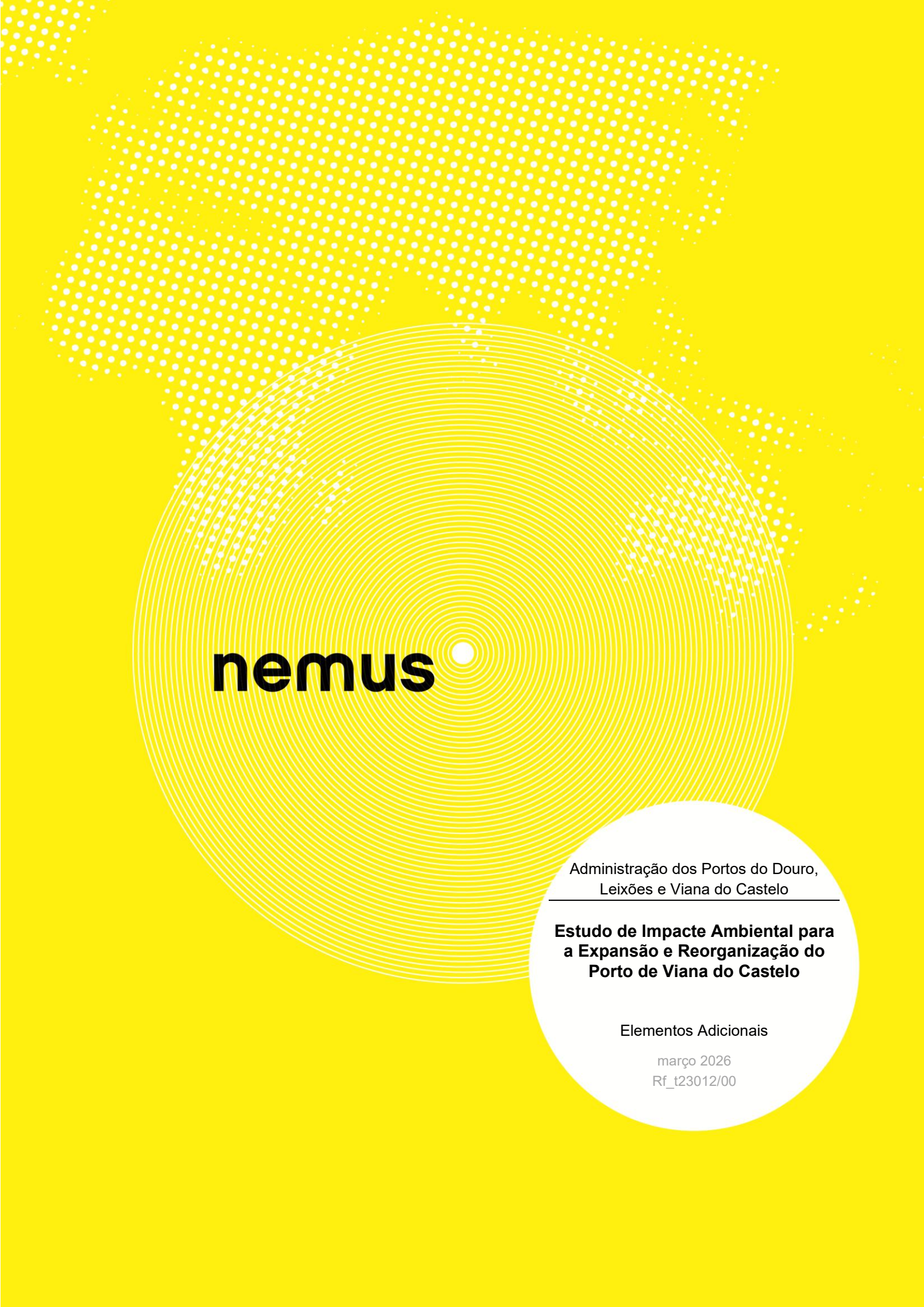




nemus

Administração dos Portos do Douro,
Leixões e Viana do Castelo

**Estudo de Impacte Ambiental para
a Expansão e Reorganização do
Porto de Viana do Castelo**

Elementos Adicionais

março 2026
Rf_t23012/00

**Administração dos Portos do Douro,
Leixões e Viana do Castelo**

Estudo de Impacte Ambiental para a
Expansão e Reorganização do Porto
de Viana do Castelo

Elementos Adicionais

Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo

Elementos Adicionais

ÍNDICE

1.	Introdução	1
2.	Ambiente Sonoro	2
3.	Clima e Alterações Climáticas	7
4.	Sistemas Ecológicos	30
5.	Ordenamento do Território	41
6.	Solo e Uso do Solo	45
7.	Socioeconomia	46
8.	Património	50
9.	Paisagem	51
10.	Resumo Não Técnico	56
	Referências bibliográficas	57
	Anexo 1 – Pedido de Elementos Adicionais para efeitos de conformidade do EIA (PL20251110011266)	
	Anexo 2 – Pareceres das entidades com a tutela de todas as servidões e restrições de utilidade pública	
	Anexo 3 – Resultados das consultas às associações de pesca local	

1. Introdução

O presente documento constitui a resposta ao pedido de **Elementos Adicionais** da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), datado de 6 de fevereiro de 2026, para **efeitos de conformidade do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo**, relativo ao procedimento de AIA n.º 3880 (S003691-202601-DAIA.DAP DAIA.DAPP.00221.2025 - cópia no Anexo 1).

A estrutura geral do presente documento segue o enquadramento do pedido de elementos adicionais (PL20251110011266), apresentando as atualizações e os desenvolvimentos solicitados relativamente aos seguintes domínios:

- Ambiente Sonoro
- Clima e Alterações Climáticas
- Sistemas Ecológicos
- Ordenamento do Território
- Solo e Uso do Solo
- Socioeconomia
- Património
- Paisagem
- Resumo Não Técnico

Os elementos adicionais constantes do presente documento foram integrados, sempre que justificável, no Relatório Síntese Consolidado do Estudo de Impacte Ambiental e na atualização do Resumo Não Técnico.

2. Ambiente Sonoro

1.1. Desagregar a avaliação do fator ambiental Ambiente Sonoro (e não Ruído) do fator Vibrações. Os recetores avaliados nem são necessariamente os mesmos.

A **desagregação solicitada foi efetuada**, individualizando o descritor Ambiente Sonoro num capítulo autónomo do Relatório Síntese Consolidado do Estudo de Impacte Ambiental (Capítulo 4.8). O descritor “Ruído” passou a ser denominado por “Ambiente Sonoro”, ainda que o documento https://apambiente.pt/sites/default/files/_SNIAMB_Ar_Ruido/Ruido/Notas%20t%C3%A9cnicas%20e%20guias%20de%20Ru%C3%ADdo/NotaTecnica_avaliacao_descritor_Ruido_AIA.pdf refira “descritor Ruído”.

O descritor Vibrações apresenta-se no Capítulo 4.9 do Relatório Síntese Consolidado do Estudo de Impacte Ambiental.

1.2. Incluir o recetor sensível EB1/JI do Cabedelo na campanha de medições de caracterização da situação atual e avaliação de impactes.

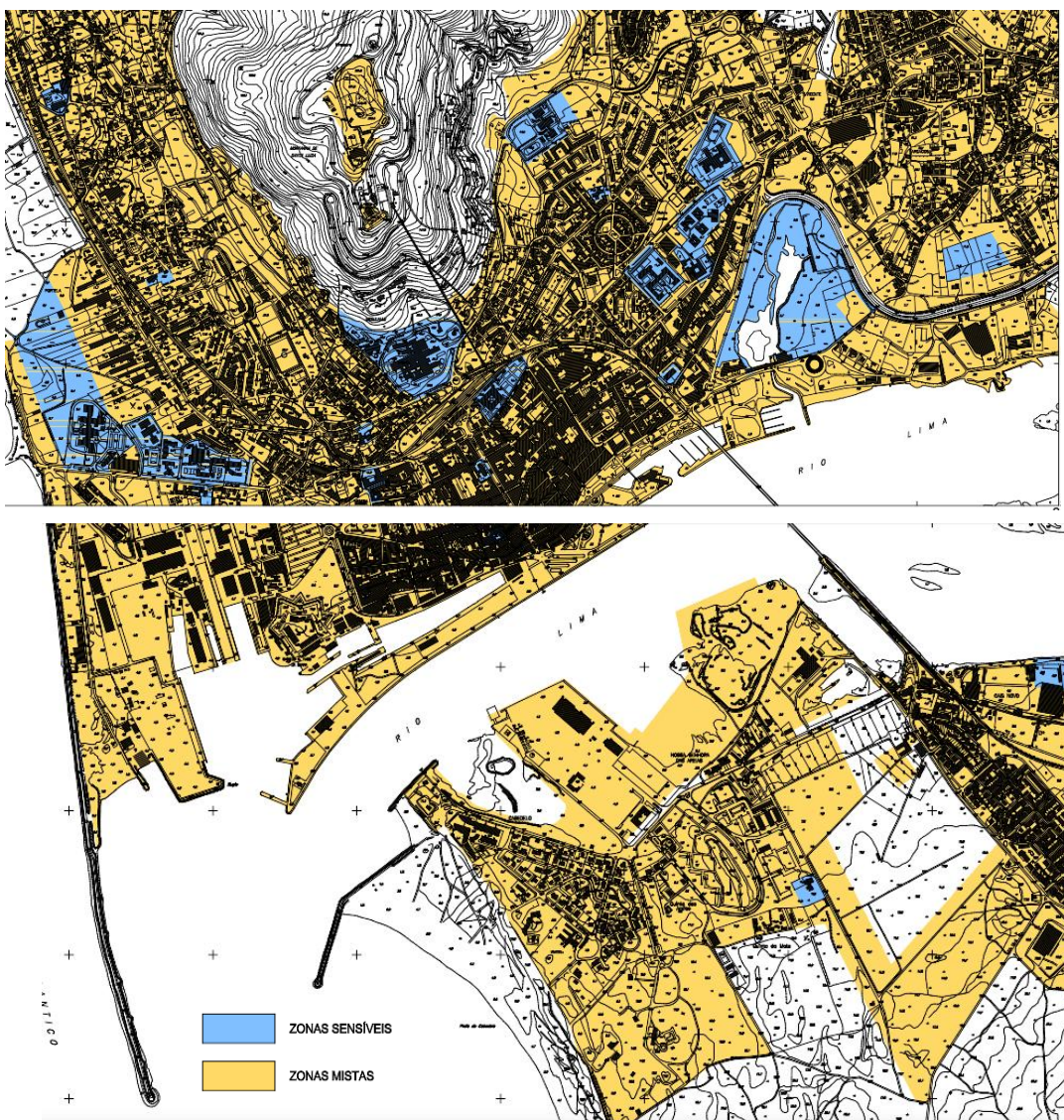
Dado o afastamento significativo (mais de 400 m) considerou-se adequado não efetuar medições *in situ* na fase de Estudo Prévio junto da Escola EB1/JI do Cabedelo. **Na fase de RECAPE deverá ser efetuada a medição *in situ*** junto da Escola EB1/JI do Cabedelo.

1.3. Demonstrar que o ruído particular atual do Porto é mais de 10 dB(A) inferior ao ruído ambiente. Nos recetores sensíveis associados aos pontos de medição PM02 e PM05 não é cumprido o Critério de Exposição Máximo. É associado esse incumprimento ao tráfego rodoviário. Como tal, de forma a demonstrar que o ambiente sonoro atual não é afetado pelo ruído particular atual do Porto de Viana do Castelo terá de ser comprovado que o ruído particular atual do Porto é mais de 10 dB(A) inferior ao ruído ambiente.

Estima-se que a contribuição do porto é negligenciável relativamente à contribuição do tráfego, o que deverá ser demonstrado de forma mais completa na fase de RECAPE.

1.4. Segundo o n.º 2 do artigo 59.º do Plano Diretor Municipal (PDM) de Viana do Castelo “As Zonas Sensíveis referidas no número anterior correspondem a áreas de uso existente ou previsto para habitação, ou para escolas, hospitais ou similares, ou espaços de lazer, podendo conter pequenas unidades de comércio e de serviços destinadas a servir a população local, sem funcionamento no período noturno”, pelo que terá de ser esclarecido com a Câmara Municipal ainda no âmbito deste procedimento de AIA, a classificação como Zona Sensível de diversos recetores identificados pelo proponente.

Pela carta de zonamento acústico, disponível na página da Câmara Municipal de Viana do Castelo (no seguinte endereço https://www.cm-viana-castelo.pt/areas-de-atividade/ordenamento-do-territorio/instrumentos-de-gestao-territorial/planta-de-condicionantes?folders_list_104_folder_id=2277 e imagens associadas seguintes (40-1 e 40-3) **julga-se não haver qualquer dúvida de classificação como Zona Mista.**



1.5. Proceder à quantificação dos impactos para a fase de construção e exploração. Mesmo atendendo à fase de Estudo Prévio não se entende como admissível a não quantificação de impactos. Indicar o software usado para a determinação dos níveis sonoros e o método de cálculo usado. Demonstrar o cumprimento do RGR.

No Relatório Síntese Consolidado do Estudo de Impacte Ambiental consta a **quantificação de impactos para o ambiente sonoro** para a fase de exploração.

Para a determinação dos níveis sonoros foi utilizado o software CadnaA e o método de cálculo foi o CNOSSOS.

Os níveis sonoros previstos na fase de operação nos vários recetores são apresentados no Quadro 134 do Relatório Síntese Consolidado do EIA. **Em todos os casos há cumprimento do limite de Zona Mista e do critério de incomodidade** se cumprida a seguinte limitação de nível de potência sonora por unidade de área, em laboração contínua, nas zonas de expansão do Porto Comercial:

- Período diurno (7h-20h): $L_{Aw}/m^2 \leq 62 \text{ dB(A)}/m^2$.
- Período do entardecer (20h-23h): $L_{Aw}/m^2 \leq 54 \text{ dB(A)}/m^2$.
- Período noturno (23h-7h): $L_{Aw}/m^2 \leq 48 \text{ dB(A)}/m^2$.

1.6. Proceder à avaliação dos impactos cumulativos com os projetos existentes e previstos.

➤ *Projetos existentes*

Os projetos existentes estão contabilizados nos resultados das medições *in situ*.

➤ *Projetos previstos*

Quanto a projetos previstos, há a considerar o **projeto do posto de acostagem para navios de cruzeiro**, previsto para o Porto de Viana do Castelo, cujo o EIA se encontra em fase de desenvolvimento (não submetido ainda na plataforma SILIAMB, mas previsto).

A intenção é que o posto de acostagem de navios de cruzeiro se localize na margem norte/direita do troço terminal do estuário do rio Lima, adjacente ao canal de acesso ao Porto Comercial do Porto de Viana do Castelo (imediatamente a sul, na margem esquerda) e a sudoeste da zona das marinas próximas da Ponte Eiffel.

Em seguida, avaliam-se de forma preliminar os potenciais impactes cumulativos destes projetos. Contudo, propõe-se que na fase de RECAPE, em que já deverão ter sido estudados os impactes no ambiente sonoro e vibrações do posto de acostagem, seja aferida a análise de impactes abaixo apresentada.

Fase de construção

O posto de acostagem está previsto ter uma fase de construção com uma duração entre 1 a 2 anos. O Porto Comercial deverá ser construído durante 1,5 a 2,5 anos (podendo acrescer mais um ano se for ampliado para leste).

Assim, pode acontecer que as fases de construção dos projetos coincidam em algum momento.

Contudo, importa considerar que estão afastados entre si, localizando-se em margens opostas, separados no mínimo por 200 m de largura do rio e numa zona de área portuária onde já se verifica atualmente a entrada e saída de navios do porto.

Quanto às emissões decorrentes da circulação rodoviária associada às obras, no projeto do posto de acostagem, prevê-se a circulação de 4 camiões por dia + 1 autobetoneira durante 6 meses, e 10 veículos ligeiros durante a obra, para transporte da equipa.

Assim, não se espera que venham a ser gerados impactes cumulativos significativos no caso de as obras dos dois projetos coincidirem no tempo.

Fase de exploração

O Porto Comercial poderá receber entre 390 e 450 navios/ano, sendo que, atualmente, já recebe em média 228.

Com a operação do posto de acostagem (previsto em 2029), são esperados 35 navios de cruzeiro/ano, ou seja, perto de 3 navios de cruzeiro em média por mês.

Importa referir que o Porto de Viana do Castelo, mesmo não possuindo um cais especificamente dedicado à receção de navios de cruzeiro, tem vindo já a receber algumas escalas. Entre 2022 e 2025, dos 37 navios que fizeram escala para serem reparados nos estaleiros navais, 24 navios foram cruzeiros.

Assim, em resultado da operação do posto de acostagem, não se prevê que venham a ser geradas emissões sonoras ou vibrações que afetem cumulativamente de forma significativa os recetores sensíveis alvo de análise no EIA.

Novos projetos aprovados

Não se conhecem novos projetos aprovados com potencial de influência cumulativa, quer em termos de ruído, quer em termos de vibração, na avaliação de impacto efetuada para o projeto em apreço.

1.7. Apresentar um Programa de Monitorização do Ambiente Sonoro.

No Relatório Síntese Consolidado do Estudo de Impacte Ambiental é **apresentado o Programa de Monitorização do Ambiente Sonoro** (Capítulo 7).

3. Clima e Alterações Climáticas

2.1. Incluir, em capítulo próprio no EIA, o enquadramento do projeto nos instrumentos de política climática nacional e abordar, de forma clara e estruturada, as vertentes de mitigação e de adaptação às alterações climáticas, respetivos impactes e vulnerabilidades esperadas, e consequentes medidas de minimização e de adaptação. Para este efeito e no âmbito desta análise, deve o EIA considerar todas as componentes que integram o projeto em causa.

No Relatório Síntese Consolidado do EIA, Capítulo 4.2.6. Ação Climática, **foi complementada a informação** já incluída sobre as **vertentes de mitigação das alterações climáticas**, considerando os respetivos impactes e vulnerabilidades esperadas na área de implantação do projeto apresentados no Capítulo 4.2.4. Alterações climáticas.

Assim, no âmbito do Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC), e considerando o projeto em avaliação, destacam-se as seguintes medidas de ação:

- Objetivo 3: Reforçar a Aposta nas Energias Renováveis e Reduzir a Dependência Energética do País
 - 3.1.3 Acelerar a produção de eletricidade a partir de fontes renováveis de energia - Fomentar o aumento da produção eólica, designadamente através do Sobre-equipamento e do Repowering;
 - 3.1.5 Acelerar a produção de eletricidade a partir de fontes renováveis de energia - Promover as energias renováveis oceânicas;
- Objetivo 5: Promover a Mobilidade Sustentável
 - 5.2.9 Promover a transição energética das áreas portuárias – em áreas portuárias e zonas logísticas conexas incluindo a substituição dos equipamentos e veículos de transporte nos portos que utilizam combustíveis convencionais por sistemas de transporte elétricos ou movidos a combustíveis verdes;
 - 5.3.6 Promover o desenvolvimento da rede de carregamento de acesso público, para abastecimento de veículos elétricos;
 - 5.6.3 Promover infraestruturas de abastecimento de combustíveis alternativos no que diz respeito a combustíveis limpos - promover o desenvolvimento de uma infraestrutura para o fornecimento de fontes renováveis de energia aos navios em cais ou portos;

- 5.8.7 Promover o transporte por via ferroviária e marítima – reforço da conectividade marítima da rede de portos comerciais do continente.

No contexto do setor de transporte marítimo inclui-se menção ao Regulamento EU 2025/757 do Parlamento Europeu e do Conselho (Regulamento MRV) de 29 de abril de 2015, transposto para a ordem jurídica nacional pelo Decreto-Lei n.º 87/2020 de 15 de outubro, estabelece as regras para a monitorização, comunicação de informações e a verificação das emissões de CO₂ e de outras informações pertinentes em termos de clima, referentes aos navios que chegam a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro, que neles navegam ou deles partem.

Por seu lado, a **avaliação de impactes ambientais** no clima e alterações climáticas na fase de exploração **foi completada** para incluir o enquadramento do projeto nos instrumentos de política climática nacional nas vertentes de mitigação e de adaptação, avaliando-se os impactes do projeto em cada uma destas vertentes.

No contexto da aplicação dos instrumentos de política climática nacional na vertente de mitigação há a referir que o projeto, por ser uma infraestrutura portuária que gera tráfego marítimo e rodoviário que emite GEE, contraria o vetor descarbonizar a mobilidade do RNC 2050 e, no âmbito do PNEC 2030, a meta definida de redução até 2030 em 40% das emissões para o setor dos transportes.

Constitui-se, assim, um impacte sobre a mitigação de alterações climáticas *negativo, direto, certo, permanente, reversível de curto e longo prazo* (respetivamente devidos à emissão de partículas e GEE) e de *âmbito local e global*, sendo *cumulativo* com as restantes fontes emissoras.

Apesar de um aumento significativo das emissões entre a situação atual com as situações futuras determinadas, traduzindo-se numa *magnitude forte* a nível local, ocorrer uma *magnitude fraca a nível nacional*.

Adicionalmente, importa notar-se que o projeto não é dedicado ao transporte e armazenamento de combustíveis fósseis, o que em conjunto com a emissão de GEE relativamente reduzida dá condições para se assumir que não impede a descarbonização e que não causará dano significativo na mitigação das alterações climáticas no contexto da Taxonomia da União Europeia de Atividades Sustentáveis, Regulamento 2020/852 do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de junho (European Commission, 2026).

Merece ainda referir-se que contribui para limitar o significado do impacto do projeto no panorama nacional de ação em mitigação o facto de o projeto responder no âmbito do PNEC 2030:

- De forma indireta, às necessidades de suporte à implementação das atividades associadas às energias renováveis *onshore* e *offshore* flutuantes, contribuindo para o objetivo de reforçar a aposta nas energias renováveis e reduzir a dependência energética do país, em particular para a ação acelerar a produção de eletricidade a partir de fontes renováveis de energia - promover as energias renováveis oceânicas;
- De forma direta, contribui para a ação desenvolver as infraestruturas portuárias para apoio à renovável offshore;
- Ao objetivo promover a mobilidade sustentável, nomeadamente contribuindo para a ação promover o transporte por via ferroviária e marítima – reforço da conectividade marítima da rede de portos comerciais do continente.

Ponderando, considera-se o impacto *pouco significativo*.

Para assegurar o nível pouco significativo apresentam-se medidas específicas, incluindo adoção do Programa de Ação Climática dos Portos Mundiais (WPSP, 2023) e medidas específicas alinhadas com medidas de mitigação apresentadas no PNEC 2030.

No âmbito da adaptação às alterações climáticas, importa notar-se que os principais efeitos perspectivados das alterações climáticas para a área de implantação do projeto são (cf. Capítulo 4.2.4.2 do Relatório Síntese Consolidado do EIA):

- Temperaturas elevadas e ondas de calor;
- Precipitação excessiva;
- Subida do nível médio do mar.

Tendo em conta as suas características e localização, num estuário, o projeto perspectiva-se especialmente vulnerável às cheias e à subida do nível médio do mar. Contudo, de acordo com a avaliação efetuada no contexto dos descritores recursos hídricos superficiais e hidrodinâmica e regime sedimentar, bem como os resultados do estudo de avaliação da vulnerabilidade à inundação costeira apresentado para Viana do

Castelo no Roteiro Nacional de Adaptação, que perspetivam impacte nulo de alteração no nível de cheia e impacte pouco significativo de aumento de vulnerabilidade a galgamentos, considera-se que o projeto se encontra adaptado aos principais riscos climáticos físicos que podem afetar a operação do projeto.

Merece referir-se que as medidas de adaptação do projeto, incluindo as dragagens de manutenção e a solução estrutural e coroamento de cais adotados não afetam adversamente os esforços de adaptação ou o nível de resiliência aos riscos climáticos físicos de pessoas ou ambiente, tendo a análise realizada no descritor hidrodinâmica e regime sedimentar concluído por impacte nulo do projeto na vulnerabilidade a galgamentos da envolvente (cf. Capítulo **Erro! A origem da referência não foi encontrada.** do Relatório Síntese Consolidado do EIA). Importa ainda mencionar que foi proposta, no descritor recursos hídricos superficiais, a medida RecHidSup2 para integração das dragagens do projeto no Plano Quinquenal de Dragagens existente no Porto de Viana do Castelo que estabelece as ações de minimização dos impactos das dragagens e sua fiscalização, para o alcance do objetivo de melhoria do potencial/estado ecológico das massas de água na área do projeto (cf. Capítulo 6.5.1).

Adicionalmente, no contexto dos instrumentos de política climática nacional na vertente de adaptação às alterações climáticas, o projeto encontra-se alinhado com os caminhos de adaptação propostos para a área de intervenção pelo Roteiro Nacional para a Adaptação RNA 2100 para o período de exploração do projeto (até final do século), nomeadamente por contribuir para alimentação artificial de praias, considerando o aumento do volume de dragagens de manutenção no porto, e para a conservação de estruturas aderentes costeiras (incluindo infraestruturas portuárias) na proteção de áreas urbanizadas interiores.

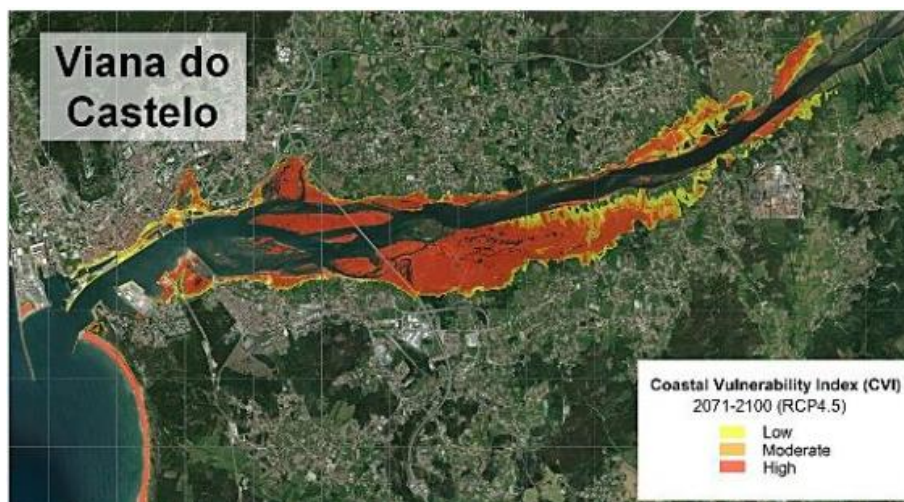
Neste âmbito, considera-se que o projeto preenche os critérios de contributo substancial para a adaptação considerados para projetos de infraestrutura de transporte marítimo pela Taxonomia da União Europeia de Atividades Sustentáveis, conforme Regulação (UE) 2020/852 do Parlamento Europeu e do Conselho de 8 de junho (European Commission, 2026).

Desta forma, considera-se que o impacto do projeto na adaptação às alterações climáticas é *positivo, direto, certo, permanente, reversível, imediato e local, cumulativo, de fraca a média* (Cenários 1, 2 e 3 de dragagem) *magnitude e pouco significativo a significativo* (Cenários 1, 2 e 3 de dragagem).

2.2. Atualizar os documentos de referência estratégica, tendo em consideração outras fontes de informação, como o Roteiro Nacional para a Adaptação (RNA 2100), que pretende definir narrativas de evolução das vulnerabilidades e impactes das alterações climáticas, bem como a avaliação de necessidades de investimento para a adaptação e custos socioeconómicos de inação.

No Relatório Síntese Consolidado do EIA, **foi completada a informação dos instrumentos nacionais de adaptação às alterações climáticas**, destacando-se o Roteiro Nacional para a Adaptação (RNA 2100), concluído em 2024 (APA; FCUL; Banco de Portugal; DGT; IPMA; DSB, 2024), bem como as medidas estabelecidas no contexto da Avaliação Nacional de Risco (ANEPC, 2019).

Na discussão das alterações climáticas previstas no Município de Viana do Castelo (Capítulo 4.2.4.2.) refere-se que o Roteiro Nacional de Adaptação 2100 (Soares, et al., 2024) apresenta uma avaliação de vulnerabilidade moderada a alta à inundação costeira em Viana do Castelo mesmo num cenário intermédio de emissão de GEE (RCP4.5), nomeadamente na área de intervenção do projeto próximo à Ponte Eiffel mas sem afetar a área do atual Porto Comercial.



Fonte: (Soares, et al., 2024)

O CVI é inversamente relacionado com condições de inundação com os períodos de retorno de 4 (CVI alto - vermelho), 25 (CVI moderado - laranja) e 100 anos (CVI baixo - amarelo)

Figura 1 – Índice de vulnerabilidade costeira (CVI) projetadas para o final do século XXI (2071-2100) na embocadura do estuário do rio Lima em Viana do Castelo

Na discussão da Ação Climática (Capítulo 4.2.6.) no âmbito da adaptação às alterações climáticas destaca-se o Roteiro Nacional de Adaptação (RNA 2100), concluído em 2024.

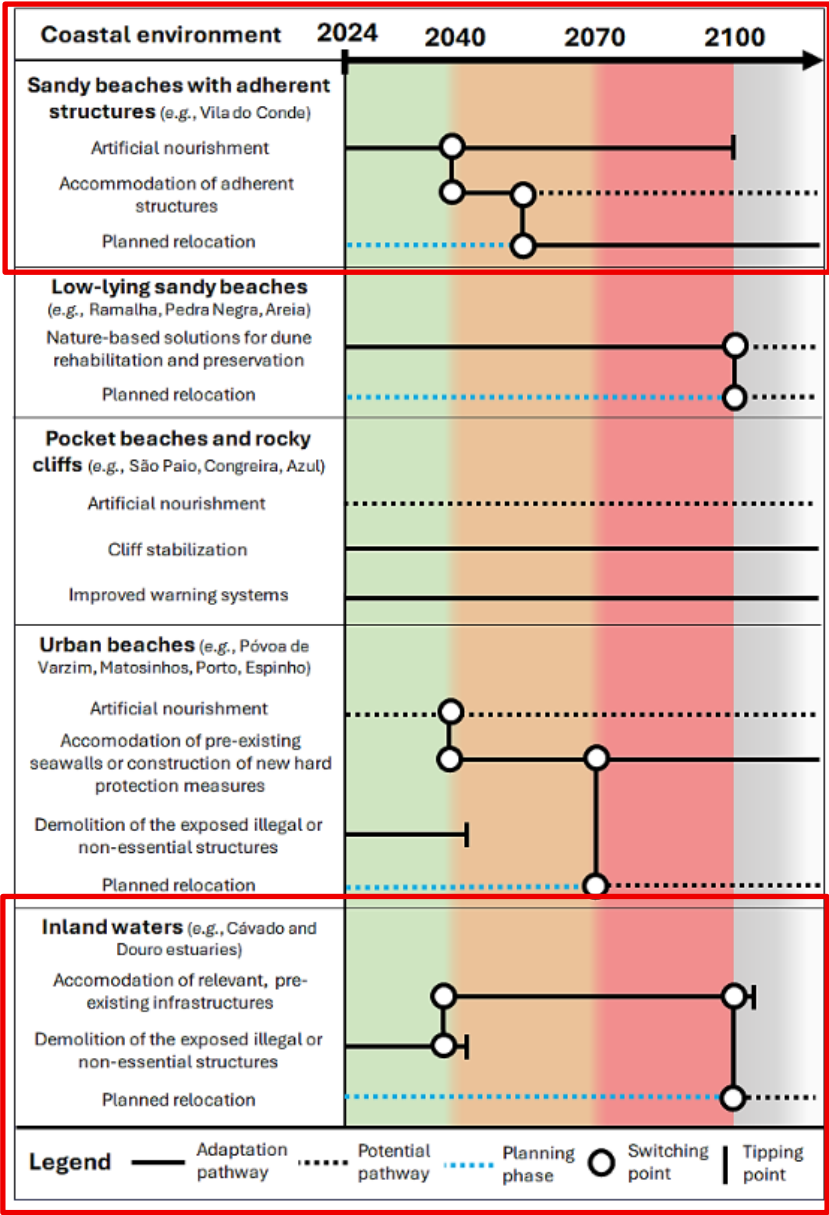
O **Roteiro Nacional para a Adaptação RNA 2100** define narrativas de evolução das vulnerabilidades e impactes das alterações climáticas nas cinco regiões de Portugal Continental (Norte, Centro, Área Metropolitana de Lisboa, Alentejo e Algarve), incluindo ainda a avaliação das necessidades de investimento para a adaptação e os custos socioeconómicos de inação.

Entre as medidas propostas para a região Norte, para fazer face às previstas vulnerabilidades e impactos das alterações climáticas, realçam-se no contexto do projeto em avaliação as seguintes (Soares, *et al.*, 2024):

- Alimentação artificial de praias;
- Conservação de estruturas aderentes costeiras existentes para proteção de áreas urbanizadas junto à costa;
- Relocalização planeada de ocupações urbanas costeiras (progressivamente depois de 2050).

O Roteiro apresenta narrativas de adaptação propostas para a região Norte integrando estas medidas de acordo com o ambiente costeiro, de que se destaca o carácter transversal da alimentação artificial de praias.

Por seu lado, a conservação de estruturas aderentes (incluindo infraestruturas portuárias) na proteção das áreas urbanizadas interiores tornar-se-á progressivamente mais pertinente com o avanço para meados do século, acompanhando o aumento da ameaça às margens baixas dos estuários (incluindo o do rio Lima) devido ao recuo litoral.



Fonte: (Soares, et al., 2024).

A vermelho os ambientes relevantes para a área de implantação do projeto: áreas arenosas com estruturas aderentes – topo, águas interiores - fundo); caminhos a traço cheio correspondem à estratégia de adaptação mais viável para cada ambiente

Figura 2 – Caminhos de adaptação propostos para cinco ambientes da região Norte com início em 2024 e até ao final do século

A **Avaliação Nacional de Risco** (ANEPC, 2019) estabelece estratégias a aplicar para a minimização de riscos através de adaptação. Para os riscos identificados na área de estudo, destacam-se as seguintes medidas:

- Vagas de frio: garantir apoio a população sem-abrigo; campanhas de sensibilização para alertas do IPMA; melhorias no edificado mais antigo ao nível do conforto térmico;
- Inundações e galgamentos costeiros: avaliação de planos municipais de Ordenamento do Território para a deteção de situações de risco; sensibilização para procedimentos face a avisos da proteção civil.

2.3. Apresentar, para a fase de construção:

i. Estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq) que resultam da utilização de combustíveis fósseis na operação de equipamento pesado e de maquinaria necessária às atividades previstas nesta fase;

ii. Estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq) associadas às deslocações da equipa afeta à obra;

iii. Estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq) que resultam do transporte e da produção de materiais a utilizar em obra, contemplando todas as infraestruturas previstas no projeto;

iv. Estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq) que resultam do consumo de energia elétrica em obra, tendo por base o fator de emissão atualizado para a produção de eletricidade em Portugal;

v. Estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq) decorrentes da afetação do ecossistema hídrico, associada às operações previstas para a fase de construção, nomeadamente dragagens, ancoragem das plataformas e implantação dos respetivos cabos de ligação e de exportação.

Para efeitos do cálculo solicitado, sugere-se a utilização da calculadora de emissões de GEE disponível no Portal da APA, conforme igualmente indicado na secção da Metodologia.

No Relatório Síntese Consolidado do EIA, Capítulo 5.2.1, foi incluída a estimativa de emissões de GEE para a fase de construção como a seguir se apresenta.

Considerando a informação disponível (fornecida pelo projetista) para as fontes de emissão de GEE na fase de construção, as emissões de GEE resultam de:

- Emissões diretas em motores de combustão interna que resultam do consumo de gásóleo associado a máquinas e equipamentos: consumos para equipamento terrestre (retroescavadora, pá carregadora, escavadora hidráulica, guias, dumper, camiões, bombas de betão) e equipamento marítimo (batelão autopropulsionado, rebocador, lancha de apoio, doca seca flutuante, draga de sucção em arrasto);
- Emissões indiretas para a produção de eletricidade utilizada nas atividades da obra: consumo de 100 kWh em 3 anos de obra (considerando empreitada de 8h/ dia e 22 dias/ mês), incluindo consumos de 12 contentores gabinete, totalizando 633.600 kWh;
- Emissões indiretas associadas às deslocações da equipa afeta à obra: associadas ao transporte de média de 106 trabalhadores/ mês (Cenários 0,1,2,3 + Alternativa B - caixotões), 110 trabalhadores/ mês (Cenário 0 + Alternativa A - estacas Oeste e C - aduelas Leste), 112 trabalhadores/ mês (Cenário 1 + Alternativa A - estacas Oeste e C - aduelas Leste), 113 trabalhadores/ mês (Cenários 2,3 + Alternativa A - estacas Oeste e C - aduelas Leste) (Fase 1+2);
- Emissões indiretas associadas à produção e transporte de principais materiais a utilizar em obra: nomeadamente produção e transporte de betão para os principais trabalhos de construção (terraplenos), 2.847 m³ de betão para Cenários 0, 1 e 2 (Fase 1+2) ou de 2.611 m³ de betão para Cenário 3;
- Emissões da potencial afetação do ecossistema hídrico, associada às dragagens e fundação de infraestruturas previstas para a fase de construção.

Note-se que o pedido de estimativa de emissões de GEE decorrentes da afetação do ecossistema hídrico associada à ancoragem de plataformas e implantação dos respetivos cabos de ligação e de exportação não se aplica ao projeto em avaliação, que não dispõe destas infraestruturas.

Para determinação das emissões de GEE são utilizados, sempre que possível, os fatores de emissão e as metodologias de cálculo constantes na Calculadora de Emissões de GEE disponível no Portal da APA (APA, 2026) e no Relatório Nacional de Inventários (APA, 2025b).

Para calcular as **emissões diretas de GEE resultantes do consumo de gásóleo por máquinas e equipamentos (terrestres e marítimos)** foram considerados os consumos estimados pela equipa do projeto para cada configuração alternativa do projeto. É importante referir-se que os valores fornecidos correspondem ao conhecimento em fase de Estudo Prévio, cabendo ao Empreiteiro definir o tipo e número de máquinas e equipamentos necessários à obra.

As emissões diretas de GEE são estimadas multiplicando-se o consumo de combustível por fator de emissão de GEE (abordagem de referência Tier 1) fornecido na Calculadora de Emissões de GEE para maquinaria móvel do tipo maquinaria comercial, institucional - Gasóleo/ óleo diesel (fuelóleo destilado). A informação de base para o cálculo das emissões é apresentada no quadro seguinte.

Quadro 1 – Informação de base para o cálculo de emissões diretas de GEE (fase de construção)

Combustível	Fator de emissão (kg/ l)		
	CO ₂	CH ₄	N ₂ O
Gasóleo / óleo diesel (fuelóleo destilado)	2,65	0,00	0,00

Fonte: (APA, 2026)

As emissões diretas de GEE da fase de construção assim estimadas são apresentadas no quadro seguinte, totalizando 6.329 - 8.272 tCO₂ eq., conforme a configuração alternativa do projeto.

Quadro 2 – Consumo de combustível e emissões diretas de GEE estimadas (fase de construção)

Alternativa do projeto	Combustível (l)	Emissões (t)			
		CO ₂	CH ₄	N ₂ O	CO ₂ eq.
Cenário 0 + Alternativa B (caixotões)	2.428.888	6.438,85	0,00	0,00	6.438,85
Cenário 0 + Alternativa A (estacas) Oeste e C (aduelas) Leste	2.387.484	6.329,09	0,00	0,00	6.329,09
Cenário 1 + Alternativa B (caixotões)	2.832.728	7.509,41	0,00	0,00	7.509,41
Cenário 1 + Alternativa A (estacas) Oeste e C (aduelas) Leste	2.819.484	7.474,30	0,00	0,00	7.474,30
Cenário 2 + Alternativa B (caixotões)	2.976.728	7.891,15	0,00	0,00	7.891,15
Cenário 2 + Alternativa A (estacas) Oeste e C (aduelas) Leste	2.963.484	7.856,04	0,00	0,00	7.856,04
Cenário 3 + Alternativa B (caixotões)	3.120.728	8.272,88	0,00	0,00	8.272,88
Cenário 3 + Alternativa A (estacas) Oeste e C (aduelas) Leste	3.107.486	8.237,78	0,00	0,00	8.237,78

Fonte: equipa do projeto e adaptado de (APA, 2026)

Relativamente às **emissões indiretas da produção de eletricidade consumida** em obra e no seguimento da metodologia preconizada na Calculadora de Emissões de GEE, considera-se como fator de emissão de GEE 0,03 t CO₂ eq./ MWh, o valor médio dos valores previstos para os anos de 2027 a 2029, nos quais se prevê a realização da fase de construção do projeto, com base nas metas nacionais de descarbonização da eletricidade estabelecidas na versão *draft* de revisão do Plano Nacional de Energia e Clima 2030 (PNEC 2030) (APA, 2026). De acordo com informação da equipa do projeto prevê-se o consumo de 633,6 MWh (36 meses de duração estimada), semelhante em todas as alternativas do projeto, sendo as emissões indiretas de GEE devidas à eletricidade consumida estimadas em 16 t CO₂ eq.

Para o cálculo das **emissões indiretas associadas às deslocações da equipa afeta à obra** a equipa do projeto considera uma média mensal de 106-113 trabalhadores, conforme a alternativa do projeto. É importante referir que este número é estimado em fase de Estudo Prévio mas que caberá ao Empreiteiro definir o número de trabalhadores que considerar adequado à empreitada.

Face a este número estimado de trabalhadores, considera-se que cerca de metade (53-77 trabalhadores) se deslocará em viatura própria num percurso diário de 50 km, resultando numa distância total de 2.098.800 – 2.257.200 km na fase de construção (36 meses, 22 dias/ mês). Assume-se adicionalmente que 60% dos veículos é movido a gasolina e 40% dos veículos é movido a gasóleo. A informação de base para o cálculo das emissões é apresentada no quadro seguinte (APA, 2026).

Quadro 3 – Informação de base para o cálculo de emissões de GEE associadas às deslocações da equipa afeta à obra (fase de construção)

Combustível	Fator de emissão (kg/ km)		
	CO ₂	CH ₄	N ₂ O
Gasolina	0,20	0,000028	0,0000038
Gasóleo	0,19	0,0000012	0,0000072

Fonte: (APA, 2026)

As emissões de GEE associadas às deslocações da equipa afeta à obra assim estimadas são apresentadas no quadro seguinte, totalizando 420 – 448 t CO₂ eq., conforme a configuração alternativa do projeto.

Quadro 4 – Consumo de combustível e emissões de GEE estimadas associadas às deslocações da equipa afeta à obra (fase de construção)

Combustível	Distância percorrida (km)	Emissões (t)			
		CO ₂	CH ₄	N ₂ O	CO ₂ eq.
Cenários 0,1,2,3 + Alternativa B (caixotões)					
Gasolina	1.259.280	254,51	0,04	0,00	256,75
Gasóleo	839.520	161,57	0,00	0,01	163,19
Total					419,94
Cenário 0 + Alternativa A (estacas) Oeste e C (aduelas) Leste					
Gasolina	1.306.800	264,12	0,04	0,00	266,44
Gasóleo	871.200	167.67	0,00	0,01	169,35
Total					435,79
Cenário 1 + Alternativa A (estacas) Oeste e C (aduelas) Leste					
Gasolina	1.330.560	268,92	0,04	0,01	271,29
Gasóleo	887.040	170,72	0,00	0,01	172,43
Total					443,72
Cenários 2,3 + Alternativa A (estacas) Oeste e C (aduelas) Leste					
Gasolina	1.342.440	271,32	0,04	0,01	273,71
Gasóleo	894.960	172,24	0,00	0,01	173,97
Total					447,68

Fonte: adaptado de equipa do projeto e de (APA, 2026)

Para o cálculo das **emissões indiretas associadas ao transporte e produção de materiais**, nomeadamente betão, o principal material de construção utilizado no projeto com potencial de geração de emissões de GEE no seu fabrico, considera-se que o betão será fornecido por autobetoneiras. Nesta situação, são relevantes para a estimativa de GEE a produção de clínquer para o cimento e o transporte de betão.

Considerando um conteúdo de cimento no betão de 350 kg/m³ (Bamforth, P.; Chisholm, D.; Gibbs, J.; Harrison, T., 2008), perspectiva-se um consumo de cimento de cerca de 996 t nos Cenários 0,1,2 (Fase 1+2) ou de 914 t no Cenário 3. A informação de base para o cálculo das emissões devidas à produção de cimento é apresentada no quadro seguinte.

Quadro 5 – Informação de base para o cálculo de emissões de GEE associadas à produção de clínquer (fase de construção)

Material	Incorporação de clínquer no cimento (%)	Fator de emissão de CO ₂ (t/t clínquer)
Cimento	95	0,52

Fonte: (APA, 2026) (APA, 2025b) (IPCC, 2006)

As emissões indiretas de GEE de processo de produção de clínquer para cimento assim estimadas são apresentadas no quadro seguinte, totalizando 492 t CO₂ para os Cenários 0,1,2 e 451 t CO₂ para o Cenário 3.

Quadro 6 – Consumo de cimento e emissões indiretas de GEE estimadas da produção de clínquer (fase de construção)

Alternativa do projeto	Consumo de cimento (t)	Emissão de CO ₂ (t)
Cenários 0,1,2 (Fase 1+2)	996	492
Cenário 3	914	451

Fonte: adaptado de (APA, 2026) (APA, 2025b) (IPCC, 2006)

A informação de base para o cálculo das emissões indiretas associadas ao transporte de betão utilizado na fase de construção do projeto é apresentada no quadro seguinte.

Quadro 7 – Informação de base para o cálculo de emissões de GEE associadas ao transporte de betão para o local da obra (fase de construção)

Combustível	Fator de emissão (kg/ km)		
	CO ₂	CH ₄	N ₂ O
Gasóleo	0,56	0,000019	0,000025

Fonte: (APA, 2026)

A informação necessária ao cálculo da distância percorrida no transporte de betão para o local da obra é apresentada no quadro seguinte, assumindo-se uma capacidade de camião betoneira de 10 m³.

Quadro 8 – Informação de base para o cálculo da distância percorrida no transporte de betão para o local da obra (fase de construção)

Alternativa do projeto	Quantidade total (m ³)	Distância ao fornecedor (km)	Capacidade de camião betoneira (m ³)	Número de viagens
Cenários 0,1,2 (Fase 1+2)	2.847	50	10	570
Cenário 3	2.611	50	10	524

Fonte: adaptado de equipa do projeto

As emissões de GEE associadas ao transporte de betão para o local da obra assim estimadas são apresentadas no quadro seguinte, totalizando 15-16 t CO₂ eq. Verifica-se assim que as emissões de GEE associadas ao transporte de betão são bastante inferiores a aquelas geradas na produção de cimento (cerca de 3%), não obstante a grande distância percorrida pelas autobetoneiras (50 km).

Quadro 9 – Distância percorrida e emissões de GEE associadas ao transporte de betão (fase de construção)

Alternativa do projeto	Distância percorrida (km)	Emissões (t)			
		CO ₂	CH ₄	N ₂ O	CO ₂ eq.
Cenários 0,1,2 (Fase 1+2)	28.500	15,95	0,00	0,00	16,15
Cenário 3	26.200	14,66	0,00	0,00	14,85

Fonte: equipa do projeto e adaptado de (APA, 2026)

Estima-se a geração na fase de construção de um **total** de 7.289 - 9.175 t CO₂ eq. (cf. quadro seguinte), a grande maioria emissões diretas (87-90% do total), sendo as restantes dominadas pelas emissões indiretas da produção de materiais e da deslocação da equipa afeta à obra.

Quadro 10 – Emissões de GEE totais estimadas (fase de construção)

Configuração alternativa do projeto	Emissões (t CO ₂ eq.)					
	Diretas	Indiretas eletricidade	Indiretas deslocação equipa	Indiretas produção materiais	Indiretas transporte materiais	Total
Cenário 0 + Alternativa B (caixotões)	6.438,85	16,14	419,94	492,24	16,15	7.383,32
Cenário 0 + Alternativa A (estacas) Oeste e C (aduelas) Leste	6.329,09	16,14	435,79	492,24	16,15	7.289,41
Cenário 1 + Alternativa B (caixotões)	7.509,41	16,14	419,94	492,24	16,15	8.453,88
Cenário 1 + Alternativa A (estacas) Oeste e C (aduelas) Leste	7.474,30	16,14	443,72	492,24	16,15	8.442,55

Configuração alternativa do projeto	Emissões (t CO ₂ eq.)					
	Diretas	Indiretas eletricidade	Indiretas deslocação equipa	Indiretas produção materiais	Indiretas transporte materiais	Total
Cenário 2 + Alternativa B (caixotões)	7.891,15	16,14	419,94	492,24	16,15	8.835,62
Cenário 2 + Alternativa A (estacas) Oeste e C (aduelas) Leste	7.856,04	16,14	447,68	492,24	16,15	8.828,25
Cenário 3 + Alternativa B (caixotões)	8.272,88	16,14	419,94	451,44	14,85	9.175,25
Cenário 3 + Alternativa A (estacas) Oeste e C (aduelas) Leste	8.237,78	16,14	447,68	451,44	14,85	9.167,89

A emissão de GEE constitui um *impacte negativo* no contexto de alterações climáticas e tendo em conta a política de ação climática nacional em matéria de mitigação, nomeadamente o compromisso de alcance da neutralidade climática até 2050 e, em particular, a meta de redução de emissões até 2030. O *impacte* é *certo, direto, temporário, de longo prazo, irreversível e imediato, de âmbito nacional*.

O valor total de emissões representa cerca de 2% do total de emissões no concelho de Viana do Castelo em 2023 (444 kt CO₂ eq.) e é inferior a 0,02% do total de emissões estimadas para Portugal no mesmo ano (55.118 kt CO₂ eq.). Desta forma, considera-se que o *impacte* de emissão de GEE tem *magnitude fraca*.

Não obstante a fraca magnitude que limita o impacte a um nível *pouco significativo*, este é *cumulativo* com o impacte de outras atividades emissoras de GEE considerando-se neste âmbito, e ponderando a sua irreversibilidade, como potencialmente significativo no âmbito da ação climática nacional de mitigação, nomeadamente considerando a situação de emergência climática, as metas estabelecidas no PNEC 2030 e o facto de as emissões em Viana do Castelo apresentarem-se em crescimento (+17%) nos anos recentes. O impacte é *minimizável* com a adoção de medidas de mitigação de emissões de GEE relacionadas com o consumo de combustíveis.

Relativamente à **afetação do ecossistema hídrico** através das dragagens e fundação das infraestruturas previstas na fase de construção, trata-se da potencial remoção de sumidouros de carbono associados a zonas húmidas. Para este efeito segue-se a metodologia proposta em IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories (IPCC, 2006), Refinement to the 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories (IPCC, 2019) e Supplement to the 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories: Wetlands (IPCC, 2014).

Neste âmbito a interferência do projeto refere-se à potencial afetação pela dragagem de áreas de sapal (tidal marshes) e de pradarias subaquáticas (seagrass meadows), que constituem reservatórios de carbono tal como realçado na Lei de Base do Clima (Lei n.º 98/2021 de 31 de dezembro).

No estuário do rio Lima não foram detetados, no último ciclo de planeamento da região hidrográfica RH1 – Minho e Lima, povoamentos de pradarias subaquáticas. Está documentada neste estuário a presença de plantas de sapal, nomeadamente na massa de água Lima-WB2 (APA, 2023), mas a mesma concerne áreas a montante da ponte Eiffel, portanto fora da área de intervenção do projeto (ICNF, 2026). Assim, o impacte de emissão de GEE associado à afetação do ecossistema hídrico é *nulo*.

2.4. Apresentar, para a fase de exploração a seguinte informação:

i. Clarificar a estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq/ano) que resultam da utilização de combustíveis fósseis, nas respetivas ações de manutenção durante a fase de exploração, no que se refere à indicação todos os fatores de cálculo associados;

ii. Estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq/ano) que resultam do eventual consumo de energia elétrica;

iii. Estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq/ano) que resultam da eventual fuga de gases fluorados dos equipamentos previstos no projeto, considerando neste caso o SF₆, se aplicável;

iv. Estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq) decorrentes da afetação do ecossistema hídrico, associada às operações previstas para as ações de dragagem de manutenção.

Para efeitos do cálculo solicitado, sugere-se a utilização da calculadora de emissões de GEE disponível no Portal da APA, conforme igualmente indicado na secção da Metodologia.

No Relatório Síntese Consolidado do EIA, Capítulo 5.2.2, foi completada a estimativa de emissões de GEE para a fase de exploração com a informação recebida da equipa de projeto, como a seguir se apresenta.

Tendo em conta o dimensionamento do projeto para um período de vida útil de 50 anos, consideram-se como atividades de **manutenção do projeto** as dragagens de manutenção, geralmente anuais, bem como possíveis atividades de manutenção de pavimentos, neste caso pouco frequentes, a cada 10 anos.

Para os anos em que ocorrerão as dragagens de manutenção e atividades de manutenção de pavimentos (a cada 10 anos), a equipa de projeto estima o consumo de 512.360 l de diesel em máquinas e equipamentos (retroescavadora, grua telescópica de 100T, camiões, draga de sucção e arrasto), principalmente relativo ao equipamento marítimo afeto às dragagens de manutenção (cerca de 98% dos consumos), valor semelhante em todas as configurações alternativas do projeto.

Para determinação das emissões de GEE são utilizados, sempre que possível, os fatores de emissão e as metodologias de cálculo constantes na Calculadora de Emissões de GEE disponível no Portal da APA (APA, 2026) e no Relatório Nacional de Inventários (APA, 2025b).

As emissões diretas de GEE devidas ao consumo de gasóleo para máquinas e equipamentos (terrestres e marítimos) são estimadas multiplicando-se o consumo de combustível por fator de emissão de GEE (abordagem de referência Tier 1) fornecido na Calculadora de Emissões de GEE para maquinaria móvel do tipo maquinaria comercial, institucional - Gasóleo/ óleo diesel (fuelóleo destilado). A informação de base para o cálculo das emissões é apresentada no quadro seguinte.

Quadro 11 – Informação de base para o cálculo de emissões diretas de GEE (fase de exploração)

Combustível	Fator de emissão (kg/ l)		
	CO ₂	CH ₄	N ₂ O
Gasóleo / óleo diesel (fuelóleo destilado)	2,65	0,00	0,00

Fonte: (APA, 2026)

Estima-se assim que as emissões diretas de GEE das atividades de manutenção totalizem até 1.358 t CO₂ eq./ ano, para qualquer das configurações alternativas do projeto.

o projeto é omissos relativamente ao eventual **consumo elétrico** necessário à operação do projeto na fase de exploração. Contudo e não se considerando a instalação de contentores frigorífico no espaço do projeto (cf. a seguir a discussão relativa às emissões fugitivas), perspectiva-se nesta fase de definição do projeto que seja necessário consumo de energia elétrica para iluminação geral (incluindo equipamentos de segurança e Wi-Fi).

Considerando a informação em projeto de natureza similar de Ampliação e Reorganização do Terminal de Contentores Norte do Porto de Leixões (CONSULMAR, 2023), perspectiva-se que possa ser prevista uma potência de 20 kVA/ ha para iluminação geral.

Tendo em conta a área adicional no novo Porto Comercial de 35,5 ha prevê-se, com um fator de simultaneidade de 0,75, um valor de 533 kVA / 426 kW para iluminação geral. Anualmente este valor significa um consumo de 1.865.880 kWh (estimativa para iluminação por 12 horas diárias) para iluminação geral.

As emissões indiretas de GEE da produção de eletricidade consumida são calculadas com a Calculadora de Emissões de GEE disponível no Portal da APA (APA, 2026), considerando-se o início da fase de exploração em 2030 e uma duração de 50 anos e como fator de emissão de GEE para a fase de exploração o valor de 0,02 t CO₂ eq./ MWh, com base nas metas nacionais de descarbonização da eletricidade estabelecidas na versão draft de revisão do Plano Nacional de Energia e Clima 2030 (PNEC 2030) (APA, 2026). O total de emissões estimadas é de 35,99 t CO₂ eq./ ano para iluminação geral, valor representativo de todas as alternativas do projeto.

A utilização de gases fluorados em sistemas de climatização e refrigeração e instalações elétricas no projeto potencia que possam ser originadas **emissões fugitivas** destes compostos durante a fase de exploração. No estado atual de definição do projeto e considerando que o projeto não prevê a alteração do número de edifícios atualmente existentes no Porto Comercial de Viana do Castelo, assume-se manterem-se os sistemas de climatização e refrigeração existentes na situação de referência.

Igualmente, o projeto não contempla informação sobre a instalação no Porto Comercial de contentores frigorífico (*reefer*). De acordo com a informação apresentada na Caracterização do Ambiente Afetado pelo Projeto – Socioeconomia (cf. Capítulo 4.16) o número de contentores totais parquados no Porto de Viana do Castelo é atualmente (2021) muito reduzido (inferior a 100 TEU), prevendo-se com o projeto o estacionamento até 70.000 contentores TEU /ano (Fase1+2 e Cenário 3). No entanto, dada a proximidade física e a natureza completamente distinta do Porto de Viana do Castelo relativamente ao Porto de Leixões, este dotado de terminais de contentores específicos e prevendo-se a sua expansão futura, a equipa do projeto não prevê espaços dedicados a contentores frigorífico.

Relativamente à potencial utilização de SF₆ na fase de exploração do projeto, o projeto é omissivo quanto inclusão de equipamentos, nomeadamente em instalações elétricas, que possam fazer uso deste gás fluorado.

Assim, nesta fase do projeto, não se prevêem emissões fugitivas de gases fluorados decorrentes da operação do projeto.

As emissões associadas à potencial **afetação do ecossistema hídrico** decorrerão das dragagens de manutenção previstas no projeto caso haja remoção de sumidouros de carbono associados a zonas húmidas.

De acordo com a metodologia proposta em *IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories* (IPCC, 2006), *Refinement to the 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories* (IPCC, 2019) e *Supplement to the 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories: Wetlands* (IPCC, 2014), configuram sumidouros de carbono em zonas húmidas as áreas de sapal (*tidal marshes*) e de pradarias subaquáticas (*seagrass meadows*).

Tal como se refere na avaliação de impactes para a fase de construção, no estuário do rio Lima não ocorrem áreas de pradarias subaquáticas. Ocorrem plantas de sapal no estuário mas a montante da ponte Eiffel, portanto fora da área de intervenção do projeto e da área visada por dragagens de manutenção (ICNF, 2026). Assim, o impacte de emissão de GEE associado à afetação do ecossistema hídrico é *nulo*.

2.5. Reforçar o EIA com medidas de minimização, em relação aos referidos impactes, considerando como referencial as medidas de mitigação identificadas no PNEC 2030, atenta a tipologia do projeto em causa. De salientar que deverão ter em conta, todas as atividades do projeto com potencial para provocar impactes no âmbito do fator em análise.

No Relatório Síntese Consolidado do EIA, no Capítulo de Medidas Ambientais para a fase de exploração do clima e alterações climáticas (cf. Capítulo 6.3.2), **completam-se as medidas de minimização previamente apresentadas para a fase de exploração** com diversas medidas de mitigação da emissão de GEE alinhadas com as medidas de mitigação identificadas no PNEC 2030, nomeadamente as seguintes:

- CLIM7.** Dar preferência à aquisição de máquinas não rodoviárias, a diesel, com motores projetados para atender os fatores de emissão definidos para os equipamentos do estágio V ou a equipamentos elétricos ou movidos a combustíveis verdes;

- CLIM10.** Privilegiar veículos de transporte elétricos ou movidos a combustíveis verdes;
- CLIM11.** Instalar postos de carregamento de veículos elétricos no espaço do Porto Comercial;
- CLIM15.** Promover o desenvolvimento de uma infraestrutura para o fornecimento de fontes de energia renováveis aos navios em porto, como seja a eletricidade ou o hidrogénio e combustíveis renováveis de origem não biológica.

4. Sistemas Ecológicos

3.1. Apresentar uma caracterização específica e avaliação de impactos sobre os valores prioritários da ZEC Rio Lima, que deve ir além da menção genérica e detalhar o estado de conservação dos habitats alvo, nomeadamente o Habitat 91E0* (Florestas aluviais de *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior*) e as populações de fauna protegida, com destaque para a Enguia-europeia (*Anguilla anguilla*), espécie Criticamente em Perigo.

A **área de incidência do projeto** (área diretamente afetada pelo projeto), que inclui a área prevista para as operações de dragagem, sobrepõe-se ao habitat natural 1130 (Estuários), assim como toda a área de estuário abrangida pela ZEC Rio Lima, conforme constante na cartografia oficial dos habitats naturais integrados no Anexo I da Diretiva Habitats desta ZEC (Floradata, 2023b).

Pela sua localização, o estuário do rio Lima insere-se no subtipo 1130pt2 (Estuários atlânticos), com grau de conservação, no geral, bom, apesar da tendência de declínio essencialmente atribuída à disseminação de espécies alóctones invasoras (Floradata, 2023a).

Se alargada a análise à **área de influência do projeto** (área potencial de incidência indireta do projeto), refira-se a sobreposição com áreas dos habitats naturais 1140pt1 (Lodajais e areais desprovidos de vegetação vascular) e 1330 (Prados salgados atlânticos (*Glaucopuccinellietalia maritima*)), nenhum dos quais considerado habitat prioritário.

O habitat natural 1140pt1 (Lodajais e areais desprovidos de vegetação vascular) encontra-se num bom grau de conservação na ZEC Rio Lima, apresentando tendência estável, apesar da perda de área para uma instalação de aquacultura a montante da ponte Eiffel. Este habitat é fomentado pela erosão das margens do estuário e o assoreamento do leito (Floradata, 2023a).

O habitat natural 1330 (Prados salgados atlânticos (*Glaucopuccinellietalia maritima*)) é o mais abundante no estuário da ZEC; apesar da sua boa representatividade, apresenta grau de conservação médio a reduzido e está em declínio sobretudo devido à invasão por gramíneas exóticas (Floradata, 2023a).

Tratando-se de habitats localizados no leito dos esteiros, braços do estuário e margens dos mouchões sedimentares (1140pt1) e em zonas de margem periodicamente inundadas pelas marés do estuário, porém sem encharcamento permanente do solo (1330), além do próprio sistema estuarino no sentido estrito (1130pt2), são suscetíveis a alterações no regime sedimentar e hidrodinâmica.

Das atividades previstas na fase de construção (dragagens, construção de terraplenos e demolição do dique de guiamento), esperam-se impactes passíveis de afetar o habitat natural 1130pt2, sob a forma de “perda de habitat bentónico” e “perturbação dos meios pelágico e bentónico”. Estes impactes, apesar de negativos, avaliam-se como *pouco significativos* sobre o habitat natural, pesando:

- A perturbação antrópica a que já está sujeito atualmente, pela natureza portuária da área, e que implica a realização de dragagens de manutenção periódicas do canal;
- O facto de as análises realizadas identificarem na área a dragar sedimentos limpos/sem contaminação (classe 1), com apenas uma amostra a apresentar contaminação vestigiária (classe 2), tornando pouco relevante o impacte potencial de remobilização de contaminantes;
- A disponibilidade do habitat no contexto geral da área (toda a área de estuário abrangida pela ZEC Rio Lima está classificada como habitat natural 1130pt2), com áreas mais a montante a apresentar menor grau de intervenção antrópica, e por isso com melhor estado de conservação local.

Na fase de construção, não são esperados impactes passíveis de afetar os habitats naturais 1140pt1 e 1330 na área de influência do projeto.

Na fase de exploração, a presença física dos terraplenos e dos fundos dragados (no canal de acesso e na bacia de manobra) resultará em alterações na circulação e nível de água que se perspetivam globalmente *pouco significativas* e de *magnitude fraca*, com base na modelação hidrodinâmica efetuada (modelo 3D na área do porto e 2D em todo o estuário) (Hidromod, 2024) (cf. Hidrodinâmica e regime sedimentar, Avaliação de impactes na Fase de exploração, Capítulo 5.6.2.1. Circulação e nível da água do Relatório Síntese Consolidado do EIA).

No que concerne à agitação potencial por reflexão, concluiu-se também que não deverá ter expressão no local do projeto, considerando-se inclusivamente um *impacte nulo* (cf. Hidrodinâmica e regime sedimentar, Avaliação de impactes na Fase de exploração, Capítulo 5.6.2.2. Agitação).

No regime sedimentar, pela relevância da importância do risco potencial de interferência nos processos de assoreamento ou erosão sobre os habitats naturais 1140pt1 e 1330, concluiu-se que na secção da ponte Eiffel, o projeto em qualquer cenário de dragagem introduz aí diferenças de intensidade média e máxima de corrente inferiores a 2 cm/s e 4 cm/s, consideradas como alterações hidrodinâmicas residuais, portanto com *impacte nulo* neste local (Hidromod, 2024) (cf. Hidrodinâmica e regime sedimentar, Avaliação de impactes na Fase de exploração, Capítulo 5.6.2.4. Regime sedimentar), pelo que se extrapola a mesma inferência para localizações a montante da ponte, onde se registam aqueles habitats.

Refira-se que o habitat prioritário 91E0* (Florestas aluviais de *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior*) está referenciado para as margens do rio Lima, fora da abrangência de qualquer uma das áreas de influência do projeto, não se prevendo, assim, a sua afetação pela implementação do projeto.

Nas espécies alvo do plano de gestão da ZEC Rio Lima, das que têm ligação estrita ao meio aquático, assinalam-se as que ocorrem em áreas de “desembocaduras fluviais”, por poderem ser afetadas pela implementação do projeto: *Alosa alosa*, *Alosa fallax*, *Petromyzon marinus* e *Salmo salar* (Floradata, 2023c), todas espécies anádromas e com estatuto de conservação desfavorável (*Salmo salar* classificado como “Críticamente em Perigo”; *Alosa alosa* classificada como “Em Perigo”; *Petromyzon marinus* e *Alosa fallax* classificadas como “Vulnerável”).

A estas espécies junta-se a catádroma *Anguilla anguilla*, com estatuto atual de “Em Perigo” (Magalhães, et al., 2023), que não figura no plano de gestão da ZEC Rio Lima.

Dado o elevado valor comercial destas espécies, a sobrepesca (profissional e recreativa) é um dos fatores responsáveis pela depleção dos seus efetivos, assumindo um *impacte* relevante nesta ZEC, a par da presença de espécies exóticas invasoras, sob a forma de competição, predação e vetores de doenças (Floradata, 2023a).

Estas espécies migradoras são também vulneráveis a atividades de extração de areias e cascalhos que possam afetar os seus habitats de reprodução ou os seus movimentos migratórios, o que se identifica como um impacto passível de decorrer da implementação do projeto, na fase de construção, com a realização de dragagens. Este impacto foi devidamente salvaguardado em termos do Relatório Síntese Consolidado do EIA.

Classificado como *pouco significativo* quanto à pluma de sedimentos gerada, em virtude das granulometrias variáveis nos sedimentos a dragar, com a fração fina argilosa estando praticamente ausente, e resultando, por isso, numa ressuspensão temporária, o mesmo impacto foi **agravado para significativo na possibilidade de afetação das espécies piscícolas migradoras**. Nesse sentido, foi definida uma **medida minimizadora** dirigida à salvaguarda de operações de dragagem no canal nos períodos críticos das espécies piscícolas migradoras, de forma a atenuar a significância do impacto gerado.

3.2. Demonstrar de forma inequívoca que as campanhas de campo para avifauna (ZPE) e fauna aquática (ZEC) foram realizadas nos períodos de maior sensibilidade biológica (migração/invernada).

A área de estudo não coincide com nenhuma ZPE, localizando-se a mais próxima a mais de 17 km em linha reta para norte – ZPE Estuários dos Rios Minho e Coura (PTZPE0001). No rio Lima assinala-se a ZPE Serra do Gerês (PTZPE0002), 45 km a nordeste.

Em face do **meio altamente antropizado** onde se prevê a implementação do projeto, assim como do distanciamento às ZPE mais próximas, não foram efetuadas campanhas de campo específicas para a avifauna. A **caracterização desta componente baseou-se na pesquisa de bibliografia específica** (Equipa Atlas, 2018; Almeida, Godinho, Leitão, & Lopes, 2022; Alonso H., 2022; Aves de Portugal, 2024), com registo dos valores oportunisticamente detetados no decurso dos trabalhos de campo.

Especificamente para a fauna aquática, o contexto espacial da área de estudo e a diversidade do elenco íctico esperado, implicariam metodologias lesivas ou outras menos invasivas, mas expetavelmente menos representativas, do elenco efetivamente existente. Deste modo, face à disponibilidade de fontes bibliográficas oficiais e científicas recentes, para este grupo assumiram-se os elencos catalogados na literatura, salvaguardando-se da interferência de uma amostragem populações com estatuto de conservação desfavorável (como as espécies migradoras).

3.3. Confirmar a ausência de exemplares de sobreiro, azinheira ou azevinho nas áreas de intervenção terrestre.

Nos trabalhos de campo todas as espécies arbóreas detetadas foram apresentadas no Relatório Síntese do EIA, **não tendo sido detetado qualquer exemplar** de *Quercus suber* (Sobreiro), *Quercus rotundifolia* (Azinheira) ou *Ilex aquifolium* (Azevinho) nas áreas de intervenção terrestre.

Estes dados são corroborados pelos dados de distribuição das mesmas espécies na plataforma Flora-on (Sociedade Portuguesa de Botânica, 2026).

3.4. Rever a avaliação de impactes, considerando o estado de conservação (tendência) das espécies-alvo. Um impacte "moderado" pode ser "muito significativo" se a espécie em causa já apresentar um estado de conservação desfavorável na ZEC/ZPE.

Pelo já anteriormente explanado, considera-se que a avaliação de impactes produzida no Relatório Síntese do EIA teve em devida consideração a relação estrita entre *magnitude-significância-estado de conservação dos valores*.

Refira-se seguidamente os impactes identificados sobre as espécies-alvo da ZEC Rio Lima.

Fases de construção e exploração

Impacte: Perturbação do meio pelágico

Espécies-alvo potencialmente afetadas: *Petromyzon marinus*, *Alosa alosa*, *Alosa fallax* e *Salmo salar*

Estado de conservação e tendência das populações das espécies-alvo na ZEC Rio Lima:

- *Petromyzon marinus* – grau de conservação do habitat “médio ou reduzido”; espécie “comum” na ZEC, apresenta uma tendência de população “estável”;
- *Alosa alosa* – grau de conservação do habitat “médio ou reduzido”; espécie “muito rara” na ZEC, apresenta uma tendência de população em “decréscimo”;
- *Alosa fallax* – grau de conservação do habitat “médio ou reduzido”; espécie “muito rara” na ZEC, apresenta uma tendência de população em “decréscimo”;
- *Salmo salar* – grau de conservação do habitat “médio ou reduzido”; espécie “muito rara” na ZEC, apresenta uma tendência de população em “decréscimo”;

Classificação do impacto sobre as espécies-alvo: negativo, direto, provável, imediato, local, de **magnitude fraca** (para *Petromyzon marinus*, por apresentar populações estáveis na ZEC) a **média** (para *Alosa alosa*, *Alosa fallax* e *Salmo salar*, que apesar da sua ocorrência não se restringir à bacia hidrográfica do rio Lima, as suas populações estão em decréscimo nesta ZEC), temporário, reversível, **significativo** (para as quatro espécies-alvo, por apresentarem estatuto de conservação desfavorável).

Passível de minimização, por adoção de medida de salvaguarda de operações de dragagem no canal nos períodos críticos das espécies.

Fase de exploração

Impacte: Risco de disseminação de espécies aquáticas alóctones

Espécies-alvo potencialmente afetadas: *Petromyzon marinus*, *Alosa alosa*, *Alosa fallax* e *Salmo salar*

Classificação do impacto: negativo, indireto, de **probabilidade desconhecida**, potencialmente permanente, reversível a irreversível, imediato, local a regional, de **magnitude e significância variáveis** consoante as espécies invasoras em causa, podendo variar de **pouco a muito significativo**.

Passível de minimização, se cumpridas as diretrizes específicas na matéria (legislação nacional em vigor e Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios).

3.5. Avaliar o efeito das dragagens e da ampliação de cais na conectividade ecológica e na integridade física dos habitats estuarinos da ZEC Rio Lima. Estando prevista a destruição de habitats, bem como impactos significativos irreversíveis sobre as espécies críticas identificadas, o proponente deverá apresentar medidas compensatórias adequadas, sujeitas a aprovação prévia do ICNF.

Como fundamentado no ponto 3.1., tendo em consideração que:

- **A área de incidência do projeto**, que inclui a área prevista para as operações de dragagem, sobrepõe-se unicamente ao habitat natural 1130pt2 (Estuários atlânticos) da ZEC Rio Lima (Floradata, 2023b);
- **A área de influência do projeto** (área potencial de incidência indireta do projeto) sobrepõe-se a áreas dos habitats naturais 1140pt1 (Lodajais e areais desprovidos de vegetação vascular) e 1330 (Prados salgados atlânticos (*Glauco-Puccinellietalia maritima*)), além do 1130pt2 (Estuários atlânticos), todos não prioritários;
- Sendo habitats de leito dos esteiros, braços do estuário e margens dos mouchões sedimentares (1140pt1) e de zonas de margem periodicamente inundadas pelas marés do estuário (1330), além do sistema estuarino estrito (1130pt2), são suscetíveis a alterações no regime sedimentar e hidrodinâmica, incluindo agitação, circulação e nível da água.

Da implementação do projeto:

- **Na fase de construção:**
 - Não são esperados impactos significativos sobre o habitat natural 1130pt2, em face da perturbação antrópica a que já está sujeito (natureza portuária da área), dos sedimentos a dragar serem maioritariamente sedimentos limpos/sem contaminação (classe 1), e pela disponibilidade do habitat no contexto geral da área e com áreas (a montante) com menor grau de intervenção antrópica;
 - Não são esperados impactos sobre os habitats naturais 1140pt1 e 1330 na área de influência do projeto decorrentes das atividades previstas (dragagens, construção de terraplenos e demolição do dique de guiamento), uma vez que esses impactos estarão circunscritos à área de incidência do projeto (perda de habitat bentónico e perturbação do meio pelágico);

- Na **fase de exploração**, a presença física dos terraplenos e dos fundos dragados (no canal de acesso e na bacia de manobra) resultará em:
 - Alterações na circulação e nível de água globalmente *pouco significativas* e de *magnitude fraca*, com base na modelação hidrodinâmica efetuada (Hidromod, 2024);
 - *Impacte nulo* no que respeita à agitação potencial por reflexão;
 - No regime sedimentar, na secção da ponte Eiffel, o projeto em qualquer cenário de dragagem introduz alterações hidrodinâmicas residuais, portanto com impacte nulo neste local, sendo que a área de ocorrência dos habitats naturais mais vulneráveis a alterações do regime sedimentar – 1140pt1 e 1330 – regista-se a montante da ponte Eiffel.

Em face do descrito, conclui-se que, da implementação do projeto e em particular das dragagens e da ampliação de cais, **não é expectável o comprometimento da conectividade ecológica e da integridade física dos habitats estuarinos da ZEC Rio Lima.**

3.6. Apresentar maior detalhe dos Programas de Monitorização da Fauna e Flora (Sistemas Ecológicos) e Monitorização da Qualidade da Água e Sedimentos quanto a:

- i. Limites de Alarme (Ação): especificar quais os valores limite (ex: que percentagem de redução de aves ou que nível de turbidez) que obrigam à suspensão imediata das dragagens ou a alterações no método construtivo;
- ii. Medidas de Contingência: descrever as medidas concretas a adotar caso os resultados da monitorização revelem impactes superiores aos previstos (ex: se houver mortalidade de peixes ou abandono de locais de nidificação);
- iii. Calendarização Detalhada: clarificar a articulação das campanhas de monitorização com os períodos biológicos mais sensíveis das espécies protegidas na ZPE e ZE.

Da avaliação de impactes realizada não se identifica a necessidade de programas de monitorização dirigidos à flora ou fauna no âmbito dos sistemas ecológicos.

Os impactes identificados como potencialmente significativos (possibilidade de afetação das espécies piscícolas migradoras nos seus movimentos migratórios durante a fase de construção; contaminação química por derramamento accidental de substâncias usadas em obra; disseminação de espécies aquáticas alóctones) são minimizáveis, permitindo atenuar a sua significância e/ou probabilidade, ou mesmo anular o impacte em causa.

Assim, e considerando que:

- As áreas de implantação do projeto e de incidência indireta não interseam nenhuma ZPE;
- As áreas de implantação do projeto e de incidência indireta não se sobrepõem à ocorrência de nenhum valor da flora protegida do Anexo II da Diretiva Habitats (Floradata, 2023d);
- A área de implantação do projeto sobrepõe-se ao biótopo preferencial (“desembocaduras fluviais”) das espécies relevantes do ponto de vista da conservação: *Alosa alosa*, *Alosa fallax*, *Petromyzon marinus*, *Salmo salar* e *Anguilla anguilla* (Floradata, 2023c);
- Os impactes identificados como potencialmente significativos sobre aquelas espécies são minimizáveis, permitindo atenuar a sua significância através da limitação dos trabalhos de construção aos períodos críticos das espécies,

na **ausência de impactes residuais significativos sobre a componente ecológica da área**, não são propostos Programas de Monitorização da Fauna e Flora específicos.

No que respeita à monitorização da qualidade da água importa referir que no Relatório Síntese Consolidado do EIA, no âmbito das Medidas Ambientais referentes aos Recursos hídricos superficiais, Capítulo 6.5.1, **clarificou-se o âmbito das medidas “RecHidSup1. Ajustar o programa de monitorização em curso no Porto de Viana do Castelo” e “RecHidSup2. Ajustar o plano quinquenal de dragagens do Porto de Viana do Castelo”**.

Quanto à medida “RecHidSup1. Ajustar o programa de monitorização em curso no Porto de Viana do Castelo” refere-se que o Porto de Viana do Castelo dispõe desde 2018 de um programa de monitorização da qualidade da água (cf. Capítulos 4.4.5.4 e 5.4.2.3 do Relatório Síntese Consolidado do EIA) para acompanhamento da qualidade da água face aos padrões de qualidade estabelecidos no âmbito da Diretiva Quadro da Água e Diretiva das Águas Balneares, sendo que o projeto em avaliação se sobrepõe a um dos pontos de amostragem (PV3). Propõe-se nesta medida o ajuste deste programa com a remoção do ponto de amostragem PV3.

Adicionalmente, dado que as massas de água onde se localiza a área de intervenção do projeto se encontram com estado “Inferior a Bom” e representando o projeto na fase de exploração um aumento da pressão hidromorfológica sobre o estuário do rio Lima quando os elementos de qualidade hidromorfológicos para aferição do potencial/ estado ecológico se encontram já com classificação mais desfavorável, considera-se importante que os dados de monitorização da qualidade da água recolhidos pelo programa de monitorização do Porto de Viana do Castelo, bem como as amostragens de sedimentos realizadas previamente às atividades de dragagem planeadas no porto, sejam integrados na avaliação da evolução dos indicadores biológicos das massas de água Lima-WB1 e Lima-WB2 efetuada no âmbito de cada ciclo de planeamento da Região Hidrográfica do Minho e Lima.

Para tal propõe-se que os relatórios produzidos de apresentação dos resultados da monitorização no Porto de Viana do Castelo incluam a discussão dos resultados de qualidade da água no contexto da evolução dos referidos indicadores biológicos (fitoplâncton, macroalgas oportunistas, macroinvertebrados bentónicos e fauna piscícola e, na massa Lima-WB2, sapais), que é apresentada em cada ciclo de planeamento da região hidrográfica, com maior foco nos indicadores biológicos em condição desfavorável (atualmente macroinvertebrados bentónicos, sapais e peixes).

Como se apresenta no Relatório Síntese Consolidado do EIA (cf. Capítulo 5.4.2.3), as ações de minimização de impactes de dragagens no Porto de Viana do Castelo e sua fiscalização encontram-se estabelecidas no Plano Quinquenal de Dragagens do Porto de Viana do Castelo. Este plano é apresentado no Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Minho e Lima (APA, 2023c) como uma das medidas necessárias para a melhoria do potencial/ estado ecológico das massas de água Lima-WB1 e Lima-WB2, vinculando-se ao cumprimento da Diretiva Quadro da Água.

Em conjunto com medidas de minimização propostas no EIA no âmbito dos descritores Sistemas ecológicos e Sedimentos, esta medida é considerada suficiente para a minimização dos impactes das dragagens desde que o plano quinquenal seja ajustado para incluir a implementação do projeto em avaliação, o que se propõe na medida “RecHidSup2. Ajustar o plano quinquenal de dragagens do Porto de Viana do Castelo”.

Por fim, no que respeita aos sedimentos, a campanha de amostragem executada no âmbito do EIA evidenciou que os sedimentos a dragar apresentam dimensão granulométrica de areias siltosas, siltes arenosos e areias, encontrando-se maioritariamente limpos. Sendo os impactes negativos de uma dragagem pouco significativos e tendo a APDL um programa de monitorização periódico dos fundos do porto, **não se considera necessário um novo/complementar programa de monitorização de sedimentos.**

5. Ordenamento do Território

4.1. Proceder à revisão e desenvolvimento do fator, autonomizando os fatores ambientais Ordenamento do Território e Uso do Solo e distinguindo devidamente o âmbito correspondente.

O descritor “**Uso do solo e Ordenamento do território**” foi **desagregado** nos componentes “Uso do solo” e “Ordenamento do território”, permitindo a autonomização da sua abordagem, âmbito e avaliação dos impactes.

4.2. Verificar e atualizar caso necessário, relativamente ao PDM de Viana do Castelo, a cartografia de Ordenamento do PDM apresentada, em função da alteração por adaptação para Transposição do Plano de Gestão de Risco de Inundações do Minho Linha, que resultou na alteração por adaptação, publicada pelo Aviso 8101/2025/2, de 26 de março, atualizando a análise do PDM em conformidade; PU de Viana do Castelo – apresentar a cartografia do Plano de Urbanização da Cidade de Viana do Castelo em vigor, na versão do Aviso 11818/2023, de 21 de julho, para a área de estudo, com a transposição do projeto.

PDM - Aviso 8101/2025/2, de 26 de março

O Aviso introduziu a Planta de Ordenamento — Regime de Salvaguarda em Áreas de Risco Potencial Significativo de Inundação — folhas 40-3 e 54-1, que **não coincidem com a área do projeto**.

PU de Viana do Castelo - Aviso 11818/2023, de 21 de julho

A figura foi atualizada com a informação mais recente disponível no Geoportal SNIT (https://servicos.dgterritorio.pt/SDISNITWMSPU7_1609_517_1/wmservice.aspx), mas **não interfere com o que foi previamente apresentado**.

4.3. Apresentar os pareceres das entidades com a tutela de todas as servidões e restrições de utilidade pública afetadas pelo projeto, não representadas na Comissão de Avaliação.

Foram solicitados pareceres às seguintes entidades com tutela de servidões e restrições de utilidade pública abrangidas pelo projeto (Anexo 2):

- **Câmara Municipal de Viana do Castelo**, relativamente ao fato de o projeto ser coincidente com coletores/emissários: espaço canal para a rede de coletores/emissários, Feixes Hertzianos, Rede elétrica - Linhas de Média Tensão, Linhas de Alta Tensão Subterrâneas e Postos elétricos, Estrada Nacional: faixa de proteção (20 m) e zonas *non aedificandi* para o troço da EN13. Foi ainda pedido parecer relativamente ao zonamento acústico - zonas mistas. Em resposta, o parecer emitido pela Câmara Municipal refere o seguinte relativamente à abrangência das servidões administrativas e restrições de utilidade pública indicadas:
 - Zonamento acústico, sendo aplicável a classe de zona mista;
 - Coletores/emissários, cuja gestão é responsabilidade das Águas do Norte, S.A. e Águas do Alto Minho, S.A.;
 - Rede elétrica: linhas de média tensão, linhas de alta tensão subterrâneas e postos elétricos, cuja gestão é responsabilidade da Redes Energéticas Nacionais (REN);
 - Estrada Nacional 13/Estrada Municipal: faixas de proteção e zonas *non aedificandi*, cuja gestão é responsabilidade da Infraestruturas de Portugal, I.P..
- **ANACOM - Autoridade Nacional de Comunicações**, relativamente ao fato de o projeto ser coincidente com Feixes Hertzianos: verificou a inexistência de condicionantes de natureza radioelétrica, não tendo colocado objeção ao projeto.
- **E-Redes**, relativamente ao fato de o projeto ser coincidente com rede elétrica - Linhas de Média Tensão, Linhas de Alta Tensão Subterrâneas e Postos elétricos: verificou a necessidade de serem tomadas precauções no âmbito da execução do projeto de forma a cumprir as limitações resultantes das servidões administrativas associadas às infraestruturas elétricas de Média Tensão e Baixa Tensão, em cumprimento dos Regulamentos de Segurança de Linhas Elétricas

de Alta Tensão (RSLEAT) e de Redes de Distribuição de Energia Elétrica em Baixa Tensão (RSRDEEBT);

- **Águas do Alto Minho**, relativamente ao fato de o projeto ser coincidente com rede de coletores/emissários, não tendo sido obtida resposta até à data limite de entrega do pedido de adicionais.
- **Águas do Norte**, relativamente ao fato de o projeto ser coincidente com a rede de coletores/emissários, não tendo sido obtida resposta até à data limite de entrega do pedido de adicionais.
- **Infraestruturas de Portugal**, relativamente ao fato de o projeto ser coincidente com rede ferroviária: faixa de proteção variável e zonas *non aedificandi* para a Linha do Minho, não tendo sido obtida resposta até à data limite de entrega do pedido de adicionais;
- **Redes Energéticas Nacionais**, relativamente ao fato de o projeto ser coincidente com Rede elétrica - Linhas de Média Tensão, Linhas de Alta Tensão Subterrâneas e Postos elétricos, não tendo sido obtida resposta até à data limite de entrega do pedido de adicionais.

Refira-se ainda que a APDL se pronunciou relativamente ao seguinte:

- **coincidência do projeto com rede ferroviária**: considera que o espaço canal para o projeto já consta do Plano de Pormenor para a área marginal ao rio Lima, entre a Ponte Eiffel e a Ponte do IC1, em Darque, publicado pelo Aviso n.º 1269/2010, de 19 de janeiro, em que existia faixa de proteção variável e zonas *non aedificandi* para a Linha do Minho, sem que tivesse sido sujeito a alterações;
- **coincidência do projeto com feixes hertzianos sob sua gestão**: considerou que as obras incluídas no projeto não são suscetíveis de afetar as infraestruturas de comunicação hertziana existentes.

4.4. Rever a análise e caracterização da afetação da Reserva Ecológica Nacional pelo projeto, demonstrando efetivamente a não afetação significativa da estabilidade ou do equilíbrio ecológico dos sistemas biofísicos e dos valores naturais em presença.

No Relatório Síntese Consolidado do EIA **foi efetuada a revisão requerida para a análise e caracterização da afetação da Reserva Ecológica Nacional** pelo projeto, tendo em consideração as análises e caracterizações dos sistemas ecológicos, da hidrodinâmica e regime sedimentar, e dos recursos hídricos superficiais.

4.5. Considerando os elementos do projeto que resultem incompatíveis com as disposições dos IGT aplicáveis, indicar os procedimentos propostos para ultrapassar essa situação, em termos legais.

No Relatório Síntese Consolidado do EIA esta questão foi considerada no capítulo das medidas de minimização, incluindo a **proposta de medidas de compensação quando se tratam de impactes não minimizáveis**.

6. Solo e Uso do Solo

5.1. Proceder à revisão e desenvolvimento do fator, autonomizando os fatores ambientais Ordenamento do Território e Uso do Solo e distinguindo devidamente o âmbito correspondente.

No Relatório Síntese Consolidado do EIA foi incluído o descritor Uso do Solo, tornando-o **autónomo do Ordenamento do Território**.

5.2. Caracterizar o fator Uso do Solo, ampliando a área de análise de forma a considerar a ocupação e usos do solo da envolvente próxima à implantação do projeto, num buffer mínimo de 500 m, relativamente à situação atual e perspetivando as alterações suscetíveis de ocorrer nas classes de uso, com a implementação do projeto.

A área de estudo do Uso do Solo considera uma **zona envolvente do projeto de 500 m**, tendo sido caracterizada para essa área, bem como as alterações suscetíveis de ocorrer nas classes de uso com a implementação do projeto.

7. Socioeconomia

6.1. Estudar os impactes na comunidade piscatória que utiliza o varadouro que será inviabilizado pela expansão do terrapleno. Com efeito, considera-se que a afetação de 15 a 20 embarcações que utilizam o referido espaço não pode ser considerado “um número relativamente pequeno” e consequentemente de impacte “contido”. Assim, o EIA deve aprofundar esta análise bem como estudar e propor alternativas para apoio adequado às atividades de pesca local, na margem sul do rio Lima, incluindo a consulta às associações de pesca local sobre as suas necessidades.

O Relatório de Síntese Consolidado do EIA incorpora a revisão da avaliação dos impactes na comunidade piscatória, o aprofundamento da análise socioeconómica, a consideração de alternativas para apoio à continuidade das atividades de pesca, e a integração da consulta às associações de pesca local.

Para o efeito, foram consultadas a **Associação de Pescadores Ribeirinha de Viana**, a **Associação de Pesca Desportiva de Viana do Castelo**, a **DOCAPESCA** - Portos e Lotas S.A. e a **VIANAPESCA** OP - Cooperativa Produtores de Peixe de Viana do Castelo. Pediu-se ainda a colaboração da **Câmara Municipal de Viana do Castelo** relativamente à utilização da rampa varadouro.

Foi recebida resposta, até à data de apresentação dos elementos adicionais, da VIANAPESCA e da Associação dos Armadores de Pesca de Castelo do Neiva, no seguimento da consulta efetuada à VIANAPESCA. A Câmara Municipal de Viana do Castelo emitiu parecer, ainda que não tenha especificado em concreto a rampa varadouro ou a comunidade piscatória.

A informação disponibilizada pelas entidades que apresentaram contributos (VIANAPESCA e Associação dos Armadores de Pesca de Castelo do Neiva) encontra-se no Anexo 3 do presente documento e foi integrada no Relatório de Síntese Consolidado do EIA, designadamente no Capítulo 5.19.2, onde se procedeu ao aprofundamento da análise dos impactes sobre a comunidade piscatória utilizadora do varadouro. Em consequência, foram ainda reforçadas e densificadas as medidas de mitigação específicas constantes do Capítulo 6.19.1, conforme se apresenta seguidamente.

Conforme avaliado no EIA, a expansão do terrapleno do Porto Comercial para Leste, na Fase 2, afetará a operacionalidade do varadouro e aterro utilizado por pescadores de Castelo do Neiva (conhecidos como os “Casteludos”).

Esta expansão tornará a acessibilidade e a disponibilidade do varadouro e do aterro nulas, resultando em consequências negativas para esta comunidade pesqueira local.

De acordo com as consultas realizadas, segundo a VIANAPESCA e a Associação dos Armadores de Pesca de Castelo do Neiva, o varadouro é utilizado diariamente por um universo compreendido entre 18 e 20 embarcações da pesca profissional/local, envolvendo cerca de 40 a 50 tripulantes. Aproximadamente 80% destas embarcações operam na pesca local em águas oceânicas, sendo as restantes dedicadas à pesca em águas interiores do rio Lima. O pescado capturado é descarregado na lota de Viana do Castelo.

A utilização do varadouro apresenta carácter regular, ocorrendo sempre que as embarcações saem para o mar, particularmente em condições meteorológicas favoráveis. Segundo as associações consultadas, a importância desta infraestrutura para a continuidade da atividade é considerada total, sendo descrita como imprescindível para o exercício da pesca profissional neste local.

Acresce que as embarcações que utilizam este espaço permanecem em seco, não estando preparadas para permanência contínua na água, dependendo do varadouro para entrar e sair da água em segurança. Foi ainda identificada a inexistência de alternativa viável para acomodar estas embarcações na área envolvente.

Embora o varadouro não tenha sido alvo de um processo de autorização (segundo informações fornecidas pela APDL), a desativação destes espaços pode causar inconveniências para estes pescadores, atendendo à forte dependência funcional da comunidade piscatória relativamente ao varadouro e à inexistência de soluções alternativas identificadas.

Do ponto de vista socioeconómico, a comunidade utilizadora apresenta forte enraizamento histórico na área, sendo a atividade piscatória exercida há várias gerações. A desativação deste espaço poderá comprometer a viabilidade da atividade de pesca profissional na zona, com potenciais repercussões ao nível do rendimento, da organização logística, da segurança das operações e da coesão social da comunidade.

Assim, este é considerado como sendo um *impacte negativo, permanente, direto e indireto, provável, de magnitude média, significativo, mas mitigável* (dadas as medidas de minimização propostas no Relatório Síntese Consolidado do EIA (Capítulo 6.19.1).

Em questões relacionadas com a rampa varadouro, são elencadas, no Relatório Síntese Consolidado do EIA, as seguintes medidas na fase de construção:

- **SE10. Compensar os pescadores** com base em critérios de equidade, proporcionalidade, subsidiariedade, legalidade e justiça de forma a garantir pelo menos o restabelecimento dos seus meios de subsistência;
- **SE11. Manter a comunicação transparente e contínua** com os pescadores “Casteludos” e respetivas associações, garantindo o seu envolvimento na definição, implementação e monitorização das medidas adotadas, bem como na garantia de que as suas necessidades operacionais, logísticas e socioeconómicas são consideradas nas alternativas propostas.
- **SE12. Assegurar que qualquer transição para uma nova localização não implique interrupção da atividade**, prevendo medidas transitórias adequadas enquanto a solução definitiva não estiver plenamente funcional.”

Ademais, importa salientar que, segundo o parecer da Câmara Municipal de Viana do Castelo, no que respeita ao desenvolvimento e operacionalização de outros projetos em curso ou planeados — incluindo a rampa de acesso a pequenas embarcações (interpretada, neste âmbito, como o varadouro e o aterro utilizados pelos pescadores) e o Projeto do Ponto de Apoio Naval — o projeto não os pode colocar em causa.

6.2. Avaliar o impacto do projeto nas aquaculturas adjacentes a montante.

O conteúdo relativo à avaliação do **potencial impacto do projeto nas aquaculturas a montante foi revisto** no Relatório Síntese Consolidado do EIA, integrando a análise resultante dos descritores Recursos Hídricos Superficiais (Capítulo 5.4), Hidrodinâmica e Regime Sedimentar (Capítulo 5.6) e Sistemas Ecológicos (Capítulo 5.12).

Esta avaliação foi realizada através da clarificação dos mecanismos de potencial afetação, nomeadamente de alterações nos habitats, na qualidade da água, na circulação estuarina e no regime sedimentar, demonstrando-se que os efeitos previstos são *nulos* para as aquaculturas a montante.

Os principais contributos refletidos no Relatório Síntese Consolidado do EIA incidem na:

- Fase de construção, considerando as ações de instalação e funcionamento do estaleiro, dragagem do canal de acesso e da bacia de manobra, expansão do terrapleno do Porto Comercial, bem como as intervenções estruturais nos cais de acostagem e nos acessos rodoviários. Estas ações foram avaliadas quanto às alterações na qualidade da água, hidrodinâmica e regime sedimentar locais e nos sistemas ecológicos, incluindo a potencial repercussão sobre os projetos de aquicultura situados a montante do projeto (Aquagoma e Aquicultura de Viana). São esperadas alterações pontuais na qualidade da água (com a ressuspensão de partículas para a coluna de água), mas os sedimentos são maioritariamente grosseiros (da granulometria das areias e com fração fina praticamente ausente) e sem contaminação (classe 1), pelo que a extensão e a duração da pluma turbida será local e temporária, garantindo assim que não há afetação das aquaculturas a montante e haverá continuidade da atividade.

Eventuais derrames acidentais de hidrocarbonetos ou efluentes domésticos são considerados prováveis, mas pontuais e mitigáveis por boas práticas de gestão ambiental, não afetando a produção aquícola que se encontra a montante da área de intervenção.

- Fase de exploração, considerando a presença e o funcionamento do Porto Comercial ampliado e respetiva manutenção. Nesta fase foram avaliados os eventuais efeitos sobre a circulação e nível da água, transporte e deposição de sedimentos, bem como sobre os habitats a montante. O projeto terá impactes pouco significativos e de reduzida magnitude na qualidade da água e na hidrodinâmica, sendo o impacte nulo relativamente ao regime sedimentar. A avaliação dos sistemas ecológicos concluiu que não se esperam impactes significativos sobre os habitats a montante. Assim, o impacte sobre a produção de moluscos bivalves é classificado como nulo, assegurando-se a manutenção das condições de exploração das aquaculturas.

Como consequência, o Relatório Síntese Consolidado do EIA apresenta uma avaliação integrada e fundamentada, concluindo que o impacte sobre as aquaculturas a montante é nulo e não compromete a continuidade e viabilidade da atividade. Este impacte vai ao encontro do parecer da Câmara Municipal de Viana do Castelo, que considera que “*o projecto não pode colocar em causa o desenvolvimento e operacionalização de outros projetos em curso ou planeados para a área do projecto e sua envolvente*”.

8. Património

7.1. Caracterizar devidamente as ocorrências detetadas, durante a realização de prospeções geofísicas, em conformidade com o disposto na Circular Termos de Referência para o Património Arqueológico no Fator Ambiental Património Cultural em Avaliação de Impacte Ambiental, de 23.03.2023 - «A deteção de anomalias, alvos e de massas metálicas sob o fundo ou enterradas com presumível significado arqueológico deverão ser objeto de caracterização individual (se necessário, através de sondagem por escavação), descritos, documentalmente ilustrados (fotografia e/ou desenho), avaliada a sua natureza e grau de afetação, bem como representados em cartografia geral e sobre o projeto, contendo e dos dados batimétricos».

O EIA em fase de Estudo Prévio, contempla três alternativas onde o Cenário 0 não prevê dragagens do canal de acesso e da bacia de acostagem associadas ao projeto em avaliação, sendo os fundos mantidos, como na situação atual, pela APDL, no âmbito da manutenção das acessibilidades ao Porto Comercial. Neste cenário são apenas consideradas dragagens dos fundos dos cais de acostagem a construir no âmbito do prolongamento do cais do setor 1-2 para oeste e do novo cais a leste.

Caso se venha a optar pelo Cenário 0, não haverá afetação da maioria das ocorrências detetadas, devendo os trabalhos de verificação se centrar nas ocorrências identificadas nas zonas afetadas ao prolongamento do cais do setor 1-2 para oeste e do novo cais a leste.

Deste modo, os **trabalhos de verificação visual** e caracterização das potenciais ocorrências patrimoniais em meio subaquático só **deverão ocorrer posteriormente à tomada de decisão sobre a alternativa a desenvolver**.

Assim, incluiu-se no Relatório Síntese Consolidado do EIA a Medida de Minimização PAT.5, a aplicar em Fase Prévia à Obra, que assume já o cenário menos favorável para o fator Património, propondo a **verificação visual dos 21 alvos topográficos e das 28 anomalias magnéticas com potencial patrimonial** identificados a partir do levantamento geofísico.

9. Paisagem

8.1. Apresentar a bacia visual de cada componente do projeto em separado e em conjunto, com a respetiva legenda, referindo as áreas com visibilidade e sem visibilidade para as diferentes situações.

As bacias visuais de cada componente do projeto em separado e em conjunto foram desenvolvidas e constam nos Desenhos PAI8 a PAI22 (Volume II) e no Quadro 158 do Relatório Síntese Consolidado do EIA:

- Desenhos PAI8 a PAI16 – bacias visuais das componentes executadas na Fase 1, representando-se no Desenho PAI17 a bacia visual do conjunto das componentes do projeto nessa fase.
- Desenhos PAI18 a PAI20 – bacias visuais das componentes da Fase 2, representando-se no Desenho PAI21 a bacia visual do conjunto nessa fase.
- Desenho PAI22 – bacia visual do projeto na fase de exploração.

As áreas com visibilidade para as diferentes situações foram incluídas na análise.

Quadro 12 – Bacias visuais – áreas com visibilidade para a área do Projeto

Componente	Áreas com visibilidade
Construção: F1	
PAI8 1.1. Estaleiro e estruturas de apoio	Em geral, desde o rio e áreas na vertente sul e sudeste da Serra de Santa Luzia, frente ribeirinha de Viana do Castelo, e margem esquerda do rio. Vias: A1 – N13 (Ponte Eiffel), A3 - Via Entre Santos/ R. Mateus Carvalho, A4 - R. do Ameal/ R. Veiga, A5 - Avenida do Cabedelo, A6 – A28 Povoações / bairros: B3 – Abelheira, B4 – Bessa, B8 – Nossa Sra. das Areias Frente marítima / ribeirinha: C5 – Praia dos cães do Coral, C6 – Porto de Pesca, C7 – Navio Gil Eannes, C8 – Jardim da Marina, C9b – Parque de Viana do Castelo, C10 – Zona ribeirinha do Cabedelo, C14 – Percurso pedonal ribeirinho, C15 – Percurso pedonal ribeirinho, C16 – Percurso pedonal ribeirinho Outros pontos de interesse: D1 – Miradouro do Santuário da Santa Luzia, D3 – Elevador Santa Luzia, D4 – Castelo Santiago da Barra, D8 – Capela de São Lourenço, D9 – Cais fluvial
PAI9A 1.2. Expansão do terrapleno (W)	Em geral, desde o rio (lado Oeste da AE), áreas na vertente sul e sudeste da Serra de Santa Luzia, frente ribeirinha de Viana do Castelo, e margem esquerda do rio na proximidade da componente. Vias: A4 - R. do Ameal/ R. Veiga, A5 - Avenida do Cabedelo Povoações / bairros: B4 – Bessa Frente marítima / ribeirinha: C5 – Praia dos cães do Coral, C6 – Porto de Pesca, C7 – Navio Gil Eannes, C10 – Zona ribeirinha do Cabedelo, C14 – Percurso pedonal ribeirinho, C15 – Percurso pedonal ribeirinho, alguns pontos de C16 – Percurso pedonal ribeirinho

Componente	Áreas com visibilidade
	Outros pontos de interesse: D1 – Miradouro do Santuário da Santa Luzia, D3 – Elevador Santa Luzia, D9 – Cais fluvial
PAI9B 1.2. Expansão do terrapleno (E)	Em geral, desde o rio (lado Este da AE), áreas na vertente sul e sudeste da Serra de Santa Luzia, frente ribeirinha de Viana do Castelo, e margem esquerda do rio na proximidade da componente. Vias: A4 - R. do Ameal/ R. Veiga, A5 - Avenida do Cabedelo Povoações / bairros: B4 – Bessa Frente marítima / ribeirinha: C5 – Praia dos cães do Coral, C7 – Navio Gil Eannes, C10 – Zona ribeirinha do Cabedelo, C14 – Percurso pedonal ribeirinho, C15 – Percurso pedonal ribeirinho, alguns pontos de C16 – Percurso pedonal ribeirinho Outros pontos de interesse: D1 – Miradouro do Santuário da Santa Luzia, D3 – Elevador Santa Luzia, D9 – Cais fluvial
PAI10 1.3.1. Prolongamento do cais (setor 1-2) para W	Em geral, desde o rio, áreas na vertente sul e sudeste da Serra de Santa Luzia, frente ribeirinha de Viana do Castelo, e margem esquerda do rio na proximidade da componente. Vias: A4 - R. do Ameal/ R. Veiga, A5 - Avenida do Cabedelo Povoações / bairros: B4 – Bessa Frente marítima / ribeirinha: C5 – Praia dos cães do Coral, C6 – Porto de Pesca, C7 – Navio Gil Eannes, C10 – Zona ribeirinha do Cabedelo, C14 – Percurso pedonal ribeirinho, C15 – Percurso pedonal ribeirinho, C16 – Percurso pedonal ribeirinho Outros pontos de interesse: D1 – Miradouro do Santuário da Santa Luzia, D3 – Elevador Santa Luzia, D9 – Cais fluvial
PAI11 1.3.2. Novo cais a Este	Em geral, desde o rio, áreas na vertente sul e sudeste da Serra de Santa Luzia, frente ribeirinha de Viana do Castelo, e margem esquerda do rio (Cabedelo). Vias: A1 – N13 (Ponte Eiffel), A3 - Via Entre Santos/ R. Mateus Carvalhido, A4 – R. do Ameal/ R. Veiga, A5 - Avenida do Cabedelo, A6 – A28 Povoações / bairros: B4 – Bessa, B8 - Nossa Sra. Das Areias Frente marítima / ribeirinha: C5 – Praia dos cães do Coral, C6 – Porto de Pesca, C7 – Navio Gil Eannes, C8 - Jardim da Marina, C10 – Zona ribeirinha do Cabedelo, C13 - Estátua Óscar Monteiro, C14 – Percurso pedonal ribeirinho, C15 – Percurso pedonal ribeirinho, C16 – Percurso pedonal ribeirinho Outros pontos de interesse: D1 – Miradouro do Santuário da Santa Luzia, D3 – Elevador Santa Luzia, D8 – Capela de São Lourenço, D9 – Cais fluvial
PAI12 1.3.3. Terminal Ro-Ro	Em geral, desde o rio (para o lado Este da componente), áreas na vertente sul e sudeste da Serra de Santa Luzia, frente ribeirinha de Viana do Castelo, e margem esquerda do rio na proximidade da componente. Vias: A1 – N13 (Ponte Eiffel), A3 - Via Entre Santos/ R. Mateus Carvalhido, A4 - R. do Ameal/ R. Veiga, A5 - Avenida do Cabedelo, A6 – A28 Povoações / bairros: B4 – Bessa Frente marítima / ribeirinha: C5 – Praia dos cães do Coral, C6 – Porto de Pesca, C7 – Navio Gil Eannes, C8 - Jardim da Marina, C10 – Zona ribeirinha do Cabedelo, C14 – Percurso pedonal ribeirinho, C15 – Percurso pedonal ribeirinho, C16 – Percurso pedonal ribeirinho Outros pontos de interesse: D1 – Miradouro do Santuário da Santa Luzia, D3 – Elevador Santa Luzia, D8 – Capela de São Lourenço, D9 – Cais fluvial, D9 – Cais fluvial
PAI13	Em geral, desde o rio, áreas na vertente sul e sudeste da Serra de Santa Luzia e frente ribeirinha de Viana do Castelo.

Componente	Áreas com visibilidade
1.4. Cais de acostagem	Vias: A1 – N13 e Ponte Eiffel, A3 - Via Entre Santos/ R. Mateus Carvalhido, A4 - R. do Ameal/ R. Veiga, A5 - Avenida do Cabedelo, A6 – A28 Povoações / bairros: B4 – Bessa, B5 - Argaçosa Frente marítima / ribeirinha: C5 – Praia dos cães do Coral, C6 – Porto de Pesca, C7 – Navio Gil Eannes, C8 - Jardim da Marina, C10 – Zona ribeirinha do Cabedelo, C14 – Percurso pedonal ribeirinho, C15 – Percurso pedonal ribeirinho, C16 – Percurso pedonal ribeirinho Outros pontos de interesse: D1 – Miradouro do Santuário da Santa Luzia, D3 – Elevador Santa Luzia, D8 – Capela de São Lourenço, D9 – Cais fluvial
PAI14 1.5. Acessos rodoviários	Em geral, desde o rio, áreas na vertente sul e sudeste da Serra de Santa Luzia, frente ribeirinha de Viana do Castelo, e margem esquerda do rio na proximidade da componente. Vias: A1 – N13 e Ponte Eiffel, A3 - Via Entre Santos/ R. Mateus Carvalhido, A4 - R. do Ameal/ R. Veiga, A5 - Avenida do Cabedelo, A6 – A28 Povoações / bairros: B4 – Bessa Frente marítima / ribeirinha: C5 – Praia dos cães do Coral, C6 – Porto de Pesca, C7 – Navio Gil Eannes, C8 - Jardim da Marina, C10 – Zona ribeirinha do Cabedelo, C14 – Percurso pedonal ribeirinho, C15 – Percurso pedonal ribeirinho, C16 – Percurso pedonal ribeirinho Outros pontos de interesse: D1 – Miradouro do Santuário da Santa Luzia, D3 – Elevador Santa Luzia, D8 – Capela de São Lourenço, D9 – Cais fluvial
PAI15 1.6. Área para Terminal Ferroviário	Em geral, desde o rio (lado Este da AE), áreas na vertente sul e sudeste da Serra de Santa Luzia, frente ribeirinha de Viana do Castelo, e margem esquerda do rio na proximidade da componente. Vias: A1 – N13 e Ponte Eiffel, A3 - Via Entre Santos/ R. Mateus Carvalhido, A4 - R. do Ameal/ R. Veiga, A5 - Avenida do Cabedelo, A6 – A28 Povoações / bairros: B3 – Abelheira, B4 – Bessa Frente marítima / ribeirinha: C5 – Praia dos cães do Coral, C7 – Navio Gil Eannes, C8 - Jardim da Marina, C9 - Parque de Viana do Castelo, C10 – Zona ribeirinha do Cabedelo, C14 – Percurso pedonal ribeirinho, C15 – Percurso pedonal ribeirinho, C16 – Percurso pedonal ribeirinho Outros pontos de interesse: D1 – Miradouro do Santuário da Santa Luzia, D3 – Elevador Santa Luzia
PAI16 1.7. Enquadramento paisagístico	Em geral, desde quase toda a envolvente no rio e margens (a sul e sudeste da Serra de Santa Luzia e Cabedelo e Darque). Vias: A1 – N13/Ponte Eiffel, A3 - Via Entre Santos/ R. Mateus Carvalhido, A4 - R. do Ameal/ R. Veiga, A5 - Avenida do Cabedelo, A6 – A28 Povoações / bairros: B2 – Sobreiro, B3 – Abelheira, B4 – Bessa, B5 – Argaçosa, B6 – Areia, B7 - Sra. das Oliveiras, B8 - Nossa Sra. Das Areias, B9 - Quinta do Cerqueira, B10 - Cabedelo Frente marítima / ribeirinha: C3 - Praia de Luzia Mar, C4 - Praia do Rodanho, C5 - Praia dos cães do Coral, C6 - Porto de Pesca, C7 - Navio Gil Eannes, C8 - Jardim da Marina, C9 - Parque de Viana do Castelo, C10 - Zona ribeirinha do Cabedelo, C11 - Embarcadouro da Argaçosa, C12 – Centro de Canoagem, C13 - Estátua Óscar Monteiro, C14 - Percurso pedonal ribeirinho, C15 – Percurso pedonal ribeirinho, C16 - Percurso pedonal ribeirinho Outros pontos de interesse: D1 - Miradouro do Santuário da Santa Luzia, D3 - Elevador Santa Luzia, D4 - Castelo Santiago da Barra, D5 - Fortim da Areosa, D8 – Capela de São Lourenço, D9 – Cais fluvial

Componente	Áreas com visibilidade
PAI17 Construção F1 (conjunto das intervenções)	Em geral, desde quase toda a envolvente no rio e margens (a sul e sudeste da Serra de Santa Luzia e Cabedelo e Darque). Vias: A1 – N13/Ponte Eiffel, A3 - Via Entre Santos/ R. Mateus Carvalhido, A4 - R. do Ameal/ R. Veiga, A5 - Avenida do Cabedelo, A6 – A28 Povoações / bairros: B2 – Sobreiro, B3 – Abelheira, B4 – Bessa, B5 – Argçosa, B6 – Areia, B7 - Sra. das Oliveiras, B8 - Nossa Sra. Das Areias, B9 - Quinta do Cerqueira, B10 - Cabedelo Frente marítima / ribeirinha: C3 - Praia de Luzia Mar, C4 - Praia do Rodanho, C5 - Praia dos cães do Coral, C6 - Porto de Pesca, C7 - Navio Gil Eannes, C8 - Jardim da Marina, C9 - Parque de Viana do Castelo, C10 - Zona ribeirinha do Cabedelo, C11 - Embarcadouro da Argçosa, C12 – Centro de Canoagem, C13 - Estátua Óscar Monteiro, C14 - Percorso pedonal ribeirinho, C15 – Percorso pedonal ribeirinho, C16 - Percorso pedonal ribeirinho Outros pontos de interesse: D1 - Miradouro do Santuário da Santa Luzia, D3 - Elevador Santa Luzia, D4 - Castelo Santiago da Barra, D5 - Fortim da Areosa, D8 – Capela de São Lourenço, D9 – Cais fluvial
Construção: F2	
PAI18 2.1. Estaleiro e estruturas de apoio	Em geral, desde o rio (lado Este da AE), áreas na vertente sul e sudeste da Serra de Santa Luzia, frente ribeirinha de Viana do Castelo, e margem esquerda do rio na proximidade da componente. Vias: A1 – N13/Ponte Eiffel, A3 - Via Entre Santos/ R. Mateus Carvalhido, A4 - R. do Ameal/ R. Veiga, A5 - Avenida do Cabedelo, A6 – A28 Povoações / bairros: B3 – Abelheira, B4 – Bessa, B6 – Areia, B8 – Nossa Sra. das Areias Frente marítima / ribeirinha: C6 – Porto de Pesca, C7 – Navio Gil Eannes, C8 – Jardim da Marina, C9 – Parque de Viana do Castelo, C14 – Percorso pedonal ribeirinho, C15 – Percorso pedonal ribeirinho, C16 – Percorso pedonal ribeirinho Outros pontos de interesse: D1 – Miradouro do Santuário da Santa Luzia, D3 – Elevador Santa Luzia, D8 – Capela de São Lourenço
PAI19 2.2. Expansão do terrapleno: para E	Igual a 2.1. Estaleiro e estruturas de apoio
PAI20 2.3. Retenção marginal (cais E)	Vias: A1 – Ponte Eiffel, A3 - Via Entre Santos/ R. Mateus Carvalhido, A4 - R. do Ameal/ R. Veiga, A5 - Avenida do Cabedelo, A6 – A28 Povoações / bairros: B3 – Abelheira, B4 – Bessa, B6 – Areia Frente marítima / ribeirinha: C6 – Porto de Pesca, C7 – Navio Gil Eannes, C8 – Jardim da Marina, C14 – Percorso pedonal ribeirinho, C15 – Percorso pedonal ribeirinho, C16 – Percorso pedonal ribeirinho Outros pontos de interesse: D1 – Miradouro do Santuário da Santa Luzia, D3 – Elevador Santa Luzia, D8 – Capela de São Lourenço
PAI21 Construção F2 (conjunto das intervenções)	Em geral, desde o rio, áreas na vertente sul e sudeste da Serra de Santa Luzia, frente ribeirinha de Viana do Castelo, e margem esquerda (Darque) especificamente: Vias: A1 – Ponte Eiffel, A4 - R. do Ameal/ R. Veiga, A6 – A28 Povoações / bairros: B3 – Abelheira, B4 – Bessa, B6 – Areia, B8 – Nossa Sra. das Areias Frente marítima / ribeirinha: C6 – Porto de Pesca, C7 – Navio Gil Eannes, C8 – Jardim da Marina, C9 - Parque de Viana do Castelo, C13 - Estátua Óscar Monteiro, C14 – Percorso pedonal ribeirinho, C15 – Percorso pedonal ribeirinho, C16 – Percorso pedonal ribeirinho

Componente	Áreas com visibilidade
	Outros pontos de interesse: D1 – Miradouro do Santuário da Santa Luzia, D3 – Elevador Santa Luzia, D8 – Capela de São Lourenço
Exploração	
PAI22 Projeto – Fase 1 e Fase 2	Em geral, desde o rio, áreas na vertente sul e sudeste da Serra de Santa Luzia, frente ribeirinha de Viana do Castelo, e margem esquerda do rio. Vias: A1 – Ponte Eiffel, A3 - Via Entre Santos/ R. Mateus Carvalhido, A4 - R. do Ameal/ R. Veiga, A5 - Avenida do Cabedelo, A6 – A28 Povoações / bairros: B2 - Sobreiro, B3 – Abelheira, B4 – Bessa, B5 - Argçosa, B6 – Areia, B7 - Sra. das Oliveiras B8 – Nossa Sra. das Areias, B9 - Quinta do Cerqueira, B10 - Cabedelo Frente marítima / ribeirinha: C3 - Praia de Luzia Mar, C4 - Praia do Rodanho, C5 - Praia dos cães do Coral, C6 – Porto de Pesca, C7 – Navio Gil Eannes, C8 – Jardim da Marina, C9 - Parque de Viana do Castelo, C10 - Zona ribeirinha do Cabedelo, C11 - Embarcadouro da Argçosa, C12 – Centro de Canoagem, C13 - Estátua Óscar Monteiro, C14 – Percorso pedonal ribeirinho, C15 – Percorso pedonal ribeirinho, C16 – Percorso pedonal ribeirinho Outros pontos de interesse: D1 – Miradouro do Santuário da Santa Luzia, D3 – Elevador Santa Luzia, D4 - Castelo Santiago da Barra, D5 - Fortim da Areosa, D8 – Capela de São Lourenço, D9 – Cais fluvial

8.2. Clarificar a legenda das cartas relativas às Bacias Visuais e das próprias cartas, pois não se entende porque é apresentada a delimitação das diferentes áreas de qualidade visual.

As **legendas das cartas previamente apresentadas foram alteradas** para diferenciar inequivocamente as áreas com e sem visibilidade para cada componente / conjunto.

Adicionalmente, incluem dois buffers, associados à qualidade da perceção visual de cada componente analisada, dentro da bacia visual – 500 e 2000 m, respetivamente boa e média.

10. Resumo Não Técnico

O RNT deve ser revisto de forma a manter a articulação com o Relatório Síntese (RS) e tendo em consideração os elementos adicionais acima solicitados. Este documento deve ter data atualizada.

O **Resumo Não Técnico foi atualizado** de forma a integrar os elementos adicionais considerados relevantes.

Referências bibliográficas

Almeida, J., Godinho, C., Leitão, D., & Lopes, R. (2022). Lista Vermelha das Aves de Portugal Continental. SPEA, ICNF, LabOR/UÉ, CIBIO/BIOPOLIS.

Alonso H., A. J. (2022). O estado das aves em Portugal. Lisboa: Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves.

APA. (2023). Critérios para a Monitorização das Massas de Água, Planos de Gestão de Região Hidrográfica de Portugal Continental. Agência Portuguesa do Ambiente.

APA. (2023c). 3.º Ciclo (2022-2027): Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Minho e Lima (RH1). Agência Portuguesa do Ambiente. Obtido em dezembro de 2023

APA. (2025a). Calculadora de Emissões de GEE. Obtido de APA: https://apambiente.pt/sites/default/files/_Clima/Mitiga%C3%A7%C3%A3o/Calculadora%20de%20Emiss%C3%B5es%20GEE/calculadora-gee-para-projetos_v1.xlsx

APA. (2025b). Portuguese National Inventory Document on Greenhouse Gases, 1990-2023. Submission under the United Nations Framework Convention on Climate Change. Amadora: Agência Portuguesa do Ambiente.

APA. (2026). Calculadora de Emissões de GEE. Obtido de APA: https://apambiente.pt/sites/default/files/_Clima/Mitiga%C3%A7%C3%A3o/Calculadora%20de%20Emiss%C3%B5es%20GEE/calculadora-gee-para-projetos_v1.xlsx

Aves de Portugal. (junho de 2024). Estuário do lima e Veiga de São Simão. Obtido de [avesdeportugal.info](https://www.avesdeportugal.info): <https://www.avesdeportugal.info/sitestulima/>

Consulmar. (2025). Informações para a resposta ao pedido de elementos adicionais.

Cunha, A., Assis, J., & Serrão, E. (104 de 2013). Seagrasses in Portugal: A most endangered marine habitat. *Aquatic Botany*, pp. 193-203.

Equipa Atlas. (2018). Atlas das Aves Invernantes e Migradoras de Portugal 2011-2013. SPEA, LabOr- Laboratório de Ornitologia – ICAAM - Universidade de Évora, Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, Instituto das Florestas e Conservação da Natureza (Madeira), Secretaria Regional da Energ.

European Commission. (2026). Obtido de EU Taxonomy Navigator: <https://ec.europa.eu/sustainable-finance-taxonomy/sectors/sector/6/view>

Floradata. (2023a). Relatório do Plano de Gestão da ZEC Rio Lima (Versão para consulta pública). ICNF.

Floradata. (2023b). Relatório do Plano de Gestão da ZEC Rio Lima (Versão para consulta pública). Anexo 3 - Carta de tipos de habitat. ICNF.

Floradata. (2023c). Relatório do Plano de Gestão da ZEC Rio Lima (Versão para consulta pública). Anexo 5 - Carta de biótopos para a fauna alvo. ICNF.

Floradata. (2023d). Relatório do Plano de Gestão da ZEC Rio Lima (Versão para consulta pública). Anexo 4 - Carta de distribuição de espécies da flora protegidas do Anexo II. ICNF.

ICNF. (Fevereiro de 2026). Habitats das ZEC Norte. Obtido de https://geocatalogo.icnf.pt/catalogo_tema2.html

IPCC. (2006). 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories. National Greenhouse Gas Inventories Programme.

IPCC. (2014). 2013 Supplement to the 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories: Wetlands.

IPCC. (2019). 2019 Refinement to the 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories.

Magalhães, M., Amaral, S., Sousa, M., Alexandre, C., Almeida, P., Alves, M., . . . Domingos, I. (2023). Livro Vermelho dos Peixes Dulciaquícolas e Diádromos de Portugal Continental. Lisboa: FCIências.ID & ICNF, I.P.

Sociedade Portuguesa de Botânica. (2026). Flora-On: Flora de Portugal Interactiva. Obtido de www.flora-on.pt

Anexo 1 – Pedido de Elementos Adicionais para efeitos de conformidade do EIA (PL20251110011266)

Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo

AIA n.º 3880

Pedido de Elementos Adicionais para efeitos de conformidade do EIA

(PL20251110011266)

1. Ambiente Sonoro

- 1.1. Desagregar a avaliação do fator ambiental *Ambiente Sonoro* (e não *Ruído*) do fator *Vibrações*. Os recetores avaliados nem são necessariamente os mesmos.
- 1.2. Incluir o recetor sensível *EB1/II do Cabedelo* na campanha de medições de caracterização da situação atual e avaliação de impactes.
- 1.3. Demonstrar que o ruído particular atual do Porto é mais de 10 dB(A) inferior ao ruído ambiente. Nos recetores sensíveis associados aos pontos de medição PM02 e PM05 não é cumprido o *Critério de Exposição Máximo*. É associado esse incumprimento ao tráfego rodoviário. Como tal, de forma a demonstrar que o ambiente sonoro atual não é afetado pelo ruído particular atual do Porto de Viana do Castelo terá de ser comprovado que o ruído particular atual do Porto é mais de 10 dB(A) inferior ao ruído ambiente.
- 1.4. Segundo o n.º 2 do artigo 59.º do Plano Diretor Municipal (PDM) de Viana do Castelo “*As Zonas Sensíveis referidas no número anterior correspondem a áreas de uso existente ou previsto para habitação, ou para escolas, hospitais ou similares, ou espaços de lazer, podendo conter pequenas unidades de comércio e de serviços destinadas a servir a população local, sem funcionamento no período noturno*”, pelo que terá de ser esclarecido com a Câmara Municipal ainda no âmbito deste procedimento de AIA, a classificação como Zona Sensível de diversos recetores identificados pelo proponente.
- 1.5. Proceder à quantificação dos impactes para a fase de construção e exploração. Mesmo atendendo à fase de Estudo Prévio não se entende como admissível a não quantificação de impactes. Indicar o *software* usado para a determinação dos níveis sonoros e o método de cálculo usado. Demonstrar o cumprimento do RGR.
- 1.6. Proceder à avaliação dos impactes cumulativos com os projetos existentes e previstos.
- 1.7. Apresentar um Programa de Monitorização do Ambiente Sonoro.

2. Clima e Alterações Climáticas

- 2.1. Incluir, em capítulo próprio no EIA, o enquadramento do projeto nos instrumentos de política climática nacional e abordar, de forma clara e estruturada, as vertentes de mitigação e de adaptação às alterações climáticas, respetivos impactes e vulnerabilidades esperadas, e consequentes medidas de minimização e de adaptação. Para este efeito e no âmbito desta análise, deve o EIA considerar todas as componentes que integram o projeto em causa.
- 2.2. Atualizar os documentos de referência estratégica, tendo em consideração outras fontes de informação, como o Roteiro Nacional para a Adaptação (RNA 2100), que pretende definir narrativas de evolução das vulnerabilidades e impactes das alterações climáticas, bem como a avaliação de necessidades de investimento para a adaptação e custos socioeconómicos de inação.

Vertente Mitigação das Alterações Climáticas

- 2.3. Apresentar, para a fase de construção:

- i. Estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq) que resultam da utilização de combustíveis fósseis na operação de equipamento pesado e de maquinaria necessária às atividades previstas nesta fase;
- ii. Estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq) associadas às deslocações da equipa afeta à obra;
- iii. Estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq) que resultam do transporte e da produção de materiais a utilizar em obra, contemplando todas as infraestruturas previstas no projeto;
- iv. Estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq) que resultam do consumo de energia elétrica em obra, tendo por base o fator de emissão atualizado para a produção de eletricidade em Portugal;
- v. Estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq) decorrentes da afetação do ecossistema hídrico, associada às operações previstas para a fase de construção, nomeadamente dragagens, ancoragem das plataformas e implantação dos respetivos cabos de ligação e de exportação.

Para efeitos do cálculo solicitado, sugere-se a utilização da calculadora de emissões de GEE disponível no [Portal da APA](#), conforme igualmente indicado na secção da Metodologia.

2.4. Apresentar, para a fase de exploração a seguinte informação:

- i. Clarificar a estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq/ano) que resultam da utilização de combustíveis fósseis, nas respetivas ações de manutenção durante a fase de exploração, no que se refere à indicação todos os fatores de cálculo associados;
- ii. Estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq/ano) que resultam do eventual consumo de energia elétrica;
- iii. Estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq/ano) que resultam da eventual fuga de gases fluorados dos equipamentos previstos no projeto, considerando neste caso o SF₆, se aplicável;
- iv. Estimativa de emissões de GEE (tCO₂eq) decorrentes da afetação do ecossistema hídrico, associada às operações previstas para as ações de dragagem de manutenção.

Para efeitos do cálculo solicitado, sugere-se a utilização da calculadora de emissões de GEE disponível no [Portal da APA](#), conforme igualmente indicado na secção da Metodologia.

2.5. Reforçar o EIA com medidas de minimização, em relação aos referidos impactes, considerando como referencial as medidas de mitigação identificadas no PNEC 2030, atenta a tipologia do projeto em causa. De salientar que deverão ter em conta, todas as atividades do projeto com potencial para provocar impactes no âmbito do fator em análise.

Metodologia

A avaliação dos impactes decorrentes de projetos sujeitos a AIA, na perspetiva da mitigação, 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. Neste contexto, o EIA deverá apresentar as estimativas de emissões de GEE, em t CO₂eq, associadas a todas as atividades e componentes previstas para as fases de construção e exploração do projeto, quer na vertente emissora de carbono, quer na vertente de sumidouro.

Esta avaliação deve ser efetuada com vista ao apuramento do balanço de emissões de GEE, o qual constitui um elemento fundamental para a avaliação de impactes no âmbito deste fator. As estimativas devem ser acompanhadas dos fatores de cálculo e respetivos pressupostos considerados.

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 t CO₂eq/MWh de eletricidade produzida) relativo à eletricidade produzida em Portugal, devem ser tidos em consideração os valores constantes do documento disponibilizado em:

[https://apambiente.pt/sites/default/files/_Clima/Inventarios/20250808/fe_gee_eletricidade_2025_fi
nal_apc.pdf](https://apambiente.pt/sites/default/files/_Clima/Inventarios/20250808/fe_gee_eletricidade_2025_fi nal_apc.pdf)

As emissões associadas à afetação de zonas húmidas e ecossistemas hídricos deverão ser calculadas usando as metodologias do IPCC 2013 Wetlands Supplement, em particular as do capítulo 4 Coastal Wetlands:

https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/wetlands/pdf/Wetlands_separate_files/WS_Ch4_Coastal_Wetlands.pdf

Caso seja selecionada uma metodologia de cálculo diferente daquelas acima previstas deve ser apresentada a devida justificação dessa opção.

Com vista a apoiar o processo de análise e promover uma maior harmonização entre os resultados apresentados pelos promotores de projetos, encontra-se disponível no [Portal da APA](#) uma Calculadora de Emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE). Esta calculadora permite estimar as emissões de GEE diretas ou indiretas associadas à atividade de um determinado setor, onde se incluem, por exemplo, as emissões associadas à produção de materiais, ao consumo de combustível ou às deslocações associadas a uma determinada atividade, às atividades de desflorestação, bem como as emissões indiretas do consumo de eletricidade, as emissões evitadas com a implementação de uma alteração tecnológica da atividade em questão, entre outras emissões passíveis de ocorrer em qualquer fase da atividade (construção ou fase preparatória, exploração e desativação).

3. Sistemas Ecológicos

- 3.1. Apresentar uma caracterização específica e avaliação de impactes sobre os valores prioritários da ZEC Rio Lima, que deve ir além da menção genérica e detalhar o estado de conservação dos habitats alvo, nomeadamente o Habitat 91E0* (Florestas aluviais de *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior*) e as populações de fauna protegida, com destaque para a Enguia-europeia (*Anguilla anguilla*), espécie Criticamente em Perigo.
- 3.2. Demonstrar de forma inequívoca que as campanhas de campo para avifauna (ZPE) e fauna aquática (ZEC) foram realizadas nos períodos de maior sensibilidade biológica (migração/invernada).
- 3.3. Confirmar a ausência de exemplares de sobreiro, azinheira ou azevinho nas áreas de intervenção terrestre.
- 3.4. Rever a avaliação de impactes, considerando o estado de conservação (tendência) das espécies-alvo. Um impacte "moderado" pode ser "muito significativo" se a espécie em causa já apresentar um estado de conservação desfavorável na ZEC/ZPE.
- 3.5. Avaliar o efeito das dragagens e da ampliação de cais na conectividade ecológica e na integridade física dos habitats estuarinos da ZEC Rio Lima. Estando prevista a destruição de habitats, bem como impactes significativos irreversíveis sobre as espécies críticas identificadas, o proponente deverá apresentar medidas compensatórias adequadas, sujeitas a aprovação prévia do ICNF.
- 3.6. Apresentar maior detalhe dos Programas de Monitorização da Fauna e Flora (Sistemas Ecológicos) e Monitorização da Qualidade da Água e Sedimentos quanto a:
 - i. Limites de Alarme (Ação): especificar quais os valores limite (ex: que percentagem de redução de aves ou que nível de turbidez) que obrigam à suspensão imediata das dragagens ou a alterações no método construtivo;
 - ii. Medidas de Contingência: descrever as medidas concretas a adotar caso os resultados da monitorização revelem impactes superiores aos previstos (ex: se houver mortalidade de peixes ou abandono de locais de nidificação);
 - iii. Calendarização Detalhada: clarificar a articulação das campanhas de monitorização com os períodos biológicos mais sensíveis das espécies protegidas na ZPE e ZE.

4. Ordenamento do Território

- 4.1. Proceder à revisão e desenvolvimento do fator, autonomizando os fatores ambientais Ordenamento do Território e Uso do Solo e distinguindo devidamente o âmbito correspondente.
- 4.2. Verificar e atualizar caso necessário, relativamente ao PDM de Viana do Castelo, a cartografia de Ordenamento do PDM apresentada, em função da alteração por adaptação para Transposição do Plano de Gestão de Risco de Inundações do Minho Linha, que resultou na alteração por adaptação, publicada pelo Aviso 8101/2025/2, de 26 de março, atualizando a análise do PDM em conformidade; PU de Viana do Castelo – apresentar a cartografia do Plano de Urbanização da Cidade de Viana do Castelo em vigor, na versão do Aviso 11818/2023, de 21 de julho, para a área de estudo, com a transposição do projeto.
- 4.3. Apresentar os pareceres das entidades com a tutela de todas as servidões e restrições de utilidade pública afetadas pelo projeto, não representadas na Comissão de Avaliação.
- 4.4. Rever a análise e caracterização da afetação da Reserva Ecológica Nacional pelo projeto, demonstrando efetivamente a não afetação significativa da estabilidade ou do equilíbrio ecológico dos sistemas biofísicos e dos valores naturais em presença.
- 4.5. Considerando os elementos do projeto que resultem incompatíveis com as disposições dos IGT aplicáveis, indicar os procedimentos propostos para ultrapassar essa situação, em termos legais.

5. Solo e Uso do Solo

- 5.1. Proceder à revisão e desenvolvimento do fator, autonomizando os fatores ambientais Ordenamento do Território e Uso do Solo e distinguindo devidamente o âmbito correspondente.
- 5.2. Caracterizar o fator Uso do Solo, ampliando a área de análise de forma a considerar a ocupação e usos do solo da envolvente próxima à implantação do projeto, num buffer mínimo de 500 m, relativamente à situação atual e perspetivando as alterações suscetíveis de ocorrer nas classes de uso, com a implementação do projeto.

6. Socioeconomia

- 6.1. Estudar os impactos na comunidade piscatória que utiliza o varadouro que será inviabilizado pela expansão do terrapleno. Com efeito, considera-se que a afetação de 15 a 20 embarcações que utilizam o referido espaço não pode ser considerado “um número relativamente pequeno” e consequentemente de impacto “contido”. Assim, o EIA deve aprofundar esta análise bem como estudar e propor alternativas para apoio adequado às atividades de pesca local, na margem sul do rio Lima, incluindo a consulta às associações de pesca local sobre as suas necessidades.
- 6.2. Avaliar o impacto do projeto nas aquaculturas adjacentes a montante.

7. Património

- 7.1. Caracterizar devidamente as ocorrências detetadas, durante a realização de prospeções geofísicas, em conformidade com o disposto na Circular Termos de Referência para o Património Arqueológico no Fator Ambiental Património Cultural em Avaliação de Impacte Ambiental, de 23.03.2023 - «A deteção de anomalias, alvos e de massas metálicas sob o fundo ou enterradas com presumível significado arqueológico deverão ser objeto de caracterização individual (se necessário, através de sondagem por escavação), descritos, documentalmente ilustrados (fotografia e/ou desenho), avaliada a sua natureza e grau de afetação, bem como representados em cartografia geral e sobre o projeto, contendo e do dados batimétricos».

8. Paisagem

- 8.1. Apresentar a bacia visual de cada componente do projeto em separado e em conjunto, com a respetiva legenda, referindo as áreas com visibilidade e sem visibilidade para as diferentes situações.
- 8.2. Clarificar a legenda das cartas relativas às Bacias Visuais e das próprias cartas, pois não se entende porque é apresentada a delimitação das diferentes áreas de qualidade visual.

9. Resumo Não Técnico

O RNT deve ser revisto de forma a manter a articulação com o Relatório Síntese (RS) e tendo em consideração os elementos adicionais acima solicitados. Este documento deve ter data atualizada.

Anexo 2 – Pareceres das entidades com a tutela de todas as servidões e restrições de utilidade pública

Assunto: Fwd: Esclarecimento - Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo. [AH007020/2026]
De: <ligia.lages@apdl.pt>
Data: 04/03/2026, 11:29
Para: <sonia.alcobia@nemus.pt>

Eng.ª Sónia Alcobia,

Conforme solicitado, segue abaixo o email de resposta da Anacom, relativamente ao pedido de informação no âmbito do Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo.

Com os melhores cumprimentos,

Lígia Lages

----- Mensagem Original -----

Assunto:Esclarecimento - Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo. [AH007020/2026]
Data:2026-02-20 09:32
Remetente:<edge@anacom.pt>
Para:<doe@apdl.pt>

Exmos Senhores,

Em resposta ao V/ pedido de parecer relativo ao projeto acima indicado, foi analisada a localização indicada por V. Exas. para o projeto em causa na perspetiva da identificação de condicionantes que possam incidir sobre aqueles locais, decorrentes da existência de servidões radioelétricas constituídas ou em vias de constituição ao abrigo do Decreto-Lei n.º 597/73, de 7 de novembro.

Em resultado da análise verificou-se a inexistência de condicionantes de natureza radioelétrica, aplicáveis na área indicada.

Assim, esta Autoridade não coloca objeção ao projeto com o número de processo CPrev_0004/2023 “Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo”.

Com os melhores cumprimentos,



Miguel Capela

Coordenador
Direção Geral de Regulação / Regulação dos Recursos Radioelétricos

Lisboa (Sede)
Rua Ramalho Ortigão, 51 – 1099-099 Lisboa – Portugal
T: (+351) 217 211 000

Aviso de confidencialidade: Esta mensagem destina-se exclusivamente aos seus destinatários. Se a recebeu por engano, por favor elimine-a e informe o remetente.

Aviso: A informação contida na presente mensagem e anexos é destinada exclusivamente à(s) pessoa(s) e entidade(s) a quem é dirigida, podendo conter informação confidencial, legalmente protegida, ou dados pessoais. Não deverá copiar, divulgar ou reencaminhar esta mensagem sem autorização. Caso não se trate do seu destinatário deverá informar o remetente do sucedido e destruir a mensagem de imediato.

APDL- Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. procede ao tratamento de dados de forma lícita e leal, recolhendo apenas a informação necessária e pertinente à finalidade a que se destina e emprega medidas de segurança de modo a proteger os dados de alterações, perda, destruição, acesso por parte de pessoas não autorizadas ou divulgação não autorizada.

WARNING.: *The information comprised within this message and attachments is exclusively aimed at the person(s) and entity(ies) to whom it is addressed, and might contain confidential, legally protected information and personal data. You should not copy, disclose or forward this message without permission. Should you not be its recipient, please inform the sender and destroy the message immediately.*

The Port Authority of Douro, Leixões and Viana do Castelo, APDL, *complies with data treatment lawfully and loyally, collating only the information duly necessary, while comprising with safety measures aiming at protecting the data from changes, loss and disposal, access by non-authorized persons or non-authorized diffusion.*



E-REDES - Distribuição de Eletricidade, S.A.

Rua Dom Luís I, 12
1249-008 Lisboa – Portugal

Exmos/as. Senhores/as

APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e
Viana do Castelo, S.A
Av. da Liberdade, 150
4450-718 Leça da Palmeira

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data
Carta	04-03-2026	Carta/1878/2026/E-REDES	12-03-2026

Assunto: Expansão Porto de Viana do Castelo (Concelho de Viana do Castelo)

Exmos/as. Senhores/as

Respondendo à solicitação de Vossas Exas. sobre o referido assunto, vimos por este meio dar conhecimento da apreciação da E-REDES sobre as condicionantes que o projeto em causa poderá apresentar, na atividade e nas infraestruturas existentes ou previstas por esta empresa.

Verifica-se que a Área do Estudo de Condicionantes (EC) do Projeto (conforme Planta em Anexo), tem na sua vizinhança, ou interfere com infraestruturas elétricas de Média Tensão e Baixa Tensão, integradas na Rede Elétrica de Serviço Público (RESP) e concessionada à E-REDES.

A área do EC é atravessada pelos traçados subterrâneos da Linha a 15 kV “LN 1609L2000400 LINHA SMT - DARQUE I” (conforme Planta em Anexo).

Ainda na área do EC, encontram-se estabelecidas redes de Baixa Tensão (ligadas a postos de transformação MT/BT de distribuição de serviço público) (conforme Planta em Anexo).

Todas as intervenções no âmbito da execução do EC do Plano, ficam obrigadas a respeitar as servidões administrativas constituídas, com a inerente limitação do uso do solo sob as infraestruturas da RESP, decorrente, nomeadamente, da necessidade do estrito cumprimento das condições regulamentares expressas no Regulamento de Segurança de Linhas Elétricas de Alta Tensão (RSLEAT) aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 1/92 de 18 de fevereiro e no Regulamento de Segurança de Redes de Distribuição de Energia Elétrica em Baixa Tensão (RSRDEEBT) aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 90/84 de 26 de dezembro, bem como das normas e recomendações da DGEG e da E-REDES em matéria técnica.

Informamos que, por efeito das servidões administrativas associadas às infraestruturas da RESP, os proprietários ou locatários dos terrenos na área do EC, ficam obrigados a: (i) permitir a entrada nas suas propriedades das pessoas encarregadas de estudos, construção, manutenção, reparação ou vigilância dessas infraestruturas, bem como a permitir a ocupação das suas propriedades enquanto durarem os correspondentes trabalhos, em regime de acesso de 24 horas; (ii) não efetuar nenhuns trabalhos e sondagens, na vizinhança das referidas infraestruturas sem o prévio contacto e obtenção de autorização por parte da E-REDES; (iii) assegurar o acesso aos apoios das linhas, por corredores viários de 6 metros de largura mínima e pendente máxima de 10%, o mais curtos possível e sem curvas acentuadas, permitindo a circulação de meios ligeiros e pesados como camião com grua; (iv) assegurar na envolvente dos apoios das linhas, uma área mínima de intervenção de 15 m x 15 m; (v) não consentir, nem conservar neles, plantações que possam prejudicar essas infraestruturas na sua exploração.

Alertamos, ainda, para a necessidade de serem tomadas todas as precauções, sobretudo durante o decorrer de trabalhos, de modo a impedir a aproximação de pessoas, materiais e equipamentos, a distâncias inferiores aos valores dos afastamentos mínimos expressos nos referidos Regulamentos de Segurança, sendo o promotor e a entidade executante considerados responsáveis, civil e criminalmente, por quaisquer prejuízos ou acidentes que venham a verificar-se como resultado do incumprimento das distâncias de segurança regulamentares.

Uma vez garantida a observância das condicionantes e precauções acima descritas, em prol da garantia da segurança de pessoas e bens, bem como o respeito das obrigações inerentes às servidões administrativas existentes, o referido projeto merece o nosso parecer favorável.

Com os melhores cumprimentos,

Direção de Gestão de Ativos
e Planeamento de Rede

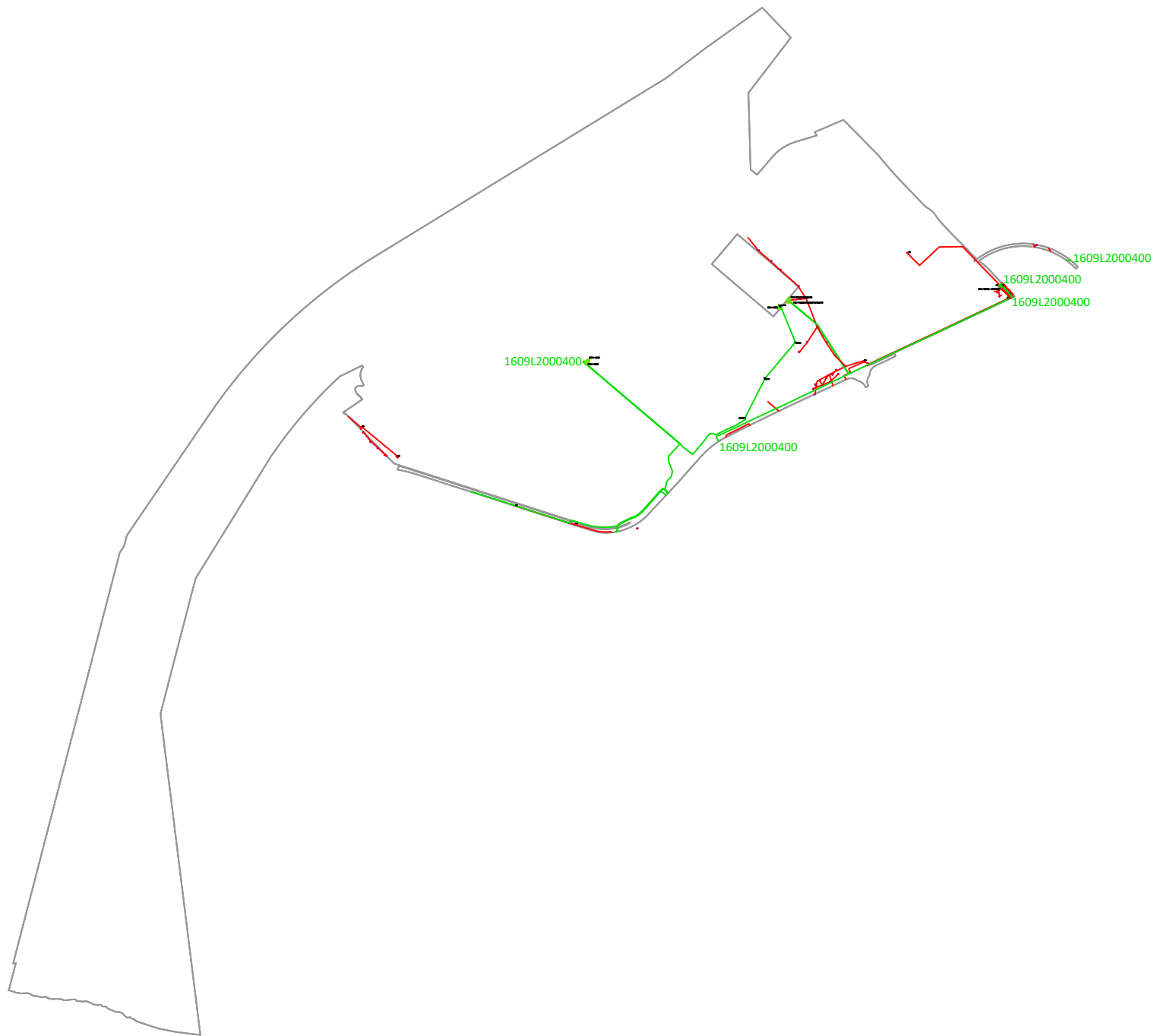


João Vasco Ferreira
(Técnico Superior ESP/GEN)

Anexo: O referido no Texto.

 Expansao Porto Viana Castelo_Anexo da Carta

 Expansao Porto Viana Castelo_Anexo da Carta



Legenda:

Linha 60KV Aérea	
Linha 60KV Subterrânea	
Linha 30KV Aérea	
Linha 30KV Subterrânea	
Linha 15KV Aérea	
Linha 15KV Subterrânea	
Linha 10KV Aérea	
Linha 10KV Subterrânea	
Linha 6KV Aérea	
Linha 6KV Subterrânea	
Linha Serviço Particular Aérea	
Linha Serviço Particular Subterrânea	
Rede BT e IP Aérea	
Rede BT e IP Subterrânea	
Rede Desligada/Reserva	
Rede Desligada/Reserva Subterrânea	
Subestação REN	
Subestação E-REDES	
Produtor	
Posto de Corte	
Posto de Transformação de Distribuição	
Intervenções Previstas Realizar	
Apoio AT/ MT	
Área de Estudo	
Concelho	

Nome do Desenho:

Estudo de Impacte Ambiental (EIA)
Expansão Porto Viana do Castelo

Notas:



Câmara Municipal de Viana do Castelo

**APDL- Administração dos Portos do
Douro-Leixões e Viana do Castelo
A/C: Lígia Lages
Avenida da Liberdade
4450-718 Leça da Palmeira**

Nossa referência Data
Proc. DGTCS 2026/00001 2026/03/11

Assunto: Estudo de Impacte Ambiental (EIA) sobre o Projeto de Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo

Em resposta ao vosso e-mail 095/DOE-APDL, S.A, Proc. CPrev_0004/2023, sobre o assunto indicado em epígrafe, informa-se que, atendendo à dimensão do Projeto e à natureza do pedido- emissão de parecer – Estudo de Impacte Ambiental (EIA) sobre o Projeto de Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo – entende-se que o mesmo carece de documentos adicionais, uma vez que:

- i) o pedido não veio instruído por elementos de Projeto (estudo prévio, projeto de execução, memória descritiva do projeto, ou outro documento) que permitam uma análise rigorosa e apreciação da proposta de Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo, nomeadamente quanto à utilização de recursos naturais e aos potenciais efeitos significativos no ambiente;
- ii) o pedido não clarifica o seu enquadramento no Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental em vigor, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação;
- iii) o pedido não inclui qualquer elemento integrante do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), como Estudo Prévio, Proposta de Definição do Âmbito (PDA) do EIA, EIA- Estudo de Impacte Ambiental. A ausência destes elementos impede a identificação e análise dos fatores críticos ambientais considerados e inviabiliza a pronúncia por parte do Município de Viana do Castelo sobre o EIA;
- iv) embora o procedimento de AIA do Projeto de Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo, já se encontre inserido no Sistema de Informação de Avaliação de Impacte Ambiental (SIAIA) <https://siaia.apambiente.pt/AIA1.aspx?ID=3880>, não são disponibilizados elementos para consulta.

No entanto, abaixo se comunica o parecer solicitado:

1. ANTECEDENTES

O Projeto prévio designado “Obra e Apetrechamento da 1ª Fase de Expansão do Setor Comercial do Porto de Viana do Castelo”, foi submetido a Estudo de Impacte Ambiental (EIA) no período compreendido entre março de 2003 e junho de 2003. Embora a área total do anterior projeto (Figura 1) seja diferente da agora apresentada pelo Projeto “Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo”, existe coincidência parcial na zona mais a Oeste.

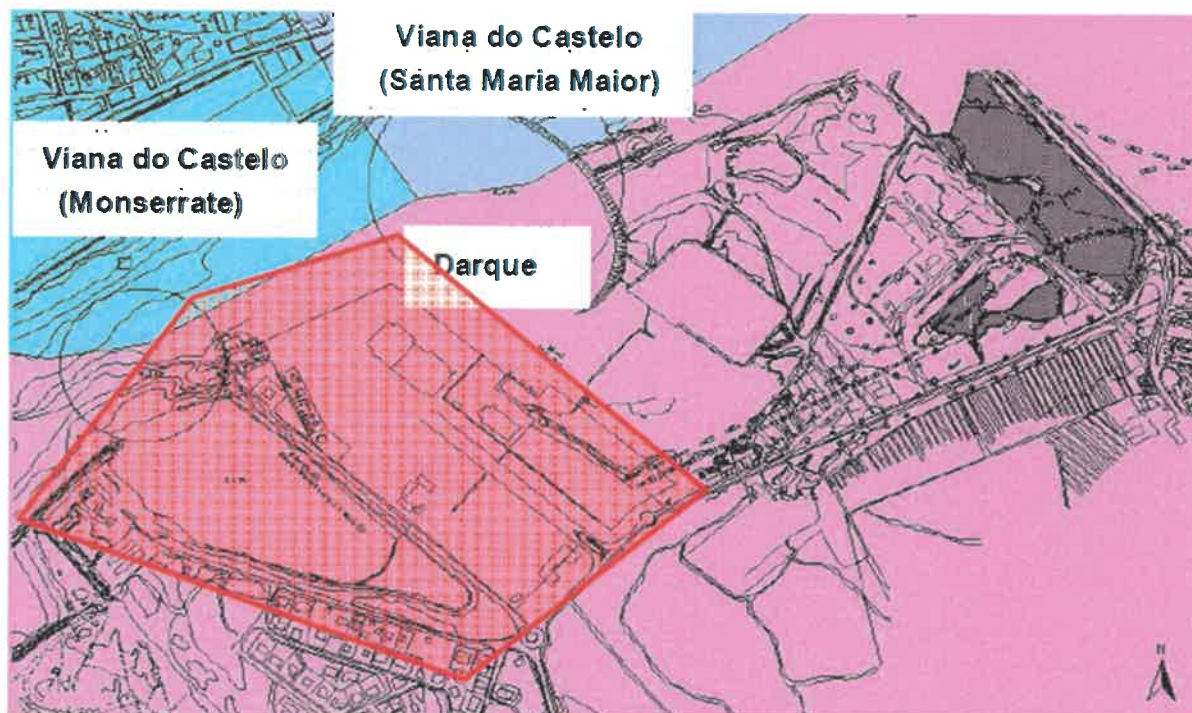


Figura 1. Área de estudo do Projeto "Obra e Apetrechamento da 1ª Fase de Expansão do Setor Comercial do Porto de Viana do Castelo" anteriormente submetido a procedimento de AIA.

Do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do Projeto "Obra e Apetrechamento da 1ª Fase de Expansão do Setor Comercial do Porto de Viana do Castelo" resultou a emissão, a **19 de agosto de 2005**, com a seguinte redação, que se transcreve.

"1. Tendo por base o parecer técnico da Comissão de Avaliação (CA) e a proposta da Autoridade de AIA relativa ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do Projeto "Obra e Apetrechamento da 1ª Fase de Expansão do Setor Comercial do Porto de Viana do Castelo", em fase de estudo prévio, foi emitida pelo Exmo. Sr. Secretário de Estado do Ambiente, **Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada:**

- a) À realização das operações de dragagem exclusivamente com a finalidade de manutenção das cotas definidas para o canal de navegação, bacias de manobra e rotação e bacias de acostagem, devendo ser estritamente limitadas à área e às cotas previstas no projeto;
- b) À não realização de dragagens entre os meses de dezembro a maio;
- c) Ao depósito dos sedimentos dragados, enquadrados na Classe 1, nas praias sujeitas a erosão costeira;
- d) Ao cumprimento do Decreto-lei n.º 93/90, de 19 de março, que aprova o regime da Reserva Ecológica Nacional (REN), na sua redação atual;
- e) Ao cumprimento das Medidas Específicas para a Execução das dragagens, das Medidas de Minimização e dos Planos de Monitorização, bem como à apresentação dos estudos e demais elementos, tudo discriminado no anexo à presente DIA.

2. Apreciação da conformidade do respetivo projeto de execução deve ser efetuada pela Autoridade de AIA, previamente à emissão, pela entidade competente, da autorização do referido projeto de execução.

3. As Medidas a concretizar na fase de obra devem ser integradas no Caderno de Encargos da obra.

4. Os Relatórios de Monitorização devem ser apresentados à Autoridade de AIA, respeitando a estrutura prevista no Anexo V da Portaria n.º 330/2001, de 2 de abril."

À proposta de Projeto de Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo, sumariamente apresentada pela APDL, tecer desde já algumas considerações:

- i) O Projeto não pode colocar em causa o desenvolvimento e operacionalização de outros projetos em curso ou planeados para a área de projeto e sua envolvente, assim como a utilização da rampa de acesso a pequenas embarcações (Figura 3);
- ii) O Projeto deverá ter em conta o Projeto do Ponto de Apoio Naval (PAN) da Marinha em Viana do Castelo, cuja localização preferencial, conforme indicado pelo Município nas reuniões do respetivo Grupo de Trabalho, corresponde à área assinalada na Figura 4;
- iii) O Projeto deve incluir, na medida do possível, a requalificação paisagística (renaturalização) da margem esquerda do Rio Lima (junto ao leito);
- iv) Para a Fase 2 do Projeto, considerar a análise de alternativas à expansão prevista, nomeadamente a possibilidade de expansão para oeste/poente (Foz do Rio Lima).



Figura 3. Identificação de edifício e rampa de acesso com utilização.



Figura 4. Preferência de localização para o Projeto do Ponto de Apoio Naval (PAN) da Marinha em Viana do Castelo.





3. ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

3.1 ENQUADRAMENTO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL (IGT)

A área em que se integram as ações previstas pela proposta de Projeto de Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo, é abrangida pelos seguintes instrumentos de gestão territorial:

- i) Plano Diretor Municipal de Viana do Castelo (PDMVC) – Aviso n.º 10601/2008 de 4 de abril, com as atualizações entretanto verificadas;
- ii) Plano de Urbanização da Cidade (PUC) – Aviso n.º 2745/2022 de 9 de fevereiro (4ª alteração para transposição do POC Caminha-Espinho), nomeadamente:
 - a) Planta de Zonamento (Figura 5), a área de Projeto proposta contempla a UP4 – Plano de Pormenor para o Porto de Mar de Darque (Artigo 136.º), mas estende-se para além dos seus limites desta, sobretudo na zona Oeste de Leitos de Cursos de Água- Espaços Naturais (onde o Projeto tem previsto expansão para Oeste), e ainda uma área de Sapal-Espaços Naturais (para a qual a proposta prevê “área de reserva para acesso ferroviário);
 - b) Planta de Zonamento – Regime de Proteção e Salvaguarda da Orla Costeira (Figura 6), a área de Projeto proposta inclui zonas abrangidas por Regime específico (Zona Terrestre de Proteção-Faixa de proteção costeira, Margem) pelo que devem ser observadas as condições expressas no capítulo X do regulamento do PUC;
 - c) Planta de Património (Figura 7), a área de Projeto proposta contempla Património Arqueológico Inventariado que se encontra protegido por Regime específico, e para o qual se encontram delimitadas áreas de salvaguarda;
 - d) Regulamento, aplicam-se as disposições do Artigo 136.º do regulamento do PUC.
- iii) Plano de Ordenamento e Expansão (POE) do Porto de Viana do Castelo, a proposta de Projeto inserida em área de aplicação deste Plano, pressupõe o enquadramento da operação urbanística num “conjunto de regras que venham a ser acordadas entre a Câmara Municipal e a entidade gestora do Porto de Mar” (neste caso a APDL). O regulamento deste Plano, no capítulo V – Espaços de Uso Portuário define as condições urbanísticas para a intervenção nestas áreas.

Importa ainda referir, que nenhum destes instrumentos de gestão territorial em vigor, foi sujeito a avaliação ambiental nos termos do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, na sua redação atual (Regime de Avaliação Ambiental de Planos e Programas também designada por Avaliação Ambiental Estratégica- AAE), pelo que, a avaliação de Projetos específicos aí a instalar, não fica dispensada de AIA (RJAIA, Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação).



Figura 5. Extrato da Planta de Zonamento do PUC.

[Assinatura manuscrita]



Figura 6. Extrato da Planta de Zonamento – Regime de Proteção e Salvaguarda da Orla Costeira do PUC.



Figura 7. Extrato da Planta de Património do PUC.

3.2 SERVIDÕES ADMINISTRATIVAS E RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA (SRUP)

A área de Projeto proposta para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo, encontra-se abrangida, entre outras, pelas seguintes servidões e restrições de utilidade pública (SRUP):

- i) Planta de Condicionantes – Zonamento Acústico (Figura 8), a área de Projeto encontra-se inserida em “Zonas Mistas”;
- ii) Planta de Condicionantes (Figura 9), as condicionantes em vigor e que se aplicam à área de projeto:
 - a) Coletores/Emissários: espaço canal para a rede de coletores/emissários, cuja gestão é responsabilidade das **Águas do Norte, S.A. e Águas do Alto Minho (AdAM)**;
 - b) Rede Elétrica: Linhas de Média Tensão, Linhas de Alta Tensão Subterrâneas e Postos Elétricos, cuja gestão é responsabilidade da **Redes Energéticas Nacionais (REN)**;
 - c) Estrada Nacional EN13/Estrada Municipal: Faixas de proteção e Zonas non aedificandi, cuja gestão é responsabilidade da **Infraestruturas de Portugal (IP)**;
 - d) Proteção ao Património, cuja tutela é responsabilidade do **Património Cultural, I.P.**;



- e) abrange áreas do Domínio Público Hídrico (DPH), enquadradas na Lei n.º 54/2005, de 15 de novembro e no Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio, cuja tutela é responsabilidade da **Agência Portuguesa do Ambiente (APA)**;
- f) abrange áreas integradas em Reserva Ecológica Nacional (REN), enquadradas no Decreto-Lei n.º 124/2019, de 28 de agosto, cuja tutela é responsabilidade da **Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-Norte)** e da **APA**;
- g) abrange áreas inseridas em Rede Natura 2000, nomeadamente na Zona Especial de Conservação (ZEC) Rio Lima (PTCON0020), ao abrigo do Decreto-Lei n.º 44/2026, de 16 de fevereiro e Portaria n.º 107-A/2026/1, de 5 de março, cuja tutela é responsabilidade do **Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF, I.P.)**.



Figura 8. Extrato da Planta de Condicionantes – Zonamento Acústico.

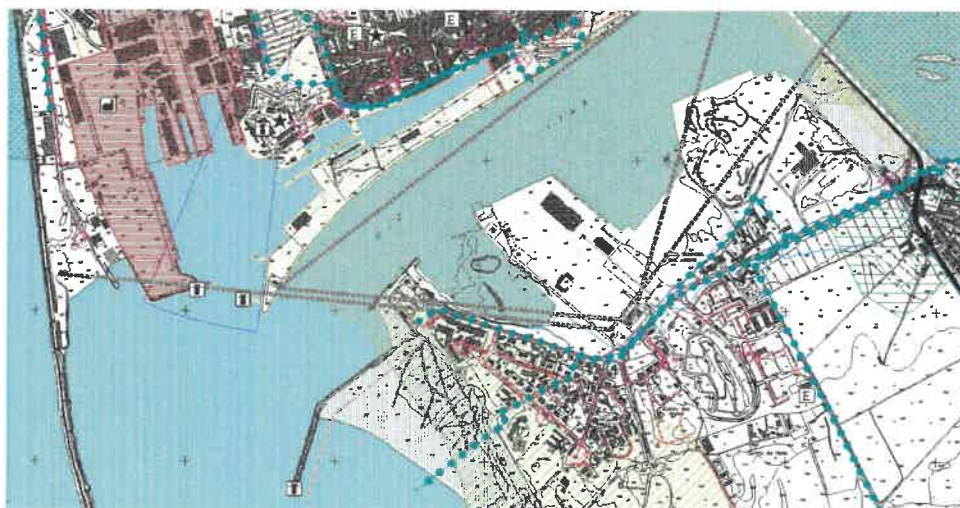


Figura 9. Extrato da Planta de Condicionantes atualizada de acordo com servidões.

[Handwritten signature]



4. ENQUADRAMENTO EM AIA

Para efeitos do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Projeto de Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo, foi apresentada uma área total de estudo de aproximadamente 150 hectares, que se encontra localizada no concelho de Viana do Castelo, em área de estuário do Rio Lima.

A área de Projeto localiza-se no troço final do Rio Lima, inclui zonas de águas salgadas e salobras livres (permanentemente inundadas) e compreende o complexo de habitats do sistema estuarino da ZEC Rio Lima (PTCON0020) pelo que se considera uma área de especial relevância do ponto de vista ecológico.

Face ao exposto, considera-se determinante acautelar no EIA do Projeto de Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo, para a área de Projeto e meio recetor onde o mesmo irá inserir-se, uma caracterização e análise detalhada dos seguintes descritores ambientais:

- i) Fatores biofísicos (Clima- incluindo cenários de mudança climática, Geologia, Sismicidade e Tectónica, Recursos Hídricos com a Hidrografia, Hidrologia e Hidrogeologia, Regime Sedimentar e Hidrodinâmica, Solos);
- ii) Fatores de Qualidade do Ambiente (Qualidade da Água e dos Sedimentos, Qualidade do Ar, Ambiente Sonoro, Gestão de Resíduos, Contaminação dos Solos);
- iii) Património Cultural;
- iv) Paisagem;
- v) Uso do Solo e Ordenamento do Território; e
- vi) Aspetos Socioeconómicos.

No mesmo sentido, o EIA deve considerar todas as campanhas de monitorização e/ou programas regulares de monitorização que tenham sido promovidos pela APDL ou demais atores/entidades locais, ao longo dos últimos vinte anos decorrentes da atividade exercida e de programas de monitorização dos valores naturais em presença na área de Projeto proposta.

A monitorização e acompanhamento das dinâmicas do território em apreço, permitirá avaliar os previsíveis impactes inerentes à implementação do Projeto, fundamentar opções/alternativas de Projeto, propor medidas de minimização, e contribuir para assegurar equilíbrio ecológico e biodiversidade através da conservação ou do restabelecimento dos habitats naturais e da flora e de fauna selvagens num estado de conservação favorável.

Com os melhores cumprimentos.


O Presidente da Câmara,
Luís Nobre

Assunto: FW: Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo.

De: Lígia Lages <ligia.lages@apdl.pt>

Data: 11/03/2026, 17:43

Para: Sónia Alcobia <sonia.alcobia@nemus.pt>

Eng.^a Sónia Alcobia,

Segue abaixo o parecer emitido pela APDL relativamente aos feixes hertzianos sob gestão da APDL.

Ainda aguardo o parecer da E-Redes e da CMVC, que serão remetidos em breve (até ao momento ainda não foram rececionados).

Com os melhores cumprimentos,



Lígia Lages

Direção de Obras e Equipamentos

APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.

Av. da Liberdade, 150 • 4450-718 Leça da Palmeira • Portugal

Ext. 2305 • T +351 229 990 700 • www.apdl.pt



#2035APDL Unidos pelo progresso, comprometidos com o planeta.



De: Filipe Martins <filipe.martins@apdl.pt>

Enviada: 11 de março de 2026 15:20

Para: Lígia Lages <ligia.lages@apdl.pt>

Assunto: RE: Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo.

Exma. Engenheira Lígia Lages,

Em resposta à solicitação de parecer relativamente à coincidência do projeto de Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo com

Feixes Hertzianos sob gestão da APDL, e após análise das intervenções previstas no âmbito do respetivo Estudo de Impacte Ambiental, informa-se o seguinte:

Face à natureza e escala das intervenções em estudo — que compreendem obras em meio aquático, ampliação de terraplenos, construção de novos cais e acessos rodoviários —, a APDL considera que as mesmas não são suscetíveis de afetar as infraestruturas de comunicação hertziana existentes na área de influência do projeto.
Nestes termos, propõe-se parecer favorável ao projeto.

Com os melhores cumprimentos,



Filipe Martins
Chefe de Divisão • Divisão de Inovação e Modernização

APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.
Av. da Liberdade, 150 • 4450-718 Leça da Palmeira • Portugal
Ext. 1330 • T +351 229 990 700 • www.apdl.pt



#2035APDL Unidos pelo progresso, comprometidos com o planeta.



De: Lúcia Lages <lucia.lages@apdl.pt>

Enviada: 11 de março de 2026 14:37

Para: Filipe Martins <filipe.martins@apdl.pt>

Assunto: Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo.

Eng.º Filipe Martins,

No âmbito da submissão do Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo à Autoridade de AIA,

cujo projeto é promovido pela APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, foi solicitada pela Comissão de Acompanhamento, a apresentação dos pareceres das entidades com tutela sobre as servidões e restrições de utilidade pública afetadas pelo projeto não representadas na Comissão de Avaliação.

Uma vez que o projeto é coincidente com Feixes Hertzianos, solicita-se o parecer da APDL relativamente a estas condicionantes.

Abaixo consta extrato do parecer que a APDL remeteu à PCGT em 2023, no âmbito da revisão do PDM de Viana do Castelo:

PARECER

2.3 Revisão do PDM de Viana do Castelo

2.3. Planta de Condicionantes

5

- 2.3.1. Deverá ser representado o acesso rodoviário ao porto comercial desde a A28 à Av. do Cabedelo.
- 2.3.2. Deverão ser representadas as Infraestruturas – Telecomunicações, que constituem servidões radioelétricas:



- a) O link entre o Edifício Administrativo do Porto de Viana e a Estação de Pilotos (link assinalado a verde);
- b) O VHF, sendo importante garantir que não será construído nenhum edifício de grandes dimensões no enfiamento Nor-Noroeste/Oeste da Estação dos Pilotos, garantindo boa abertura para o mar a partir da atual localização;
- c) O VTS costeiro (links assinalados a vermelho).

-

Para melhor análise, disponibilizamos a área do projeto de expansão em formato digital (shapefile e kmz).

O **projeto de expansão e reorganização no Porto de Viana do Castelo** será dividido em duas fases:

- Fase 1: inclui a ampliação do Porto Comercial para oeste/poente e leste/nascente, a construção de novos cais e o novo Terminal Ro-Ro (para embarque/desembarque de veículos e mercadorias sobre rodas)
- Fase 2: segunda etapa de ampliação do Porto Comercial para leste/nascente. Acontecerá se, depois da Fase 1, houver necessidade/procura de mais espaço

Dependendo do interesse na utilização/ocupação do Porto Comercial, as fases de execução do projeto poderão ocorrer de forma separada (Fase 1 seguida da Fase 2) ou em simultâneo, de uma vez só (Fase 1+2).

As principais intervenções em meio aquático incluem:

- Dragagens (4 cenários de intervenção);
- Construção de novos cais a leste/nascente e prolongamento de existente a oeste/poente;
- Novo Terminal Ro-Ro;
- Retenção marginal no prolongamento do cais a leste.

As intervenções em meio terrestre compreenderão:

- Ampliação e reorganização das zonas de operação (terraplenos).
- Novos acessos rodoviários, ligando todas as zonas do porto entre si e a área urbana.

- Área reservada para um futuro terminal ferroviário para a futura ligação à Linha do Minho, com capacidade para comboios de 750 m.
- Criação de zonas verdes.

As únicas partes do projeto com alternativas são as dragagens do canal de acesso ao porto, bem como da bacia de manobra dos navios, e as estruturas previstas para construção dos cais.

À exceção de uma pequena área do canal de acesso ao porto e da ligação da área de reserva ferroviária, as intervenções serão realizadas em área de jurisdição portuária.

Na figura em anexo (PRJ2) representam-se as intervenções do projeto.

Antecipadamente grata, apresento os melhores cumprimentos,



Lígia Lages

Direção de Obras e Equipamentos

APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.

Av. da Liberdade, 150 • 4450-718 Leça da Palmeira • Portugal

Ext. 2305 • T +351 229 990 700 • www.apdl.pt



#2035APDL Unidos pelo progresso, comprometidos com o planeta.

Assunto: Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo.

De: Correio DOE <doe@apdl.pt>

Data: 17/03/2026, 11:08

Para: "geral.adam@adp.pt" <geral.adam@adp.pt>

E-mail nº **155 / DOE - APDL, S.A.**

Procº CPrev_0004/2023

PARA: **ADAM - Águas do Alto Minho**

Exmos. Senhores,

No âmbito da submissão do Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo à Autoridade de AIA, cujo projeto é promovido pela APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, foi solicitada pela Comissão de Acompanhamento, a apresentação dos pareceres das entidades com tutela sobre as servidões e restrições de utilidade pública afetadas pelo projeto não representadas na Comissão de Avaliação.

Uma vez que o projeto é coincidente a rede de coletores/emissários, vimos solicitar o parecer da Águas do Alto Minho, S.A. relativamente a estas condicionantes.

-

Para melhor análise, disponibilizamos a área do projeto em formato digital (*shapefile* e *kmz*).

O **projeto de expansão e reorganização no Porto de Viana do Castelo** será dividido em duas fases:

- Fase 1: inclui a ampliação do Porto Comercial para oeste/poente e leste/nascente, a construção de novos cais e o novo Terminal Ro-Ro (para embarque/desembarque de veículos e mercadorias sobre rodas)
- Fase 2: segunda etapa de ampliação do Porto Comercial para leste/nascente. Acontecerá se, depois da Fase 1, houver necessidade/procura

de mais espaço

Dependendo do interesse na utilização/ocupação do Porto Comercial, as fases de execução do projeto poderão ocorrer de forma separada (Fase 1 seguida da Fase 2) ou em simultâneo, de uma vez só (Fase 1+2).

As principais intervenções em meio aquático incluem:

- Dragagens (4 cenários de intervenção);
- Construção de novos cais a leste/nascente e prolongamento de existente a oeste/poente;
- Novo Terminal Ro-Ro;
- Retenção marginal no prolongamento do cais a leste.

As intervenções em meio terrestre compreenderão:

- Ampliação e reorganização das zonas de operação (terraplenos).
- Novos acessos rodoviários, ligando todas as zonas do porto entre si e a área urbana.
- Área reservada para um futuro terminal ferroviário para a futura ligação à Linha do Minho, com capacidade para comboios de 750 m.
- Criação de zonas verdes.

As únicas partes do projeto com alternativas são as dragagens do canal de acesso ao porto, bem como da bacia de manobra dos navios, e as estruturas previstas para construção dos cais.

À exceção de uma pequena área do canal de acesso ao porto e da ligação da área de reserva ferroviária, as intervenções serão realizadas em área de jurisdição portuária.

Na figura em anexo (PRJ2) representam-se as intervenções do projeto.

Face aos prazos apertados para resposta à Comissão de Avaliação, **a APDL agradece resposta até ao dia 25 de Março de 2026.**

Agradecemos desde já a atenção dispensada a este assunto.

Com os melhores cumprimentos,



Lígia Lages

Direção de Obras e Equipamentos

APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.
Av. da Liberdade, 150 • 4450-718 Leça da Palmeira • Portugal
Ext. 2305 • T +351 229 990 700 • www.apdl.pt



#2035APDL Unidos pelo progresso, comprometidos com o planeta.





— Anexos: —

T23012_PRJ2_Intervencoes.pdf

4.8 MB

250107_Projeto.zip

57.8 KB

Assunto: Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo.

De: Correio DOE <doe@apdl.pt>

Data: 17/03/2026, 11:15

Para: "geral.adnorte@adp.pt" <geral.adnorte@adp.pt>

E-mail nº **156 / DOE - APDL, S.A.**

Procº CPrev_0004/2023

PARA: **ÁGUAS DO NORTE, S.A.**

Exmos. Senhores,

No âmbito da submissão do Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo à Autoridade de AIA, cujo projeto é promovido pela APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, foi solicitada pela Comissão de Acompanhamento, a apresentação dos pareceres das entidades com tutela sobre as servidões e restrições de utilidade pública afetadas pelo projeto não representadas na Comissão de Avaliação.

Uma vez que o projeto é coincidente a rede de coletores/emissários, vimos solicitar o parecer da Águas do Norte, S.A. relativamente a estas condicionantes.

-

Para melhor análise, disponibilizamos a área do projeto em formato digital (shapefile e kmz).

O **projeto de expansão e reorganização no Porto de Viana do Castelo** será dividido em duas fases:

- Fase 1: inclui a ampliação do Porto Comercial para oeste/poente e leste/nascente, a construção de novos cais e o novo Terminal Ro-Ro (para embarque/desembarque de veículos e mercadorias sobre rodas)
- Fase 2: segunda etapa de ampliação do Porto Comercial para leste/nascente. Acontecerá se, depois da Fase 1, houver necessidade/procura

de mais espaço

Dependendo do interesse na utilização/ocupação do Porto Comercial, as fases de execução do projeto poderão ocorrer de forma separada (Fase 1 seguida da Fase 2) ou em simultâneo, de uma vez só (Fase 1+2).

As principais intervenções em meio aquático incluem:

- Dragagens (4 cenários de intervenção);
- Construção de novos cais a leste/nascente e prolongamento de existente a oeste/poente;
- Novo Terminal Ro-Ro;
- Retenção marginal no prolongamento do cais a leste.

As intervenções em meio terrestre compreenderão:

- Ampliação e reorganização das zonas de operação (terraplenos).
- Novos acessos rodoviários, ligando todas as zonas do porto entre si e a área urbana.
- Área reservada para um futuro terminal ferroviário para a futura ligação à Linha do Minho, com capacidade para comboios de 750 m.
- Criação de zonas verdes.

As únicas partes do projeto com alternativas são as dragagens do canal de acesso ao porto, bem como da bacia de manobra dos navios, e as estruturas previstas para construção dos cais.

À exceção de uma pequena área do canal de acesso ao porto e da ligação da área de reserva ferroviária, as intervenções serão realizadas em área de jurisdição portuária.

Na figura em anexo (PRJ2) representam-se as intervenções do projeto.

Face aos prazos apertados para resposta à Comissão de Avaliação, **a APDL agradece resposta até ao dia 25 de Março de 2026.**

Agradecemos desde já a atenção dispensada a este assunto.

Com os melhores cumprimentos,



Lígia Lages

Direção de Obras e Equipamentos

APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.
Av. da Liberdade, 150 • 4450-718 Leça da Palmeira • Portugal
Ext. 2305 • T +351 229 990 700 • www.apdl.pt



#2035APDL Unidos pelo progresso, comprometidos com o planeta.





— Anexos: —

T23012_PRJ2_Intervencoes.pdf

4.8 MB

250107_Projeto.zip

57.8 KB

Assunto: Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo.

De: Correio DOE <doe@apdl.pt>

Data: 17/03/2026, 12:18

Para: "geral@ren.pt" <geral@ren.pt>

E-mail nº **157 / DOE - APDL, S.A.**

Procº **CPrev_0004/2023**

PARA: **REN - Redes Energéticas Nacionais**

Exmos. Senhores,

No âmbito da submissão do Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo à Autoridade de AIA, cujo projeto é promovido pela APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, foi solicitada pela Comissão de Acompanhamento, a apresentação dos pareceres das entidades com tutela sobre as servidões e restrições de utilidade pública afetadas pelo projeto não representadas na Comissão de Avaliação.

Uma vez que o projeto é coincidente a rede elétrica: linhas de média tensão, linhas de alta tensão subterrâneas e postos elétricos, vimos solicitar o parecer da REN - Redes Energéticas Nacionais, relativamente a estas condicionantes.

-

Para melhor análise, disponibilizamos a área do projeto em formato digital (*shapefile* e *kmz*).

O **projeto de expansão e reorganização no Porto de Viana do Castelo** será dividido em duas fases:

- Fase 1: inclui a ampliação do Porto Comercial para oeste/poente e leste/nascente, a construção de novos cais e o novo Terminal Ro-Ro (para embarque/desembarque de veículos e mercadorias sobre rodas)
- Fase 2: segunda etapa de ampliação do Porto Comercial para leste/nascente. Acontecerá se, depois da Fase 1, houver necessidade/procura

de mais espaço

Dependendo do interesse na utilização/ocupação do Porto Comercial, as fases de execução do projeto poderão ocorrer de forma separada (Fase 1 seguida da Fase 2) ou em simultâneo, de uma vez só (Fase 1+2).

As principais intervenções em meio aquático incluem:

- Dragagens (4 cenários de intervenção);
- Construção de novos cais a leste/nascente e prolongamento de existente a oeste/poente;
- Novo Terminal Ro-Ro;
- Retenção marginal no prolongamento do cais a leste.

As intervenções em meio terrestre compreenderão:

- Ampliação e reorganização das zonas de operação (terraplenos).
- Novos acessos rodoviários, ligando todas as zonas do porto entre si e a área urbana.
- Área reservada para um futuro terminal ferroviário para a futura ligação à Linha do Minho, com capacidade para comboios de 750 m.
- Criação de zonas verdes.

As únicas partes do projeto com alternativas são as dragagens do canal de acesso ao porto, bem como da bacia de manobra dos navios, e as estruturas previstas para construção dos cais.

À exceção de uma pequena área do canal de acesso ao porto e da ligação da área de reserva ferroviária, as intervenções serão realizadas em área de jurisdição portuária.

Na figura em anexo (PRJ2) representam-se as intervenções do projeto.

Face aos prazos apertados para resposta à Comissão de Avaliação, **a APDL agradece resposta até ao dia 25 de Março de 2026.**

Agradecemos desde já a atenção dispensada a este assunto.

Com os melhores cumprimentos,



Lígia Lages

Direção de Obras e Equipamentos

APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.

Av. da Liberdade, 150 • 4450-718 Leça da Palmeira • Portugal

Ext. 2305 • T +351 229 990 700 • www.apdl.pt



#2035APDL Unidos pelo progresso, comprometidos com o planeta.





— Anexos: —

T23012_PRJ2_Intervencoes.pdf

4.8 MB

250107_Projeto.zip

57.8 KB

Assunto: Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo.

De: Correio DOE <doe@apdl.pt>

Data: 17/03/2026, 17:45

Para: "grvct@infraestruturasdeportugal.pt" <grvct@infraestruturasdeportugal.pt>

E-mail nº **158 / DOE - APDL, S.A.**

Procº **CPrev_0004/2023**

PARA: INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL

Exmos. Senhores,

No âmbito da submissão do Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo à Autoridade de AIA, cujo projeto é promovido pela APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, foi solicitada pela Comissão de Acompanhamento, a apresentação dos pareceres das entidades com tutela sobre as servidões e restrições de utilidade pública afetadas pelo projeto não representadas na Comissão de Avaliação.

Uma vez que o projeto é coincidente com: Estrada Nacional: faixa de proteção (20 m) e zonas non aedificandi para o troço da EN13, e com Rede ferroviária: faixa de proteção variável e zonas non aedificandi para a Linha do Minho, vimos solicitar o parecer da Infraestruturas de Portugal relativamente a estas condicionantes.

Para melhor análise, disponibilizamos a área do projeto em formato digital (shapefile e kmz).

O projeto de expansão e reorganização no Porto de Viana do Castelo será dividido em duas fases:

- Fase 1: inclui a ampliação do Porto Comercial para oeste/poente e leste/nascente, a construção de novos cais e o novo Terminal Ro-Ro (para embarque/desembarque de veículos e mercadorias sobre rodas)

- Fase 2: segunda etapa de ampliação do Porto Comercial para leste/nascente. Acontecerá se, depois da Fase 1, houver necessidade/procura de mais espaço

Dependendo do interesse na utilização/ocupação do Porto Comercial, as fases de execução do projeto poderão ocorrer de forma separada (Fase 1 seguida da Fase 2) ou em simultâneo, de uma vez só (Fase 1+2).

As principais intervenções em meio aquático incluem:

- Dragagens (4 cenários de intervenção);
- Construção de novos cais a leste/nascente e prolongamento de existente a oeste/poente;
- Novo Terminal Ro-Ro;
- Retenção marginal no prolongamento do cais a leste.

As intervenções em meio terrestre compreenderão:

- Ampliação e reorganização das zonas de operação (terraplenos).
- Novos acessos rodoviários, ligando todas as zonas do porto entre si e a área urbana.
- Área reservada para um futuro terminal ferroviário para a futura ligação à Linha do Minho, com capacidade para comboios de 750 m.
- Criação de zonas verdes.

As únicas partes do projeto com alternativas são as dragagens do canal de acesso ao porto, bem como da bacia de manobra dos navios, e as

estruturas previstas para construção dos cais.

À exceção de uma pequena área do canal de acesso ao porto e da ligação da área de reserva ferroviária, as intervenções serão realizadas em área de jurisdição portuária.

Na figura em anexo (PRJ2) representam-se as intervenções do projeto.

Face aos prazos apertados para resposta à Comissão de Avaliação, **a APDL agradece resposta até ao dia 25 de Março de 2026.**

Agradecemos desde já a atenção dispensada a este assunto.

Com os melhores cumprimentos,



Lígia Lages
Direção de Obras e Equipamentos

APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.
Av. da Liberdade, 150 • 4450-718 Leça da Palmeira • Portugal
Ext. 2305 • T +351 229 990 700 • www.apdl.pt



#2035APDL Unidos pelo progresso, comprometidos com o planeta.





— Anexos: —

T23012_PRJ2_Intervencoes.pdf

4.8 MB

250107_Projeto.zip

57.8 KB

Anexo 3 – Resultados das consultas às associações de pesca local

Assunto: Fwd: Re: Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo.

De: <ligia.lages@apdl.pt>

Data: 04/03/2026, 11:27

Para: <sonia.alcobia@nemus.pt>

Eng.ª Sónia Alcobia,

Conforme solicitado, segue abaixo o email de resposta da Associação dos Armadores de Pesca de Castelo do Neiva relativamente ao pedido de informação no âmbito do Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo.

Com os melhores cumprimentos,

----- Mensagem Original -----

Assunto:Re: Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo.

Data:2026-02-26 16:12

Remetente:Associação dos Armadores de Pesca de Castelo do Neiva <aapesca.castelodeneiva@sapo.pt>

Para:doe@apdl.pt

Boa tarde,

A Associação dos Armadores de Pesca de Castelo do Neiva vem, por este meio, dar resposta ao email abaixo referido, que nos foi reencaminhado pela Viana Pesca.

Relativamente aos pontos mencionados no vosso email, informamos o seguinte:

-

Número aproximado de embarcações e pescadores utilizadores:

18 embarcações, com um total de 40 tripulantes.

-

Tipo de atividade piscatória desenvolvida:

Pesca profissional.

-

Frequência e carácter da utilização do varadouro:

A utilização do varadouro é muito frequente, sendo utilizado sempre que as embarcações saem para o mar, especialmente quando as condições meteorológicas são favoráveis.

-

Importância do varadouro para a continuidade da atividade:

A importância é total (100%). Sem o varadouro, a atividade da pesca profissional neste local torna-se inviável.

-

Eventuais constrangimentos ou necessidades identificadas pelos utilizadores:

As embarcações que utilizam o varadouro permanecem em seco e não estão preparadas para permanecer na água de forma contínua. Assim, dependem do varadouro para entrar e sair da água em segurança.

Solicitamos que todos estes pontos sejam devidamente considerados, uma vez que estas embarcações operam neste local há muitos anos, sendo que anteriormente já os pais destes pescadores aqui exerciam a sua atividade. O varadouro é essencial para a continuidade do seu trabalho e sustento.

Mais solicitamos que qualquer assunto relacionado com esta matéria seja sempre comunicado à Associação, pois as embarcações em causa são nossas associadas e não pretendemos que nenhum profissional seja prejudicado.

Agradecemos, desde já, toda a atenção dispensada.

Com os melhores cumprimentos,

Vera Vilas Boas
Associação dos Armadores de Pesca de Castelo do Neiva

Mensagem de VIANAPESCA OP <>

Data: Wed, 25 Feb 2026 14:35:07 -0000

De: VIANAPESCA OP <>

Assunto: FW: Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo.

Para: 'Associação dos Armadores de Pesca de Castelo do Neiva' <>

José Carlos Gonçalves

Delegado da Direção

Vianapesca, OP – Cooperativa de Produtores de Peixe de Viana do Castelo, CRL

Edif. Vianapesca - Zona Portuária s/n - C.P.: 4900-363 Viana do Castelo

Tel. +351 258 822 016 - Fax +351 258 822 015 || e-mail: vianapescaop@mail.telepac.pt - Internet - <http://www.vianapescaop.pt>

De: Correio DOE <doe@apdl.pt>

Enviada: 12 de fevereiro de 2026 15:36

Para: José Gonçalves <vianapescaop@mail.telepac.pt>

Assunto: Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo.

E-mail nº **092** / DOE - APDL, S.A.

Procº **CPrev_0004/2023**

PARA: VIANAPESCA OP - Cooperativa de Produtores de Peixe de Viana do Castelo

Exmos. Senhores,

No âmbito do Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo à Autoridade de AIA, cujo projeto é promovido pela APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, vimos pelo presente meio solicitar a V/ colaboração para obter

informação sobre a utilização do varadouro localizado imediatamente a nordeste do terrapleno concessionado à Lankhorst e que é utilizado por embarcações de pesca local.

Se disponível, agradeceríamos a disponibilização de informação que considerem relevante sobre a utilização atual desse varadouro, nomeadamente relativamente aos seguintes aspetos:

<![if !supportLists]> <![endif]>número aproximado de embarcações e pescadores utilizadores

<![if !supportLists]> <![endif]>tipo de atividade piscatória desenvolvida

<![if !supportLists]> <![endif]>frequência e carácter da utilização do varadouro

<![if !supportLists]> <![endif]>importância do varadouro para a continuidade da atividade

<![if !supportLists]> <![endif]>eventuais constrangimentos ou necessidades identificadas pelos utilizadores

Para vossa melhor análise, disponibilizamos, em formato digital (shapefile e kmz), a área do projeto e a área afeta ao varadouro.

A APDL agradece resposta até ao dia 27 de Fevereiro de 2026.

Agradecemos desde já a atenção dispensada a este assunto.

Com os melhores cumprimentos,

Lígia Lages

Direção de Obras e Equipamentos



APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.

Av. da Liberdade, 150 • 4450-718 Leça da Palmeira • Portugal

Ext. 2305 • T +351 229 990 700 • www.apdl.pt



#2035APDL Unidos pelo progresso, comprometidos com o planeta.



Aviso: A informação contida na presente mensagem e anexos é destinada exclusivamente à(s) pessoa(s) e entidade(s) a quem é dirigida, podendo conter informação confidencial, legalmente protegida, ou dados pessoais. Não deverá copiar, divulgar ou reencaminhar esta mensagem sem autorização. Caso não se trate do seu destinatário deverá informar o remetente do sucedido e destruir a mensagem de imediato.

APDL- Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. procede ao tratamento de dados de forma lícita e leal, recolhendo apenas a informação necessária e pertinente à finalidade a que se destina e emprega medidas de segurança de modo a proteger os dados de alterações, perda, destruição, acesso por parte de pessoas não autorizadas ou divulgação não autorizada.

WARNING.: The information comprised within this message and attachments is exclusively aimed at the person(s) and entity(ies) to whom it is addressed, and might contain confidential, legally protected information and personal data. You should not copy, disclose or forward this message without permission. Should you not be its recipient, please inform the sender and destroy the message immediately.

Assunto: Fwd: RE: Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo.

De: <ligia.lages@apdl.pt>

Data: 04/03/2026, 11:25

Para: <sonia.alcobia@nemus.pt>

Eng.ª Sónia Alcobia,

Conforme solicitado, segue abaixo o email de resposta da Vianapesca, OP, relativamente ao pedido de informação no âmbito do Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo.

Com os melhores cumprimentos,

----- Mensagem Original -----

Assunto: RE: Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo.

Data: 2026-02-27 18:12

Remetente: "VIANAPESCA OP" <vianapescaop@mail.telepac.pt>

Para: 'Correio DOE' <doe@apdl.pt>

Cc: Portela Rosa <portelarosa@net.sapo.pt>

Ex.mos Senhores

Os n/ cumprimentos.

Em seguimento ao solicitado, somos a informar que esta Organização de Produtores não tem associados a utilizarem a rampa de varadouro em questão. No entanto, disponibilizamos a informação que dispomos, respondendo por baixo das v/ questões...

À disposição de V/ Ex.as para esclarecimentos complementares, despedimo-nos, atenciosamente,

José Carlos Gonçalves

Delegado da Direção

Vianapesca, OP – Cooperativa de Produtores de Peixe de Viana do Castelo, CRL

Edif. Vianapesca - Zona Portuária s/n - C.P.: 4900-363 Viana do Castelo

Tel. +351 258 822 016 - Fax +351 258 822 015 || e-mail: vianapescaop@mail.telepac.pt - Internet - <http://www.vianapescaop.pt>

De: Correio DOE <doe@apdl.pt>

Enviada: 12 de fevereiro de 2026 15:36

Para: José Gonçalves <vianapescaop@mail.telepac.pt>

Assunto: Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo.

E-mail nº **092 / DOE - APDL, S.A.**

Procº CPrev_0004/2023

PARA: VIANAPESCA OP - Cooperativa de Produtores de Peixe de Viana do Castelo

Exmos. Senhores,

No âmbito do Estudo de Impacte Ambiental para a Expansão e Reorganização do Porto de Viana do Castelo à Autoridade de AIA, cujo projeto é promovido pela APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, vimos pelo presente meio solicitar a V/ colaboração para obter informação sobre a utilização do varadouro localizado imediatamente a nordeste do terrapleno concessionado à Lankhorst e que é utilizado por embarcações de pesca local.

Se disponível, agradecemos a disponibilização de informação que considerem relevante sobre a utilização atual desse varadouro, nomeadamente relativamente aos seguintes aspetos:

- número aproximado de embarcações e pescadores utilizadores

R: Atualmente utilizam este espaço 20 embarcações da pesca local, que descarregam o pescado na Lota de Viana do Castelo, que embarcam, aproximadamente, 50 tripulantes;

- tipo de atividade piscatória desenvolvida

R.: 80% das embarcações são Da pesca local em águas oceânica e o restante de águas interiores do Rio Lima;

- frequência e carácter da utilização do varadouro

R.: Diariamente.

- importância do varadouro para a continuidade da atividade

R.: Imprescindível para o exercício da atividade destas unidades de pesca;

- eventuais constrangimentos ou necessidades identificadas pelos utilizadores

R.: Ausência de outro local para “acomodar” as 20 embarcações;

Para vossa melhor análise, disponibilizamos, em formato digital (shapefile e kmz), a área do projeto e a área afeta ao varadouro.

R.: dada a característica dos ficheiros enviados, não nos foi possível aceder ao mesmos, logo não podemos emitir qualquer

comentário sobre os mesmos.

A APDL agradece resposta até ao dia 27 de Fevereiro de 2026.

Agradecemos desde já a atenção dispensada a este assunto.

Com os melhores cumprimentos,



Lígia Lages

Direção de Obras e Equipamentos

APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.
Av. da Liberdade, 150 • 4450-718 Leça da Palmeira • Portugal
Ext. 2305 • T +351 229 990 700 • www.apdl.pt



#2035APDL Unidos pelo progresso, comprometidos com o planeta.



Aviso: A informação contida na presente mensagem e anexos é destinada exclusivamente à(s) pessoa(s) e entidade(s) a quem é dirigida, podendo conter informação confidencial, legalmente protegida, ou dados pessoais. Não deverá copiar, divulgar ou reencaminhar esta mensagem sem autorização. Caso não se trate do seu destinatário deverá informar o remetente do sucedido e destruir a mensagem de imediato.

APDL- Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. procede ao tratamento de dados de forma lícita e leal, recolhendo apenas a informação necessária e pertinente à finalidade a que se destina e emprega medidas de segurança de modo a proteger os dados de alterações, perda, destruição, acesso por parte de pessoas não autorizadas ou divulgação não autorizada.

WARNING.: The information comprised within this message and attachments is exclusively aimed at the person(s) and entity(ies) to whom it is addressed, and might contain