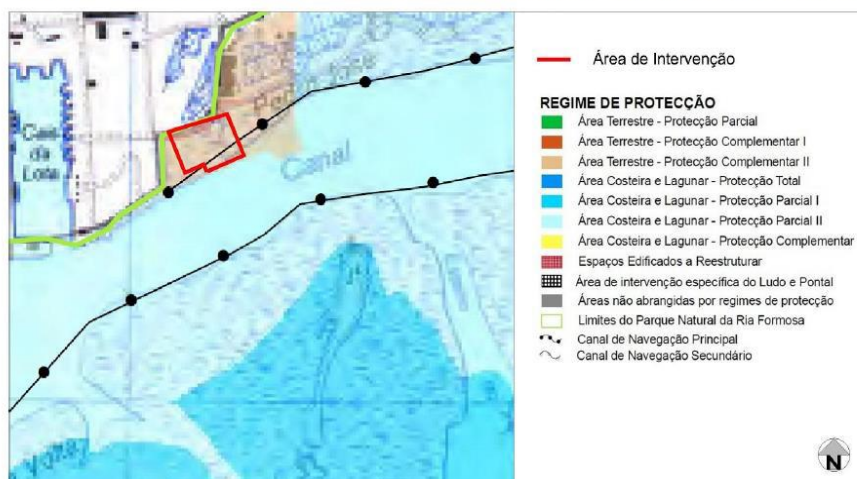
No que se refere ao fator Alterações Climáticas, emite-se parecer favorável à concretização do projeto, condicionado à avaliação efetuada no âmbito do fator Recursos Hídricos pela entidade com responsabilidade nesta matéria (APA/ARH Algarve) e à implementação das medidas identificadas para a minimização do potencial de emissões de GEE e das medidas de atenuação da vulnerabilidade do projeto aos efeitos das alterações climáticas, constantes do EIA e destacadas neste parecer.

## 4.7. Biodiversidade

### 4.7.1. Situação referênci

O ICNF refere que a área de implantação do projeto insere-se no PNRF, em área terrestre do POPNRF – Área de Proteção Complementar do Tipo II, conforme demonstrado no EIA (Figura 10). Localiza-se ainda dentro da ZPE da Ria Formosa e da ZEC Ria Formosa-Castro Marim.

Mapa 14 - Extrato da planta de síntese do Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa



**Figura 10.** extrato do POPNRF com a área de implantação do projeto. (Fonte: parecer setorial da ICNF, fevereiro de 2024)

Numa visualização de pormenor verifica-se que uma estreita faixa da área de implantação do projeto (cerca de 200 m<sup>2</sup>) encontra-se já fora dos limites do PNRF, conforme se pode verificar na figura seguinte.



**Figura 11.** Ortofotomapa de 2022 com o limite do PNRF (linha azul) intercetando a área do projeto (linha vermelha)  
(Fonte: parecer setorial da ICNF, fevereiro de 2024)

De acordo com o POPNRF, as áreas de PCII integram espaços com características essencialmente urbanas, turísticas e de infraestruturas, em que a importância dos valores naturais presentes é menos significativa e a sua sensibilidade ecológica é média ou baixa.

Constituem objetivos prioritários das áreas de PC II:

- a) Conter a edificação;
- b) Amortecer os impactes ambientais que prejudicam as áreas sujeitas a níveis superiores de proteção.

De acordo com o artigo 16.º do POPNRF, as intervenções a efetuar nas áreas terrestres de proteção complementar do tipo II devem cumprir o estipulado nos planos de urbanização ou de pormenor eficazes. Até à aprovação destes, ou nos casos em que não exista obrigatoriedade de sujeição a plano de urbanização ou plano de pormenor, ficam sujeitas a parecer do ICNB, I. P., as obras de construção, reconstrução, alteração e ampliação de edificações existentes e novas construções destinadas a infraestruturas portuárias, turismo de natureza, equipamentos públicos de utilização coletiva e estaleiros navais, bem como as obras constantes dos loteamentos válidos.

Relativamente ao enquadramento do projeto nos artigos 7.º (Atos e Atividades Interditos) e 8.º (Atos e Atividades Condicionados) verifica-se que:

#### Atos e atividades interditos

Na área de intervenção do POPNRF, para além das interdições previstas em legislação específica e sem prejuízo das disposições do presente Regulamento para as áreas sujeitas a regimes de proteção, são interditos os seguintes atos e atividades:

a) A instalação de estabelecimentos industriais dos tipos 1 e 2, com exceção dos estaleiros navais;

(...)

Atos e atividades condicionados

1 — Sem prejuízo dos pareceres, das autorizações ou das aprovações legalmente exigíveis, bem como das disposições específicas previstas para as áreas sujeitas a regimes de proteção, ficam sujeitos a parecer do ICNF, I. P., os seguintes atos e atividades:

a) A realização de operações de loteamento, bem como de quaisquer obras de construção, reconstrução, alteração, ampliação ou demolição fora dos perímetros urbanos;

Destes artigos (7.º, 8.º e 16.º) resulta que o projeto não se encontra proibido por força da exceção prevista a alínea a) do art.7.º, carecendo do parecer do ICNF (art. 8.º) devido a não estar abrangido por qualquer plano de urbanização ou de pormenor válido.

O Artigo 32.º do POPNRF, relativo aos princípios orientadores refere que "*Sem prejuízo do disposto na legislação aplicável e no presente Regulamento, nomeadamente no que respeita aos diferentes níveis de proteção, é definido um conjunto de práticas de acordo com os objetivos de conservação da natureza e da biodiversidade e da correta gestão dos recursos naturais para os seguintes usos e atividades:*

(...)

*i) Edificações e equipamentos;*

*l) Infra -estruturas portuárias e transportes marítimos;*

(...)

O Artigo 41.º estabelece normas relativas a edificações e equipamentos podendo ler-se que:

*1 — Na área de intervenção do POPNRF são permitidas novas edificações nas áreas não abrangidas por regimes de proteção, nos termos definidos nos planos municipais de ordenamento do território aplicáveis.*

*2 — Sem prejuízo dos restantes condicionalismos legais previstos no presente Regulamento, fora dos perímetros urbanos, a realização de operações urbanísticas sujeitas a licença carece de parecer favorável do ICNB, I. P.*

*3 — Apenas é permitida a construção de novas edificações ou a instalação de novos empreendimentos turísticos para além da zona terrestre de proteção, com exceção de infra - estruturas e equipamentos coletivos de iniciativa pública, bem como infra - estruturas e equipamentos de apoio balnear.*

Posteriormente o Artigo 43.º estabelece normas aplicáveis a infraestruturas portuárias e transportes marítimos referindo que:

*“1 — As infra -estruturas portuárias existentes na ria Formosa devem ser objeto de ações de qualificação e de minimização dos impactes ambientais negativos que provocam, devendo as entidades que as gerem desenvolver um sistema de gestão ambiental ISO 14001, EMAS ou equivalente.*

*2 — Na definição de novas infra -estruturas portuárias devem ser considerados locais que não colidam com os valores e interesses do património cultural, aplicando -se o disposto no artigo 47.º do presente Regulamento.*

*3 — Na área do Parque Natural da Ria Formosa devem ser promovidos os transportes marítimos coletivos de utilidade pública e desincentivada a utilização de embarcações particulares motorizadas para o transporte de pessoas no sistema lagunar.”*

Da leitura dos supracitados artigos do POPNRF conclui-se que, do ponto de vista estrito do cumprimento das condicionantes à edificação impostas pelo POPNRF, verifica-se que o edifício proposto localiza-se em área terrestre de PCII, dentro da zona terrestre de proteção, a qual é definida na alínea gg) do artigo 4.º (definições) como sendo a faixa do território entre a margem e os 500m, medida na perpendicular à linha de costa. Conforme decorre do n.º 3 do art.º 41 do POPNRF *“apenas é permitida a construção de novas edificações ou a instalação de novos empreendimentos turísticos para além da zona terrestre de proteção, com exceção de infraestruturas e equipamentos coletivos de iniciativa pública, bem como infra -estruturas e equipamentos de apoio balnear.”*

#### **4.7.2. Impactes Ambientais/Medidas de Minimização/Mitigação/Monitorização**

Conforme já anteriormente referido, as principais componentes da fase de construção do projeto correspondem ao edifício e ao sistema de recolha e tratamento de lixiviados e águas contaminadas. Dado que a laje de betão que impermeabiliza toda a área (com exceção da zona de implantação do edifício) está já construída, existem diversos aspetos de implementação do sistema e tratamento de águas contaminadas que não estão claros no projeto de construção apresentado. No entanto, sendo a questão das águas contaminadas e seu tratamento um dos principais aspetos sujeito a apreciação da APA-ARH, e tendo esta entidade considerado a conformidade do EIA, deixamos este aspeto à consideração da mesma, pressupondo que da sua avaliação estará sempre garantido o eficaz funcionamento desta componente.

Relativamente à fase de exploração, na qual poderão ocorrer os principais impactes do projeto, é proposto um regulamento de exploração que se considera poder minimizar

eventuais situações de poluição. No entanto, a forma como o mesmo é apresentado levanta algumas dúvidas de leitura e interpretação no que se refere á possibilidade de execução de ações de manutenção das embarcações em espaço aberto, ou seja, nos lugares de estacionamento e fora do edifício previsto. De acordo com as informações prestadas pelo requerente durante a visita da CA ao local do projeto, na fase de exploração não serão permitidas ações de manutenção fora do edifício, exceto em situações que seja possível garantir uma total cobertura da embarcação. Esta restrição, em conjugação com o perfeito funcionamento do sistema de recolha e tratamento de lixiviados de toda a área impermeabilizada que o projeto prevê, permitirá um eficiente controlo das ações de manutenção potencialmente poluentes.

### **Fauna, flora e Habitats**

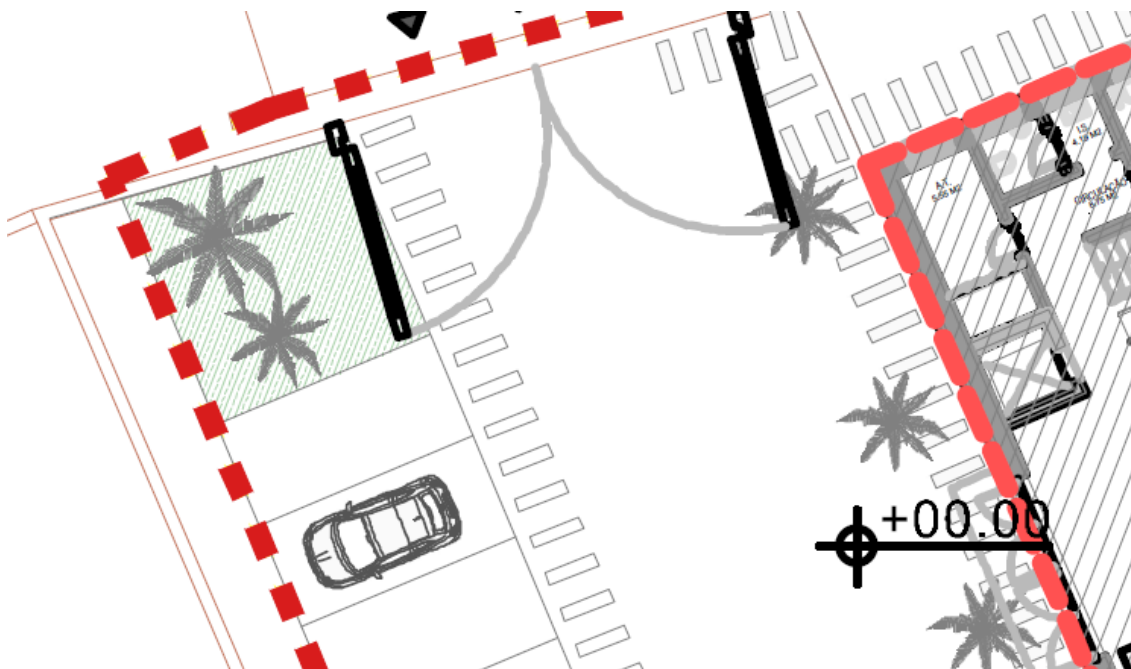
Conforme já comunicado nas fases anteriores, o EIA apresenta-se bastante deficiente em tudo o que se refere à análise dos impactes do projeto em fase de exploração, particularmente porque sempre manteve a opção de não caracterização do ambiente circundante em área costeira e lagunar (fauna, flora e habitats), ignorando para além destes aspetos todo um conjunto de fatores que no nosso entender seriam importantes analisar. A opção do EIA secundada pela CA deixa o processo, que decorre no interior de RN2000 e PNRF, escasso de elementos de avaliação relativamente à componente da biodiversidade. Sumariamente temos a caracterização ambiental de uma área de cerca de 20.000m<sup>2</sup>, dos quais 18.000m<sup>2</sup> correspondem a uma laje de betão e 2.000m<sup>2</sup> à área de solo ainda não impermeabilizado onde o projeto prevê a construção do edifício. Como anexo, e sem qualquer análise no Relatório Síntese do EIA, no processo consta um estudo que caracteriza uma pequena área dos habitats existentes margem sul do canal, o qual não responde ao que foi solicitado.

Considerando as características da área de implantação do projeto, a existência de dois estaleiros navais contíguos a nascente, e toda uma variada e considerável infraestrutura portuária a poente, acreditamos que o presente projeto poderá apresentar um modesto contributo nos impactes que já hoje se verificam, o qual poderá ser minimizado com a implementação de uma gestão adequada (nomeadamente através da adoção de um regulamento de funcionamento adequado conforme proposto) e certificada via normas ISO14001 ou EMAS (conforme decorre do artigo 43.º do POPNR). Em fase posterior, mas anterior ao licenciamento esta lacuna terá de ser compensada através de ações de monitorização e minimização adequadas do meio aquático.

### Planos de Monitorização

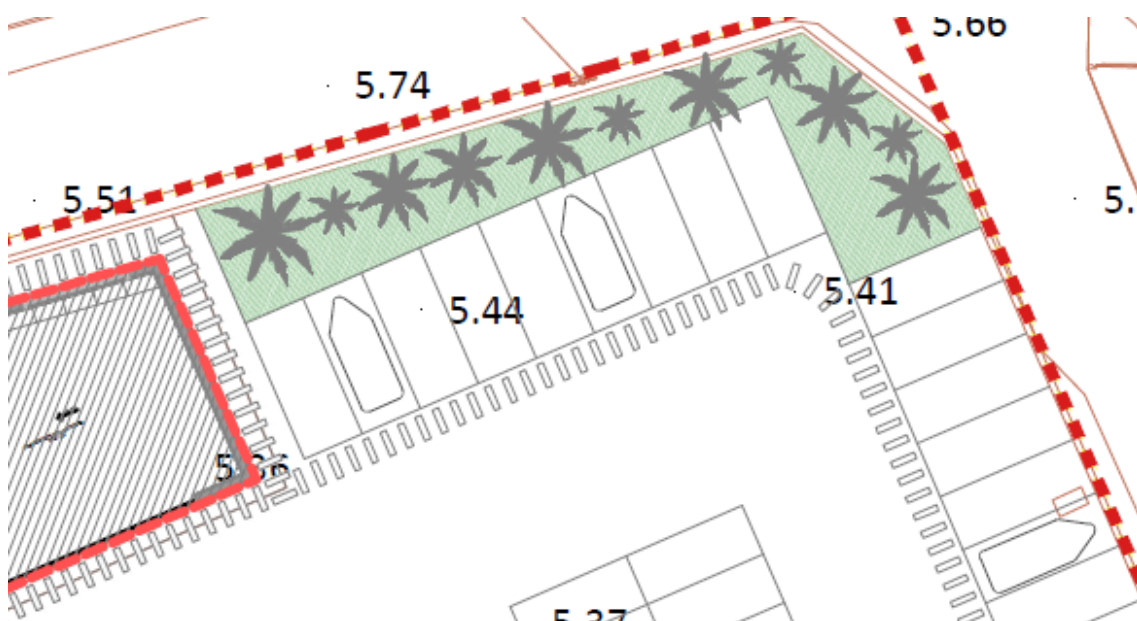
No que se refere à fauna o EIA propõe a implementação de um plano de monitorização da avifauna durante três anos. Este plano, de acordo com o proposto, compreende dois pontos de amostragem, um junto à ria e outro na zona ajardinada. Estes dois pontos correspondem a pontos de observação/escuta onde se identificarão todas as espécies detetadas por um período de 15 minutos. Deverão ser identificados os efetivos contabilizados e se efetuam utilização efetiva, ou não, da área do estaleiro.

Relativamente a esta proposta de monitorização consideramos que a mesma não apresenta qualquer interesse já que não é expetável, e podemos afirmar que nem desejável, que uma área industrial como é um estaleiro de manutenção naval, seja utilizada pela avifauna característica da Ria Formosa. Tal como demonstrado na caracterização da área de estudo apresentada no EIA (saliente-se que esta corresponde exclusivamente à zona de implantação do projeto) a mesma é já desprovida de qualquer interesse faunístico. No que se refere à monitorização das aves que possam vir a utilizar os cerca de 100m<sup>2</sup> de jardim que são apresentados no *layout* geral do estaleiro, podemos também considerar que a mesma constitui um trabalho irrelevante no contexto da avaliação dos impactes do projeto, seja pela exiguidade do espaço verde, o qual compreende um canteiro com cerca de 10m<sup>2</sup> junto da entrada do estaleiro (figura 12) e um outro com cerca de 90m<sup>2</sup> na extremidade nascente da área de implantação do edifício (figura 13), seja por se tratar de dois micro habitats já no limite do PNRF, e que ficam praticamente no meio da área industrial que limita o projeto a norte.



**Figura 12.** Planta geral do projeto. Área de jardim junto à entrada do estaleiro. (Fonte: parecer setorial da ICNF, fevereiro de 2024)





**Figura 13.** Planta geral do projeto. Área de jardim junto à extremidade nascente do edifício. (Fonte: parecer setorial da ICNF, fevereiro de 2024)

Refira-se ainda que estas duas pequenas áreas estão já cobertas pela laje de betão com cerca de 20cm de espessura, não constando no projeto de execução qualquer referência à sua demolição. Questionado o projetista informou este que o jardim, a plantar-se, será sobre a própria laje.

Em relação à flora o EIA propõe, durante 3 anos, a monitorização da evolução da colonização da flora espontânea, situação que se considera desprovida de qualquer lógica atendendo ao projeto, conforme decorre das figuras 12 e 13.

A monitorização proposta não permite qualquer avaliação dos eventuais impactes do projeto, ou das medidas de minimização propostas, pelo que não se considera necessária a implementação de qualquer plano de monitorização da flora e fauna na área de estudo do EIA.

Assim, e em termos conclusivos, o ICNF,I.P. perante o exposto no presente parecer, considera que o projeto não dá cumprimento ao disposto no n.º 3 da artigo 41.º da RCM n.º 78/2009, de 2 de setembro – *“Apenas é permitida a construção de novas edificações ou a instalação de novos empreendimentos turísticos para além da zona terrestre de proteção, com exceção de infraestruturas e equipamentos coletivos de iniciativa pública, bem como infra-estruturas e equipamentos de apoio balnear.”*

Relativamente às demais componentes do projeto delas não se antevê a indução de impactes ambientais que não sejam controláveis e/ou minimizáveis desde que previamente ao licenciamento e como forma de também compensar uma análise deficitária do EIA sejam apresentados:

1. Seja apresentado e submetido a aprovação do ICNF o regulamento de funcionamento do Estaleiro. O regulamento deverá conter regras de funcionamento que garantam de forma clara e objetiva que os utilizadores do espaço executam as diversas atividades de manutenção em cumprimento das melhores normas ambientais aplicáveis, nomeadamente no que se refere à não execução de trabalhos ao ar livre sem a necessária cobertura das embarcações;
2. Dando cumprimento ao artigo 43.º do POPNRF *“As infra -estruturas portuárias existentes na Ria Formosa devem ser objeto de ações de qualificação e de minimização dos impactes ambientais negativos que provocam, devendo as entidades que as gerem desenvolver um sistema de gestão ambiental ISO 14001, EMAS ou equivalente.”* Assim, em fase prévia à fase de exploração, deverá o promotor apresentar um Sistema de Gestão Ambiental ISO 14001 ou EMAS, o qual deverá ser sujeito a processo de certificação por empresa credenciada;
3. Seja apresentado a parecer do ICNF um Plano de Monitorização da biodiversidade marinha na área envolvente do projeto e canais de acesso, partindo de uma situação de referência prévia ao projeto;
4. Plano de promoção da biodiversidade no meio aquático que envolva nomeadamente a instalação de estruturas de promoção e fixação de biodiversidade

Em conclusão o ICNF, I.P. emitiu parecer favorável condicionado à apresentação e aprovação das medidas acima elencadas de 1 a 4 e à resolução da incompatibilidade da construção do novo edifício com o POPNRF ao redefinir os limites do perímetro urbano, incluindo a área em questão, dentro dos limites urbanos a corrigir na revisão do PDM e na recondução do Plano do PNRF a Programa, instrumentos que se encontram em curso.

#### **4.8. Socioeconomia**

Na identificação dos fatores ambientais relevantes foi considerada a “Qualidade de Vida e Desenvolvimento Socioeconómico”. O objetivo deste fator é analisar o impacto no ambiente socioeconómico e qualidade de vida do projeto, com especial relevância para as atividades ligadas ao mar, com foco na reparação de embarcações.

Assim, projeto do estaleiro naval em apreço contribuirá, na fase de construção, para diversificar a oferta de emprego do concelho, mesmo que este seja temporário. Nesse sentido irá ser necessário mão-de-obra, que pela especificidade dos trabalhos, será preferencialmente local, com impactes positivos e temporários de pouca significância. Durante a fase de construção irão existir também impactes positivos diretos e indiretos para as diversas atividades socioeconómicas, principalmente as que se referem à

aquisição de materiais, contratação de empresas de construção, serviços restauração, alojamento e comércio.

Estão previstos impactes negativos resultantes da execução dos estaleiros, construção das infraestruturas, edifício e espaços envolventes, ao nível da libertação de poeiras, ruído, movimento de veículos pesados, que no âmbito do descritor será negativo, direto, provável, imediato, reversível de pouca magnitude, com um grau de significância baixo.

Na fase de exploração, o funcionamento do estaleiro naval irá proporcionar maior robustez a uma atividade económica que nas últimas décadas tem vindo a perder expressão local/regional. A concretização deste projeto irá melhorar a oferta da reparação de embarcações em instalações modernas e organizadas, com preocupações tecnológicas e de sustentabilidade ambiental. Deste modo, o impacte esperado será certamente positivo, direto, permanente, certo, regional, de longo prazo, de magnitude elevada pelo exemplo de exploração que pode induzir com efeitos significativos, num segmento de mercado onde a região tem um défice de oferta.

Na fase de desativação se mantiverem os atuais pressupostos que levaram à sua construção, então, o impacte será negativo sobretudo ao nível do emprego e do cluster da reparação naval.

Deste modo, foram identificados impactes cumulativos positivos ao nível do cluster da reparação naval em Olhão, que, nas últimas décadas, tem vindo a desenvolver um conjunto de empresas com conhecimento tecnológico ao nível da reparação naval, atraindo complementaridades e sinergias (reparação de motores, eletrónica/instalações elétricas, tintas, apoio a nautas) com forte expressão regional. A construção do Estaleiro para além de reforçar os serviços ao nível da reparação reforça e posiciona Olhão a nível regional, como um dos principais polos de reparação de embarcações turísticas. Estes impactes serão tendencialmente positivos diretos e indiretos a nível do concelho, com reflexos a nível de medio/ longo prazo. Poderão surgir nesta fase alguns impactes negativos resultantes do aumento de embarcações e veículos, que devem ser monitorizados.

Ao nível do fator socioeconomia, o EIA não menciona qualquer tipo de medidas de minimização e de mitigação, compreensivelmente, por já se encontrarem vertidas noutros fatores.

- Para a aumentar a positividade do impacte no fator, nas fases de construção e exploração, considera-se necessário divulgar a necessidade de recrutar trabalhadores locais. A contratação de emprego deverá ser publicitada pelos Centros de Emprego e Formação Profissional, Juntas de Freguesia e Associações Culturais e Desportivas de proximidade. Relembra-se que a maioria do pessoal a contratar necessita de qualificação profissional sobretudo na fase de exploração.

- Importa ainda evidenciar as deficiências do projeto, nomeadamente nas infraestruturas onde se inclui a plataforma de estacionamento de automóveis, embarcações e lavagem de barcos. Nesse sentido, o projeto de execução da drenagem de águas pluviais da plataforma do estaleiro deve ser reformulado ao nível concetual, desenhos, medições e caderno de encargos, por forma a garantir que não ocorram escorrências para a Ria.

Deste modo, considera-se que o projeto ao desenvolver atividades complementares orientadas para a economia do mar, promove a criação de emprego e diversifica a base económica da cidade, alavancando uma cumplicidade direta e indireta com outras atividades locais/regionais o que reforça o cluster da reparação naval. A preocupação evidenciada no organigrama do projeto para a fase de exploração revela um referencial de sustentabilidade e possível inovação, que deve ser seguida por outros estaleiros em funcionamento na região.

#### **4.9. População e saúde humana**

No que se refere ao fator saúde humana, considera-se que o EIA apresenta uma adequada caracterização da situação de referência do descritor Saúde Humana, fazendo referência a diversos indicadores sociodemográficos, administrativos e aos principais determinantes ambientais.

Face à ausência de orientações/metodologias reconhecidas para avaliar e quantificar o significado dos efeitos na saúde humana, com especificidade devida, entende-se que a presente avaliação de impactes realizada, no âmbito geral, se encontra adequada, com descrição dos fatores que direta ou indiretamente influenciam a Saúde Humana, designadamente a socioeconomia, a qualidade do ar e o ambiente sonoro.

Na fase de construção são identificados os impactes negativos (sobretudo ambientais) estando a maioria classificados de baixa magnitude e pouco significativos (relacionados com a potencial afetação da qualidade de vida associada à geração de ruído na frente de obra, degradação da qualidade do ar ambiente local, a afetação da mobilidade local pelo aumento de tráfego e afetação da segurança rodoviária). São ainda nesta fase identificados os impactes positivos no determinantes socioeconómicos da saúde, cuja magnitude e significância poderá variar em função do tempo de duração da fase de construção, do investimento em bens materiais e serviços inerentes ao projeto e do nível de interatividade que se estabelecer com a comunidade local (relacionados com a geração de emprego em obra e pelo estímulo à economia local pela utilização de serviços, matérias primas e outros bens materiais a fornecedores locais).

Na fase de exploração, estão também identificados os impactes negativos ponderados como pouco significativos e relacionados com a afetação do ambiente sonoro e da qualidade do ar (operações de manutenção e reparação das várias infraestruturas do

estaleiro, manutenção e reparação de embarcações; aumento do tráfego de veículos de transporte como reboques e maquinaria de apoio que acedem ao estaleiro). Ainda nesta fase, é exetável que os impactes positivos identificados e previstos no projeto, possam influenciar os determinantes socioeconómicos com impacte na Saúde Humana, por via da melhoria da qualidade de vida associada ao estímulo das atividades económicas (criação de postos de trabalho diretos, quer para funções administrativas do estaleiro, quer para os serviços técnicos de manutenção e postos de trabalho indiretos; pelo aumento das receitas nas finanças locais; melhoria da oferta de infraestruturas de apoio necessárias associadas à náutica de recreio).

As medidas de minimização consideradas no EIA, nas fases de construção e exploração, consideram-se as adequadas e correspondem sobretudo a medidas relacionadas com os determinantes ambientais, como a qualidade do ar, o ambiente sonoro, qualidade da água, vetores de doenças e medidas de minimização relacionadas com a segurança rodoviária e para fazer face às perturbações provocadas no tráfego e dinâmica de mobilidade da população local.

Consideram-se ainda adequadas as medidas propostas de potenciação dos impactes positivos para as componentes social e económica, podendo estas contribuir positivamente para o bem-estar da população e Saúde Humana (pela contratação de funcionários residentes no concelho de Olhão ou da região algarvia, pela promoção da manutenção regular das instalações, entre outras). Referir ainda que são adequadas as medidas incluídas no Plano de Gestão Ambiental da Obra alinhado numa política de conduta Ambiental.

Assim, de modo geral, o projeto poderá potenciar e melhorar o funcionamento das atividades económicas associadas ao Porto de Recreio de Olhão, contribuindo positivamente para o desenvolvimento económico sustentável do concelho e da região, induzindo, indiretamente impactes positivos na população e Saúde Humana. Por outro lado, os impactes negativos estimados, diretos e indiretos, assumem-se de baixa magnitude, pouco significativos e minimizáveis. Com efeito, no que respeita aos fatores suscetíveis e aos aspetos concorrentes do impacte do Projeto na População e Saúde Humana, considera-se que poderá ser viabilizada a concretização do projeto em apreço.

#### **4.10. Património cultural**

##### **4.10.1. Situação de referência e antecedentes**

Desconhecemos se os serviços técnicos de arqueologia da Câmara Municipal se pronunciaram, ou se houve uma prévia articulação com estes. Esta pronúncia resulta de a área de incidência do EIA ser em meio terrestre e misto.

Verifica-se que as obras requeridas são intrusivas no subsolo, com possível afetação de estruturas e depósitos de origem antrópica arqueologicamente relevantes e com ocorrência de preexistências.

A situação de referência existente caracterizava-se por uma área com sensibilidade arqueológica desconhecida, apesar de serem conhecidas mais de 80 ocorrências arqueológicas associadas ao concelho. Nesta área destaca-se, segundo a cartografia histórica, a informação de aí haver antigos moinhos que podem ter sido soterrados com o aterro na construção do porto.

Os trabalhos arqueológicos desenvolvidos no âmbito do EIA referem a existência na área envolvente de cetárias de época romana (CNS 2741); o Forte de São Lourenço, três moinhos de maré e armazéns modernos/contemporâneos; uma ponte cais da fábrica conserveira Fialho e naufrágios contemporâneos, bem como património classificado ou em vias de classificação, património arquitetónico da cidade de Olhão, entre outros. Conclui-se que "não foram identificados valores patrimoniais na área de estudo".

Constata-se que o fator referente ao Património apresentado é um dos fatores ambientais estudados, a equipa técnica responsável pela sua elaboração incluiu arqueólogos (em meio terrestre e subaquático) e que a metodologia teve em conta os termos previstos do Regulamento dos Trabalhos Arqueológicos e da Circular Termos de Referência para o Descritor Património Arqueológico de 10 de setembro de 2004.

#### **4.10.2 Impactes e medidas de minimização**

No que concerne às Medidas de Minimização, considera-se que:

- Se deve garantir o cumprimento dos pressupostos para a caracterização do Património Cultural;
- A sua redação deverá ~~ser~~ refletir todas as propostas efetuadas e uma integral articulação com os pressupostos definidos no Relatório Síntese e restantes Relatórios apresentados;
- Para a Fase de Exploração não foram consideradas medidas para cautelar a salvaguarda patrimonial de eventuais intervenções de manutenção/ conservação que se verificarem necessárias;
- Se deve proceder a um reajustar da localização destas nas várias fases de execução do projeto;
- Anular as medidas de minimização repetidas;

Desta forma, sistematiza-se a redação de algumas das medidas de minimização, incluem-se novas medidas de minimização e indica-se a fase para a sua implementação de forma a salvaguardar o Património Cultural, nomeadamente:

### Condicionantes

O cronograma da Obra deverá compreender o tempo necessário à boa execução das medidas de salvaguarda do Património Cultural, nomeadamente para a realização de todos os trabalhos arqueológicos;

### Medidas de mitigação

#### **Fase prévia à execução das obras**

- i. A equipa dos trabalhos de arqueologia deve ser previamente autorizada pela Tutela. Esta deve integrar arqueólogos com experiência comprovada na vertente náutica e subaquática, bem como conservadores-restauradores para implementar as ações de conservação e monitorização. Toda a equipa deve estar dimensionada de acordo com os trabalhos previstos efetuar.
- ii. Efetuar uma prospeção arqueológica sistemática da área de incidência direta e indireta, com particular cuidado para as áreas que apresentavam reduzida visibilidade ou que não foram objeto de prospeção;
- iii. Elaborar um plano para todas as ações a serem desenvolvidas em fase de obra, nomeadamente com a representação cartográfica do local de implantação dos estaleiros, dos corredores de acesso das maquinarias, das zonas de dragagem e dos valores patrimoniais a preservar;
- iv. Realizar um programa de ação de formação/ sensibilização patrimonial dirigido aos trabalhadores e responsáveis envolvidos na execução da empreitada, com informação relativamente às medidas de minimização previstas, sobre a importância e sensibilidade arqueológica das áreas de intervenção e zonas envolventes e quais os cuidados a ter com a gestão e proteção do património cultural referenciado;
- v. Para as eventuais ocorrências patrimoniais deve-se contemplar a proteção, sinalização, vedação permanente, registo gráfico (desenho/ topografia e fotografia, uma planta, de alçados e de um levantamento topográfico) e memória descritiva (descrição de características morfo-funcionais, cronologia, estado de conservação e enquadramento cénico/paisagístico) de todos estes elementos que se situem a menos de 100 m da frente de obra e seus acessos, de modo a evitar a fundação, a passagem de maquinaria e pessoal afeto aos trabalhos. Sempre que se verifique a absoluta necessidade em realizar intervenções destrutivas nesse Património deve haver um parecer prévio da entidade de Tutela;

- vi. Garantir que a vedação que delimitará o estaleiro é objeto de tratamento adequado, sobretudo se ficar exposto em áreas de elevada frequência de observadores e/ou de qualidade cénica elevada. Os materiais a utilizar devem adotar cores tendencialmente neutras a par do recurso a motivos que se coadunem com o meio urbano e/ou marítimo, também como elementos do espaço onde se inserem. Configuram-se como soluções o uso ou o recurso a painéis artísticos que reflitam, entre outras, por exemplo, aspetos contemporâneos ou históricos, ligadas ao espaço local e à vivência social e comunitária – mar, pescas, trajes tradicionais, embarcações tradicionais, património, fauna, ictiofauna, flora, arqueologia subaquática ou náutica e outros;
- vii. Efetuar duas sondagens geoarqueológicas se a construção do edificado for realizada com fundações indirectas. Estas implicam uma recolha integral dos sedimentos e uma análise paleoambiental dos depósitos encharcados do Plistocénico final e Holocénico estuarinos ou costeiros. O trabalho deve ser desenvolvido com a colaboração de um geoarqueólogo e um arqueobotânico. A análise paleoambiental implica: a datação por radiocarbono das diferentes unidades sedimentológicas do Plistocénico final e Holocénico; a caracterização sedimentológica (textura e caracterização composicional); a análise paleoecológica (micro e macrorrestos vegetais e faunísticos, entre outros), de nutrientes e antropização (eutrofização); e a identificação de eventuais bens arqueológicos; entre outras. Os resultados da análise paleoambiental devem contribuir para identificar as sucessivas movimentações da orla costeira ao longo dos séculos e caracterizar diacronicamente a ocupação humana e o paleoambiente do local que irá ser alvo de afetação pelo projeto.

### **Fase de construção**

- i. Assegurar o acompanhamento arqueológico presencial, integral, continuado e permanente de todas as frentes de obra do projeto, desde as suas fases preparatórias. A equipa deve estar em permanente contacto, ter garantidas condições de segurança e capacidade de visualização dos trabalhos, nomeadamente em horário nocturno, a fim de, minimizar o risco de destruição de estruturas náuticas ou navais;
- ii. Assegurar que a descoberta de quaisquer vestígios arqueológicos nas áreas de intervenção obriga à suspensão imediata dos trabalhos no local e à sua comunicação ao órgão competente da Tutela e demais autoridades, em conformidade com as disposições legais em vigor. Esta situação pode determinar a adoção de medidas de minimização complementares pelo que deve ser apresentado um Relatório Preliminar com a descrição, avaliação do impacte, registo gráfico e uma proposta de medidas arqueológicas e de conservação a implementar. Deve ser tido em consideração que as áreas com vestígios arqueológicos conservados e que venham a ser afetados de forma irreversível têm de ser integralmente escavados;



- iii. O património arqueológico reconhecido durante o acompanhamento arqueológico da obra deve ser, tanto quanto possível e em função do seu valor patrimonial, conservado *in situ*, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação;
- iv. Perante o elevado potencial arqueológico de toda a área alvo de afetação do projeto, a eventual necessidade de exumação de espólio arqueológico, onde algum desse espólio pode ser sujeito a um acelerado processo de decomposição, implica a criação de uma ou mais reservas submersas primárias e transitórias até à sua entrega à Tutela do Património, para depositar esses bens móveis, protegendo-os assim da degradação irreversível a que ficarão sujeitos se permanecerem em contacto direto com o ambiente atmosférico durante a fase de execução. Desta forma, na equipa deve ter um elemento de conservação e restauro, especializado na área do tratamento e conservação de espólio resultante de meio submerso.
- v. Para além da identificação de Património Cultural, deve ser dada especial atenção para informação geoarqueológica que possa ser identificada sobre as sucessivas movimentações que a orla costeira sofreu ao longo dos séculos, nomeadamente em época plistocénica e holocénica;
- vi. Elaborar um relatório nos termos do Regulamento de Trabalhos Arqueológicos, onde seja descrita a metodologia utilizada, os depósitos e estruturas arqueológicas que vierem a ser descobertas, apresentar a interpretação da estratigrafia e dos materiais arqueológicos encontrados. Devem também acompanhar o relatório, o respetivo registo gráfico (devidamente cotado) e fotográfico de cada uma das eventuais realidades arqueológicas detetadas, o levantamento topográfico da área intervencionada e o estudo, registo, tratamento e acondicionamento do espólio que for recolhido durante a intervenção arqueológica.

### **Fase de exploração**

- i. Sempre que se verificar a execução de dragagens de manutenção deve ser solicitado um parecer da Tutela do Património Cultural de forma a salvaguarda esses valores e onde podem ser definidas eventuais medidas de minimização, nomeadamente o acompanhamento arqueológico por uma equipa de arqueologia com experiência comprovada na vertente náutica e subaquática, previamente autorizada, e que esteja dimensionada em relação à dinâmica e volume de trabalhos a realizar;

Deste modo, e da análise do fator ambiental Património Cultural, considera-se que estão reunidos os elementos indispensáveis para emissão de parecer favorável condicionado às medidas de minimização e compensação acima descritas.

## **5. RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA**

A consulta pública de forma a garantir a informação e a participação do público, foi devidamente coordenada e articulada com a APA, I.P, a Agência Portuguesa do Ambiente, enquanto Autoridade Nacional para o Licenciamento Único de Ambiente (ANLUA), procedeu à Consulta Pública dos elementos constantes no processo de Licenciamento Único Ambiental (LUA) da Verbos do Cais, S.A, abrangido pelo Anexo II, 4g do Decreto-Lei n.º 151-B/2013 de 11 de dezembro (RJAIA) na sua redação atual.

A Consulta Pública decorreu durante o período de 30 dias úteis, de 16 de janeiro a 26 de fevereiro de 2024.

O EIA e elementos adicionais estiveram disponíveis para consulta na página da internet da CCDR Algarve e do Portal Participa, tendo sido enviados editais para afixação na Câmara Municipal de Olhão e nas instalações da CCDR Algarve – Palacete Doglioni (Unidade de Ambiente, Conservação da Natureza e Biodiversidade e Unidade de Ordenamento do Território).

No período da Consulta Pública foi recebida uma participação, apresentada por um particular, com sentido de 'concordância', referindo o seguinte:

*"Necessita revitalização do Cais."*

O Relatório de Consulta Pública foi elaborado pela Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. e disponibilizado a todas as entidades que compõe a CA, no Portal participa e na plataforma SILIAMB.

A apreciação vertida no presente parecer, teve em consideração o relatório de Consulta Pública elaborado e disponibilizado pela autoridade de AIA.

## **6. CONCLUSÃO**

O Projeto do Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão apresenta-se em Projeto de Execução e em termos administrativos o projeto situa-se no distrito do Faro, concelho de Olhão, freguesia de Quelfes.

A área destinada ao futuro estaleiro localiza-se na zona nascente da frente marginal da cidade de Olhão, na área geográfica do Porto de Pesca de Olhão e zona industrial, e é limitada a norte pela zona industrial de Olhão, a sul pela Ria Formosa, a nascente por estaleiros navais e a poente pela zona industrial e pelo aglomerado urbano da cidade de Olhão.

Este projeto tem como objetivo a construção do Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão, que prevê a conceção de um único edifício, de carácter industrial, contendo usos

complementares de Comércio e Serviços de Estaleiro Naval, de Oficinas e Serviços Administrativos e respetiva envolvente da zona terrestre concessionada.

Inicialmente foi considerada para a implantação do edifício do estaleiro uma área adjacente ao plano de água do Porto de Recreio de Olhão. Esta solução foi considerada indesejada por criar transtorno à população. Assim a área de implantação atual corresponde a uma alternativa melhor integrada territorialmente, tendo em conta que neste local, a sua tipologia ficará melhor ajustada às atividades existentes na área envolvente, o porto de pesca a poente e dois estaleiros navais a nascente.

O projeto em apreço localiza-se em áreas nucleares para a conservação da natureza e da biodiversidade, integradas no sistema nacional de áreas classificadas, particularmente, no Parque Natural da Ria Formosa, e, em áreas da Rede Natura 2000 – “rede ecológica com o objetivo de assegurar a biodiversidade através da conservação dos habitats naturais e da fauna e flora selvagens” – regida pelo Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (Resolução de Conselho de Ministros – RCM n.º 115-A/2008, de 21 de julho), sendo abrangida pela Zona Especial de Conservação (ZEC) Ria Formosa/Castro Marim, com o código PTCO0013, e pela Zona de Proteção Especial (ZPE) Ria Formosa, com o código PTZPE0017, integrando-se, nessa medida, em ‘áreas sensíveis’ conforme disposto na alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 11/2023, de 10 de fevereiro (que estabeleceu o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental - RJAIA).

No que respeita ao **ordenamento do território**, sobre a área de estudo foram inventariados os IGT aplicáveis, bem como os efeitos das servidões administrativas e restrições de interesse público instituídas que, neste caso, não constituem condicionantes ao desenvolvimento deste projeto. No entanto, sobre a conformidade com os IGT aplicáveis, releva-se o seguinte:

i) O projeto é compatível e tem enquadramento nos objetivos estratégicos do PROT Algarve.

ii) Sobre o enquadramento do projeto com o PDM de Olhão, a **Câmara Municipal de Olhão**, na qualidade de entidade licenciadora e entidade com competências para avaliar a conformidade do projeto com o PDM em vigor, emitiu pronúncia favorável ao projeto condicionada ao parecer do ICNF, I.P. sobre a edificação a erigir. Porquanto, de acordo com o parecer emitido pela Câmara Municipal de Olhão, extrai-se o seguinte:

- O PDM de Olhão foi aprovado pela Assembleia Municipal de Olhão, em 3 de novembro de 1994, e publicado no «Diário da República», 1.ª série-B, n.º 126, de 31 de maio de 1995, através da RCM n.º 50/95, tendo ocorrido a sua primeira alteração através da RCM n.º 143/97, publicada no «Diário da República», 1.ª série-B, n.º 199, de 29 de agosto de 1997. O procedimento de Alteração por Adaptação do PDM de Olhão ao Plano de

Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Vilamoura-Vila Real de Santo António (aprovado pela RCM n.º 103/2005, de 27 de junho) e ao POPNRF (aprovado pela RCM n.º 78/2009, de 2 de setembro), foi resultado da aprovação em 2014 de uma nova Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, Ordenamento do Território e Urbanismo (LBPPSOTU), Lei n.º 31/2014, de 30 de maio.

- O PDM de Olhão encontra-se parcialmente abrangido pelas áreas de intervenção de planos de ordem superior, nomeadamente o POOC Vilamoura-Vila Real de Santo António e o POPNRF. A transposição do conteúdo dos planos especiais de ordenamento do território em vigor para os PDM aplicáveis à área abrangida pelos planos especiais, terá ocorrido de acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 78.º da Lei n.º 31/2014, alterado pelo Decreto-Lei n.º 3/2021, de 7 de janeiro.

- Segundo a planta de ordenamento síntese do PDM de Olhão, o projeto em apreço encontra-se enquadrado como "Equipamentos, Serviços e Infraestruturas – Equipamentos Existentes". De acordo com a planta síntese do POPNRF situa-se, ainda, em área enquadrada como "Área Terrestre de Proteção Complementar II", cujo regime de salvaguarda se encontra estabelecido no artigo 16.º do regulamento do POPNRF, que estabelece: "*1 – As intervenções a efetuar nas áreas de proteção complementar do tipo II devem cumprir o estipulado nos planos de urbanização ou de pormenor eficazes.*

*2 – Até à aprovação dos planos referidos no número anterior ou nos casos em que não exista obrigatoriedade de sujeição a plano de urbanização ou plano de pormenor, ficam sujeitas a parecer do ICNB, I.P., as obras de construção, reconstrução, alteração e ampliação de edificações existentes e novas construções destinadas a infraestruturas portuárias, turismo de natureza, equipamentos públicos de utilização coletiva e estaleiros navais, bem como as obras constantes dos loteamentos válidos."*

Encontrando-se a pretensão localizada na Doca do Porto de Olhão, cumpre com o previsto na carta síntese do PDM em vigor. Sobre este desígnio, importará salientar que no projeto anterior datado de 1999-2021, era proposta a sua edificação integrada na área de estacionamento de embarcações, em área privilegiada na zona ribeirinha da cidade, adjacente a espaços habitacionais e de alojamento turístico. Considera-se a área estabelecida para a implantação do projeto do Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão uma alternativa de localização mais favorável, estando inserida no Porto de Pesca de Olhão, adjacente à zona industrial e a uma área de estaleiro naval já existente e estabelecimentos de usos similares.

- Porquanto, a pretensão localiza-se em "Equipamentos, Serviços e Infraestruturas – Equipamentos Existentes", referindo o artigo 70.º que a instalação de equipamentos e grandes infraestruturas previstos efetua-se nas áreas indicadas na planta de ordenamento-síntese e deve ser objeto de programas de ocupação específicos, sujeitos à aprovação das entidades com jurisdição em razão da matéria e da área. Neste sentido, a

Câmara Municipal de Olhão emitiu parecer favorável condicionado ao projeto em apreço, considerando que a pretensão da edificação está sujeita a parecer das entidades competentes, nomeadamente do ICNF, I.P.

O ICNF, I.P. refere na sua pronúncia, em termos conclusivos, que o projeto não dá cumprimento ao disposto no n.º 3 da artigo 41.º da RCM n.º 78/2009, de 2 de setembro – *“Apenas é permitida a construção de novas edificações ou a instalação de novos empreendimentos turísticos para além da zona terrestre de proteção, com exceção de infraestruturas e equipamentos coletivos de iniciativa pública, bem como infra-estruturas e equipamentos de apoio balnear”*. Deste modo, o ICNF, I.P. emitiu parecer favorável condicionado à resolução da incompatibilidade da construção do novo edifício com o POPNRF ao redefinir os limites do perímetro urbano, incluindo a área em questão, dentro dos limites urbanos a corrigir na revisão do PDM e na recondução do Plano do PNRF a Programa, instrumentos que se encontram em curso.

Neste contexto, será de sobremaneira importante referir que a Câmara Municipal de Olhão através da Declaração n.º 89/2021, de 30 de julho, publicou a alteração por adaptação do respetivo PDM ao Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Vilamoura -Vila Real de Santo António e ao Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (POPNRF), dando cumprimento ao estabelecido na Lei de bases gerais da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo - LBGPPSOTU (Lei n.º 31/2014, de 30 de maio, na redação atual), que introduziu diversas inovações no quadro legal do ordenamento do território e urbanismo, entre as quais estabelece que o regime de uso do solo é fixado nos planos territoriais de âmbito intermunicipal e municipal, através da classificação e qualificação do solo, passando apenas estes a vincular direta e imediatamente os particulares .

A LBGPPSOTU ao abrigo dos n.ºs 1 e 2 do artigo 78.º, na redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 3/2021, de 7 de janeiro, determinou que o conteúdo dos PEOT em vigor devia ser transposto para os planos territoriais municipais [designadamente, nos planos diretores municipais (PDM)] aplicáveis à área abrangida pelos planos especiais, até 13 de julho de 2021.

O procedimento de alteração do PDM de Olhão por adaptação aos PEOT, em conformidade com o estatuído no n.º 2 do artigo 121.º do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial – RJIGT (Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na redação atual), não pôde envolver uma decisão autónoma de planeamento, estando limitado a transpor o conteúdo dos PEOT em causa – POOC Vilamoura -Vila Real de Santo António e POPNRF -, de acordo com a matriz que identificou as normas destes planos a transpor para os Planos Territoriais Municipais, sem inovar nas disposições do articulado ou reajustá-las para distintas categorias de espaço.

Deste modo, importa referir que, das normas do regulamento do POPNRF transpostas para o PDM de Olhão por adaptação, não consta designadamente o conteúdo do n.º 3 do artigo 41.º, pelo que o mesmo não se aplica aos particulares, sem prejuízo do ICNF, I.P., poder pronunciar-se no âmbito das suas competências específicas em matéria da conservação da natureza e biodiversidade, nomeadamente sobre a avaliação da respetiva localização e época do ano, em função do regime de proteção aplicável, da ocorrência de habitats, espécies e outros valores naturais e das fases dos seus ciclos de vida, como tem referido reiteradamente na apreciação de projetos que incidem nestas áreas.

Assim, atendendo que o edifício proposto é parte fundamental das atividades a desenvolver no âmbito do estaleiro naval, considera-se que está verificado a compatibilidade com o uso dominante previsto no PDM de Olhão - "Equipamentos, Serviços e Infraestruturas" (de acordo com a Planta de Ordenamento – Síntese do PDM de Olhão), tal como exposto no parecer emitido pela Câmara Municipal de Olhão, o qual refere que *"encontrando-se a pretensão localizada na Doca do Porto de Olhão, cumpre com o previsto na carta síntese do PDM em vigor."*

Ao nível do **solo e uso dos solos**, o EIA em apreciação identificou e avaliou os impactes por fator ambiental e previu as respetivas medidas de mitigação dos impactes avaliados, nas fases de construção e de exploração, que se consideram adequados.

No que se refere aos **recursos hídricos superficiais** a drenagem de linha de água assinalada na carta militar, o EIA não identifica a linha de drenagem estruturante do território, assim não é feita referência ao modo como se processam atualmente os escoamentos provenientes de montante para a área de projeto. Constata-se que a pretensão contempla a construção do edifício do estaleiro naval sobre a referida linha de drenagem, e o projeto de drenagem das águas pluviais não aponta qualquer solução que permita perspetivar a compatibilização do projeto face aos escoamentos expectáveis de montante. Neste sentido relativamente às infraestruturas da rede drenagem de águas pluviais, a **Docapesca – Portos e Lotas, S.A.** refere que, quanto à situação das águas pluviais a norte da área de intervenção, deve o proponente continuar o coletor existente no sentido poente e ligar ao coletor da Docapesca – Portos e Lotas, S.A. Para tal, o projeto de execução a desenvolver deve ser devidamente articulado entre o proponente, a Câmara Municipal de Olhão e a Docapesca – Portos e Lotas, S.A., e, necessariamente, a aprovar pela APA/ARH Algarve em fase prévia ao licenciamento, de modo a que a sua execução ocorra antes, ou, em simultâneo à construção do edifício. Neste enquadramento, a viabilização da pretensão deverá ser condicionada à apresentação de uma solução que garanta a interceção das águas provenientes de montante e o seu bom encaminhamento para o meio recetor final, neste caso a Ria.

No que se refere à drenagem de **águas pluviais** na área do projeto, o projeto deve ser reformulado em conformidade com orientações descritas no capítulo 4.3. deste parecer, carecendo de aprovação pela APA/ARH Algarve, em fase prévia ao licenciamento.

Na fase final de construção, deverá ser apresentado um relatório técnico que demonstre a boa execução do sistema de recolha e depuração das águas pluviais em conformidade com o previsto no projeto de execução a reformular, nomeadamente no que se refere às pendentes a conferir à plataforma existente.

É referido no EIA a necessidade de dotar o projeto de um depósito/cisterna para aproveitamento das águas pluviais. Este sistema deverá ser apresentado em fase prévia ao licenciamento para aprovação da APA/ARH Algarve.

No decorrer da fase de exploração do estaleiro, as **águas residuais** das embarcações deverão ser descarregadas antes de serem conduzidas para o estaleiro. Desta forma, essa descarga será efetuada no atual Porto de Recreio de Olhão e as embarcações encaminhadas para o estaleiro encontrar-se-ão livres de quaisquer águas residuais no seu interior.

Apesar de se prever que as águas residuais das embarcações sejam descarregadas no Porto de Recreio, antes das embarcações serem encaminhadas para o Estaleiro, encontra-se igualmente prevista a instalação, na área do Estaleiro, de um local de receção para descarga destas águas, conforme previsto na alínea b) do artigo 13.º do Regulamento Interno do Exercício da Atividade Comercial e Operacional do Estaleiro do Porto Recreio de Olhão (Anexo IV), que define a Política Ambiental e prevê que *“as águas residuais e de esgoto das máquinas sejam guardadas nos tanques de bordo instalados para o efeito, e bombeadas para um meio de transporte de uma empresa licenciada para receção e tratamento daqueles efluentes, ou para utilizar o serviço de Pump – Out”*.

No que diz respeito à análise do fator **alterações climáticas**, em termos genéricos, o EIA deve enquadrar o projeto nos instrumentos de política climática nacional, bem como, incluir claramente e de forma estruturada as vertentes de mitigação e de adaptação às alterações climáticas, respetivos impactes e vulnerabilidades esperadas, e, consequentes medidas de minimização e de adaptação. A este respeito, é de referir que foram devidamente enquadrados no EIA os principais e mais recentes instrumentos de referência estratégica que concretizam as orientações nacionais em matéria de políticas de mitigação e de adaptação às alterações climáticas, nomeadamente, o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC 2050), o Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC 2030), bem como a Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas (ENAA 2020) e o Programa de Ação para a Adaptação às Alterações Climáticas (P-3AC). Adicionalmente, o EIA faz igualmente referência à Lei de Bases do Clima, Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro, com entrada em vigor a 1 de fevereiro 2022.

Face às projeções climáticas referidas, o EIA identificou as vulnerabilidades do projeto perante as mesmas, que se relacionam sobretudo com a subida do nível médio da água do mar e com os episódios de inundações e galgamentos oceânicos decorrentes do mesmo. De acordo com o EIA, as projeções disponíveis apontam para uma subida do nível médio da água do mar entre 0,63 e 0,98 metros até ao final do século. Para um período curto, até 2030, estas estimativas apontam para um valor de 0,20 metros.

De acordo com o EIA, no concelho de Olhão as áreas mais suscetíveis ao risco de inundações e galgamentos costeiros são as ilhas-barreira, nomeadamente a Armona, e as zonas portuárias de Olhão e Fusetas. Para um período de retorno entre 10 e 25 anos, a probabilidade de ocorrência deste risco é considerada como média-alta, sendo a sua gravidade associada, sobretudo, à afetação de infraestruturas, circulação náutica e danos em embarcações. A este respeito, o EIA considera que a utilização de cotas altimétricas do estacionamento a seco de +2.60 previnem a afetação pelo risco referido.

Com efeito, ao nível do fator alterações climáticas, foi emitido parecer setorial favorável condicionado à implementação das medidas identificadas para a minimização do potencial de emissões de GEE e das medidas de atenuação da vulnerabilidade do projeto aos efeitos das alterações climáticas, constantes do EIA e acima destacadas, assim como, as medidas evidenciadas no âmbito do fator recursos hídricos.

Relativamente à **Biodiversidade**, considerando as características da área de implantação do projeto, a existência de dois estaleiros navais contíguos a nascente, e toda uma variada e considerável infraestrutura portuária a poente, considera-se que o presente projeto poderá apresentar um modesto contributo nos impactes que já hoje se verificam, o qual poderá ser minimizado com a implementação de uma gestão adequada (nomeadamente através da adoção de um regulamento de funcionamento adequado conforme proposto) e certificada via normas ISO14001 ou EMAS (conforme decorre do artigo 43.º do POPNRF).

Relativamente às demais componentes do projeto delas não se antevê a indução de impactes ambientais limitativos no que se refere ao fator biodiversidade desde que previamente ao licenciamento:

- O regulamento de funcionamento do Estaleiro seja submetido a aprovação do ICNF. O regulamento deverá conter regras de funcionamento que garantam de forma clara e objetiva que os utilizadores do espaço executam as diversas atividades de manutenção em cumprimento das melhores normas ambientais aplicáveis, nomeadamente no que se refere à não execução de trabalhos ao ar livre sem a necessária cobertura das embarcações.

- Dar cumprimento ao artigo 43.º do POPNRF "*As infra-estruturas portuárias existentes na Ria Formosa devem ser objeto de ações de qualificação e de minimização dos impactes*



*ambientais negativos que provocam, devendo as entidades que as gerem desenvolver um sistema de gestão ambiental ISO 14001, EMAS ou equivalente.” Assim, em fase prévia à exploração e no período de um ano após a entrada em exploração, deve o promotor apresentar um Sistema de Gestão Ambiental ISO 14001 ou EMAS, o qual deverá ser sujeito a processo de certificação por empresa creditada.*

- Seja apresentado um Plano de Monitorização da biodiversidade marinha na área envolvente do projeto e canais de acesso - partindo de uma situação de referência prévia ao projeto – o qual deve ser aprovado pelo ICNF, I.P.;
- Apresentar um plano de promoção da biodiversidade no meio aquático que envolva nomeadamente a instalação de estruturas de promoção e fixação de biodiversidade.

No que se refere à **saúde humana**, de modo geral, o projeto poderá potenciar e melhorar o funcionamento das atividades económicas associadas ao Porto de Recreio de Olhão, contribuindo positivamente para o desenvolvimento económico sustentável do concelho e da região, induzindo, indiretamente impactes positivos na população e Saúde Humana. Por outro lado, os impactes negativos estimados, diretos e indiretos, assumem-se de baixa magnitude, pouco significativos e minimizáveis. Com efeito, no que respeita aos fatores suscetíveis e aos aspetos concorrentes do impacte do Projeto na População e Saúde Humana, considera-se que poderá ser viabilizada a concretização do projeto em apreço.

Relativamente à **qualidade do ar**, os aspetos relevantes para a apreciação em causa estão relacionados com a emissão de poluentes atmosféricos resultantes da fase de construção, exploração e desativação do referido projeto. Para a fase de exploração, o EIA apenas refere a emissão de gases provenientes do aumento da circulação de veículos e embarcações, no entanto não é tido em conta a emissão de poluentes associados à atividade de manutenção/reparação de embarcações [operações de lixagem (emissão de poeiras), decapagem, limpeza de superfícies, revestimento (emissão de compostos orgânicos voláteis), etc]. Neste contexto, não são apresentadas medidas de prevenção e controlo das referidas emissões. De notar, que as atividades sujeitas à emissão de compostos orgânicos poderão enquadrar-se na Parte 1, do Anexo VII, do Decreto-Lei n.º 127/2013, de 30 de agosto, na sua redação atual, onde se encontram elencados os respetivos limiares de consumo de solventes e valores limite de emissão a cumprir.

Em matéria de **gestão de resíduos**, o estudo em apreço contempla a avaliação dos impactes resultantes da produção de resíduos para as diferentes fases do projeto (construção, exploração e desativação) bem como as respetivas medidas de minimização as quais se considera que estão de acordo com a legislação em vigor sobre esta matéria.

No que se refere à **socioeconomia**, considera-se que o projeto ao desenvolver atividades complementares orientadas para a economia do mar, promove a criação de emprego e

diversifica a base económica da cidade, alavancando uma cumplicidade direta e indireta com outras atividades locais/regionais o que reforça o *cluster* da reparação naval. A preocupação evidenciada no organigrama do projeto para a fase de exploração revela um referencial de sustentabilidade e possível inovação, que deve ser seguida por outros estaleiros em funcionamento na região.

Relativamente ao **património cultural**, a equipa técnica responsável pela sua elaboração incluiu arqueólogos (em meio terrestre e subaquático) e que a metodologia teve em conta os termos previstos do Regulamento dos Trabalhos Arqueológicos e da Circular Termos de Referência para o Descritor Património Arqueológico de 10 de setembro de 2004. Deste modo, e da análise do fator património cultural, considera-se que estão reunidos os elementos indispensáveis para emissão de parecer favorável condicionado as medidas de minimização e compensação no ponto 4.11 deste parecer.

No período da **Consulta Pública** foi recebida uma participação, apresentada por um particular, com sentido de 'concordância', referindo o seguinte: "*Necessita revitalização do Cais.*"

Face ao exposto, ponderados os impactes identificados, na generalidade passíveis de mitigação/minimização, a comissão de avaliação propõe por unanimidade a emissão de proposta de decisão de sentido favorável ao Projeto do "Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão", em fase de projeto de execução, condicionada ao cumprimento dos aspetos que se encontram descritos no anexo II deste parecer nomeadamente, condicionantes, medidas de minimização e monitorização.

## COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (CCDR Algarve), IP



Teresa Cavaco



Maria Alexandra Sena

- Agência Portuguesa do Ambiente IP /ARH Algarve (APA/ARH)



Alexandre Furtado

- Instituto da Conservação da Natureza e Florestas (ICNF), IP



Nuno Grade

- Administração Regional de Saúde do Algarve



Nélia Guerreiro

- Câmara Municipal de Olhão



Natacha Sabino

- Docapesca Portos e Lotas, SA



Alcina Sousa

- Agência Portuguesa do Ambiente, I.P./ Departamento de Alterações Climáticas



Patrícia Gama



- Património Cultural, I.P.


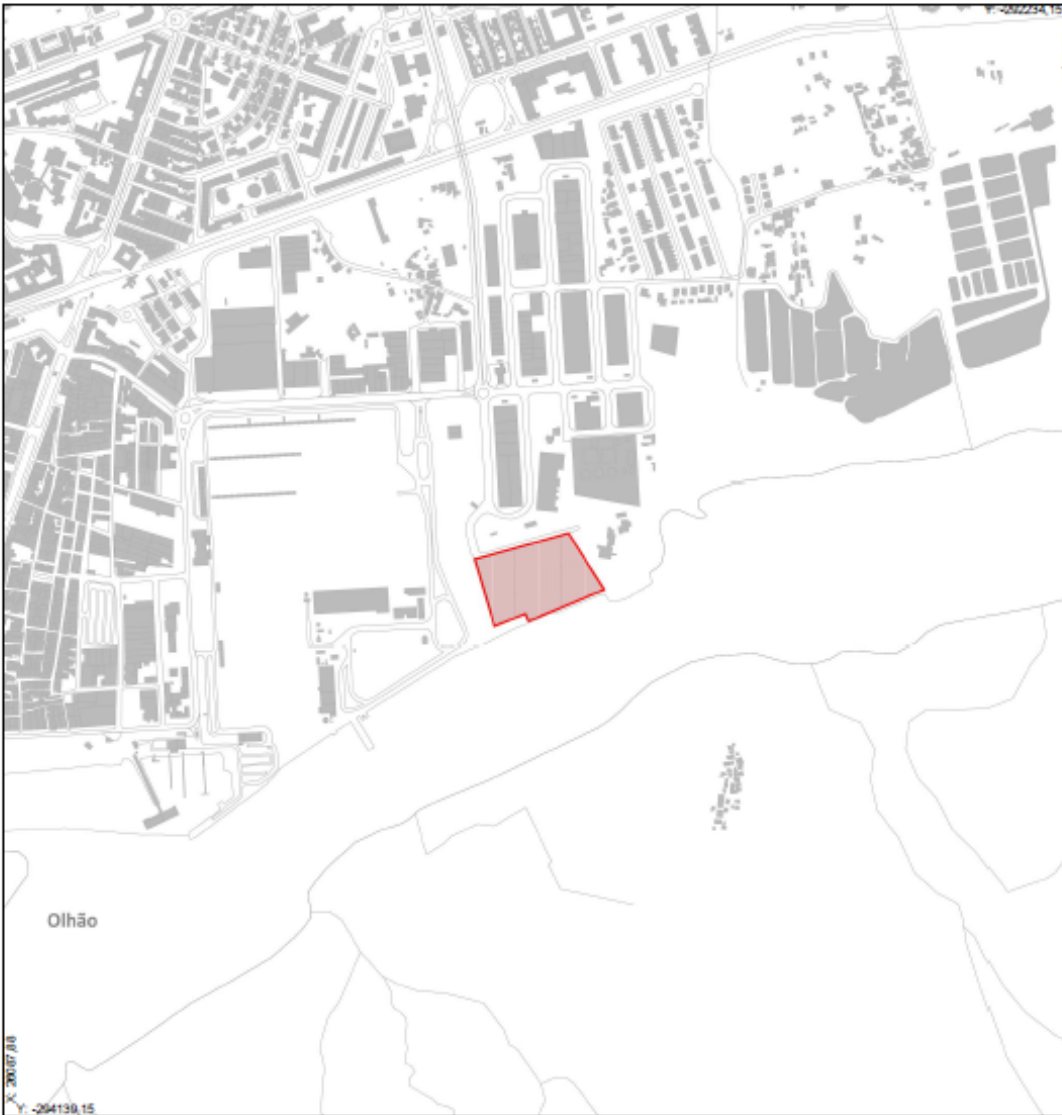


Pedro Barros



## ANEXOS

### Anexo I. Planta de Localização

		<b>PLANTA DE LOCALIZAÇÃO</b>	
		EXTRATO DE ORTOFOTOMAPAS	
		Escala: 1:5000	
<b>CÂMARA MUNICIPAL DE OLHÃO</b>			
Identificação do Requerente:			
Requerente: Entrecubos Atelier Imobiliário		NIF/NIPC: 514715189	
Morada: Rua Manuel Ramos, n.º11		Cod. Postal: 8700-234	
Local: Olhão		Freguesia: Olhão	
			
Centroid: (x)27000,172 / (y)-293216,262			
Sistema de Referência PT-TM08/ETRS89 - EPSG:3763		O Funcionário: WEB	
N.º 3198		Data: 11/03/2019	

		<b>PLANTA DE LOCALIZAÇÃO</b>	
		EXTRATO DA PLANTA DE CARTOGRAFIA 1/10000	
		Escala: 1:10000	
<b>CÂMARA MUNICIPAL DE OLHÃO</b>			
<b>Identificação do Requerente:</b>			
Requerente: Entrecubos Atelier Imobiliário		NIF/NIPC: 514715189	
Morada: Rua Manuel Ramos, nº11		Cod. Postal: 8700-234	
Local: Olhão		Freguesia: Olhão	
			
Centroid: (x)27000,172 / (y)-293216,282			
Sistema de Referência PT-TM06/ETRS89 - EPSG:3763		O Funcionário: WEB	
N.º 3198		Data: 11/03/2019	



		<b>PLANTA DE LOCALIZAÇÃO</b> EXTRATO DA CARTOGRAFIA MILITAR Escala: 1:25000	
<b>CÂMARA MUNICIPAL DE OLHÃO</b>			
<b>Identificação do Requerente:</b>			
Requerente: Entrecubos Atelier Imobiliário		NIF/NIPC: 514715189	
Morada: Rua Manuel Ramos, nº11		Cod. Postal: 8700-234	
Local: Olhão		Freguesia: Olhão	
			
Centroid: (x)27000,172 / (y)293216,282			
Sistema de Referência PT-TM06/ETRS89 - EPSG:3763		O Funcionário: WEB	
N.º 3198		Data: 11/03/2019	

## **Anexo II- CONDICIONANTES, MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO/ POTENCIAÇÃO E PLANOS DE MONITORIZAÇÃO CONDICIONANTES**

### CONDICIONANTES

**C1.** O projeto/obra fica condicionado à apresentação de uma solução que garanta a interceção das águas provenientes de montante e o seu bom encaminhamento para o meio recetor final, neste caso a Ria. Assim, face ao contexto da envolvente de uso urbano consolidado, a proposta deverá apresentar-se coordenada com as orientações que a autarquia eventualmente venha a emitir, num processo de colaboração entre o proponente, a Câmara Municipal de Olhão e a Docapesca – Portos e Lotas, S.A. (com competência jurisdicional na área em apreço), sendo necessário estabelecer as responsabilidades dos intervenientes, por forma a apresentar um projeto de execução a aprovar pela APA/ARH Algarve em fase prévia ao licenciamento, de modo a que a sua execução ocorra antes, ou, em simultâneo à construção do edifício.

**C2.** No que concerne à recolha das águas pluviais que precipitam sobre a área exterior de estacionamento das embarcações, deve ser apresentado projeto de especialidade específico reformulado, com o detalhe necessário para análise e validação, em fase prévia ao licenciamento e a aprovar pela APA/ARH Algarve, nomeadamente, quanto aos dispositivos de depuração de hidrocarbonetos (ao nível das peças escritas e desenhadas, incluindo cálculos justificativos e características técnicas), respetivas caixas de inspeção a montante dos pontos de descarga e encaminhamento após depuração.

**C3.** Sobre o projeto de um depósito/cisterna para aproveitamento das águas pluviais, este sistema deverá ser apresentado em fase prévia ao licenciamento para aprovação da APA/ARH Algarve.

**C4.** Promover a implementação de um sistema de dessalinização de pequena dimensão para a lavagem das embarcações. Estes sistemas deverão ser apresentados em fase prévia ao licenciamento para aprovação por parte da APA/ARH Algarve.

**C5.** Considerando-se insuficientes as medidas de minimização propostas com vista a prever a proteção de bens e a garantir o normal desenvolvimento da atividade face a regime de galgamentos costeiros identificados, os projetos de especialidade devem apresentar as devidas adaptações, no sentido de vir a adotar soluções construtivas adaptadas aos riscos de galgamento referidos.

**C6.** O cronograma da Obra deverá compreender o tempo necessário à boa execução das medidas de salvaguarda do Património Cultural, nomeadamente para a realização de todos os trabalhos arqueológicos;



**C7.** Deve ser apresentado em fase prévia ao licenciamento o regulamento de funcionamento do Estaleiro, para aprovação do ICNF, I.P. O regulamento deverá conter regras de funcionamento que garantam de forma clara e objetiva que os utilizadores do espaço executam as diversas atividades de manutenção em cumprimento das melhores normas ambientais aplicáveis, nomeadamente no que se refere à não execução de trabalhos ao ar livre sem a necessária cobertura das embarcações;

**C8.** Elaborar e apresentar um plano de promoção da biodiversidade no meio aquático (a aprovar pelo ICNF, I.P.), em fase prévia ao licenciamento, que envolva a instalação de estruturas de promoção e fixação de biodiversidade.

**C9.** Elaborar e apresentar um Plano de Monitorização da Biodiversidade Marinha (a aprovar pelo ICNF, I.P.), em fase prévia ao licenciamento, na área envolvente do projeto e canais de acesso, partindo de uma situação de referência prévia ao projeto.

**C10.** Deve ser elaborado/atualizado um Plano de Emergência Interno do projeto, extensível a todas as suas fases de desenvolvimento, de modo a permitir obter uma melhor identificação quanto aos riscos existentes no mesmo (e seu potencial impacte, se algum, nas populações vizinhas), ou na sua envolvente (designadamente os referentes ao risco de tsunami e galgamento costeiro) e, conseqüentemente, uma mais expedita definição de procedimentos e ações a desencadear para responder a situações de emergência no interior das instalações.

**C11.** Deve ser dado cumprimento aos Planos de Acompanhamento Ambiental, incluindo o Plano de Gestão Ambiental da Obra, Plano de Acompanhamento Ambiental, Plano de Sensibilização Ambiental, Plano de Acessos, Plano de Emergência Interno da Instalação, Plano de Gestão de Resíduos, Plano de Emergência Ambiental e Plano de Recuperação Paisagística (para a fase de desativação).

**C12.** Concretização efetiva das condicionantes, medidas de minimização e planos/programas de monitorização constantes no EIA e as resultantes da apreciação dos estudos e projetos elaborados e apreciados constantes no parecer da CA.

## **MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO e COMPENSAÇÃO**

A obra deve ser suportada por um Sistema de Gestão Ambiental que inclua, entre outros, medidas de prevenção e controlo de derrames e contaminação das águas superficiais e que contemple as medidas de minimização que se vierem a definir. Neste âmbito, deve ser elaborado um Plano de Gestão Ambiental da Obra (PGA), constituído pelo planeamento da execução de todos os elementos da obra e identificação e pormenorização das medidas de minimização/compensação e dos planos de monitorização a implementar na fase de execução das obras e respetiva calendarização.

Todas as medidas de minimização e compensação, relativas à fase de construção, devem ser transpostas para o caderno de encargos do projeto e consideradas no Plano de Gestão Ambiental Obra (PGA), sem prejuízo de outras que se venham a verificar necessárias.

## **MEDIDAS DE CARÁCTER GERAL**

### **Fase de preparação prévia à execução das obras**

**G1.** Desenvolvimento de uma campanha de informação e sensibilização da população da zona envolvente ao estaleiro, nomeadamente aos estabelecimentos industriais, comerciais mais próximos. A informação disponibilizada deve incluir o objetivo, a natureza, a localização da obra, as principais ações a realizar, respetiva calendarização e eventuais afetações à população, designadamente a afetação das acessibilidades. A população será ainda informada acerca da data de início das obras e do seu regime de funcionamento.

**G2.** Implementar um mecanismo de atendimento ao público para esclarecimento de dúvidas e atendimento de eventuais reclamações.

**G3.** Realizar ações de formação e de sensibilização ambiental para os trabalhadores e encarregados envolvidos na execução das obras relativamente às ações suscetíveis de causar impactes ambientais e às medidas de minimização a implementar, designadamente normas e cuidados a ter no decurso dos trabalhos.

**G4.** Assegurar que a calendarização da execução das obras atenda à redução dos níveis de perturbação das espécies de fauna e flora na área de influência dos locais dos trabalhos, nos períodos mais críticos, designadamente a época de reprodução, que decorre genericamente entre abril e junho.

**G5.** Elaborar um Plano de Gestão Ambiental (PGA), constituído pelo planeamento da execução de todos os elementos das obras e identificação e pormenorização das medidas de minimização do procedimento de AIA a implementar na fase da execução das obras, e respetiva calendarização. Este PGA deverá incluir um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) ISO 14001 ou EMAS (em cumprimento da medida G35). O PGA deve ser elaborado pelo dono da obra e integrado no processo de concurso da empreitada ou deve ser elaborado pelo empreiteiro antes do início da execução da obra, desde que previamente sujeito à aprovação do dono da obra. As cláusulas técnicas ambientais constantes do PGA comprometem o empreiteiro e o dono da obra a executar todas as medidas de minimização identificadas, de acordo com o planeamento previsto. As medidas apresentadas para a fase de execução da obra e para a fase final de execução da obra devem ser incluídas no PGA.

## **Implantação dos Estaleiros e Parques de Materiais**

**G6.** Os estaleiros e parques de materiais devem ser vedados, de acordo com a legislação aplicável e em cumprimento da medida PAA 6, por forma a evitar os impactes resultantes do seu normal funcionamento, devendo garantir a atenuação das afetações visuais associadas à presença das obras e respetiva integração na área envolvente.

## **FASE DE EXECUÇÃO DA OBRA**

### **Remoção da laje**

**G7.** Os resíduos associados à laje existente deverão ser transportados e encaminhados para operadores de gestão de resíduos devidamente licenciados para que os resíduos sejam integrados em processos adequados, dado que a transformação de resíduos em novos recursos, em linha com um modelo de economia circular, contribui para a redução das emissões de GEE.

**G8.** É interdita a rejeição de quaisquer matérias potencialmente poluentes para o canal de acesso à área de intervenção, bem como em qualquer área lagunar, marinha ou terrestre.

**G9.** Deve efetuar-se o acompanhamento arqueológico e proceder a prospeção arqueológica das áreas cuja visibilidade foi nula ou insuficiente, aquando da caracterização da situação de referência.

**G10.** Deve efetuar-se o acompanhamento arqueológico de todas as ações que impliquem a movimentação dos solos, que possam afetar o património arqueológico.

### **Construção e Reabilitação de Acessos**

**G11.** Privilegiar o uso de acessos existentes para aceder aos locais da obra. Caso seja necessário proceder à abertura de novos acessos ou ao melhoramento dos acessos existentes, as obras devem ser realizadas de modo a reduzir ao mínimo as alterações na ocupação do solo, fora das zonas que posteriormente ficarão ocupadas pelo acesso.

**G12.** Assegurar que os caminhos ou acessos nas imediações da área do projeto não fiquem obstruídos ou em más condições, possibilitando a sua normal utilização por parte da população local.

**G13.** Sempre que se preveja a necessidade de efetuar desvios de tráfego, submeter previamente os respetivos planos de alteração à entidade competente, para autorização.

### **Circulação de veículos e funcionamento de maquinaria**

**G14.** Devem ser estudados e escolhidos os percursos mais adequados para proceder ao transporte de equipamentos e materiais de/para o estaleiro.

**G15.** Garantir a presença em obra unicamente de equipamentos que apresentem homologação acústica nos termos da legislação aplicável e que se encontrem em bom estado de conservação/manutenção.

**G16.** Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afetos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas, dos riscos de contaminação dos solos e das águas, e de forma a dar cumprimento às normas relativas à emissão de ruído.

**G17.** Os locais de estacionamento das máquinas e viaturas devem ser pavimentados e dotados de sistemas de drenagem de águas pluviais.

### **Gestão de Produtos, Efluentes e Resíduos**

**G18.** Definir e implementar um Plano de Gestão de Resíduos, considerando todos os resíduos suscetíveis de serem produzidos na obra, com a sua identificação e classificação, em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos (LER), a definição de responsabilidades de gestão e a identificação dos destinos finais mais adequados para os diferentes fluxos de resíduos.

**G19.** Assegurar o correto armazenamento temporário dos resíduos produzidos, de acordo com a sua tipologia e em conformidade com a legislação em vigor. Deve ser prevista a contenção/retenção de eventuais escorrências/derrames.

**G20.** Os resíduos produzidos nas áreas sociais e equiparáveis a resíduos urbanos devem ser depositados em contentores especificamente destinados para o efeito, devendo ser promovida a separação na origem das frações recicláveis e posterior envio para reciclagem.

**G21.** Os óleos, lubrificantes, tintas, colas e resinas usados devem ser armazenados em recipientes adequados e estanques, para posterior envio a destino final apropriado.

**G22.** Manter um registo atualizado das quantidades de resíduos gerados e respetivos destinos finais, com base nas guias de acompanhamento de resíduos.

**G23.** Assegurar o destino final adequado para os efluentes domésticos provenientes do estaleiro, de acordo com a legislação em vigor – ligação ao sistema municipal ou, alternativamente, recolha em tanques ou fossas estanques e posteriormente encaminhados para tratamento.

**G24.** A zona de armazenamento de produtos e o parque de estacionamento de viaturas devem ser drenados para uma bacia de retenção, impermeabilizada e isolada da rede de

drenagem natural, de forma a evitar que os derrames acidentais de óleos, combustíveis ou outros produtos perigosos contaminem os solos e as águas. Esta bacia de retenção deve estar equipada com um separador de hidrocarbonetos.

### **FASE FINAL DE EXECUÇÃO DAS OBRAS**

**G25.** Proceder à desativação da área afeta aos trabalhos para a execução da obra, com a desmontagem dos estaleiros e remoção de todos os equipamentos, maquinaria de apoio, depósitos de materiais, entre outros. Proceder à limpeza destes locais, no mínimo com a reposição das condições existentes antes do início dos trabalhos.

**G26.** Proceder à recuperação de caminhos ou acessos aos locais em obra, assim como os pavimentos e passeios públicos que tenham eventualmente sido afetados ou destruídos.

**G27.** Assegurar a reposição e/ou substituição de eventuais infraestruturas, equipamentos e/ou serviços existentes nas zonas em obra e áreas adjacentes, que sejam afetadas no decurso da obra.

**G28.** Assegurar a desobstrução e limpeza de todos os elementos hidráulicos de drenagem que possam ter sido afetados pelas obras de construção.

### **FASE DE EXPLORAÇÃO**

**G29.** Implementar um programa de controlo de vazamentos e derramamentos de óleos e outros lubrificantes.

**G30.** Deve existir um Plano de Gestão Integrada de resíduos no qual se proceda à identificação e classificação dos mesmos em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos (LER);

**G31.** Deve prover-se a existência de meios de combate à poluição em caso de derrame de combustíveis ou de outras substâncias poluentes bem como um conjunto de normas ao nível da Higiene, Saúde e Segurança que regulem a utilização de todos os equipamentos e infraestruturas propostas.

**G32.** Todo o pessoal deve receber formação específica, que o habilite a fazer uma manutenção eficiente, consciente dos riscos ambientais envolvidos.

**G33.** Implementar o sistema de gestão de águas residuais provenientes das embarcações, estando os utilizadores do estaleiro obrigados à utilização dos dispositivos fixos e móveis para descarga das águas residuais das embarcações.

**G34.** Em fase prévia à exploração e no período de um ano após a entrada em exploração, deve o promotor apresentar um Sistema de Gestão Ambiental ISO 14001 ou EMAS, o qual deverá ser sujeito a processo de certificação por empresa acreditada.

### **Fase de desativação**

**G35.** Deverão ser aplicadas todas as medidas de minimização propostas para a fase de construção.

**G36.** Deverão remover os equipamentos e infraestruturas associados ao Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão, de forma a que se retorne à situação inicial.

**G37.** Implementar um Plano de Recuperação Paisagística, que integre ações de modo a repor as condições existentes na situação inicial, antes da implementação do projeto.

**G38.** Na fase de desativação os materiais a remover deverão ser transportados e encaminhados para operadores de gestão de resíduos devidamente licenciados para que os resíduos sejam integrados em processos adequados, dado que a transformação de resíduos em novos recursos, em linha com um modelo de economia circular, contribui para a redução das emissões de GEE.

## **MEDIDAS DE CARATER ESPECÍFICO**

### **PATRIMÓNIO ARQUITETÓNICO E ARQUEOLÓGICO**

#### **Fase prévia à execução das obras**

**PAA 1.** A equipa dos trabalhos de arqueologia deve ser previamente autorizada pela Tutela. Esta deve integrar arqueólogos com experiência comprovada na vertente náutica e subaquática, bem como conservadores-restauradores para implementar as ações de conservação e monitorização. Toda a equipa deve estar dimensionada de acordo com os trabalhos previstos efetuar.

**PAA 2.** Efetuar uma prospeção arqueológica sistemática da área de incidência direta e indireta, com particular cuidado para as áreas que apresentavam reduzida visibilidade ou que não foram objeto de prospeção.

**PAA 3.** Elaborar um plano para todas as ações a serem desenvolvidas em fase de obra, nomeadamente com a representação cartográfica do local de implantação dos estaleiros, dos corredores de acesso das maquinarias, das zonas de dragagem e dos valores patrimoniais a preservar.

**PAA 4.** Realizar um programa de ação de formação/sensibilização patrimonial dirigido aos trabalhadores e responsáveis envolvidos na execução da empreitada, com informação

relativamente às medidas de minimização previstas, sobre a importância e sensibilidade arqueológica das áreas de intervenção e zonas envolventes e quais os cuidados a ter com a gestão e proteção do património cultural referenciado.

**PAA 5.** Para as eventuais ocorrências patrimoniais deve-se ser contemplada a proteção, sinalização, vedação permanente, registo gráfico (desenho/topografia e fotografia, uma planta, de alçados e de um levantamento topográfico) e memória descritiva (descrição de características morfo-funcionais, cronologia, estado de conservação e enquadramento cénico/paisagístico) de todos estes elementos que se situem a menos de 100m da frente de obra e seus acessos, de modo a evitar a fundação, a passagem de maquinaria e pessoal afeto aos trabalhos. Sempre que se verifique a absoluta necessidade em realizar intervenções destrutivas nesse Património deve haver um parecer prévio da entidade de Tutela.

**PAA 6.** Garantir que a vedação que delimitará o estaleiro é objeto de tratamento adequado, sobretudo se ficar exposto em áreas de elevada frequência de observadores e/ou de qualidade cénica elevada. Os materiais a utilizar devem adotar cores tendencialmente neutras a par do recurso a motivos que se coadunem com o meio urbano e/ou marítimo, também como elementos do espaço onde se inserem. Configuram-se como soluções o uso ou o recurso a painéis artísticos que reflitam, entre outras, por exemplo, aspetos contemporâneos ou históricos, ligadas ao espaço local e à vivência social e comunitária – mar, pescas, trajes tradicionais, embarcações tradicionais, património, fauna, ictiofauna, flora, arqueologia subaquática ou náutica e outros.

**PAA 7.** Efetuar duas sondagens geoarqueológicas se a construção do edificado for realizada com fundações indiretas. Estas implicam uma recolha integral dos sedimentos e uma análise paleoambiental dos depósitos encharcados do Plistocénico final e Holocénico estuarinos ou costeiros. O trabalho deve ser desenvolvido com a colaboração de um geoarqueólogo e um arqueobotânico. A análise paleoambiental implica: a datação por radiocarbono das diferentes unidades sedimentológicas do Plistocénico final e Holocénico; a caracterização sedimentológica (textura e caracterização composicional); a análise paleoecológica (micro e macrorrestos vegetais e faunísticos, entre outros), de nutrientes e antropização (eutrofização); e a identificação de eventuais bens arqueológicos; entre outras. Os resultados da análise paleoambiental devem contribuir para identificar as sucessivas movimentações da orla costeira ao longo dos séculos e caracterizar diacronicamente a ocupação humana e o paleoambiente do local que irá ser alvo de afetação pelo projeto.

## **Fase de construção**

**PAA 8.** Assegurar o acompanhamento arqueológico presencial, integral, continuado e permanente de todas as frentes de obra do projeto, desde as suas fases preparatórias. A equipa deve estar em permanente contacto, ter garantidas condições de segurança e capacidade de visualização dos trabalhos, nomeadamente em horário noturno, a fim de, minimizar o risco de destruição de estruturas náuticas ou navais.

**PAA 9.** Assegurar que a descoberta de quaisquer vestígios arqueológicos nas áreas de intervenção obriga à suspensão imediata dos trabalhos no local e à sua comunicação ao órgão competente da Tutela e demais autoridades, em conformidade com as disposições legais em vigor. Esta situação pode determinar a adoção de medidas de minimização complementares pelo que deve ser apresentado um Relatório Preliminar com a descrição, avaliação do impacte, registo gráfico e uma proposta de medidas arqueológicas e de conservação a implementar. Deve ser tido em consideração que as áreas com vestígios arqueológicos conservados e que venham a ser afetados de forma irreversível têm de ser integralmente escavadas.

**PAA 10.** O património arqueológico reconhecido durante o acompanhamento arqueológico da obra deve ser, tanto quanto possível e em função do seu valor patrimonial, conservado *in situ*, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação.

**PAA 11.** Perante o elevado potencial arqueológico de toda a área alvo de afetação do projeto, a eventual necessidade de exumação de espólio arqueológico, onde algum desse espólio pode ser sujeito a um acelerado processo de decomposição, implica a criação de uma ou mais reservas submersas primárias e transitórias até à sua entrega à Tutela do Património, para depositar esses bens móveis, protegendo-os assim da degradação irreversível a que ficarão sujeitos se permanecerem em contacto direto com o ambiente atmosférico durante a fase de execução. Desta forma, na equipa deve ter um elemento de conservação e restauro, especializado na área do tratamento e conservação de espólio resultante de meio submerso.

**PAA 12.** Para além da identificação de Património Cultural, deve ser dada especial atenção para informação geoarqueológica que possa ser identificada sobre as sucessivas movimentações que a orla costeira sofreu ao longo dos séculos, nomeadamente em época plistocénica e holocénica.

**PAA 13.** Elaborar um relatório nos termos do Regulamento de Trabalhos Arqueológicos, onde seja descrita a metodologia utilizada, os depósitos e estruturas arqueológicas que vierem a ser descobertas, apresentar a interpretação da estratigrafia e dos materiais arqueológicos encontrados. Devem também acompanhar o relatório, o respetivo registo gráfico (devidamente cotado) e fotográfico de cada uma das eventuais realidades arqueológicas detetadas, o levantamento topográfico da área intervencionada e o estudo,



registo, tratamento e acondicionamento do espólio que for recolhido durante a intervenção arqueológica.

### **Fase de exploração**

**PAA 14.** Sempre que se verificar a necessidade de execução de dragagens de manutenção deve ser solicitado um parecer da Tutela do Património Cultural de forma a salvaguarda esses valores e onde podem ser definidas eventuais medidas de minimização, nomeadamente o acompanhamento arqueológico por uma equipa de arqueologia com experiência comprovada na vertente náutica e subaquática, previamente autorizada, e que esteja dimensionada em relação à dinâmica e volume de trabalhos a realizar.

## **RECURSOS HÍDRICOS**

### **Fase final de execução das obras**

**RH 1.** Na fase final de construção deve ser apresentado um relatório técnico que demonstre a boa execução do sistema de recolha e depuração das águas pluviais em conformidade com o previsto no projeto de execução a reformular (conforme condicionante C3), nomeadamente no que se refere às pendentes a conferir à plataforma existente.

## **AMBIENTE SONORO**

**AS 1.** Adotar medidas de proteção individual contra o ruído gerado, no caso dos trabalhadores mais expostos quer na fase de construção quer na fase de exploração). A este propósito refere-se também a necessidade dos equipamentos utilizados respeitarem as normas legais e as especificações técnicas estabelecidas, em termos de controlo e proteção do ruído.

## **BIODIVERSIDADE**

**B 1.** Concentração das atividades no tempo de forma a reduzir o período de perturbação sobre a fauna e flora devido aos trabalhos de obra.

## **ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS**

### **Fase de construção**

**AC 1.** Implementar um plano de gestão de eficiência energética para a fase de obra privilegiando: a seleção de equipamentos mais eficientes, que utilizem combustíveis alternativos, dentro daquilo que serão as opções de mercado existentes à data; a utilização de veículos de baixas ou zero emissões; a eficiência energética ao nível da iluminação;

**AC 2.** Efetuar a manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afetos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões de GEE;

**AC 3.** Minimização dos resíduos de construção e sempre que possível, reutilização de componentes de construção e utilização de materiais que incorporem reciclados;

**AC 4.** Seleção preferencial de equipamentos de climatização que utilizem fluidos naturais ou gases fluorados com menor potencial de aquecimento global;

#### **Fase de exploração**

**AC 5.** Implementar medidas de eficiência energética, seleção de equipamentos mais eficientes, que usem combustíveis alternativos, com menores emissões, dentro daquilo que serão as opções de mercado existentes à data; eficiência energética ao nível da iluminação e recurso a energias renováveis para autoconsumo;

**AC 6.** Assegurar postos de carregamento de eletricidade no porto de recreio para a utilização das embarcações acostadas, para que as mesmas minimizem a utilização de combustíveis fósseis, caso aplicável;

#### **Fase de desativação,**

**AC 7.** Importa referir que os materiais a remover deverão ser transportados e encaminhados para operadores de gestão de resíduos devidamente licenciados, para que os resíduos sejam integrados em processos adequados de reciclagem, dado que a transformação de resíduos em novos recursos, em linha com um modelo de economia circular, contribui para a redução das emissões de GEE.

**AC 8.** Salieta-se, por fim, que as linhas de atuação identificadas no PNEC 2030, como forma de redução de emissões de GEE, devem ser igualmente consideradas como referencial a adotar para efeitos de implementação de eventuais medidas de minimização dos impactos a ter em conta em função da tipologia do projeto, podendo reforçar as medidas de minimização já identificadas no EIA.

## **RISCOS SEGURANÇA E PROTEÇÃO CIVIL**

**SPC1.** Não poderá ser licenciada, autorizada ou aceite comunicação prévia referente à operação urbanística objeto do presente EIA, que implique o aumento ou alteração dos usos/utilizações propostos e da área de construção do projeto em avaliação, cujos fins se enquadrem nos usos descritos no anterior parágrafo, enquanto se mantiverem as zonas de perigosidade associadas à Unidade Autónoma de Gás Natural Liquefeito de Olhão (UAG Olhão), tendo em vista não agravar as consequências de acidente grave.

**SPC2.** O início dos trabalhos deve ser comunicado às entidades locais envolvidas em operações de socorro e de proteção civil, entre os quais o corpo de bombeiros de Olhão e o Serviço Municipal de Proteção Civil daquele concelho. Deverá ser assegurado que os trabalhos a desenvolver não comprometem a operacionalidade das ações de proteção e socorro.

**SPC3.** Na fase de construção e de exploração, deverão ser informados do projeto o Serviço Municipal de Proteção Civil de Olhão (dependente da respetiva Câmara Municipal), o Corpo de Bombeiros e a Capitania do Porto territorialmente competente, designadamente quanto às ações que serão levadas a cabo e respetiva calendarização, de modo a possibilitar um melhor acompanhamento e intervenção, bem como para uma eventual atualização, pelo primeiro, do correspondente Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil.

**SPC4.** Deverão ser garantidas as condições de acessibilidade, estacionamento e operação dos meios de socorro, tanto na fase de construção como de exploração.

**SPC5.** Deverão ser adotadas as normas técnicas sísmicas adequadas à construção face à perigosidade sísmica da zona, bem como aos efeitos de sítio associados.

**SPC6.** Tendo em linha de conta um potencial cenário de ocorrência de tsunami, recomenda-se ao responsável por cada uma das fases de desenvolvimento do projeto a instalação de sinalética destinada a informar quanto ao potencial risco de ocorrência de um tsunami e quanto à localização do ponto de encontro e aos caminhos de evacuação (horizontal e vertical) para zonas de refúgio ou locais de abrigo, em conformidade com a Resolução n.º 1/2019, de 12 de setembro, da Comissão Nacional de Proteção Civil, bem como a promoção da sensibilização da população presente nas instalações, em qualquer momento, quanto às medidas de autoproteção a adotar em caso de ocorrência, ou iminência de ocorrência, de um qualquer dos riscos referidos anteriormente, ou de outros que se venham a aferir como críticos para a salvaguarda de pessoas e bens.

**SPC7.** Deverão ser asseguradas as acessibilidades e espaço de estacionamento privilegiado destinado aos organismos afetos ao socorro a envolver em situações de acidente/emergência. Em especial na fase de construção, dado o eventual aumento do fluxo de trânsito provocado pela movimentação de veículos afetos às obras, os trabalhos

a desenvolver não deverão comprometer a operacionalidade das ações de proteção civil e socorro, devendo ser equacionadas alternativas que salvaguardem a passagem de veículos afetos ao socorro e emergência.

**SPC8.** O Plano de Emergência Interno do projeto deve ser exercitado regularmente, através de simulacros envolvendo os serviços e agentes de proteção civil territorialmente competentes. Deverá ser assegurado o cumprimento das normas de segurança respeitantes ao armazenamento de matérias perigosas (tanto na fase de construção como na fase de exploração), com vista a evitar situações de derrame, explosão ou incêndios.

## **SOCIOECONOMIA**

**SE1.** Para aumentar a positividade do impacto no descritor socioeconomia, nas fases de construção e exploração, a divulgação pela comunidade da necessidade de recrutar trabalhadores, revela-se de extrema importância. Assim, a contratação de emprego, deverá ser publicitada pelo Centro de Emprego e Formação Profissional, Junta de Freguesia e eventualmente Associações Culturais e Desportivas de proximidade.

## **PLANOS DE ACOMPANHAMENTO AMBIENTAL**

- Plano de Gestão Ambiental da Obra (PGAO)
- Plano de Acompanhamento Ambiental (PAA)
- Plano de Sensibilização Ambiental
- Plano de Acessos
- Plano de Emergência Interno da Instalação
- Plano de Gestão de Resíduos
- Plano de Emergência Ambiental
- Plano de Recuperação Paisagística (para a fase de desativação)

## **PLANOS DE MONITORIZAÇÃO**

### **Recursos hídricos e Biota**

O EIA quanto à monitorização não apresenta a lista de parâmetros a analisar. Estes deverão ser os mesmos que foram avaliados na fase de caracterização, enquadrados pelos mesmos diplomas legais, nos locais anteriormente amostrados.

Relativamente à periodicidade, esta deverá ser diferente da proposta no EIA: na água duas vezes por ano, no fim do período húmido e no final da época estival (fevereiro/março e setembro); no biota uma vez por ano no final da Primavera (maio). Em função dos resultados, o plano de monitorização poderá ser revisto ao fim de dois pela APA/ARH Algarve.

### **Biodiversidade**

Dever ser apresentado a parecer do ICNF um Plano de Monitorização da biodiversidade marinha na área envolvente do projeto e canais de acesso, partindo de uma situação de referência prévia ao projeto;