

Declaração de Impacte Ambiental

Designação do Projeto:	Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval, incluindo Parqueamento a Nado Modernização das Instalações da Quinta do Progresso
Fase em que se encontra o Projeto	Projeto de Execução
Tipologia dos Projetos:	alínea g), n.º 4 e alínea b), n.º 12, do Anexo II do RJAIA
Enquadramento no Regime Jurídico de AIA	artigo 1.º do RJAIA
Localização	União das freguesias de Faro (Sé e São Pedro), concelho de Faro, distrito de Faro
Proponente	Nave Pegos Comércio e Manutenção de Embarcações, Lda.
Entidade Licenciadora	Câmara Municipal de Faro (licenciamento das operações urbanísticas) e Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, I.P. (licenciamento da atividade)
Autoridade de AIA	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, I.P.

Descrição Sumária do Projeto

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) em apreço incide sobre a reformulação do projeto de construção e exploração da ampliação e requalificação do estaleiro naval incluindo parqueamento a nado e modernização das instalações da Quinta do Progresso (Figura 1), localizado na União das freguesias de Faro (Sé e São Pedro), no concelho de Faro. A reformulação do projeto de 'Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval, incluindo Parqueamento a Nado Modernização das Instalações da Quinta do Progresso', tem como objetivo principal a redução dos impactes negativos sobre os valores naturais e ecológicos da área de intervenção, assegurando a compatibilização entre a atividade náutica e a conservação da natureza. Esta reformulação resulta da análise efetuada no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) e da necessidade de responder às preocupações manifestadas pelas entidades constituintes da Comissão de Avaliação (CA) nomeada para o efeito (conforme consta no primeiro parecer da CA, relativo à apreciação do EIA do projeto inicial). Para o efeito, foram introduzidas alterações substanciais à filosofia de exploração e funcionamento do estaleiro, destacando-se:

- A redução da capacidade de operação, através da eliminação de lugares de estacionamento de embarcações, com o objetivo de diminuir a afluência de utentes e a pressão antropogénica sobre o meio envolvente;
- A adoção de medidas operacionais de gestão do tráfego náutico, visando a minimização da perturbação da avifauna e a prevenção de impactes cumulativos com outras atividades no estuário;
- A reformulação do projeto de arquitetura, incluindo a remoção de estruturas e a valorização da integração paisagística;
- A implementação de um Plano de Gestão da Biodiversidade, com medidas de compensação e melhoria ecológica, assegurando a valorização dos habitats e a manutenção das condições de ocorrência de espécies sensíveis;
- A realização de estudos complementares, destinados a aprofundar o conhecimento sobre os valores naturais em presença e os efeitos potenciais das alterações hidrológicas associadas ao projeto.

Tais alterações têm como objetivo a sustentabilidade ambiental do projeto, assegurando que o mesmo seja desenvolvido de forma responsável, mitigando os impactes residuais e contribuindo positivamente para a conservação da biodiversidade na área abrangida pelo estaleiro.

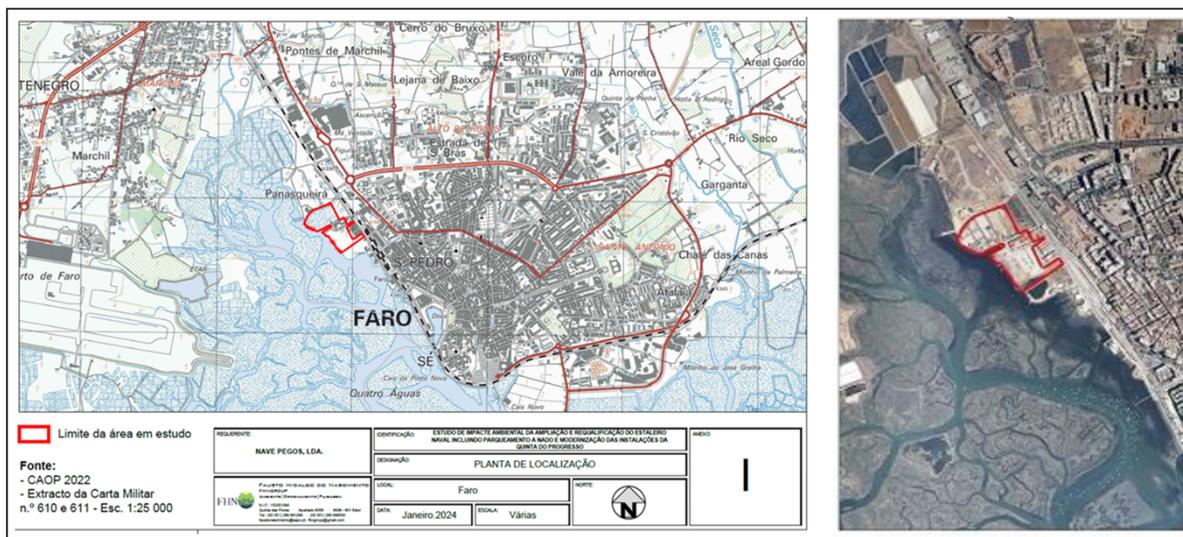


Figura 1 – Localização do EIA do projeto de “Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval, incluindo Parqueamento a Nado Modernização das Instalações da Quinta do Progresso”, em Faro (fonte: Elementos do EIA).

O projeto reformulado prevê o seguinte:

1. Requalificação das instalações existentes do estaleiro, com remodelação de infraestruturas, eliminação de construções obsoletas (ex. pequeno armazém) e requalificação do moinho de maré existente, com vista à melhoria da integração arquitetónica e funcional.

2. Ampliação da capacidade de estacionamento de embarcações a nado, embora com redução da capacidade inicialmente prevista, permitindo o reforço da função de overwintering (estacionamento prolongado no Inverno), contribuindo para retirar embarcações da zona lagunar.

3. Adaptação do modelo de exploração, incluindo:

- Redução do número total de lugares (menos 50 lugares face à versão inicial do projeto), com um total de 270 lugares, sendo estes, 160 lugares a seco e 110 lugares a nado);
- Implementação de restrições ao tráfego náutico, designadamente:
 - Limitação da velocidade de circulação a 2,5 nós, resultando num tempo de circulação estimado de 40 minutos entre as Quatro Águas e o Esteiro do Sobradinho (28 minutos de deslocação + 12 minutos de manobra e atracagem);
 - Circulação alternada de embarcações no canal de acesso, evitando cruzamentos no canal, assegurando que apenas uma embarcação circule de cada vez. A utilização de embarcações hidrodinâmicas, pouco ruidosas e de baixo rasto, minimiza a perturbação da avifauna nas margens;
 - Máximo de 12 movimentos diários (cerca de 24 utentes por dia);
 - Tempo de permanência das embarcações em *overwintering* entre 6 a 9 meses, o que permite uma capacidade operacional anual entre 400 e 600 embarcações. Considerando uma rotação semestral, estima-se 1.080 movimentos por ano, equivalentes a uma média de 4,5 movimentos diários ao longo de 239 dias úteis;
 - Valorização da função de overwintering, com a introdução do estacionamento a nado, permitindo que as embarcações permaneçam ancoradas durante o Inverno, retirando pressão sobre a zona lagunar;
 - Requalificação ambiental e hidrológica, com abertura da lagoa a sul à influência das marés, prevendo-se a melhoria das condições ecológicas dos habitats de sapal aí existentes.
 - Instalação de equipamentos complementares de apoio à operação, incluindo:
 - Turbinas de hidrogeração de pequena escala;
 - Unidade de dessalinização (com produção diária de cerca de 3 kg de salmoura, a encaminhar para destino final autorizado), sendo que, em fase de audiência de interessados, o proponente manifestou-se disponível

para a sua desativação, se, porventura, o ICNF, I.P. considerar que a microdessalinização constitui um uso que comprometa os valores naturais da Ria Formosa.

- Implementação do Plano de Gestão da Biodiversidade, que contempla:
 - Medidas de compensação de impactes sobre habitats naturais;
 - Ações de recuperação e renaturalização de taludes com vegetação de sapal;
 - Monitorização ecológica da recuperação dos sistemas naturais afetados.

O projeto visa dotar a região de infraestruturas náuticas qualificadas e ambientalmente compatíveis, promovendo a gestão sustentada da atividade marítima-recreativa, a valorização do território e a minimização dos impactes sobre os valores ecológicos protegidos da Ria Formosa.

De facto, conforme já referido no primeiro parecer da CA (relativo à apreciação do EIA do projeto inicial), a propriedade privada da Quinta do Progresso acolhe, desde finais da década de 1940, uma atividade de estaleiro naval, cuja continuidade tem sido assegurada pela entidade requerente desde o final da década de 1980 até à presente data.

Nas últimas décadas, a atividade tem-se orientado para o apoio à náutica de recreio, com particular enfoque na vela de recreio, tendo já alcançado reconhecimento internacional no setor. O estaleiro atualmente em funcionamento é composto, essencialmente, por uma área de estacionamento em seco com cerca de 2,29 hectares, destinada a estadias de média e longa duração. O acesso das embarcações a esta área é efetuado por manobras de alagem e arreio, realizadas com recurso a duas gruas e um fosso de elevação, cuja capacidade operacional se encontra totalmente esgotada, permitindo apenas entre 6 a 8 manobras diárias, o que limita gravemente a resposta à procura existente.

Face a este diagnóstico, o projeto propõe a criação de uma área de estacionamento a nado como solução técnica mais adequada e segura, permitindo uma expansão de cerca de 80% da capacidade total de estacionamento do estaleiro. Esta medida constitui o objetivo principal do projeto, visando a aumentar a capacidade instalada de 160 lugares de estacionamento em seco para um total de 270 lugares, através da criação de 110 novos lugares de estacionamento a nado numa área de 25.101 m², que será objeto de remodelação de terrenos (Figura 2 e 3).

Associada a esta expansão funcional, o projeto contempla também um objetivo complementar centrado na valorização e requalificação do edificado existente na Quinta do Progresso. Alguns destes edifícios, de caráter industrial, têm mais de 100 anos de existência e serão alvo de operações urbanísticas de reabilitação e modernização, com vista à melhoria dos serviços de apoio prestados.

c) Diagnosticada a necessidade de ampliar os serviços para dar resposta à atual procura, o projeto, agora reformulado, apresenta uma proposta de redução da capacidade do estacionamento a nado, bem como da capacidade do estacionamento a seco, relativamente ao projeto inicial, de um total de 50 embarcações:

i. No estacionamento a nado são eliminadas 30 embarcações;

ii. No estacionamento a seco são eliminadas 20 embarcações.

d) Assim, a capacidade total agora proposta para o estaleiro é de 270 embarcações, distribuídas por:

i. 120 embarcações no estacionamento a nado – Conforme quadro quantitativo apresentado no projeto reformulado;

ii. 150 embarcações no estacionamento a seco;

e) Este mantém-se o objetivo principal do projeto, agora reformulado, o qual pretende aumentar a capacidade de estacionamento de embarcações de recreio, no estaleiro, dos atuais 180 lugares de estacionamento a seco, para um total de 270 lugares de estacionamento, com a proposta de criação de 120 novos lugares de estacionamento a nado numa área de 25.101,00m², que será sujeita a trabalhos de remodelação de terrenos.

f) A proposta de melhoria dos serviços prestados em terra, através de intervenção no edificado existente na Quinta do Progresso é, também ela, objeto de reformulação.

g) Conforme consta da memória descritiva do projeto reformulado, a nova proposta para o edificado elimina a edificação de apoio anteriormente proposta, junto ao estacionamento a nado, dando cumprimento à condição imposta no parecer setorial emitido pelo município de Faro à versão anterior do projeto, e altera o projeto de reconstrução do antigo moinho, com um volume mais simples e uma cobertura única de duas águas, mantendo a torre de vigia. De resto, a proposta mantém o programa funcional submetido no projeto inicial.

h) Este objetivo complementar do projeto visa reformular os usos do edificado existente, que totaliza a área de construção de 3.750,00m², através de operações urbanísticas de obras de conservação, obras de reconstrução, obras de alteração, obras de demolição e também obras de ampliação, das quais irá resultar o aumento em 32,06m², de área de implantação na reconstrução do moinho, conforme quadro sinótico constante da página n.º 9 da memória descritiva do projeto.

i) Assinalar que a intervenção no edificado irá, ainda assim, resultar da diminuição da área de implantação das edificações do estaleiro, uma vez que irá ocorrer a demolição de um armazém existente, com a área de 180,00m², localizado junto ao estacionamento a nado, proposta que já constava do projeto inicial.

- j) As intervenções propostas para o edificado pretendem oferecer um conjunto de serviços aos utilizadores do estaleiro, quer ao nível do acesso a formação quer ao nível de acesso a higiene e pequena estadia para os casos de estacionamento de duração variada.
- i. A intervenção proposta para a Nave Principal (Norte), que atualmente não tem função pública, mas sim de oficina de trabalho, irá ser objeto de obras de alteração no exterior, ao nível dos materiais de revestimento das fachadas, e a obras de alteração e de ampliação no interior, para criação de um piso intermédio do tipo “mezanine”.
- ii. O interior da nave passará a ter um uso social com pequenos espaços comerciais ligados à náutica de recreio e serviços específicos para tripulações em trânsito, uma pequena cafetaria e uma zona de jogos, integrados num espaço mais amplo de exposição museológica de referências náuticas.
- iii. O piso superior será ocupado com os serviços administrativos e de supervisão, bem como uma zona de biblioteca.
- iv. Nesta nave propõe-se ainda a criação de uma pequena unidade de hospedagem, com 8 quartos, destinados a apoio do estaleiro e aos seus utilizadores, com espaço ainda para um jardim interior que possibilita a iluminação destes compartimentos.
- k) As novas instalações para o pessoal resultam de obras de reconstrução a realizar em outra pequena edificação existente, atualmente sem cobertura, que será reabilitada para acolher a sala de pessoal, balneários e instalações sanitárias.
- l) Serão ainda recuperados outros edifícios existentes, através de obras de conservação e de alteração, para criação de um novo balneário para os utilizadores do estacionamento a nado.
- m) As restantes edificações existentes, onde funciona a escola náutica, o arquivo, arrumos e instalações sanitárias destinadas aos utilizadores, serão objeto de obras de conservação.
- n) O projeto reformulado da reconstrução das ruínas de um moinho de maré existente na propriedade, com cerca de 127,57m², aumenta a área de implantação para 159,63 m², com uma área de construção proposta de 180,32 m², no intuito de preservar a memória da sua existência uma vez que será o único edifício que se relaciona diretamente com a Ria Formosa, ao qual será dada uma função de sala de convívio para os utilizadores do estaleiro. A recuperação irá ainda integrar um posto de vigia do canal de aproximação ao estaleiro.

o) O projeto do parqueamento a nado apresenta uma área de intervenção de cerca de 31 840,56m², sendo a área do plano de água de 25.101,73m², conforme dados do projeto inicial.

p) É constituído por 5 elementos fundamentais:

- i. Retenção periférica nas margens;
- ii. Plano de água;
- iii. Sistema de comporta;
- iv. Sistema de escoamento/enchimento autónomo e renovação passiva de água;
- v. Estruturas de acostagem.

q) O volume de escavação em seco é de cerca de 131 840,56m³, estimando-se 2 600,00m³ de aterro.

r) Todo o recinto será vedado e o acesso restrito a pessoas não autorizadas por motivos de segurança.

s) O controlo de entrada e saída de água do recinto será garantido por comporta corredeira, de grandes dimensões, e/ou pelo sistema autónomo de enchimento/vazamento que consistirá num canal único de interligação com descarregadores de secção variável e com capacidade de gerar energia por hidrogeradores.

t) Finalmente, o projeto reformulado prevê 84 lugares de estacionamento no interior da propriedade, com as seguintes finalidades:

- i. 15 lugares de estacionamento para visitantes;
- ii. 41 lugares de estacionamento para utentes;
- iii. 3 lugares de estacionamento para pessoal;
- iv. 2 lugares de estacionamento para pesados;
- v. 20 lugares de estacionamento para bicicletas;
- vi. 3 lugares de estacionamento para mobilidade condicionada.

O projeto em apreço não apresenta alternativas de localização, dado que a localização proposta corresponde à única área disponível e tecnicamente viável para a concretização da intervenção. A área em causa, situada no interior da propriedade do Estaleiro Naval da Nave Pegos, reúne as condições físicas e funcionais adequadas para a criação de um plano de água compatível com os requisitos operacionais da atividade náutica. Esta expansão é considerada estrutural para assegurar a continuidade e sustentabilidade da atividade do estaleiro, não sendo

identificadas alternativas territoriais que permitam alcançar os mesmos objetivos. A disponibilidade de solo com características compatíveis na envolvente é extremamente limitada, o que inviabiliza a análise de soluções alternativas de localização.

A execução da obra de ampliação e requalificação do Estaleiro Naval da Quinta do Progresso, incluindo a criação do estacionamento a nado e a modernização das instalações existentes, está estimada em 24 meses, distribuídos pelas seguintes fases principais:

- Montagem e funcionamento dos estaleiros e de outras infraestruturas de apoio à obra, movimentação geral de veículos, maquinaria e equipamentos envolvidos no processo construtivo;
- Movimentação de Terras na zona do estacionamento a nado;
- Depósito de solos provenientes da escavação da área do estacionamento a nado;
- Construção da solução de contenção periférica e proteção de taludes envolventes à área de estacionamento a nado;
- Construção do berço da comporta e sua instalação, com trabalhos em seco com ensecadeira periférica;
- Implantação do sistema de controlo de entrada e saída de água do recinto;
- Enchimento hidráulico da área do estacionamento a nado;
- Trabalhos de construção civil para a remodelação dos interiores da estrutura edificada;
- Reconstrução do moinho de maré.

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

Importa ainda referir que, em fase pretérita à apresentação do EIA em apreço e subsequente reformulação do projeto e dos elementos do EIA (nos termos e ao abrigo do disposto no n.º 2 e 3 do artigo 16.º do RJAIA), tramitou um procedimento de Proposta de Definição do Âmbito (PDA) do EIA do projeto de Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval, incluindo Parqueamento a Nado e Modernização das Instalações da Quinta do Progresso, em Faro, tendo sido emitida, em 18.02.2016, a Decisão Sobre a Definição de Âmbito (DDA) do EIA, cujo sentido refere que *“a Proposta de Definição do Âmbito (PDA), cumpre, na generalidade, as normas técnicas relativas à estrutura, metodologia e conteúdo do Estudo de Impacte Ambiental (EIA)”*. De acordo com a DDA emitida, importa ainda ter presente o exposto nos aspetos a desenvolver no EIA e não referidos na PDA, particularmente que *“para além do proposto na PDA, o EIA deverá integrar ainda os resultados da apreciação desenvolvida pela Comissão de Avaliação (CA) e que constam detalhadamente do Parecer em anexo, colmatando as falhas apontadas. Ressalva-se, contudo, que em função do desenvolvimento da informação em falta, poderá ser necessário avaliar outras matérias além das referidas na PDA e na apreciação efetuada sobre a mesma”*. Porém, atendendo ao disposto no n.º 1 do artigo 23.º do RJAIA, a DDA encontra-se caducada, considerando que já decorreram dois anos, desde a data de emissão da DDA, para que se desse início ao procedimento de avaliação do respetivo EIA.

Síntese do Procedimento

Os elementos constituintes do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do EIA do projeto de “Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval, incluindo Parqueamento a Nado Modernização das Instalações da Quinta do Progresso”, em fase de projeto de execução, deram entrada no módulo LUA (Licenciamento Único de Ambiente) através da plataforma eletrónica SILiAmb (Sistema Integrado de Licenciamento do Ambiente), a qual atribuiu à Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, I.P. (CCDR Algarve, I.P.) a coordenação do procedimento de avaliação ambiental.

Após verificação do cumprimento dos requisitos exigíveis quanto ao conteúdo mínimo do EIA, a CCDR Algarve, I.P. enquanto autoridade de AIA para as tipologias de projetos em referência, promoveu a nomeação da Comissão de Avaliação (CA), em conformidade com a alínea f) e g), ambas do n.º 3 do artigo 8.º do RJAIA, constituída pelas seguintes entidades:

- CCDR Algarve, I.P. – alínea a) do n.º 2 do art.º 9.º - Solos, Uso dos Solos, Território, Qualidade do Ar, Ambiente Sonoro, Resíduos, Socioeconomia e Paisagem e Entidade Licenciadora da Atividade;
- Agência Portuguesa do Ambiente, I.P./Administração da Região Hidrográfica do Algarve (APA/ARH Algarve) – alínea b) do n.º 2 do art.º 9.º - Recursos Hídricos;

- Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF, I.P.) - alínea c) do n.º 2 do art.º 9.º - Biodiversidade;
- Património Cultural, I.P - alínea d) do n.º 2 do art.º 9.º – Património Arqueológico e Arquitetónico;
- Câmara Municipal de Faro – alínea h) do n.º 2 do artigo 9.º - Entidade Licenciadora;
- Administração Regional de Saúde (ARS) do Algarve - alínea i) do n.º 2 do art.º 9.º - Vigilância da Saúde Humana.
- Agência Portuguesa do Ambiente (APA), I.P. - alínea j) do n.º 2, do artigo 9.º - Alterações Climáticas.

Face à sua localização e às características do projeto, a autoridade de AIA solicitou, de acordo com o n.º 12 do artigo 14.º do RJAIA, parecer à Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC) e à Capitania do Porto de Faro, enquanto entidades externas à CA.

Assim, e no âmbito do presente procedimento de AIA a CA seguiu a metodologia abaixo indicada:

- Análise global do EIA por forma a avaliar a sua conformidade, tendo em consideração as disposições do artigo 14.º do RJAIA;
- Apresentação do projeto e do EIA à CA, em 03 de janeiro de 2024, por parte do proponente, conforme previsto no n.º 6 do artigo 14.º do RJAIA;
- Pedido de elementos adicionais, em 02 de fevereiro de 2024;
- Entrega de elementos adicionais, em 31 de julho de 2024;
- Decisão sobre a conformidade do EIA, em 03 de setembro de 2024.
- Solicitação de parecer à Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil e à Capitania do Porto de Faro, enquanto entidades externas à CA, por forma a melhor habilitar a análise da CA;
- Realização da Consulta Pública, que decorreu durante 30 dias úteis, de 04 de setembro a 15 de outubro de 2024.
- Análise dos pareceres recebidos e da consulta pública a integrar no parecer da CA, em reunião de 16 de setembro de 2024;
- Emissão do primeiro parecer da CA, o qual concluiu que o projeto apresentado induzia impactes negativos significativos a muito significativos.

- Por conseguinte, na sequência do primeiro parecer da CA e em cumprimento do disposto no n.º 2 do artigo 16.º do RJAIA, a CCDR Algarve, I.P. (na qualidade de autoridade de AIA) considerou, após a necessária articulação com o proponente, determinar a interrupção do procedimento de AIA do projeto em apreço, para que o proponente apresentasse os elementos reformulados do projeto, com o objetivo de prevenir, minimizar ou compensar os impactes negativos identificados no primeiro parecer da CA, particularmente sobre a biodiversidade. Para o efeito, foi determinado interromper o procedimento de AIA do EIA do projeto em apreço por um prazo de seis meses, nos termos e ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 16.º do RJAIA, proporcionando ao proponente as condições para a devida e razoável ponderação do parecer da CA e para a necessária reformulação do projeto.
- Assim, o procedimento de AIA em apreço foi suspenso ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, tendo sido posteriormente submetidos pelo proponente à autoridade de AIA os elementos reformulados do projeto e respetivos relatórios ambientais, os quais foram ser analisados pelas entidades constituintes da CA (nomeadamente, Agência Portuguesa do Ambiente/Administração da Região Hidrográfica do Algarve, Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P., Património Cultural, I.P., Direção-Geral da Saúde – Delegação Regional de Saúde, Agência Portuguesa do Ambiente, I.P., Câmara Municipal de Faro e CCDR Algarve, I.P.).
- Adicionalmente, em razão das especificidades da reformulação do projeto em apreço, a autoridade de AIA considerou, ainda, de solicitar a consulta, para efeitos de parecer, às entidades externas que já haviam sido consultadas no projeto inicial (nos termos e ao abrigo do n.º 12 do artigo 14.º em articulação com o n.º 5 do artigo 16.º do RJAIA), à Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil e à Capitania do Porto de Faro.
- Em cumprimento do previsto no n.º 5 do artigo 16.º em articulação com o n.º 1 do artigo 15.º, ambos do RJAIA, a CCDR Algarve, I.P. enquanto autoridade de AIA, promoveu a consulta pública, a qual decorreu por um período de 10 dias úteis (nos termos e ao abrigo do n.º 5 do artigo 16.º do RJAIA), de 06 a 19 de maio de 2025, tendo sido elaborado o respetivo Relatório de Consulta Pública, o qual foi remetido às entidades constituintes da CA (para consideração no respetivo parecer), em cumprimento ao disposto no n.º 5 do artigo 16.º em articulação com o n.º 2 do artigo 15.º, ambos do RJAIA.

- Subsequentemente, em junho de 2025, foi remetido pela CA nomeada para o efeito, um segundo parecer da CA, emitido após análise dos elementos reformulados/modificados do projeto e medidas adicionais de minimização nos termos e ao abrigo do RJAIA, assim como, do Relatório da Consulta Pública.
- Proposta de DIA e audiência de interessados, nos termos e com os efeitos previstos no artigo 121.º e seguintes do CPA, a fim de ser dado cumprimento ao n.º 1 do artigo 17.º do RJAIA.
- Após a pronúncia do proponente, em sede de audiência dos interessados, esta CCDR, I.P. determinou realização de diligências complementares nos termos e ao abrigo do disposto no artigo 125.º do CPA.
- No âmbito do período decorrente das diligências complementares, esta CCDR solicitou a análise e emissão de parecer ao ICNF, I.P., enquanto entidade constituinte da CA do procedimento de AIA em apreço.

Com efeito, a presente decisão teve em conta o segundo parecer da CA, assim como o resultado da segunda Consulta Pública realizada, a pronúncia do proponente emitida em sede de audiência prévia de interessados, efetuada nos termos e com os efeitos previstos no artigo 121.º e seguintes do CPA, assim como, o resultado das diligências complementares realizadas.

Síntese dos pareceres apresentados pelas entidades externas consultadas

Tal como referido anteriormente, e em razão das especificidades da reformulação do projeto em apreço, a autoridade de AIA considerou, ainda, de solicitar a consulta, para efeitos de parecer, às entidades externas à CA que já haviam sido consultadas no projeto inicial, nos termos e ao abrigo do n.º 12 do artigo 14.º em articulação com o n.º 5 do artigo 16.º do RJAIA:

- Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil;
- Capitania do Porto de Faro;

A **Capitania do Porto de Faro** refere não existir qualquer objeção à concretização do projeto no âmbito das competências da Autoridade Marítima, uma vez que, se encontram asseguradas todas as medidas de segurança para pessoas e bens durante os trabalhos, bem como as precauções necessárias para prevenir focos de poluição no Domínio Público Marítimo.

No que diz respeito ao parecer emitido pela **Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC)**, a mesma reiterou que o projeto reformulado não introduz alterações relevantes quanto à salvaguarda de pessoas e bens, nem apresenta medidas de mitigação suficientes para prevenir danos em caso de acidente grave ou

catástrofe. Assim, é mantido o conteúdo do parecer constante do ofício n.º OF/6569/DRO/2024, de 23 de outubro de 2024, no qual se transcreve abaixo.

“(…) analisada a documentação disponibilizada, se considera que o EIA apresentado fica aquém na definição do alcance da avaliação ambiental, no que respeita à salvaguarda de pessoas e bens, porquanto não demonstra medidas de mitigação suficientes para minimizar a ocorrência de danos em caso de acidente grave ou catástrofe.

De facto, importa notar que a área de implantação do projeto encontra-se localizada em zonas do concelho de Faro classificadas no respetivo Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil (aprovado pela Resolução n.º 49/2012, de 6 de dezembro) como apresentando suscetibilidade elevada a alguns riscos naturais e tecnológicos, designadamente ao risco sísmico, galgamentos costeiros e acidentes industriais graves.

Nesse sentido, atendendo a que o projeto constitui um fator dinamizador para o incremento dos níveis de vulnerabilidade local já existentes, pelo surgimento de novos elementos expostos, devem igualmente ser consideradas medidas que contribuam, de forma antecipada, para a prevenção e redução do risco, garantindo a segurança de pessoas e bens, designadamente:

- Elaborar um Plano de Emergência Interno, adaptado a todas as fases do projeto, o qual deverá identificar e caracterizar os potenciais riscos associados à execução dos trabalhos (e seu eventual impacto, se algum, nas populações vizinhas) e definir os procedimentos a levar a cabo pela empresa responsável em caso de ocorrência de acidente ou outra situação de emergência, de forma a minimizar os potenciais efeitos negativos da(s) mesma(s). Tal Plano deverá conter medidas de prevenção e autoproteção para os riscos mais significativos associados ao projeto e/ou face aos existentes na sua envolvente, designadamente quanto ao risco de sismos, galgamentos costeiros e acidentes industriais graves. Este Plano deverá ser comunicado à ANEPC/Comando Sub-Regional de Emergência e Proteção Civil do Algarve, e demais serviços e agentes de proteção civil do município de Faro.*
- Assegurar as acessibilidades e espaço de estacionamento privilegiado destinado aos organismos afetos ao socorro a envolver em situações de acidente/emergência. Em especial na fase de construção, tendo particular atenção o eventual aumento do fluxo de trânsito provocado pela movimentação de veículos afetos às obras, os trabalhos a desenvolver não deverão comprometer a operacionalidade das ações de proteção civil e socorro, devendo ser equacionadas alternativas que salvaguardem a passagem de veículos afetos ao socorro e emergência, bem como garantindo que todas as afetações às acessibilidades sejam do prévio conhecimento do SMPC de Faro e dos serviços e agentes de proteção civil locais.*

Adicionalmente, tendo em linha de conta o estabelecido no Plano Prévio de Intervenção para o Aeroporto Gago Coutinho em caso de acidente aéreo em meio aquático, quanto à ação de triagem a ser realizada nas infraestruturas da Autoridade Marítima Nacional, localizadas na Estrada do Passeio Ribeirinho, importa garantir que o acesso a este local não deva ser comprometido pela implementação deste projeto.

- *Adequar o projeto de requalificação dos edifícios ao Regulamento Técnico de Segurança Contra Incêndios em Edifícios, sem prejuízo de tal ocorrer em fase posterior de licenciamento camarário, tendo em atenção o cumprimento no Regime Jurídico de Segurança Contra Incêndio em Edifícios aprovado pelo Decreto-Lei n.º 220/2008, de 12 de novembro, na sua atual redação e demais Portarias aplicáveis.”*

Síntese do resultado da consulta pública e sua consideração na decisão

A 1.ª Consulta Pública decorreu durante 30 dias úteis, de 04 de setembro a 15 de outubro de 2024. O EIA do projeto em apreço e os elementos adicionais estiveram disponíveis para consulta na página da internet da CCDR Algarve, I.P. e do Portal Participa.

No período da 1.ª Consulta Pública foi recebida uma participação, apresentada por um particular, com sentido de ‘concordância’, referindo o seguinte: *“Excelente projeto, mais emprego e renda digna aos trabalhadores.”*

A 2.ª consulta pública do EIA do Projeto Reformulado de “Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval, incluindo Parqueamento a Nado Modernização das Instalações da Quinta do Progresso”, em Faro, e em cumprimento do previsto no n.º 5 do artigo 16.º em articulação com o n.º 1 do artigo 15.º, ambos do RJAIA, decorreu por um período de 10 dias úteis, de 06 a 19 de maio de 2025. Os elementos reformulados do EIA e do projeto estiveram disponíveis para consulta na página da internet da CCDR Algarve e do Portal Participa. Foram enviados editais para afixação na APA, I.P., na Câmara Municipal de Faro, na União das Freguesias de Faro (Sé e São Pedro), e nas instalações da CCDR Algarve, I.P. – Palacete Doglioni (Unidade de Ambiente, Conservação da Natureza e Biodiversidade e Unidade de Ordenamento do Território).

No período da 2.ª Consulta Pública foi recebida uma participação, manifestando concordância com a execução do projeto, onde foi referido *“Concordo com o que está exposto”*, nos termos dos elementos submetidos a consulta.

O Relatório de Consulta Pública foi elaborado pela CCDR Algarve, I.P. e disponibilizado a todas as entidades que compõe a CA.

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

Informação das entidades legalmente competentes sobre a conformidade do projeto com os instrumentos de gestão territorial as servidões e restrições de utilidade pública e de outros instrumentos relevantes

Enquadramento nos Instrumentos de Gestão Territorial

Sobre a área do projeto foram inventariados os **Instrumentos de Gestão Territorial** (IGT) aplicáveis, bem como as servidões administrativas e restrições de interesse público instituídas.

Neste contexto, entre os IGT vigentes e com incidência na área do projeto, destacam-se os seguintes:

- Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT).
- Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (PROT Algarve).
- Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (POP NRF).
- Plano de Ordenamento da Orla Costeira Vilamoura – Vila Real de Santo António (POOC).
- Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (PSRN2000).
- Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (PROT Algarve).
- Plano de Gestão de Região Hidrográfica das Ribeiras do Algarve (PGRH8).
- Programa Regional de Ordenamento Florestal do Algarve (PROF).
- Plano Diretor Municipal (PDM) de Faro.
- Plano Municipal de Emergência e Proteção Civil de Faro (PMEPC).

Neste contexto, e para aquilo que aqui importa reportar, com incidência estratégica e/ou de zonamento previsto, há a considerar o enquadramento do projeto no âmbito dos seguintes IGT:

- Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), o projeto tem enquadramento estratégico no PNPOT, em particular nas medidas de natureza económica orientadas para a promoção da economia do mar. Neste contexto, o PNPOT destaca o papel da náutica de recreio e do turismo marítimo como setores com elevado potencial de crescimento, especialmente através do turismo costeiro e da criação de

infraestruturas de apoio, como marinas, centros náuticos e unidades de reparação naval, enquanto vetores de dinamização económica, desportiva e territorial.

- Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (PROT) - Resolução do Conselho de Ministros n.º 102/2007, de 3 de agosto, com as retificações introduzidas pela Declaração de Retificação n.º 85-C/2007, de 2 de outubro, e as alterações inseridas através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 188/2007, de 28 de dezembro. O PROT Algarve define uma estratégia territorial regional assente na diversificação da oferta turística e na valorização dos recursos costeiros. O projeto alinha-se com os objetivos operativos do PROT Algarve, nomeadamente:

- Diversificação e qualificação da oferta turística e de lazer, mitigando a pressão sobre a orla costeira;
- Promoção de infraestruturas náuticas (marinas, estaleiros, equipamentos de apoio à pesca e ao recreio náutico);
- Aposta em setores emergentes associados ao cluster do turismo/lazer, como a náutica de recreio, as energias renováveis e os serviços avançados de apoio ao turismo de cruzeiros.

A localização e natureza do projeto enquadram-se no conceito de Investimento Estruturante, conforme previsto no Capítulo V do PROT Algarve, sendo também coerente com as orientações para a dinamização da base terciária regional e qualificação da rede de serviços turísticos.

- Plano Diretor Municipal (PDM) de Faro - Aviso n.º 20948/2024, de 20 de setembro, e entrou em vigor no dia 21 de setembro de 2024.

O PDM de Faro atualmente em vigor foi aprovado pelo Aviso n.º 20948/2024 (Diário da República, 2.ª série, de 20 de setembro) e entrou em vigor em 21 de setembro de 2024. No entanto, importa referir que o procedimento de AIA foi instruído anteriormente, quando ainda vigorava a versão aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 174/95, de 19 de dezembro.

Durante a fase de apreciação técnica do EIA, a CA solicitou ao proponente a apresentação de uma adenda à memória descritiva, fundamentando a conformidade territorial do projeto com o novo PDM em fase de discussão pública à data. O proponente deu cumprimento à solicitação.

De acordo com o PDM de Faro em vigor, a área de intervenção localiza-se em solo rústico, integrando as seguintes categorias de espaço, conforme a Planta de Ordenamento – Modelo de Organização do Território:

- Área de estacionamento em seco e edificações existentes a manter

- Espaços de Uso Especial – Infraestruturas Estruturantes 4, destinadas ao apoio à atividade náutica, regidas pelos artigos 106.º, 107.º e 115.º do regulamento;

- Área de estacionamento a nado, edificações a manter e a demolir, e nova edificação proposta

- Espaços Naturais e Paisagísticos – Área Costeira e Lagunar Terrestre, Proteção Parcial II, nos termos dos artigos 75.º a 78.º do regulamento.

A Planta de Ordenamento do Património Cultural identifica parte da área de intervenção como zona arqueologicamente sensível. No entanto, essa área corresponde a edifícios existentes a manter, não estando prevista nova intervenção no local sensível.

A Planta de Ordenamento de Riscos e Salvaguardas assinala a incidência das seguintes condicionantes sobre a área do projeto:

- Zonas Inundáveis e Zonas Ameaçadas pelo Mar (ZAM);
- Sistema do Litoral – Zona Terrestre de Proteção;
- Parque Natural da Ria Formosa – Área Terrestre de Proteção Complementar II;
- Área Crítica para Extração de Água Subterrânea.

Em conformidade com o PDM atualmente em vigor, e tendo presente o parecer emitido pela Câmara Municipal de Faro (vertido no segundo parecer da CA), importa atender ao exposto no Quadro 1:

ENQUADRAMENTO NO PDM DE FARO			
Categorias de espaços			
<p>Espaços de uso especial – Infraestruturas Estruturantes 4, área destinada ao apoio à atividade Náutica</p>	<p>artigos 106.º e 107.º, conjugados com o artigo 115.º.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Índice Máximo de impermeabilização do solo de 80%. - É admitida a instalação de comércio e serviços de apoio que contribuam para a qualificação funcional da infraestrutura, não podendo exceder 20% da área de construção existente. 	<p>A área de intervenção do projeto abrangida por esta subcategoria corresponde à área de estacionamento em seco e edificações existentes.</p> <p>A proposta cumpre as normas aplicáveis uma vez não serem propostas novas áreas impermeabilizadas, para além das existentes e os usos de comércio e serviços propostos efetivamente contribuem para a qualificação funcional da infraestrutura e não excedem os 20% fixados da área de construção existente no estaleiro.</p> <p>Relativamente aos lugares de estacionamento propostos, considerando que a área de construção total resultante do projeto será de 4 104,11m², o que corresponde a um acréscimo de 354,93m² relativamente à área de construção das edificações existentes, tendo presente a norma constante do nº 2 do artigo 111.º, conclui-se que a proposta é adequada face aos critérios de dimensionamento previstos no artigo 113.º.</p>
<p>Espaços Naturais e Paisagísticos – Área costeira e Lagunar Terrestre, Proteção Parcial II</p>	<p>artigos 75.º a 78.º</p>	<ul style="list-style-type: none"> - É interdita a realização de obras de construção e ampliação de edificações, com exceção das infraestruturas de apoio às atividades económicas de salicultura, aquicultura e agricultura. - É interdita a instalação de estabelecimentos industriais, com exceção dos estaleiros navais. 	<p>A área de intervenção do projeto abrangida por esta subcategoria corresponde à área de estacionamento a nado, sendo também proposta a demolição do armazém existente e a alteração de outra edificação existente para o uso de balneários de apoio ao estacionamento a nado.</p> <p>Considerando que é interdita a instalação de estabelecimentos industriais, com exceção de estaleiros navais, e que este estaleiro naval já é uma atividade existente, conclui-se que a área do projeto destinada a estacionamento a nado é compatível com a norma prevista na alínea d) do nº 3 do artigo 78.º.</p> <p>Relativamente às edificações existentes nesta categoria de espaços, que serão objeto de obras de conservação e de obras</p>

			de alteração para acolher os balneários para o estacionamento a nado, por força da garantia do existente, plasmada no artigo 60.º do RJUE e considerando que a proposta não agrava a desconformidade com as normas em vigor nem implica obras de ampliação, considera-se que a proposta de intervenção nestas edificações é viável.
Riscos e Salvaguardas			
Sistema ambiental	Zonas Inundáveis – Artigo 8.º	É interdita a alteração do sistema natural de escoamento por obstrução à circulação das águas sendo em todo o caso possível concretizar ações que tenham em vista a gestão de riscos de inundação, exceto para a concretização de sistemas de retenção desde que aprovados por entidade competente.	Toda a área de intervenção do projeto integra zona inundável sendo que a área de estacionamento em seco se encontra completamente impermeabilizada e não irá sofrer intervenção, para além da recuperação da caldeira do moinho. A área de estacionamento a nado, atualmente, é objeto de bombagem quase permanente, por motivo de retenção das águas da chuva, de modo a prevenir a proliferação de colónias de insetos e assim garantir boas condições de saúde pública. Entende-se que a intervenção proposta irá permitir gerir o escoamento de águas eliminando o risco de saúde pública acima referido, não obstante a necessidade de aprovação por parte das entidades competentes.
	Sismicidade – Artigo 10.º	Na reabilitação de edifícios, obras de arte e de infraestruturas de subsolo devem ser integradas as soluções de reforço que se afigurem necessárias para a garantia da continuidade da capacidade de resistência da construção, considerando os valores patrimoniais em presença em cada intervenção.	Todas as intervenções propostas no edificado existente, nomeadamente na Nave Principal, devem assegurar o cumprimento das normas de sismicidade, adequadas ao nível de intensidade sísmica do local.
	Sistema do litoral – Artigos 14.º e 43.º a 52.º	Zona Terrestre de Proteção – corresponde à faixa do território entre a margem e 500 metros, medida na	O projeto em análise corresponde à ampliação de uma atividade industrial existente, a qual é compatível com a Orla Costeira, desde que autorizada pela

		<p>perpendicular à linha de costa.</p> <p>Na Zona Terrestre de Proteção são proibidas novas edificações fora dos perímetros urbanos e aglomerados tradicionais, de génese não turística, com exceção de infraestruturas e equipamentos coletivos de iniciativa pública e de inequívoco interesse público, em conformidade com o estabelecido no POOC e sem prejuízo dos condicionamentos estabelecidos pelo POPNRF.</p>	<p>entidade competente, conforme alínea a) do nº 2 do artigo 44.º.</p> <p>O projeto é igualmente compatível com o PNRF, nos termos da alínea f) do nº 3 do mesmo artigo 44.º, sujeito a parecer da entidade competente, nos termos da alínea g) do nº 4 do artigo 44.º.</p> <p>Relativamente ao interesse público na ampliação desta infraestrutura, importa referir que o mesmo foi expressamente declarado pela Assembleia Municipal de Faro, por deliberação tomada por maioria, na data de 25-11-2022, sob proposta da Câmara Municipal, por deliberação tomada por maioria, na data de 24-10-2022.</p>
--	--	---	---

Posteriormente, em sede de diligências complementares, foi emitido um novo parecer pelo ICNF, I.P., o qual refere que, em termos da conformidade do projeto com o POPNRF e, concretamente, com as tipologias de Proteção Parcial I (PPI) e Proteção Parcial II (PPII) definidas na sua planta síntese e que são afetadas pelas componentes do projeto de navegação e construção, releva-se que estas não estão previstas no normativo. A área em questão agora proposta para o estacionamento a nado enquadra-se no regime de proteção PPII do POPNRF, tendo sido incluída neste regime pela existência de uma salina. Assim, em fase prévia ao licenciamento, dever-se-á promover as diligências necessárias no sentido do projeto demonstrar, de forma inequívoca, a sua conformidade com a totalidade dos IGT, em concordância com o parecer emitido pela Câmara Municipal de Faro.

Sobre o enquadramento do EIA na Área de Reabilitação Urbana (ARU) da Frente Ribeirinha de Faro, evidencia ainda o seguinte:

- a) A ARU da Frente Ribeirinha de Faro foi aprovada pela Assembleia Municipal de Faro, em sessão ordinária de 29 de abril de 2019, abrangendo uma área com cerca de 48 ha destinada à execução de uma operação integrada de reabilitação urbana.

- b) O edificado existente na área do projeto foi identificado, no âmbito do diagnóstico da ARU, como apresentando um nível de conservação médio, evidenciando fissuração e degradação de revestimentos e pinturas.
- c) A estratégia territorial definida para a ARU visa qualificar a frente ribeirinha da cidade de Faro, através de intervenções integradas que promovam a articulação sustentável entre o sistema urbano e o sistema ribeirinho, compensando os atuais défices de ordenamento e valorizando o território.
- d) O projeto de requalificação da Quinta do Progresso integra o conjunto de áreas degradadas identificadas pela ARU como prioritárias para reabilitação, em consonância com os objetivos de recuperação do património existente.
- e) O Plano Estratégico de Reabilitação Urbana (PERU) associado à ARU estabelece que a reabilitação da frente ribeirinha deve basear-se no envolvimento da comunidade e dos agentes económicos e sociais, promovendo projetos mobilizadores que valorizem o património, reforcem a centralidade urbana e assegurem a sustentabilidade ambiental.
- f) Os objetivos operacionais assentam em quatro pilares: arquitetura, sustentabilidade ambiental, dinamização económica e valorização dos elementos identitários e icónicos do território. O programa reconhece expressamente o papel da iniciativa privada na concretização das operações de reabilitação.
- g) A Câmara Municipal de Faro tem já em fase avançada de desenvolvimento diversos projetos estruturantes na área da ARU, destacando-se o projeto de requalificação da frente ribeirinha, que inclui o espaço público envolvente à Quinta do Progresso.
- h) O projeto de “Ampliação e requalificação de estaleiro naval, incluindo estacionamento a nado e modernização das instalações da Quinta do Progresso” enquadra-se nos objetivos da ARU, ao contribuir para a recuperação de áreas urbanas degradadas e valorização da frente ribeirinha de Faro.

Porquanto, a Câmara Municipal de Faro, na qualidade de entidade licenciadora e entidade integrante da CA do presente procedimento de AIA, emitiu parecer favorável ao EIA do projeto reformulado em apreço, destacando-se os seguintes fundamentos adscritos ao referido parecer, porquanto, o projeto revela-se enquadrável nas disposições aplicáveis do PDM de Faro atualmente em vigor, bem como compatível com a estratégia definida para a ARU da Frente Ribeirinha de Faro, da qual a área de intervenção faz parte. Importa ainda salientar que a intervenção em causa foi declarada de interesse público, por deliberação da Assembleia Municipal de Faro,

tomada por maioria em 25 de novembro de 2022, sob proposta aprovada pela Câmara Municipal, igualmente por maioria, em 24 de outubro de 2022.

No âmbito da instrução do procedimento urbanístico e em conformidade com o parecer da Câmara Municipal, devem ser acautelados os seguintes aspetos:

- Identificação explícita da capacidade total do estaleiro, resultante da intervenção projetada, devendo ser claramente quantificado o número máximo de embarcações previstas para estacionamento a seco e a nado;
- As intervenções a realizar sobre o edificado existente devem observar integralmente a legislação aplicável em matéria de segurança estrutural e sismicidade, garantindo a conformidade com o nível de intensidade sísmica previsto para a área de localização do projeto.

Nos termos do Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação (RJUE), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de dezembro, na sua redação atual, as operações urbanísticas previstas no âmbito deste projeto estão sujeitas ao procedimento de licença, com o seguinte enquadramento jurídico:

- Remodelação de terrenos para a construção do estacionamento a nado – alínea b) do n.º 2 do artigo 4.º do RJUE;
- Obras de reconstrução com aumento da altura da fachada – alínea e) do n.º 2 do artigo 4.º do RJUE;
- Obras de alteração e de ampliação – alínea c) do n.º 2 do artigo 4.º do RJUE;
- Obras de demolição – alínea f) do n.º 2 do artigo 4.º do RJUE.

Nos termos do artigo 13.º do RJUE, o procedimento de controlo prévio das operações urbanísticas deve incluir a promoção de consultas externas às entidades competentes, sempre que, por força da legislação aplicável, estas devam emitir parecer, autorização ou aprovação dos projetos.

Ainda em matéria de **território**, e no que se refere às **condicionantes, servidões administrativas e restrições de utilidade pública**, na área de intervenção são identificadas pelo estudo as seguintes servidões e restrições de utilidade pública:

Condicionantes, Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública			
Domínio Hídrico	Lei da Água	Linha limite da margem das águas do mar	Análise no âmbito do parecer sectorial da APA/ARH do Algarve (fator recursos hídricos – separador ‘razões de facto e de direito que justificam a decisão’).
Reserva Ecológica Nacional	Regime Jurídico da REN	Faixa de proteção das águas de transição; Zonas ameaçadas pelo mar; Margem das águas de transição; Faixa terrestre de proteção costeira.	Análise no âmbito do parecer sectorial da CCDR Algarve – ‘Reserva Ecológica Nacional’.
Servidão Aeronáutica do Aeroporto de Faro	Decreto-Lei n.º 51/80, de 25 de março	Zona 2A	Sujeito a emissão de parecer da ANAC.
Rede Natura 2000	RCM n.º 115-A/2008, de 21 de julho		Análise no âmbito do parecer sectorial do ICNF, I.P. (fator biodiversidade e conservação da natureza – separador ‘razões de facto e de direito que justificam a decisão’).

Em matéria de **Reserva Ecológica Nacional (REN)** e de acordo com a carta da REN ainda em vigor no Município de Faro, o projeto incide nas tipologias de “Faixa de proteção à Laguna”, “Laguna”, que correspondem à nova categoria de áreas integradas na REN “Águas de transição e respetivos leitos, margens e faixas de proteção”, conforme consta no anexo IV do Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional (RJREN), competindo à CCDR Algarve, I.P. a apreciação desta matéria.

O RJREN, no Anexo II, identifica os “usos e ações compatíveis com os objetivos de proteção ecológica e ambiental e de prevenção e redução de riscos naturais de áreas integradas na REN”, em função das tipologias em presença, e a Portaria n.º 419/2012, de 20 de dezembro (que regulamenta o RJREN), no Anexo I, define as condições para a viabilização dos usos e das ações consideradas compatíveis com o referido regime, sendo que o Anexo II identifica os usos e ações que carecem de parecer obrigatório e vinculativo da APA/ARH Algarve.

A pretensão em apreço, de alteração e beneficiação de estaleiro naval, na tipologia em presença, “Águas de Transição e respetivos Leitos, Margens e Faixas de Proteção”, encontra-se sujeita ao procedimento de comunicação prévia à CCDR Algarve, I.P. e carece de parecer da APA/ARH Algarve, no âmbito da REN, sobre a área relativa ao estacionamento a seco, no título VII — Equipamentos, recreio e lazer, alínea c) Equipamentos e

apoios à náutica de recreio no mar e em águas de transição, bem como infraestruturas associadas, e do cumprimento dos requisitos específicos, uma vez que não houve aumento de áreas.

A criação de estacionamento a nado, com plano de água artificial, numa área de 31.840,56m², com um plano de água de 25.101,73m², na zona das antigas salinas, e constituindo uma construção de raiz, não tem enquadramento no quadro de usos e ações compatíveis com o RJREN, sendo ainda interditos os movimentos de terras, incluindo escavações e aterros, ao abrigo da alínea d), do art.º 20.º do RJREN.

Uma vez que a concretização desta ação obriga à escavação de toda a área de intervenção, não será viável a criação do estacionamento a nado.

Contudo, sendo o projeto na sua globalidade sujeito a procedimento de AIA, e conforme decorre do art.º 16.º-A, n.º 7, do RJREN, estão sujeitas a um regime procedimental simplificado as alterações da delimitação da REN, decorrentes de projeto públicos ou privados, de que resulte Declaração de Impacte Ambiental favorável ou condicionalmente favorável, cabendo ao Município promover as diligências necessárias à sua concretização.

Razões de facto e de direito que justificam a decisão

Tendo em consideração as características do projeto reformulado e do local de implantação, bem como a avaliação dos vários fatores ambientais efetuados pela CA, conteúdo dos pareceres externos solicitados, o resultado da consulta pública e do segundo parecer emitido pela CA, em junho de 2025, consideram-se os seguintes fatores fundamentais para o apoio à tomada de decisão:

1. No que respeita ao **ordenamento do território**, sobre a área de estudo foram inventariados os IGT aplicáveis, bem como os efeitos das servidões administrativas e restrições de interesse público instituídas que, neste caso, constituem condicionantes ao desenvolvimento deste projeto. Com efeito, considera-se de reiterar, o referido no separador a que alude a apreciação do projeto com os IGT existentes.

1.1. Neste contexto, o modelo territorial do PROT Algarve define uma estratégia territorial regional assente na diversificação da oferta turística e na valorização dos recursos costeiros. O projeto alinha-se com os objetivos operativos do PROT Algarve, nomeadamente:

- Diversificação e qualificação da oferta turística e de lazer, mitigando a pressão sobre a orla costeira;

- Promoção de infraestruturas náuticas (marinas, estaleiros, equipamentos de apoio à pesca e ao recreio náutico);
- Aposta em setores emergentes associados ao cluster do turismo/lazer, como a náutica de recreio, as energias renováveis e os serviços avançados de apoio ao turismo de cruzeiros.

A localização e natureza do projeto enquadram-se no conceito de Investimento Estruturante, conforme previsto no Capítulo V do PROT Algarve, sendo também coerente com as orientações para a dinamização da base terciária regional e qualificação da rede de serviços turísticos.

1.2. O PDM de Faro atualmente em vigor foi aprovado pelo Aviso n.º 20948/2024 (Diário da República, 2.ª série, de 20 de setembro) e entrou em vigor em 21 de setembro de 2024. No entanto, importa referir que o procedimento de AIA foi instruído anteriormente, quando ainda vigorava a versão aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 174/95, de 19 de dezembro.

Durante a fase de apreciação técnica do EIA, a CA solicitou ao proponente a apresentação de uma adenda à memória descritiva, fundamentando a conformidade territorial do projeto com o novo PDM em fase de discussão pública à data. O proponente deu cumprimento à solicitação.

De acordo com o PDM de Faro em vigor, a área de intervenção localiza-se em solo rústico, integrando as seguintes categorias de espaço, conforme a Planta de Ordenamento – Modelo de Organização do Território:

- Área de estacionamento em seco e edificações existentes a manter
 - Espaços de Uso Especial – Infraestruturas Estruturantes 4, destinadas ao apoio à atividade náutica, regidas pelos artigos 106.º, 107.º e 115.º do regulamento;
- Área de estacionamento a nado, edificações a manter e a demolir, e nova edificação proposta
 - Espaços Naturais e Paisagísticos – Área Costeira e Lagunar Terrestre, Proteção Parcial II, nos termos dos artigos 75.º a 78.º do regulamento.

A Planta de Ordenamento do Património Cultural identifica parte da área de intervenção como zona arqueologicamente sensível. No entanto, essa área corresponde a edifícios existentes a manter, não estando prevista nova intervenção no local sensível.

A Planta de Ordenamento de Riscos e Salvaguardas assinala a incidência das seguintes condicionantes sobre a área do projeto:

- Zonas Inundáveis e Zonas Ameaçadas pelo Mar (ZAM);
- Sistema do Litoral – Zona Terrestre de Proteção;
- Parque Natural da Ria Formosa – Área Terrestre de Proteção Complementar II;
- Área Crítica para Extração de Água Subterrânea.

Em conformidade com o PDM atualmente em vigor, e tendo presente o parecer emitido pela Câmara Municipal de Faro (vertido no segundo parecer da CA), importa atender ao exposto no Quadro 1:

Quadro 1 – Enquadramento do projeto reformulado no PDM de Faro (fonte: parecer setorial emitido pela Câmara Municipal de Faro, vertido no segundo parecer da CA).

ENQUADRAMENTO NO PDM DE FARO			
Categorias de espaços			
Espaços de uso especial – Infraestruturas Estruturantes 4, área destinada ao apoio à atividade Náutica	artigos 106.º e 107.º, conjugados com o artigo 115.º.	<ul style="list-style-type: none"> - Índice Máximo de impermeabilização do solo de 80%. - É admitida a instalação de comércio e serviços de apoio que contribuam para a qualificação funcional da infraestrutura, não podendo exceder 20% da área de construção existente. 	<p>A área de intervenção do projeto abrangida por esta subcategoria corresponde à área de estacionamento em seco e edificações existentes.</p> <p>A proposta cumpre as normas aplicáveis uma vez não serem propostas novas áreas impermeabilizadas, para além das existentes e os usos de comércio e serviços propostos efetivamente contribuem para a qualificação funcional da infraestrutura e não excedem os 20% fixados da área de construção existente no estaleiro.</p> <p>Relativamente aos lugares de estacionamento propostos, considerando que a área de construção total resultante do projeto será de 4 104,11m², o que corresponde a um acréscimo de 354,93m² relativamente à área de construção das edificações existentes, tendo presente a norma constante do nº 2 do artigo 111.º, conclui-se que a proposta é adequada face aos critérios de dimensionamento previstos no artigo 113.º.</p>
Espaços Naturais e Paisagísticos – Área costeira e	artigos 75.º a 78.º	- É interdita a realização de obras de construção e ampliação de edificações, com exceção das	A área de intervenção do projeto abrangida por esta subcategoria corresponde à área de estacionamento a nado, sendo também proposta a

<p>Lagunar Terrestre, Proteção Parcial II</p>		<p>infraestruturas de apoio às atividades económicas de salicultura, aquicultura e agricultura.</p> <p>- É interdita a instalação de estabelecimentos industriais, com exceção dos estaleiros navais.</p>	<p>demolição do armazém existente e a alteração de outra edificação existente para o uso de balneários de apoio ao estacionamento a nado.</p> <p>Considerando que é interdita a instalação de estabelecimentos industriais, com exceção de estaleiros navais, e que este estaleiro naval já é uma atividade existente, conclui-se que a área do projeto destinada a estacionamento a nado é compatível com a norma prevista na alínea d) do nº 3 do artigo 78.º.</p> <p>Relativamente às edificações existentes nesta categoria de espaços, que serão objeto de obras de conservação e de obras de alteração para acolher os balneários para o estacionamento a nado, por força da garantia do existente, plasmada no artigo 60.º do RJUE e considerando que a proposta não agrava a desconformidade com as normas em vigor nem implica obras de ampliação, considera-se que a proposta de intervenção nestas edificações é viável.</p>
Riscos e Salvaguardas			
<p>Sistema ambiental</p>	<p>Zonas Inundáveis – Artigo 8.º</p>	<p>É interdita a alteração do sistema natural de escoamento por obstrução à circulação das águas sendo em todo o caso possível concretizar ações que tenham em vista a gestão de riscos de inundação, exceto para a concretização de sistemas de retenção desde que aprovados por entidade competente.</p>	<p>Toda a área de intervenção do projeto integra zona inundável sendo que a área de estacionamento em seco se encontra completamente impermeabilizada e não irá sofrer intervenção, para além da recuperação da caldeira do moinho.</p> <p>A área de estacionamento a nado, atualmente, é objeto de bombagem quase permanente, por motivo de retenção das águas da chuva, de modo a prevenir a proliferação de colónias de insetos e assim garantir boas condições de saúde pública.</p> <p>Entende-se que a intervenção proposta irá permitir gerir o escoamento de águas eliminando o risco de saúde pública acima referido, não obstante a necessidade de aprovação por parte das entidades competentes.</p>

	Sismicidade – Artigo 10.º	Na reabilitação de edifícios, obras de arte e de infraestruturas de subsolo devem ser integradas as soluções de reforço que se afigurem necessárias para a garantia da continuidade da capacidade de resistência da construção, considerando os valores patrimoniais em presença em cada intervenção.	Todas as intervenções propostas no edificado existente, nomeadamente na Nave Principal, devem assegurar o cumprimento das normas de sismicidade, adequadas ao nível de intensidade sísmica do local.
	Sistema do litoral – Artigos 14.º e 43.º a 52.º	Zona Terrestre de Proteção – corresponde à faixa do território entre a margem e 500 metros, medida na perpendicular à linha de costa. Na Zona Terrestre de Proteção são proibidas novas edificações fora dos perímetros urbanos e aglomerados tradicionais, de génese não turística, com exceção de infraestruturas e equipamentos coletivos de iniciativa pública e de inequívoco interesse público, em conformidade com o estabelecido no POOC e sem prejuízo dos condicionamentos estabelecidos pelo POPNRF.	O projeto em análise corresponde à ampliação de uma atividade industrial existente, a qual é compatível com a Orla Costeira, desde que autorizada pela entidade competente, conforme alínea a) do nº 2 do artigo 44.º. O projeto é igualmente compatível com o PNR, nos termos da alínea f) do nº 3 do mesmo artigo 44.º, sujeito a parecer da entidade competente, nos termos da alínea g) do nº 4 do artigo 44.º. Relativamente ao interesse público na ampliação desta infraestrutura, importa referir que o mesmo foi expressamente declarado pela Assembleia Municipal de Faro, por deliberação tomada por maioria, na data de 25-11-2022, sob proposta da Câmara Municipal, por deliberação tomada por maioria, na data de 24-10-2022.

Em sede de diligências complementares, foi emitido um novo parecer pelo ICNF, I.P., o qual refere que, em termos da conformidade do projeto com o POPNRF e, concretamente, com as tipologias de Proteção Parcial I (PPI) e Proteção Parcial II (PPII) definidas na sua planta síntese e que são afetadas pelas componentes do projeto navegação e construção, releva-se que estas não estão previstas no normativo. A área em questão agora proposta para o estacionamento a nado enquadra-se no regime de proteção PPII do POPNRF, tendo sido incluída neste regime pela existência de uma salina. Assim, face às respostas do ICNF, I.P., emitidas em sede

de diligências complementares, verifica-se que a única objeção à emissão de DIA favorável condicionada em matéria de biodiversidade e conservação da natureza é a desconformidade do projeto com o POPNRF, e como determina o n.º 10 do artigo 18.º do RJAIA, “*nos casos em que a única objeção à emissão de decisão favorável seja a desconformidade ou incompatibilidade do projeto com planos ou programas territoriais, a autoridade de AIA emite uma DIA favorável condicionada à utilização dos procedimentos de dinâmica previstos no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial*”, considera-se que, em fase prévia ao licenciamento, o proponente deve promover as diligências necessárias no sentido do projeto demonstrar, de forma inequívoca, a sua conformidade com a totalidade dos IGT, em concordância com o parecer emitido pela Câmara Municipal de Faro e pelo ICNF, I.P., tendo presente o procedimento de dinâmica previsto no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial (conforme previsto no n.º 10 do artigo 18.º do RJAIA).

Sobre o enquadramento do EIA na ARU da Frente Ribeirinha de Faro, a Câmara Municipal de Faro evidencia ainda o seguinte:

- a) A ARU da Frente Ribeirinha de Faro foi aprovada pela Assembleia Municipal de Faro, em sessão ordinária de 29 de abril de 2019, abrangendo uma área com cerca de 48 ha destinada à execução de uma operação integrada de reabilitação urbana.
- b) O edificado existente na área do projeto foi identificado, no âmbito do diagnóstico da ARU, como apresentando um nível de conservação médio, evidenciando fissuração e degradação de revestimentos e pinturas.
- c) A estratégia territorial definida para a ARU visa qualificar a frente ribeirinha da cidade de Faro, através de intervenções integradas que promovam a articulação sustentável entre o sistema urbano e o sistema ribeirinho, compensando os atuais défices de ordenamento e valorizando o território.
- d) O projeto de requalificação da Quinta do Progresso integra o conjunto de áreas degradadas identificadas pela ARU como prioritárias para reabilitação, em consonância com os objetivos de recuperação do património existente.
- e) O PERU associado à ARU estabelece que a reabilitação da frente ribeirinha deve basear-se no envolvimento da comunidade e dos agentes económicos e sociais, promovendo projetos mobilizadores que valorizem o património, reforcem a centralidade urbana e assegurem a sustentabilidade ambiental.

f) Os objetivos operacionais assentam em quatro pilares: arquitetura, sustentabilidade ambiental, dinamização económica e valorização dos elementos identitários e icónicos do território. O programa reconhece expressamente o papel da iniciativa privada na concretização das operações de reabilitação.

g) A Câmara Municipal de Faro tem já em fase avançada de desenvolvimento diversos projetos estruturantes na área da ARU, destacando-se o projeto de requalificação da frente ribeirinha, que inclui o espaço público envolvente à Quinta do Progresso.

h) O projeto de “Ampliação e requalificação de estaleiro naval, incluindo estacionamento a nado e modernização das instalações da Quinta do Progresso” enquadra-se nos objetivos da ARU, ao contribuir para a recuperação de áreas urbanas degradadas e valorização da frente ribeirinha de Faro.

Porquanto, a Câmara Municipal de Faro, na qualidade de entidade licenciadora e entidade integrante da CA do presente procedimento de AIA, emitiu parecer favorável ao EIA do projeto reformulado em apreço, destacando-se os seguintes fundamentos adscritos ao referido parecer, porquanto, o projeto revela-se enquadrável nas disposições aplicáveis do PDM de Faro atualmente em vigor, bem como compatível com a estratégia definida para a Área de Reabilitação Urbana (ARU) da Frente Ribeirinha de Faro, da qual a área de intervenção faz parte. Importa ainda salientar que a intervenção em causa foi declarada de interesse público, por deliberação da Assembleia Municipal de Faro, tomada por maioria em 25 de novembro de 2022, sob proposta aprovada pela Câmara Municipal, igualmente por maioria, em 24 de outubro de 2022.

No âmbito da instrução do procedimento urbanístico e em conformidade com o parecer da Câmara Municipal, devem ser acautelados os seguintes aspetos:

- Identificação explícita da capacidade total do estaleiro, resultante da intervenção projetada, devendo ser claramente quantificado o número máximo de embarcações previstas para estacionamento a seco e a nado;
- As intervenções a realizar sobre o edificado existente devem observar integralmente a legislação aplicável em matéria de segurança estrutural e sismicidade, garantindo a conformidade com o nível de intensidade sísmica previsto para a área de localização do projeto.

Nos termos do Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação (RJUE), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de dezembro, na sua redação atual, as operações urbanísticas previstas no âmbito deste projeto estão sujeitas ao procedimento de licença, com o seguinte enquadramento jurídico:

- Remodelação de terrenos para a construção do estacionamento a nado – alínea b) do n.º 2 do artigo 4.º do RJUE;
- Obras de reconstrução com aumento da altura da fachada – alínea e) do n.º 2 do artigo 4.º do RJUE;
- Obras de alteração e de ampliação – alínea c) do n.º 2 do artigo 4.º do RJUE;
- Obras de demolição – alínea f) do n.º 2 do artigo 4.º do RJUE.

Nos termos do artigo 13.º do RJUE, o procedimento de controlo prévio das operações urbanísticas deve incluir a promoção de consultas externas às entidades competentes, sempre que, por força da legislação aplicável, estas devam emitir parecer, autorização ou aprovação dos projetos.

2. Tal como referido anteriormente, ainda no contexto do fator **território** e no que se refere às **condicionantes, servidões administrativas e restrições de utilidade pública**, em matéria de **Reserva Ecológica Nacional (REN)** e de acordo com a carta da REN ainda em vigor no Município de Faro, o projeto incide nas tipologias de “Faixa de proteção à Laguna”, “Laguna”, que correspondem à nova categoria de áreas integradas na REN “Águas de transição e respetivos leitos, margens e faixas de proteção”, conforme consta no anexo IV do Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional (RJREN), competindo à CCDR Algarve, I.P. a apreciação desta matéria.

O RJREN, no Anexo II, identifica os “usos e ações compatíveis com os objetivos de proteção ecológica e ambiental e de prevenção e redução de riscos naturais de áreas integradas na REN”, em função das tipologias em presença, e a Portaria n.º 419/2012, de 20 de dezembro (que regulamenta o RJREN), no Anexo I, define as condições para a viabilização dos usos e das ações consideradas compatíveis com o referido regime, sendo que o Anexo II identifica os usos e ações que carecem de parecer obrigatório e vinculativo da APA/ARH Algarve.

A pretensão em apreço, de alteração e beneficiação de estaleiro naval, na tipologia em presença, “Águas de Transição e respetivos Leitos, Margens e Faixas de Proteção”, encontra-se sujeita ao procedimento de comunicação prévia à CCDR Algarve, I.P. e carece de parecer da APA/ARH Algarve, no âmbito da aplicação do RJREN. Sobre a componente do projeto de alteração e requalificação da área associada ao estacionamento a seco, o projeto tem enquadramento na alínea c)- “Equipamentos e apoios à náutica de recreio (...) em águas de transição, bem como infraestruturas associadas”, do anexo II do Regime Jurídico da REN (RJREN) – que

estabelece o quadro de usos e ações compatíveis nessa restrição de utilidade pública, e o cumprimento dos requisitos específicos, uma vez que não houve aumento de áreas.

A criação de estacionamento a nado, com plano de água artificial, numa área de 31.840,56m², com um plano de água de 25.101,73m², na zona das antigas salinas, e constituindo uma construção de raiz, não tem enquadramento no quadro de usos e ações compatíveis com o RJREN, sendo ainda interditos os movimentos de terras, incluindo escavações e aterros, ao abrigo da alínea d), do art.º 20.º do RJREN.

Uma vez que a concretização desta ação obriga à escavação de toda a área de intervenção, não será viável a criação do estacionamento a nado.

Contudo, sendo o projeto na sua globalidade sujeito a procedimento de AIA, e conforme decorre do art.º 16.º-A, n.º 7, do RJREN, estão sujeitas a um regime procedimental simplificado as alterações da delimitação da REN, decorrentes de projeto públicos ou privados, de que resulte Declaração de Impacte Ambiental favorável ou condicionalmente favorável, cabendo ao Município promover as diligências necessárias à sua concretização.

3. Relativamente ao solo e uso dos solos, conforme já referido no primeiro parecer da CA (relativo à apreciação do EIA do projeto inicial), geologicamente, a área de intervenção encontra-se na designada Orla Meridional do Algarve, de idade Cenozoica, dominada por areias, com algumas de argilas, de espessura muito variável e por arenitos calcários e margas e em termos da lito-estratigrafia, esta área enquadra-se na totalidade na Formação de Ludo (PQLU), anteriormente denominada Areias Faro-Quarteira.

Foram realizadas 6 sondagens na área do estacionamento a nado proposto deste projeto, distribuídas espacialmente de uma forma representativa das variações morfológicas, das características geológicas e texturais, bem como a distribuição lito-estratigráfica espacial na área em estudo e verifica-se que todo o volume de inertes a ser removido a seco no estacionamento a nado, restringe-se apenas aos depósitos pertencentes à Formação de Ludo.

Foram também realizadas 7 análises laboratoriais e os resultados obtidos permitiram classificar as amostras como pertencendo à Classe 1, da Portaria n.º 1450/2007, de 12 de novembro, como correspondente a material desprovido de qualquer contaminação, enquadrado como material inerte que “pode ser depositado no meio aquático, ou repostado em locais sujeitos a erosão para alimentação de praias sem normas restritivas”.

Geomorfologicamente, a área do projeto encontra-se numa zona plana, assente em formações rochosas, e contacta com a Ria Formosa, através do Esteiro Sobradinho e do Esteiro Nogueira. Nesta zona de contato, encontra-se em parte sujeita a processos erosivos nas suas margens em resultado da ação das correntes de maré, tendo-se no passado recorrido a aterros e à sua fixação com estacas de madeira, para salvaguardar a integridade estrutural das salinas.

A área de estudo não se encontra abrangida pelo sistema aquífero Campina de Faro (M12).

Considera o EIA que a geomorfologia da atual bacia antropizada, quando comparada com a geomorfologia da futura bacia do parqueamento a nado, mantém, praticamente inalterada a configuração do muro de contenção uma vez que este será mantido e reforçado pela solução construtiva adotada, envolvendo materiais inertes locais e permitindo a replantação de ambientes de sapal, podendo considerar-se um impacto positivo, mas pouco significativo. Os materiais construtivos a ser usados no reforço do novo muro de contenção do parqueamento a nado também se enquadram no contexto ambiental e geológico do sistema lagunar envolvente.

A bacia artificial que vai sendo escavada a seco, comportar-se-á como uma bacia artificial de retenção de águas pluviais após eventos pluviométricos locais, promovendo processos erosivos naturais na bacia de obra. Representa um impacto negativo e temporário.

O volume de inertes a ser removido, da ordem dos 131.840,0 m³ por si só, independentemente da qualidade ambiental dos mesmos, representa um impacto ambiental muito negativo e permanente.

O destino final dos inertes de Classe 1, apresentará um impacto positivo muito significativo, temporário se o seu destino final escolhido, for no sentido de reposição em locais sujeitos a erosão para alimentação de praias sem normas restritivas, ou apresenta um carácter permanente caso a solução final escolhida para o destino daquele material inerte for de deposição no meio aquático, ou ainda para valorização por operador licenciado.

Os sistemas adotados, de escoamento/enchimento autónomo, e, de renovação passivos de troca de água, e respetiva carga sedimentar transportada em regimes de suspensão, entre o parqueamento a nado e o sistema lagunar, enquadram-se (estão implantados) nas margens do muro de contenção do futuro parqueamento a nado, pelo que, ao nível geomorfológico, não ocorrem impactos significativos.

A bacia de sedimentação correspondente ao estacionamento a nado durante a fase de exploração, mantém-se enquadrada no bed rock e o seu fundo continua a ser constituído pelos depósitos detríticos da formação Geológica de Ludo (PQLU), salvaguardando, a mesma geomorfologia da bacia sedimentar. Corresponde a um impacto positivo pouco significativo e permanente.

Os sistemas de escoamento/enchimento autónomo e de renovação passivos de troca de água do estacionamento a nado, para além de salvaguardar os mesmos tempos de residência da água nos dois reservatórios superficiais (natural e artificial), irão salvaguardar balanços sedimentares muito semelhantes nos setores interiores do estacionamento adjacentes aos referidos sistemas, e também assegurar taxas de sedimentação médias anual muito semelhantes às naturais, na maior parte da bacia. Nas zonas de sombra hidrodinâmica no interior do estacionamento a nado deverá ocorrer um ligeiro aumento nas taxas de sedimentação médias anuais das partículas lutíticas, carecendo de um ajuste de cotas, periódica, o que se traduz num impacte negativo muito significativo e permanente.

A natureza e origem destas partículas lutíticas que sedimentarão preferencialmente nos setores de sombra hidrodinâmica do estacionamento, de naturalidade detrítica, e de origem lagunar, comportam-se como armadilhas daquelas partículas, assim como, a bacia antropizada do estacionamento a nado. Este processo natural, corresponde a um impacte negativo e permanente.

O fundo do estacionamento a nado na fase de exploração será constituído por retalhos de uma cobertura sedimentar lutítica de origem lagunar e pelo substrato de inertes *in situ* do bed rock, pertencentes à Formação de Ludo, o que se traduz num impacte positivo significativo e permanente.

Não havendo outros estaleiros de carácter similar com as infraestruturas e serviços equivalentes na envolvente, não é possível a comparação e correlação dos seus impactes com outros.

Porém, da análise dos impactes cumulativos negativos, o EIA releva o seguinte: para o volume de inertes de 131.840,0 m³ a ser escavado - muito embora a seco e todos pertencentes ao bed rock (Formação de Ludo) - prevê-se que os sistemas de troca de água no estacionamento permitirão a ocorrência taxas de sedimentação médias anual muito semelhantes às naturais na maior parte da bacia, perfazendo um somatório total de impactes negativos.

Relativamente aos impactes positivos cumulativos, o EIA refere que: a manutenção da configuração e da morfologia da atual bacia, seca, para a bacia sedimentar do estacionamento a nado; a qualidade ambiental de Classe 1 de inertes a ser removido a seco sem qualquer contaminação, cuja escolha do destino final será feita

sem qualquer restrição ambiental ou legislativa; a solução construtiva e os materiais a usar no muro de contenção do estacionamento a nado, permitirá a replantação de ambientes de sapais, que será uma contrapartida ambiental; sendo o fundo do estacionamento a nado constituído pelos depósitos detríticos da Formação de Ludo, *in situ*, e por retalhos de uma cobertura sedimentar lutítica de origem lagunar, salvaguardam-se as trocas de água naturais entre a massa de água do estacionamento, e o aquífero livre superficial do Plistocénico, e o sistema lagunar adjacente.

Consideram-se adequadas as medidas propostas para esta fase, que se referem ao proposto estacionamento a nado e se relacionam com a qualidade dos sedimentos detríticos, com a facilidade de escolha de um destino final dos inertes em local adequado e da necessidade de limpeza dos fundos.

Sobre os planos de monitorização e gestão está previsto o seguinte:

- Aquisição de séries de dados *in situ*, contínua, de longa duração, envolvendo um menor número de parâmetros, recorrendo a sonda multi-paramétrica;
- Medições pontuais de um grande número de parâmetros ambientais, recorrendo a análises laboratoriais;
- Colheita de amostras de água dentro e fora do estacionamento a nado, na fase da preia-mar para realizar análises laboratoriais no âmbito da qualidade ecológica da água, de poluentes emergentes e de substâncias prioritárias;
- Colheita de amostras de sedimento nas zonas de sombra hidrodinâmica do estacionamento, recorrendo ao mergulho científico, por forma a avaliar e quantificar *in situ*;
- A análise diária, permanente por parte dos promotores deste projeto, quer da informação referente ao plano de monitorização ambiental quer da observação *in situ* diária de aspetos físicos, metodológicos, estruturais, sedimentológicos ou biológicos referentes ao estacionamento;
- O funcionamento dos dois sistemas responsáveis pela troca de água no estacionamento a nado: o de escoamento/enchimento autónomo (comporta móvel) e o de renovação passivo.

Assim, considera-se que o EIA em apreciação procedeu à identificação e avaliação dos impactes associados ao fator ambiental 'solo e uso dos solos', abrangendo as fases de construção e de exploração do projeto. Foram igualmente definidas e apresentadas medidas de mitigação apropriadas para os impactes

identificados, as quais se consideram tecnicamente adequadas e proporcionais à magnitude dos efeitos previstos.

4. No que diz respeito ao fator **paisagem** considera-se de manter o referido no primeiro parecer da CA (relativo à apreciação do EIA do projeto inicial), nomeadamente: A análise do fator paisagem permite compreender o caráter específico do território, através da identificação e interpretação dos elementos que a constituem e da forma como estes se organizam e relacionam no espaço. A sua leitura individual, articulada com a análise das interações entre componentes, permite reconhecer a estrutura e organização elementar da paisagem local.

No caso da área de estudo, a paisagem insere-se numa matriz fortemente humanizada e de elevada complexidade, situada na faixa terrestre da Ria Formosa, assumindo-se como uma zona de transição entre o meio urbano-terrestre e o meio natural-marítimo. Esta condição de interface ecológica e funcional confere-lhe um caráter singular, marcado por uma heterogeneidade morfológica e de usos. Importa referir que, nos últimos anos, não se registaram alterações significativas na sua configuração paisagística, mantendo-se a integridade da sua estrutura visual e funcional.

5. Relativamente ao parecer setorial referente aos **recursos hídricos** (emitido pela APA/ARH Algarve), o mesmo menciona que, as alterações efetuadas em nada alteram a avaliação anteriormente efetuada, no qual é mantido na íntegra, uma vez que as alterações propostas não interferem na avaliação do fator, pelo que, se considera de reiterar o parecer anteriormente emitido com sentido favorável condicionado à integração das condicionantes e das medidas de minimização identificadas.

Posto isto, considera-se de transcrever o constante no primeiro parecer da CA. Assim, relativamente às questões do sistema litoral, há a considerar, principalmente, a matéria ligada aos Planos de monitorização, e conforme o indicado estão previstas “(...) *colheitas de amostras de água previstas dentro e fora do estacionamento a nado, na fase da preia-mar para realizar análises laboratoriais no âmbito da qualidade ecológica da água, de poluentes emergentes e de substâncias prioritárias no âmbito da Diretiva Quadro Comunitária da Água para águas de transição (...)*

Relativamente aos sedimentos, só está prevista a colheita de amostras de sedimento nas zonas de sombra hidrodinâmica do estacionamento, recorrendo ao mergulho científico, por forma a avaliar e quantificar in situ (...)

Prevê-se o isolamento do estacionamento em casos de evento/derrame de afetação ambiental.”

Considera-se que devem ser identificados e comunicados à APA/ARH Algarve, os pontos de recolha de amostras de água, no interior e exterior do estacionamento a nado.

No que se refere às colheitas de sedimentos, deve-se também contemplar a recolha de amostras fora do estacionamento a nado e não só no interior.

Essas colheitas, destinadas a monitorizar a afetação dos sedimentos no canal, poderão ter uma periodicidade mais alargada, e serem associadas ao previsto no Descritor Ecologia: *“Incluir monitorização de eventuais alterações no declive das margens, enquanto indicador precoce de potencial erosão e porque referem que o Projeto irá ter impactes positivos na hidrodinâmica”*.

Relativamente à questão da bacia hidrográfica que inclui a área do estudo foi solicitado pela APA/ARH Algarve, em sede de conformidade, o desenvolvimento do EIA com vista a salvaguardar a drenagem da bacia hidrográfica identificada na última edição das cartas militares e que afluiu para a zona do Estacionamento a Nado.

Na adenda 01 de julho de 2024, é referido no EIA que, apesar da linha de água em referência, pela sua difusão na rede urbana, não estar cartografada na Carta Militar 611, do final dos anos 90, e estar também omissa na cartografia do PDM de Faro, a mesma é assumida face aos elementos cartográficos mais atualizados trazidos pela APA/ARH Algarve (Figura 4).

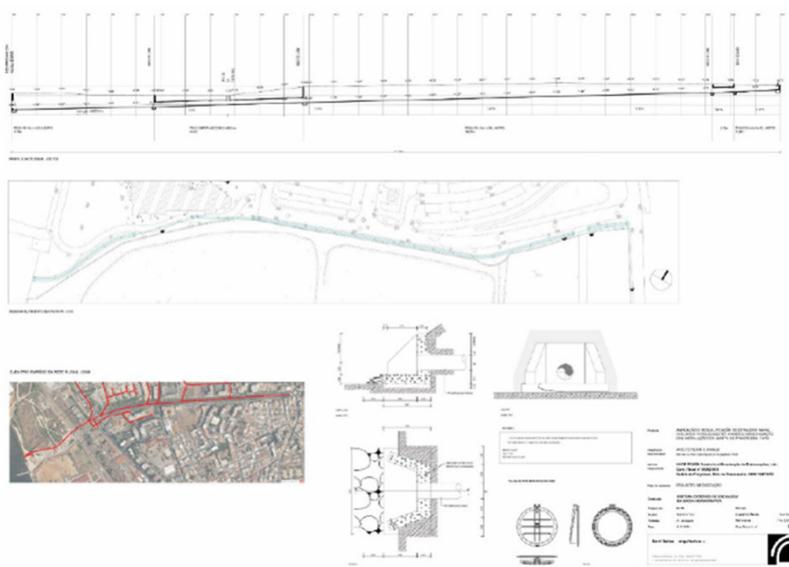


Extrato cartográfico com indicação da rede hidrográfica de referência.

Figura 4 - Última versão das cartas militares com indicação da drenagem estruturante a afluir para a zona do Parqueamento a Nado (fonte: Parecer setorial APA- ARH, outubro de 2024).

Neste contexto, o EIA propõe “a construção de um coletor de reencaminhamento da linha de água, respeitando as inclinações mínimas e velocidades para o bom funcionamento do sistema, utilizando unicamente a ação da gravidade para escoamento de águas pluviais na bacia hidrográfica considerada. Foi considerado com prioritário criar secções de escoamento a céu aberto, utilizando um corredor verde que foi criado a norte do projeto, numa intervenção que gerou o atual parque urbano. Projetou-se um sistema de escoamento com 311,00 m de comprimento, onde predomina a secção trapezoidal a céu aberto que tem uma extensão total de 239,80m, sendo as restantes passagens hidráulicas feitas em conduta enterrada por baixo de vias existentes, composta por duas condutas em paralelo de DIM500mm em betão. O sistema conta com 4 bocas de lobo (ou muros de Ala) e uma válvula de maré com DIAM800mm no descarregador do estuário, para evitar o refluxo da maré no sistema. Este sistema será incluído nos trabalhos de requalificação da via denominada Passeio Ribeirinho, neste momento em fase de projeto pela CMF”.

Como critérios de dimensionamento do sistema, é indicado que “(...) foi considerada uma área onde ainda se pode considerar a bacia hidrográfica a funcionar a sul da EN125, uma vez que a Norte esta foi totalmente absorvida pela malha urbana e tem sistema de drenagem cuja capacidade real não conseguimos aferir e ultrapassa a abrangência deste projeto. Não foi considerada a área do parqueamento a nado, porque tornando-se um plano de água artificial com ligação indireta e permanente ao sistema lagunar, absorve diretamente a pluviosidade que aí ocorra”.



Peça desenhada nº 35 – Com o desenvolvimento em Planta e o perfil longitudinal do sistema.

Figura 5 - Extrato da peça desenhada com implantação do sistema de drenagem proposto. (fonte: Parecer setorial APA/ARH Algarve, outubro de 2024).



Rede de pluviais existente e delimitação da bacia hidrografica considerada.

Figura 6 - Bacia hidrográfica considerada no dimensionamento do sistema de drenagem proposto (fonte: Parecer setorial APA/ARH Algarve, outubro de 2024).

Da apreciação à caracterização realizada e à proposta incluída no EIA, confirma-se a omissão da linha de água em apreço nas cartografias de referência mais antigas, contudo a caracterização efetuada é deficiente, no sentido em que o EIA não foi capaz de identificar, caracterizar e avaliar o desempenho do sistema de drenagem existente. Esta omissão é ainda mais relevante, quando no dimensionamento do novo sistema proposto, foi só considerada a sub-bacia a jusante da EN125. Desta forma, e nesta fase, não é possível assegurar se está garantida a continuidade das águas resultantes da totalidade da bacia hidrográfica até ao meio recetor final. Neste contexto e tendo em conta que a solução proposta está implantada fora da área afeta ao estaleiro, bem como, imputada a sua realização à Câmara Municipal de Faro, considera-se que deve ser determinado um condicionamento, que vise salvaguardar a continuidade do sistema hidrográfico em apreço, para eventos associados a um período de retorno de 100 anos e que garanta plena coordenação entre o promotor e a Câmara Municipal de Faro.

Sugere-se para este efeito incluir a seguinte condição na DIA: “Em fase de licenciamento das intervenções no Domínio Hídrico, deverá ser apresentada declaração ou documento equivalente, subscrito pela Câmara Municipal de Faro, que ateste a aceitação da solução proposta para drenagem das águas pluviais da bacia hidrográfica de montante ou outra solução adequada que venha a ser acordada entre as partes.”

Recursos hídricos superficiais – Gestão do risco a cheias, inundações e áreas ameaçadas pelo mar - Em sede de conformidade, a APA/ARH Algarve solicitou desenvolvimentos do EIA inicial, uma vez que o mesmo considerou cenários de subida do nível do mar inferiores aos que tem vindo a ser assumidos e aceites pela APA/ARH Algarve, reportou-se que pelo menos deveria ser assumido um cenário de inundação da cota +3.20, referida ao nível médio das águas do mar para o ano 2100.

Em resposta, o EIA refere “*O projeto tem uma adaptabilidade própria inerente à sua localização geográfica (confinante com uma zona marítima de águas abrigadas sobre a influência das marés), que permite antever uma fácil adaptação da infraestrutura existente aos fenómenos climáticos extremos e sobretudo à possível subida do nível médio das águas do mar. O parqueamento a nado proposto é composto por elementos flutuantes, projetados para acompanhar a amplitude das marés, que neste local tem uma variante (em condições de águas vivas equinociais) de aproximadamente 3,35m (para MPMVAV de 3.95Zh e MBMAV de 0.60Zh), e portanto não será perturbado no futuro por esse fenómeno. Os restantes espaços e infraestruturas existentes responderão a seu tempo, com soluções adaptáveis às circunstâncias da gradual subida do nível médio das águas do mar que se prevê que irá eventualmente decorrer durante os próximos 75 anos, para valores de +3,20m (nmam) e que neste momento se encontra próximo da cota +2,00m (nmam). A construção*

apresenta soluções construtivas que permitirão com um investimento comportável, adaptar-se gradualmente às condições futuras.

Desta forma está garantida a resiliência do projeto a este fenómeno global e previsível.”

Face à especificidade da atividade e localização inerente, considera-se adequada e proporcional a estratégia de adaptação proposta, sem prejuízo das necessárias medidas de adaptação que a APA, I.P. venha a determinar no futuro em função da evolução da cota do nível do mar, com vista à salvaguarda de pessoas e bens e do estado das massas de água.

Quanto à matéria relacionada com o sistema de drenagem de águas pluviais na área do estacionamento de embarcações a seco, julga-se que deverá ser dotado, adicionalmente, de separadores de hidrocarbonetos à saída de cada troço da rede de águas pluviais, a montante da sua descarga no meio, o que permitirá a contenção de eventuais derrames de combustível, óleos, lubrificantes e outros, bem como a depuração das águas pluviais potencialmente contaminadas por arrasto de contaminantes presentes no pavimento. Estes equipamentos permitirão, também, o tratamento de águas de lavagens de embarcações, em complemento ao sistema previsto (e já existente) de retenção e tratamento de águas produzidas na zona de lavagem de cascos (composto por decantação, filtração e retenção de sólidos finos).

O sistema de drenagem e tratamento de águas pluviais potencialmente contaminadas apresentado no presente projeto não satisfaz estes requisitos, na salvaguarda e proteção do meio.

Acrescente-se que a zona da oficina de manutenção naval, bem como o local onde sejam armazenados combustíveis e óleos, deverá ser munida de ralos de escoamento e sistema de drenagem que encaminhe possíveis derrames e águas de lavagem para os separadores de hidrocarbonetos acima referidos. Estes sistemas de drenagem e tratamento não dispensam a existência de bacias de retenção sobre as quais deverão ser colocados/armazenados os recipientes que contenham os combustíveis e óleos.

Face ao atrás exposto, a APA/ARH Algarve, na avaliação do fator Recursos Hídricos do EIA em apreço, considera ser de emitir DIA favorável condicionada, devendo ser incluídas as condicionantes necessária, de acordo com o acima referido.

6. No que respeita ao fator **qualidade do ar**, e considerando que a presente reformulação do projeto não introduz alterações significativas nesta componente, considera-se que se mantém válida a apreciação expressa no primeiro parecer da CA. Porquanto, relativamente à qualidade do ar, os aspetos relevantes para

a apreciação em causa estão relacionados com a emissão de poluentes atmosféricos resultantes da fase de construção, exploração e desativação do referido projeto.

Foi caracterizada a situação de referência, foram identificadas fontes de poluição existentes na proximidade da área de implementação, nomeadamente provenientes do tráfego das vias rodoviárias, ferrovia e alguma indústria. Foram ainda identificados recetores sensíveis. Ainda no que se refere à caracterização da situação de referência, foram utilizados dados da Estação Urbana de Fundo de Joaquim Magalhães, concelho de Faro, referente ao ano de 2021. Os dados obtidos foram inferiores aos valores limite estabelecidos na legislação.

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

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

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

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

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

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

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

7. Relativamente ao fator **gestão de resíduos, e considerando que a presente reformulação do projeto não introduz alterações significativas nesta componente, considera-se que se mantém válida a apreciação**

anteriormente expressa no parecer da CA. Assim, considera-se aplicável à versão reformulada do projeto, pelo que, transcreve-se abaixo o conteúdo constante do parecer anterior. Assim, em matéria de gestão de resíduos, o estudo em apreço contempla a avaliação dos impactes resultantes da produção de resíduos para as diferentes fases do projeto (construção, exploração e desativação), bem como as respetivas medidas de minimização, as quais se considera que estão de acordo com a legislação em vigor sobre esta matéria.

O volume das terras resultantes da escavação em seco será, aproximadamente, 131.840,56m³, estimando-se 2.600,00m³ de aterro que serão reencaminhadas de acordo com as suas características, tal como se encontra definido na legislação em vigor.

8. No que diz respeito ao fator **alterações climáticas**, é de mencionar que a reformulação do projeto não contemplou uma nova reavaliação dos impactes associados ao referido descritor, particularmente na vertente da mitigação. Embora as alterações introduzidas incidam principalmente sobre o fator “Sistema Ecológicos”, é de reiterar a necessidade de reavaliar os impactes ambientais associados às emissões de gases com efeito de estufa (GEE), conforme metodologia anteriormente adotada em sede de EIA. Tal reavaliação deverá abranger o balanço atualizado relativamente às emissões resultantes das atividades previstas, nomeadamente o consumo de combustíveis fósseis, de energia elétrica, de gases fluorados com efeito de estufa, durante as fases de construção e exploração.

Face às alterações introduzidas ao projeto inicial e considerando a decisão anteriormente proferida no âmbito da emissão do parecer setorial final, a APA, I.P. emite parecer favorável à concretização do projeto reformulado, condicionado ao cumprimento dos seguintes requisitos:

- Apresentação do balanço de emissões de GEE atualizado (tCO₂eq), incluindo as emissões que decorrem das alterações efetuadas nas emissões de GEE resultantes das atividades previstas para as fases de construção e de exploração e as emissões associadas à afetação de zonas húmidas, considerando as modificações introduzidas ao projeto inicial;
- Apresentação das emissões anuais totais de GEE, em tCO₂eq, resultante da circulação das embarcações, na situação de referência e na situação após a ampliação;
- Avaliação efetuada no âmbito do fator Recursos Hídricos pela entidade com responsabilidade nesta matéria (APA/ARH Algarve);

- Implementação das medidas identificadas para a minimização do potencial de emissões de GEE, nas várias fases do projeto, nomeadamente:

- Fase de construção:

- i) Implementar um plano de gestão de eficiência energética que permita a gestão e monitorização dos consumos de energia para corrigir eventuais irregularidades de forma célere, privilegiando, por exemplo, a seleção de equipamentos mais eficientes, que utilizem combustíveis alternativos, dentro daquilo que serão as opções de mercado existentes à data, e a eficiência energética ao nível da iluminação;

- ii) Utilização de métodos e materiais construtivos provenientes de fabricantes com certificações ambientais;

- iii) Utilização de isolamento térmico em coberturas, paredes ou pavimentos, recorrendo a materiais de base natural (ecomateriais) ou que incorporem materiais reciclados;

- iv) Minimizar a movimentação de veículos e equipamentos ao estritamente necessário.

- Fase de exploração:

- i) Implementar o plano de gestão de eficiência energética, válido e relevante igualmente para a fase de exploração;

- ii) Caso se venha a verificar a utilização de equipamentos de climatização e de refrigeração, deverá acautelar-se a seleção preferencial de equipamentos que utilizem fluídos naturais ou gases fluorados com menor potencial de aquecimento global;

- iv) Instalação e fornecimento de estruturas de carregamento onshore power supply às embarcações.

- Fase de desativação:

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

- Implementação de medidas de atenuação da vulnerabilidade da área do projeto aos efeitos das alterações climáticas, nomeadamente:

- i) Criação de sistema de alerta para inundações e respetivo protocolo de resposta;
- ii) Garantir a boa manutenção do sistema de drenagem da envolvente ao projeto;
- iii) Monitorização contínua, durante a fase de exploração, dos consumos de água da rede e dos volumes de água reaproveitada para a gestão da eficiência hídrica (incluídas no capítulo dos Planos de Monitorização e Gestão).

No que diz respeito à avaliação e mitigação das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) no âmbito da reformulação do projeto, importa destacar que as linhas de atuação definidas no Plano Nacional de Energia e Clima 2030 (PNEC 2030) devem ser consideradas como referencial estratégico, orientando a implementação de eventuais medidas de minimização dos impactes, de acordo com a tipologia específica do projeto em desenvolvimento.

A determinação das emissões de GEE deve, sempre que possível, recorrer aos fatores de cálculo (nomeadamente, Fator de Emissão e Poder Calorífico Inferior) e às metodologias constantes do Relatório Nacional de Inventários (NIR – National Inventory Report), disponível no Portal da APA. No caso concreto das emissões associadas ao consumo de eletricidade, devem ser considerados os valores do Fator de Emissão de GEE (tCO₂eq/MWh) relativos à eletricidade produzida em Portugal, conforme estabelecido no documento técnico acessível através do seguinte link:

https://apambiente.pt/sites/default/files/_Clima/Inventarios/FE_GEE_Eletricidade_2024_final.pdf

Relativamente às emissões associadas à afetação de zonas húmidas e ecossistemas hídricos, estas devem ser quantificadas com base nas metodologias preconizadas pelo IPCC 2013 Wetlands Supplement, nomeadamente no capítulo 4 “Coastal Wetlands”, disponível em: https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/wetlands/pdf/Wetlands_separate_files/WS_Chp4_Coastal_Wetlands.pdf

No caso de ser optada por metodologias alternativas às recomendadas, deve ser devidamente justificada a escolha metodológica adotada.

É disponibilizado no Portal da APA, I.P. uma Calculadora de Emissões de GEE, ferramenta de apoio que permite estimar as emissões diretas e indiretas associadas às diversas fases do projeto (construção, exploração, desativação), abrangendo fontes como produção de materiais, consumo de combustível, deslocações, desflorestação, consumo de eletricidade e emissões evitadas por alterações tecnológicas. Esta ferramenta visa uniformizar os resultados apresentados pelos promotores e facilitar o processo de análise.

9. Ao nível da **biodiversidade**, e de acordo com o parecer setorial emitido pelo ICNF, I.P. (vertido no segundo parecer da CA), extrai-se o seguinte, em termos conclusivos:

“O projeto reformulado não apresenta alterações físicas relevantes que permitam diminuir a significância e magnitude dos impactes negativos identificados associados à sua construção. Não existe forma de garantir a observância pelos nautas das alterações apresentadas no projeto reformulado para a fase de exploração, pelo que não conseguem garantir a diminuição da significância e magnitude dos impactes negativos identificados associados à sua exploração.

O projeto prevê destruir permanentemente e irreversivelmente uma área de quase 3 ha de habitats protegidos numa área classificada como Parque Natural, Zona Especial de Conservação da rede Natura e Sítio Ramsar para a colocação de 131 embarcações. Irá levar a um aporte acrescido de água a esta zona do sistema lagunar de cerca de 131 840m³ pela escavação de uma área terrestre e sua transformação num estacionamento a nado, o que se irá traduzir numa alteração da dinâmica do sistema lagunar.

O projeto irá representar um movimento adicional de embarcações e presença diária acrescida de pessoas na Ria Formosa e mais concretamente nesta zona do sistema lagunar ao que se juntam os impactes cumulativos resultantes dos movimentos já verificados ou os associados à futura Marina de Faro.

O projeto não cumpre todas as disposições do regulamento do POPNRF aplicáveis, nomeadamente a interdição e atividades que perturbem espécies ou destruam habitats, não cumpre o principal objetivo da tipologia de proteção onde se enquadra que é servir de transição e amortecimento de impactes ambientais e não cumpre o dimensionamento de embarcações permitidas no sistema lagunar.

O projeto prevê alterar o uso de uma zona natural, um espaço que deveria efetuar a transição entre a frente urbana de Faro e o sistema lagunar, de forma a atenuar impactes negativos. Considerando que a 500 metros está prevista uma marina, está-se a transformar radicalmente esta frente de mar numa zona densamente humanizada, com um elevado número de pessoas em permanência, quando deveria ser uma área de transição num importante Parque Natural reconhecido internacionalmente pela importância dos seus valores naturais.

O aumento do número de movimentos de embarcações, bem como o aumento do número de dragagens (passando de uma dragagem em mais de 25 anos para dragagens a cada 5 anos) coloca em causa a integridade dos habitats e zonas importantes para a avifauna, afetando esta, também diretamente, devido ao aumento de perturbação pela movimentação de embarcações e presença humana.

O projeto prevê ainda a utilização de dessalinizadoras cujos impactes negativos são muito significativos e não minimizáveis para um sistema lagunar como a ria Formosa, nomeadamente ao nível da eliminação de zoo e fitoplâncton, bem como de estádios larvares das espécies que utilizam o sistema lagunar como maternidade, destruição de ervas marinhas, perda de alimento e stress para vários tipos de fauna. Os sistemas lagunares são praticamente incompatíveis com a instalação destes sistemas.

(...)

*Resumidamente, da análise efetuada ao projeto reformulado e à nova versão do EIA, continua-se a verificar que o **projeto vai ter impactes negativos significativos permanentes e irreversíveis relevantes para os valores naturais do sistema lagunar da Ria Formosa.** Nomeadamente:*

- *destruição permanente e irreversível de uma área terrestre onde foram identificados habitats protegidos, indo contra as disposições da legislação referente à rede Natura 2000 e ao POPNRF;*
- *aumento do aporte de água a esta zona do sistema lagunar com alteração da dinâmica do sistema;*
- *transformação de uma área natural com efeito de transição numa área humanizada, com uma alteração radical da sua função que ganha maior amplitude devido à proximidade de outros projetos similares;*
- *deterioração de áreas de habitats lagunares devido ao aumento do número de embarcações a circular e pela repetição constante de dragagens;*
- *perturbação da avifauna e perda de locais de alimentação devido ao aumento do número de embarcações a circular, pela repetição constante de dragagens e pelo acréscimo de movimento de pessoas diário na zona do estaleiro, não sendo cumprido o disposto nos regimes vigentes de proteção da avifauna;*
- *eliminação de biomassa planctónica, incluindo estádios larvares de fauna marinha, afetação dos habitats e privação de alimentos para a vida marinha e avifauna associados às dessalinizadoras;*
- *não cumprimento no disposto no POPNRF.*

*Face ao exposto, no que se refere aos fatores da competência do ICNF, I.P., verifica-se que o projeto reformulado **continua a apresentar impactes ambientais negativos significativos, permanentes e irreversíveis**, pelo que o ICNF, I.P. através da DRCNF-Algarve mantém o seu **parecer desfavorável ao projeto** “Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval, incluindo Parqueamento a Nado Modernização das Instalações da Quinta do Progresso”.*

De salientar o referido no Artigo 10.º - Avaliação de impacte ambiental e análise de incidências ambientais - do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, na sua atual redação:

“10 - A realização de ação, plano ou projeto objeto de conclusões negativas na avaliação de impacto ambiental ou na análise das suas incidências ambientais depende do reconhecimento, por despacho conjunto do Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território e do ministro competente em razão da matéria, da ausência de soluções alternativas e da sua necessidade por razões imperativas de reconhecido interesse público, incluindo de natureza social ou económica.

12 - Nos casos previstos nos nºs 10 e 11, são aprovadas medidas compensatórias necessárias à proteção da coerência global da Rede Natura 2000.

13 - As medidas compensatórias aprovadas são comunicadas à Comissão Europeia”.

Posteriormente, sobre os argumentos e novas propostas de minimização apresentadas pelo proponente, em sede de audiência de interessados, em matéria de biodiversidade, e em resultado do pedido de pronúncia efetuado junto da ICNF, I.P., no âmbito das diligências complementares realizadas foi emitido um novo parecer, o qual refere o seguinte (que abaixo se transcreve):

“1. Em termos da conformidade do projeto com o Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (POP NRF) e, concretamente, com as tipologias de Proteção Parcial I (PPI) e Proteção Parcial II (PPII) definidas na sua planta síntese e que são afetadas pelas componentes do projeto navegação e a construção, releva-se que estas não estão previstas no normativo. A área em questão agora proposta para o estacionamento a nado enquadra-se no regime de proteção PPII do POP NRF, tendo sido incluída neste regime pela existência de uma salina.

2. No EIA efetuado pelos promotores em 2017 era afirmado: “Nos cerca de 3 hectares da área de estudo ocorrem habitats com interesse de conservação e que se encontram classificados como habitats naturais e seminaturais de interesse comunitário cuja conservação exige a designação de zonas especiais de conservação (segundo o Decreto-Lei nº 140/99 de 24 de abril, republicado pelo Decreto-Lei n.º 49/2005 de 24 de fevereiro e alterado pelo Decreto-Lei n.º 156-A/2013 de 8 de novembro, o qual transpõe para a ordem jurídica interna as Diretivas Comunitárias Aves e Habitats)” tendo sido identificados os seguintes habitats:

1420+1430 - Matos halófitos mediterrânicos e termoatlânticos (Sarcocornetea fruticosi) em mosaico com Matos halonitrófilos (Pegano-Salsoletea) – 28,5% da área

- 1310 + 1430- Vegetação pioneira de Salicornia e outras espécies anuais das zonas lodosas e arenosas em mosaico com Matos halonitrófilos (Pegano-Salsoletea) – 62,7 % da área

- 1410 - Prados salgados mediterrânicos (*Juncetalia maritimi*) - 8,8 % da área

A atualização feita em 2024 leva à afirmação de que “A estrutura e distribuição espacial da vegetação referida não apresenta as condições definidas pelas fichas constantes no Plano Sectorial da Rede natura 2000, ou seja, apesar da presença das espécies bioindicadoras, as mesmas não constituem nenhum dos habitats referidos”.

Entre 2017 e 2024 constata-se, pois, a degradação acelerada desta área que agora se pretende intervencionar dando como princípio o seu reduzido valor natural. Em visita técnica (julho 2025) constata-se uma área completamente degradada, com o fundo em terra bastante compactado, com os cristalizadores totalmente colmatados e os muros dos mesmos inexistentes. Bombas de água colocadas no terreno. Estas intervenções terão levado ao consumir da degradação ambiental com perda de importância para a biodiversidade.”

Subsequente, e em face do acima exposto, veio o ICNF, I.P. esclarecer o seguinte (que se transcreve): “Em termos da conformidade do projeto com o Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (POPNRF) e, concretamente, com as tipologias de Proteção Parcial I (PPI) e Proteção Parcial II (PPII) definidas na sua planta síntese e que são afetadas pelas componentes do projeto navegação e construção, releva-se que estas não estão previstas no normativo.”

Verificando-se desta forma uma incompatibilidade da pretensão com um normativo legal em vigor, não se entende, nem tão pouco se concede, que exista alguma dúvida sobre a clareza e objetividade da pronúncia do ICNF, sendo que resulta claro que não estão reunidas as condições para que a pronúncia deste Instituto pudesse ser favorável.

Não obstante, compete à Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, enquanto Autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental, proferir decisão final no processo em avaliação, no seguimento da proposta de parecer técnico final do procedimento, elaborado pela Comissão de Avaliação, ponderando, se for o caso, a aplicação do n.º 10 do art.º 18º do DL 151-B/2013, de 31/10, na sua redação atual.”

Assim, face às respostas do ICNF, I.P., emitidas em sede de diligências complementares, verifica-se que a única objeção à emissão de DIA favorável condicionada em matéria de biodiversidade e conservação da natureza é a desconformidade do projeto com o POPNRF, e como determina o n.º 10 do artigo 18.º do RJAIA, “nos casos em que a única objeção à emissão de decisão favorável seja a desconformidade ou incompatibilidade do projeto com planos ou programas territoriais, a autoridade de AIA emite uma DIA favorável condicionada à utilização dos procedimentos de dinâmica previstos no regime jurídico dos

instrumentos de gestão territorial”, considera-se que, em fase prévia ao licenciamento, o proponente deve promover as diligências necessárias no sentido do projeto demonstrar, de forma inequívoca, a sua conformidade com a totalidade dos IGT, em concordância com o parecer emitido pela Câmara Municipal de Faro e pelo ICNF, I.P., tendo presente o procedimento de dinâmica previsto no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial (conforme previsto no n.º 10 do artigo 18.º do RJAIA).

10. No que se refere ao fator **saúde humana**, e considerando o projeto reformulado este não introduz modificações relevantes que justifiquem a alteração da avaliação de impactes efetuada no âmbito do projeto inicial, no que respeita ao fator "População e Saúde Humana". Assim, é considerado que se mantêm válidas a ponderação e a análise previamente desenvolvidas (resultante da apreciação ao EIA do projeto inicial), incluindo a identificação das ações com potencial para gerar impactes diretos ou indiretos sobre a saúde humana, não se prevendo variações significativas no grau ou na natureza desses impactes na sequência da reformulação, conforme se transcreve:

“Apesar das limitações existentes na quantificação do significado dos efeitos na Saúde Humana, considera-se que a avaliação de impactes vertida no EIA se encontra ajustada, tendo sido ponderados e avaliados os principais fatores e respetivas ações geradoras de impactes que, de forma direta ou indireta, influenciam a Saúde Humana.

Na ausência do projeto, o EIA prevê impacte negativo nos determinantes sociais e económicos, que poderão impactar no atual estado de saúde da população, ao favorecer a manutenção da atividade dos serviços dependentes dos fluxos de turismo sazonal, associados ao binómio sol — mar, característicos do concelho de Faro e da região do Algarve.

O EIA identifica e avalia os impactes diretos e indiretos, quer negativos, quer positivos, suscetíveis para o descritor População e Saúde Humana.

Na fase de construção são identificados impactes negativos estando a maioria classificada como de baixa magnitude, pouco significativos a negligenciáveis. São impactes ambientais com potencial afetação da qualidade de vida associados à exposição ao ruído e à exposição de partículas em suspensão e poluentes decorrentes das atividades construtivas, movimentação de maquinaria e de escavações. São ainda os relacionados com as alterações provocadas ao nível da mobilidade local, pelo aumento de tráfego rodoviário e nas questões relacionadas com a segurança rodoviária e ferroviária, dada a proximidade à PN da linha férrea. São ainda nesta fase identificados os impactes positivos nos determinantes socioeconómicos da saúde,

decorrentes do estímulo na economia local, em virtude da criação de postos de trabalho, muitos dos quais com um perfil específico e diferenciado.

Na fase de exploração, estão também identificados os impactes negativos classificados como pouco significativos a negligenciáveis, relacionados com a afetação do ambiente sonoro e da qualidade do ar nas operações de manutenção das infraestruturas e do aumento da circulação de pessoas e veículos que acedem às instalações do estaleiro.

Ainda nesta fase, destacam-se os impactes positivos dos determinantes socioeconómicos da saúde classificados como significativos, por via da melhoria da qualidade de vida associada ao investimento e estímulo à economia local gerado pelo Projeto, pela criação de postos de trabalho diretos e indiretos, pela potenciação de uma atividade assente numa economia sustentável e circular, e atenuação dos efeitos da sazonalidade turística, alinhada às estratégias territoriais e setoriais de desenvolvimento local e regional.”

Quanto às medidas de minimização, compensação/potenciação e programas de monitorização, o projeto reformulado integra medidas destinadas a mitigar a perturbação humana e a reduzir a pressão sobre o ecossistema da Ria Formosa, através da limitação dos movimentos diários de embarcações, da imposição de uma velocidade máxima de navegação e da adoção de circulação alternada. Para compensar os impactes identificados ao nível da biodiversidade, no projeto reformulado é prevista a implementação de um Plano de Gestão da Biodiversidade, que inclui a recuperação de 8.123,0 m² de sapal, a instalação de recifes artificiais e de caixas-ninho para avifauna. Segundo estudo do CCMAR-Algarve, o aumento do volume de água em circulação poderá trazer benefícios ecológicos significativos, como a melhoria da qualidade da água, a regulação sedimentar e a promoção da biodiversidade.

Em termos conclusivos, o projeto reformulado apresenta potencial para melhorar as condições de vida da população local, ao promover o desenvolvimento social e económico sustentável do concelho e da região, com reflexos positivos na atratividade empresarial associada à economia do mar, ao turismo e à economia circular, com benefícios indiretos ao nível da saúde pública. As medidas de mitigação ora propostas contribuem para atenuar os impactes negativos previamente identificados nos descritores biodiversidade e conservação da natureza, ao mesmo tempo que visam reduzir a pressão antrópica sobre o ecossistema da Ria Formosa. Neste contexto, embora de forma moderada, o projeto reformulado apresenta capacidade de mitigar impactes indiretos sobre a saúde humana. A sua não concretização poderá representar perdas

significativas a nível social, ambiental e económico, particularmente para o setor náutico local. Em suma, os impactes positivos, diretos e indiretos, superam os negativos associados à implementação do projeto.

Assim, considerando os fatores e aspetos relevantes no domínio da População e Saúde Humana, considera-se que poderá ser viabilizada a concretização do projeto em apreço.

11. No âmbito do fator **socioeconomia**, considera-se que a presente reformulação do projeto não introduz alterações significativas nesta componente e mantém-se válida a apreciação anteriormente expressa no primeiro parecer da CA (resultante da análise ao EIA do projeto inicial), o qual se transcreve:

“No âmbito do fator socioeconomia a execução do projeto pela sua especificidade vai exigir, na fase de construção, para além dos trabalhos de construção civil, um conjunto diversificado de especialidades técnicas, ao nível de pontões e fingers flutuantes, abastecimento elétrico, comportas, entre outros. O projeto deverá recorrer à mão de obra local/regional, mas devido à especificidade tecnológica dos seus trabalhos, deverá recorrer a empresas especializadas. Nesse sentido, considera-se que vai haver um impacte positivo, mas com pouco significado local/regional.

Pela natureza dos trabalhos que foram descritos prevê-se um aumento dos postos de trabalho, ligados predominantemente à construção civil, de caráter temporário, somente enquanto durar a obra.

Devido à natureza deste projeto, sobretudo ao nível da construção civil, verifica-se que a região tem oferta disponível de matérias-primas e serviços, facto que poderá ter impacte positivo significativo, nesta fase, se os trabalhos forem adjudicados a empresas locais.

Existem também impactes indiretos positivos ao nível de taxas, restauração, serviços, e comércio, mas de caráter temporário.

Assim, nesta fase os impactes terão uma magnitude moderada de grau de insignificância significativo a reduzida, reversível, pouco significativo a significativo.

São também identificados impactes negativos resultantes da execução das obras ao nível do ruído, emissão de poeiras, perturbação de fluxos rodoviários, pedonais e cicláveis, que devem ser considerados e minimizados, sobretudo para recetores de maior proximidade nomeadamente, moradores e utilizadores do Parque Ribeirinho.

Na fase de exploração, a ampliação e Requalificação do Estaleiro Naval, incluindo Parqueamento a Nado para mais de 120 lugares, vai duplicar a capacidade existente em seco, o que qualifica e reforça a oferta do

estaleiro, através da disponibilidade de novos serviços de alojamento para nautas e trabalhadores, área de apoio comercial e melhoria dos serviços prestados.

Ao concretizar-se o projeto, consolida-se uma atividade única do concelho, com reconhecimento nacional e internacional, na recuperação de embarcações náuticas - sobretudo veleiros.

Prevê-se a afetação de 25 postos de trabalho diretos durante a fase de construção e de 15 novos postos de trabalho quando atingido o ano cruzeiro da fase de exploração.

Nesta fase, vai-se assistir a uma melhoria dos serviços prestados à única atividade económica do género no concelho, e que regista grande procura e pouca oferta em termos nacionais e internacionais. Considera-se, por isso, que os impactes esperados serão positivos de magnitude moderada de grau significativo e reversível.

Poderemos ainda equacionar a sua significância para a globalidade da atividade económica do concelho (restauração, alimentação e comércio em geral) e a sua contribuição para o turismo náutico. Os impactes esperados serão também positivos, orientados para a valorização e diversidade da atividade náutica, o que permite potenciar e fixar outras atividades relacionadas com a investigação e a economia do mar.

Existem, no entanto, alguns impactes negativos que não podem ser ignorados nomeadamente:

- arruamento de acesso (Estrada do Passeio Ribeirinho) ao estaleiro - é um eixo pedonal de ligação entre o Parque Ribeirinho e a Frente Ribeirinha da cidade, com conflitos já evidentes na circulação de utentes e veículos e que certamente vão ser agravados com a construção e posteriormente com a exploração do projeto.

- poderá ocorrer negligência dos trabalhos de reparação, com consequências graves para os ecossistemas, saúde humana, recetores de proximidade, ao nível da qualidade da água, emissões de poeiras, ruídos, que se podem revelar incomodativos no quotidiano das populações.

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

Existem alguns impactes positivos nesta fase que se refletem nas empresas que vão proceder ao desmantelamento, descompactação do solo e reciclagem de materiais.

A requalificação da Nave Pegos tem um efeito catalisador na consolidação e criação de novas empresas associadas direta e indiretamente à náutica de recreio, o que vai permitir diversificar e desenvolver técnicas

e conhecimentos, que serão úteis para uma resposta de qualidade e temporalmente ajustada aos tempos de reparação das embarcações.

Realça-se ainda para o facto de que, mesmo que possa existir alguma imprecisão dos “Postos de Trabalho Gerados no Concelho de Faro e/ou na Região” (cerca de 60), o somatório dos diversos serviços que podem beneficiar com este projeto (restauração, transportes, bens alimentares, empresas da especialidade), poderá ultrapassar os 3 milhões de euros anuais de acordo com informação disponível no EIA.

Em complementaridade com a requalificação do estaleiro naval da Quinta de Progresso está previsto a ampliação da doca de recreio de Faro, que poderá potencializar sinergias positivas ao nível de serviços e atividades náuticas, contribuindo assim para uma nova realidade entre a ria e cidade.

Como impacte negativo realça-se o aumento significativo do fluxo rodoviário (ligeiros e pesados) no arruamento de acesso às instalações da Nave Pegos, que, associado à futura execução do Porto de Recreio de Faro, poderá vir a gerar uma forte pressão, que deve ser cuidadosamente analisada e compatibilizada com futuros projetos de requalificação da Frente Ribeirinha de Faro, de forte componente lúdica.

O EIA não apresenta medidas de mitigação especificamente associadas ao fator socioeconomia, podendo considerar-se que as mesmas foram integradas noutros fatores.

Para a aumentar a positividade do impacte no descritor, nas fases de construção e exploração, propõem-se as seguintes medidas de minimização:

- divulgar a necessidade de recrutar trabalhadores locais. A contratação de emprego, deverá ser publicitada pelo Centro de Emprego e Formação Profissional, Junta de Freguesia e, eventualmente, Associações Culturais e Desportivas do concelho.

- continuar a incentivar e aumentar as ações pedagógicas de conhecimento da atividade, como as que têm vindo a ser desenvolvidas com a comunidade escolar e investigadores.

- materialização da informação através da divulgação do projeto no site da Sociedade da Naves Pegos, ou através de painéis informativos em local visível pela população.

- o fluxo rodoviário/pedonal/ciclável que vai gerado pela “Naves Pegos” deve-se compatibilizar, com as atuais valências da Estrada do Passeio Ribeirinho por forma a garantir a continuidade, conforto e segurança de todos os utentes.

Este projeto tem o mérito de procurar solidificar a atividade de reparação naval, única no concelho, criando a oferta de estacionamento e a qualificação das condições de estadia dos nautas, enquanto estes esperam a reparação das suas embarcações. Nesse sentido e numa visão “dinâmica geradora de desenvolvimento económico e ligado ao cluster do mar” o projeto ao desenvolver atividades complementares com a economia do mar, promove a criação de emprego e diversifica a base económica da cidade. Constitui-se assim uma cumplicidade direta e indireta com outras atividades locais/regionais o que reforça o cluster da reparação naval e da náutica de recreio, pelo que, no âmbito do fator socioeconomia, emite-se parecer favorável.”

12. No que diz respeito ao fator **património cultural**, e, considerando que a execução do projeto irá promover a afetação de património cultural, tanto em meio terrestre como em meio submerso. No que diz respeito ao meio terrestre, o Relatório Síntese do EIA regista a presença de três ocorrências patrimoniais relevantes na área de estudo: um moinho de maré, um poço e respetivas estruturas associadas, e uma casa senhorial. Estes elementos encontram-se caracterizados em detalhe nos capítulos específicos do relatório. Adicionalmente, a área em causa localiza-se nas imediações da Zona Geral de Proteção do conjunto classificado como “Casa nobre, capela e antigas dependências agrícolas da Horta do Ourives” página 157, reforçando a sensibilidade patrimonial do território em análise.

De acordo com o EIA e o Relatório dos Trabalhos Arqueológicos, a avaliação de impactes sobre o património cultural permitiu identificar um conjunto de medidas de minimização a adotar para a proteção e salvaguarda do património cultural que será potencialmente afetado pela execução da empreitada, nomeadamente:

Património cultural situado em meio terrestre

1. Moinho do Sobradinho (OP01) «Face à avaliação patrimonial realizada e aos impactes estimados sobre os contextos arqueológicos observados, propõe-se que o sítio seja integrado no projeto, acautelando desta forma a sua preservação. Deste modo, com o intuito de prevenir qualquer tipo de impacto negativo sobre eventuais estruturas, deverá ser realizado um relatório prévio por uma equipa de Conservação e Restauro, uma vez que também existe intenção por parte do dono de obra em integrar este moinho no projeto. Propõem-se também o levantamento fotogramétrico e respetiva memória descritiva, e a respetiva vedação e sinalização.» (p. 239 do Relatório Síntese);

2. Quinta do Progresso 1 (OP02) «Face à avaliação patrimonial realizada e aos impactes estimados sobre os contextos arqueológicos observados, propõe-se que o sítio seja integrado no projeto, acautelando desta forma a sua preservação. Deste modo, com o intuito de prevenir qualquer tipo de impacto negativo sobre

eventuais estruturas, nesta área deverá ser realizado o acompanhamento arqueológico da escavação para a construção do estacionamento a nado (com água artificial). Propõe-se também o levantamento fotogramétrico e respetiva memória descritiva após desmatação da área com Acompanhamento Arqueológico. É também necessário realizar a vedação e sinalização desta ocorrência.» (p. 240 do Relatório Síntese);

3. Quinta do Progresso 2 (OP03) «Face à avaliação patrimonial realizada e aos impactes estimados sobre os contextos arqueológicos observados, propõe-se que o sítio seja integrado no projeto, acautelando desta forma a sua preservação. Também se propõe o levantamento geral com drone de toda a área que abrange esta ocorrência patrimonial.» (p. 240 do Relatório Síntese);

Medidas gerais a implementar durante todas as fases de execução da empreitada

Face ao exposto e às lacunas de conhecimento identificadas nos estudos realizados pelas equipas de arqueologia, são propostas a implementação das seguintes medidas de minimização de impactes negativos sobre o património cultural:

PAT 1 O património arqueológico reconhecido durante o acompanhamento arqueológico da obra deve ser, tanto quanto possível e em função do seu valor patrimonial, conservado *in situ*, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação e possibilite a sua valorização.

PAT 2 A equipa que realizará os trabalhos de arqueologia tem de ser previamente autorizada pela Tutela. Esta deve integrar arqueólogos com experiência comprovada na vertente terrestre e da náutica e subaquática, com experiência e conhecimento técnico, científico e historiográfico adequado à sensibilidade da área de trabalho, bem como conservadores-restauradores para implementar as ações de conservação e monitorização.

PAT 3 A execução do projeto tem de integrar um programa de acompanhamento arqueológico da obra que incida sobre todos os trabalhos associados ao projeto: durante a instalação dos estaleiros, as fases de decapagem, desmatação e terraplanagens, abertura de acessos, escavação das valas, dragagens, assim como de todas as ações que impliquem revolvimento de solos em meio terrestre, submerso e na interface desde as suas fases preparatórias. Este programa deve assegurar o seguinte:

- Acompanhamento integral de todas as operações que impliquem desmonte de rocha (escavações), de acordo com os procedimentos considerados indispensáveis pela Tutela;

- O acompanhamento arqueológico deve ser realizado de forma efetiva, continuada e direta, em cada frente de obra a decorrer em simultâneo, devendo ser garantido o acompanhamento arqueológico em todas as frentes.

PAT 4 Deverá ser elaborado um plano para todas as intervenções a serem desenvolvidas em fase de obra, onde conste a representação cartográfica do local de implantação dos estaleiros, as zonas a intervencionar e dos valores patrimoniais a preservar e a exumar.

PAT 5 Realizar um programa de ação de formação / sensibilização patrimonial dirigido aos trabalhadores e responsáveis envolvidos na execução da empreitada, com informação relativamente às medidas de minimização previstas, sobre a importância e sensibilidade arqueológica das áreas de intervenção e zonas envolventes e quais os cuidados a ter com a gestão e proteção do património cultural referenciado.

PAT 6 A descoberta de quaisquer vestígios arqueológicos durante o acompanhamento nas áreas de intervenção obriga à suspensão imediata dos trabalhos no local e à sua comunicação ao órgão competente da Tutela e demais autoridades, em conformidade com as disposições legais em vigor. Esta situação pode determinar a adoção de medidas de minimização complementares pelo que deve ser apresentada uma Nota Técnica com a descrição, avaliação do impacto, registo gráfico, informação georreferenciada e uma proposta de medidas a implementar. Deve ser tido em consideração que as áreas com vestígios arqueológicos conservados e que venham a ser afetados de forma irreversível têm que ser integralmente escavados.

PAT 7 Perante o elevado potencial arqueológico de toda a área alvo de afetação do projeto, a eventual necessidade de exumação de espólio arqueológico, designadamente subaquático, onde algum desse espólio pode ser sujeito a um acelerado processo de decomposição, implica a criação de uma ou mais reservas submersas primárias e transitórias até à sua entrega à Tutela do Património Cultural, para depositar e assegurar a sua conservação preventiva desses bens móveis, protegendo-os assim da degradação irreversível a que ficarão sujeitos se permanecerem em contacto direto com o ambiente atmosférico durante a fase de execução.

PAT 8 O achado de estruturas complexas como embarcações ou estruturas de apoio prantuário com valor patrimonial, têm de ser comunicado à Tutela do património cultural num prazo máximo de 48 horas.

PAT 9 As ocorrências arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível, e em função do valor do seu valor patrimonial, ser conservadas in situ

(mesmo que de forma passiva), de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação atual ou salvaguardadas pelo registo.

PAT 10 A Dever-se-á sinalizar e vedar as ocorrências patrimoniais situadas em terra, até 50m da obra, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afetação.

PAT 11 Achados arqueológicos móveis efetuados no decurso da obra deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela.

PAT 12 No caso de se verificar a impossibilidade de exumação integral de contextos arqueológicos, deverão essas áreas serem interditas à realização de obra e implementado um programa de monitorização de periodicidade semestral, para avaliação do processo de preservação in situ, e apresentado uma proposta de conservação deste(s) contexto(s) pela equipa de arqueologia.

PAT 13 Os resultados obtidos no acompanhamento arqueológico poderão determinar a adoção de medidas de minimização específicas (registo documental, sondagens de diagnóstico, escavações arqueológicas, entre outras) nomeadamente no caso de não ser possível determinar a importância científica e patrimonial das ocorrências então identificadas. Em caso de identificação de contextos arqueológicos preservados deverá sempre ser realizada a respetiva escavação arqueológica.

PAT 14 A Após a conclusão da obra, no prazo máximo de dois anos deverão ser publicados os resultados dos trabalhos de minimização patrimonial e apresentado um projeto para apresentação pública dos achados arqueológicos de maior valor científico.

Fase prévia à execução da empreitada

PAT 15 Relativamente às ocorrências patrimoniais Moinho do Sobradinho (OP01), Quinta do Progresso 1 (OP02) e Quinta do Progresso 2 (OP03), deverá o proponente da obra previamente à realização de qualquer obra de valorização e / ou requalificação destes imóveis, remeter o projeto de valorização / requalificação à apreciação da Tutela do Património Cultural.

PAT 16 A realização de prospeções arqueológicas na área de escavação durante a desmatação até se atingir o substrato rochoso ou os níveis minerais dos solos removidos e acompanhamento Arqueológico de todas as ações de revolvimento de terras até ao substrato rochoso ou arqueologicamente estéril na área do projeto, incluindo as zonas de empréstimo, vazadouro e estaleiro. Todas as zonas de estaleiro, vazadouro e

empréstimo, a serem utilizadas durante o projeto, deverão ser prospetadas pelo arqueólogo responsável pelo acompanhamento arqueológico da obra.

Fase de exploração

PAT 17 A Sempre que ocorram trabalhos de manutenção, que envolvam alterações que obriguem a revolvimentos do subsolo, circulação de maquinaria e pessoal afeto, nomeadamente em áreas anteriormente não afetadas durante a fase de obra (e que não foram alvo de intervenção), deve efetuar-se o acompanhamento arqueológico destes trabalhos e cumpridas as medidas de minimização previstas para a fase de construção, quando aplicáveis.

Assim, relativamente ao fator património arqueológico e arquitetónico, foi emitido de parecer favorável condicionado, sujeito ao cumprimento integral das medidas de minimização e de compensação acima expostas, bem como das recomendações técnicas formuladas pelas entidades competentes no âmbito do procedimento de AIA.

13. A Capitania do Porto de Faro refere não existir qualquer objeção à concretização do projeto no âmbito das competências da Autoridade Marítima, uma vez que, se encontram asseguradas todas as medidas de segurança para pessoas e bens durante os trabalhos, bem como as precauções necessárias para prevenir focos de poluição no Domínio Público Marítimo.

14. No que diz respeito ao parecer emitido pela **Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil** (ANEPC), a mesma reiterou que o projeto reformulado não introduz alterações relevantes quanto à salvaguarda de pessoas e bens, nem apresenta medidas de mitigação suficientes para prevenir danos em caso de acidente grave ou catástrofe. Assim, é mantido o conteúdo do parecer constante do ofício n.º OF/6569/DRO/2024, de 23 de outubro de 2024, no qual se transcreve abaixo.

“(…) analisada a documentação disponibilizada, se considera que o EIA apresentado fica aquém na definição do alcance da avaliação ambiental, no que respeita à salvaguarda de pessoas e bens, porquanto não demonstra medidas de mitigação suficientes para minimizar a ocorrência de danos em caso de acidente grave ou catástrofe.

De facto, importa notar que a área de implantação do projeto encontra-se localizada em zonas do concelho de Faro classificadas no respetivo Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil (aprovado pela Resolução

n.º 49/2012, de 6 de dezembro) como apresentando suscetibilidade elevada a alguns riscos naturais e tecnológicos, designadamente ao risco sísmico, galgamentos costeiros e acidentes industriais graves.

Nesse sentido, atendendo a que o projeto constitui um fator dinamizador para o incremento dos níveis de vulnerabilidade local já existentes, pelo surgimento de novos elementos expostos, devem igualmente ser consideradas medidas que contribuam, de forma antecipada, para a prevenção e redução do risco, garantindo a segurança de pessoas e bens, designadamente:

- Elaborar um Plano de Emergência Interno, adaptado a todas as fases do projeto, o qual deverá identificar e caracterizar os potenciais riscos associados à execução dos trabalhos (e seu eventual impacto, se algum, nas populações vizinhas) e definir os procedimentos a levar a cabo pela empresa responsável em caso de ocorrência de acidente ou outra situação de emergência, de forma a minimizar os potenciais efeitos negativos da(s) mesma(s). Tal Plano deverá conter medidas de prevenção e autoproteção para os riscos mais significativos associados ao projeto e/ou face aos existentes na sua envolvente, designadamente quanto ao risco de sismos, galgamentos costeiros e acidentes industriais graves. Este Plano deverá ser comunicado à ANEPC/Comando Sub-Regional de Emergência e Proteção Civil do Algarve, e demais serviços e agentes de proteção civil do município de Faro.*
- Assegurar as acessibilidades e espaço de estacionamento privilegiado destinado aos organismos afetos ao socorro a envolver em situações de acidente/emergência. Em especial na fase de construção, tendo particular atenção o eventual aumento do fluxo de trânsito provocado pela movimentação de veículos afetos às obras, os trabalhos a desenvolver não deverão comprometer a operacionalidade das ações de proteção civil e socorro, devendo ser equacionadas alternativas que salvaguardem a passagem de veículos afetos ao socorro e emergência, bem como garantindo que todas as afetações às acessibilidades sejam do prévio conhecimento do SMPC de Faro e dos serviços e agentes de proteção civil locais.*

Adicionalmente, tendo em linha de conta o estabelecido no Plano Prévio de Intervenção para o Aeroporto Gago Coutinho em caso de acidente aéreo em meio aquático, quanto à ação de triagem a ser realizada nas infraestruturas da Autoridade Marítima Nacional, localizadas na Estrada do Passeio Ribeirinho, importa garantir que o acesso a este local não deva ser comprometido pela implementação deste projeto.

Adequar o projeto de requalificação dos edifícios ao Regulamento Técnico de Segurança Contra Incêndios em Edifícios, sem prejuízo de tal ocorrer em fase posterior de licenciamento camarário, tendo em atenção o cumprimento no Regime Jurídico de Segurança Contra Incêndio em Edifícios aprovado pelo Decreto-Lei n.º 220/2008, de 12 de novembro, na sua atual redação e demais Portarias aplicáveis.”

15. A 1.ª Consulta Pública decorreu durante 30 dias úteis, de 04 de setembro a 15 de outubro de 2024. O EIA do projeto em apreço e os elementos adicionais estiveram disponíveis para consulta na página da internet da CCDR Algarve, I.P. e do Portal Participa.

No período da 1.ª Consulta Pública foi recebida uma participação, apresentada por um particular, com sentido de ‘concordância’, referindo o seguinte: *“Excelente projeto, mais emprego e renda digna aos trabalhadores.”*

A **2.ª consulta pública** do EIA do Projeto Reformulado de “Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval, incluindo Parqueamento a Nado Modernização das Instalações da Quinta do Progresso”, em Faro, e em cumprimento do previsto no n.º 5 do artigo 16.º em articulação com o n.º 1 do artigo 15.º, ambos do RJIA, decorreu por um período de 10 dias úteis, de 06 a 19 de maio de 2025. Os elementos reformulados do EIA e do projeto estiveram disponíveis para consulta na página da internet da CCDR Algarve e do Portal Participa. Foram enviados editais para afixação na APA, I.P., na Câmara Municipal de Faro, na União das Freguesias de Faro (Sé e São Pedro), e nas instalações da CCDR Algarve, I.P. – Palacete Doglioni.

No período da 2.ª Consulta Pública foi recebida uma participação, manifestando concordância com a execução do projeto, onde foi referido *“Concordo com o que está exposto”*, nos termos dos elementos submetidos a consulta.

O Relatório da Consulta Pública foi elaborado pela CCDR Algarve, I.P. e disponibilizado a todas as entidades que compõe a CA. A apreciação vertida no segundo parecer da CA, teve em consideração o relatório da 2.ª Consulta Pública elaborado e disponibilizado pela autoridade de AIA.

Atendendo aos fundamentos evidenciados no segundo parecer da CA e segundo relatório de Consulta Pública, e à luz da verificação dos elementos entregues em sede de audiência de interessados – por via da qual se procedeu à alteração ao projeto e à apresentação de novas medidas - e atendendo aos fundamentos evidenciados no parecer emitido em sede de diligências complementares por parte do ICNF, I.P., enquanto entidade constituinte da CA e com competência na gestão da área classificada em causa, considera-se que os impactes negativos identificados são na generalidade suscetíveis de minimização com introdução de

medidas, planos e condicionantes específicas, e, ponderando os impactes positivos perspetivados para o projeto de “Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval, incluindo Parqueamento a Nado Modernização das Instalações da Quinta do Progresso”, em fase de projeto de execução, considera-se de emitir decisão favorável condicionada, ao cumprimento dos condicionamentos que se indicam no capítulo seguinte, e as respetivas medidas de minimização, potenciação e compensação, e, outros planos e programas a desenvolver nas diversas fases de implementação do projeto, assim como, à aplicação do determinado no n.º 10 do artigo 18.º do RJAIA (tal como evidenciado nos pareceres do ICNF, I.P., emitidos em sede diligências complementares).

Condicionantes

1. O projeto de execução não deve contemplar a infraestrutura associada à dessalinização.
2. Deve ser eliminada a proposta de instalação de pequenos recifes artificiais em betão na zona do parqueamento a nado.
3. Em fase prévia ao licenciamento, o proponente deve promover as diligências necessárias no sentido do projeto demonstrar, de forma inequívoca, a sua conformidade com a totalidade dos IGT, em concordância com o parecer emitido pela Câmara Municipal de Faro e pelo ICNF, I.P., tendo presente o procedimento de dinâmica previsto no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial (conforme previsto no n.º 10 do artigo 18.º do RJAIA).
4. A utilização dos nautas é temporária, não podendo pernoitar-se nas embarcações.
5. O regulamento de funcionamento do estaleiro deve condicionar a um máximo de 12 movimentos diários, uma velocidade máxima de navegação de 2,5 nós e circulação alternada, evitando o cruzamento de embarcações.
6. Deverá ser dado cumprimento ao Plano de Gestão da Biodiversidade, com exceção da instalação de recifes artificiais na área do parqueamento a nado. O projeto associado ao Plano de Gestão da Biodiversidade, de salvaguarda e recuperação de vegetação de sapal numa área de 8123m² (área bastante superior aos habitats afetados pela instalação do projeto: 5458m², os quais apresentam um mau grau de conservação) deve ser apresentado à autoridade de AIA para aprovação do ICNF, I.P., em fase prévia ao licenciamento.

7. As dragagens a realizar são as que já decorrem do normal funcionamento do atual estaleiro, sendo que as mesmas devem ser precedidas do um estudo de incidências ambientais que avalie os impactes decorrentes desta ação.
8. A criação de estacionamento a nado, com plano de água artificial, numa área de 31.840,56m², com um plano de água de 25.101,73m², na zona das antigas salinas, e constituindo uma construção de raiz, não tem enquadramento no quadro de usos e ações compatíveis com o RJREN, sendo ainda interditos os movimentos de terras, incluindo escavações e aterros, ao abrigo da alínea d), do art.º 20.º do RJREN. Conforme decorre do art.º 16.º-A, n.º 7, do RJREN, a criação de estacionamento a nado, com plano de água artificial, poderá ser executada por intermédio de um regime procedimental simplificado de alteração da delimitação da REN, decorrente de projetos públicos ou privados (em caso de DIA favorável ou favorável condicionada), devendo o Município promover as diligências necessárias à sua concretização, em fase prévia ao licenciamento.
9. Deve ser salvaguardada a continuidade do sistema hidrográfico para eventos associados a um período de retorno de 100 anos. Assim, em fase prévia ao licenciamento das intervenções no Domínio Hídrico, deverá ser apresentada declaração ou documento equivalente, subscrito pela Câmara Municipal de Faro, que ateste a aceitação da solução proposta para drenagem das águas pluviais da bacia hidrográfica a montante ou outra solução adequada que venha a ser acordada entre as partes.
10. Para o sistema de drenagem de águas pluviais na área do estacionamento de embarcações a seco devem ser adotados, adicionalmente, separadores de hidrocarbonetos à saída de cada troço da rede de águas pluviais, a montante da sua descarga no meio.
11. A zona da oficina de manutenção naval, bem como o local onde sejam armazenados combustíveis e óleos, deverá ser munida de ralos de escoamento e sistema de drenagem que encaminhe possíveis derrames e águas de lavagem para os separadores de hidrocarbonetos acima referidos. Estes sistemas de drenagem e tratamento não dispensam a existência de bacias de retenção sobre as quais deverão ser colocados/armazenados os recipientes que contenham os combustíveis e óleos.
12. Em fase prévia ao licenciamento, deve ser apresentado um relatório relativo às terras resultantes da escavação em seco e respetiva solução de reencaminhamento de acordo com as suas características, tal como se encontra definido na legislação em vigor.
13. Deve ser apresentado o balanço de emissões de GEE atualizado (tCO₂eq), incluindo as emissões que decorrem das alterações efetuadas nas emissões de GEE resultantes das atividades previstas para as

fases de construção e de exploração e as emissões associadas à afetação de zonas húmidas, considerando as modificações introduzidas ao projeto inicial.

- 14.** Deve ainda ser apresentado as emissões anuais totais de GEE, em tCO₂eq, resultante da circulação das embarcações, na situação de referência e na situação após a ampliação.
- 15.** Elaborar um Plano de Emergência Interno, adaptado a todas as fases do projeto, o qual deverá identificar e caracterizar os potenciais riscos associados à execução dos trabalhos (e seu eventual impacto, se algum, nas populações vizinhas) e definir os procedimentos a levar a cabo pela empresa responsável em caso de ocorrência de acidente ou outra situação de emergência, de forma a minimizar os potenciais efeitos negativos da(s) mesma(s). Tal Plano deverá conter medidas de prevenção e autoproteção para os riscos mais significativos associados ao projeto e/ou face aos existentes na sua envolvente, designadamente quanto ao risco de sismos, galgamentos costeiros e acidentes industriais graves. Este Plano deverá ser comunicado à ANEPC/Comando Sub-Regional de Emergência e Proteção Civil do Algarve, e demais serviços e agentes de proteção civil do município de Faro.
- 16.** O plano de acessibilidade deve assegurar o acesso e espaço de estacionamento privilegiado destinado aos organismos afetos ao socorro a envolver em situações de acidente/emergência. Em especial na fase de construção, tendo particular atenção o eventual aumento do fluxo de trânsito provocado pela movimentação de veículos afetos às obras, os trabalhos a desenvolver não deverão comprometer a operacionalidade das ações de proteção civil e socorro, devendo ser equacionadas alternativas que salvaguardem a passagem de veículos afetos ao socorro e emergência, bem como garantindo que todas as afetações às acessibilidades sejam do prévio conhecimento do SMPC de Faro e dos serviços e agentes de proteção civil locais.
- 17.** Adequar o projeto de requalificação dos edifícios ao Regulamento Técnico de Segurança Contra Incêndios em Edifícios, sem prejuízo de tal ocorrer em fase posterior de licenciamento camarário, tendo em atenção o cumprimento no Regime Jurídico de Segurança Contra Incêndio em Edifícios aprovado pelo Decreto-Lei n.º 220/2008, de 12 de novembro, na sua atual redação e demais Portarias aplicáveis.
- 18.** Deve ser dado cumprimento a todos os planos/programas previstos no EIA, para as diversas fases de implementação do projeto.
- 19.** Concretização efetiva das condicionantes, medidas de minimização, projetos e planos/programas de monitorização constantes no EIA e as resultantes da apreciação dos estudos e projetos elaborados e apreciados constantes no parecer da CA.

20. A presente DIA não prejudica a necessária obtenção de quaisquer outros pareceres, autorizações e/ ou licenças previstas no quadro legislativo em vigor.

Medidas de Minimização

Todas as medidas de minimização dirigidas às fases prévias à construção e de construção devem constar no caderno de encargos da empreitada e ser consideradas no Plano de Gestão Ambiental da Obra (PGA), sem prejuízo de outras que se venham a verificar necessárias.

A Autoridade de AIA deve ser previamente informada do início e término das fases de construção e de exploração do projeto, bem como do respetivo cronograma da obra, de forma a possibilitar o desempenho das suas competências em matéria de pós-avaliação.

De acordo com o artigo 27.º do RJAIA, devem ser realizadas auditorias por verificadores qualificados pela APA, I.P. A realização de auditorias deve ter em consideração o documento “Termos e condições para a realização das Auditorias de Pós-Avaliação”, disponível no portal da APA, I.P. Os respetivos Relatórios de Auditoria devem seguir o modelo publicado no portal da APA, I.P.

MEDIDAS DE CARÁCTER GERAL

Fase de preparação prévia à execução das obras

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

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

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

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

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

Implantação dos Estaleiros e Parques de Materiais

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

FASE DE EXECUÇÃO DA OBRA

Escavação

G7. É interdita a rejeição de quaisquer matérias potencialmente poluentes para o canal de acesso à área de intervenção, bem como em qualquer área lagunar, marinha ou terrestre.

G8. Deve efetuar-se o acompanhamento arqueológico e proceder a prospeção arqueológica das áreas cuja visibilidade foi nula ou insuficiente, aquando da caracterização da situação de referência.

G9. Deve efetuar-se o acompanhamento arqueológico de todas as ações que impliquem a movimentação dos solos, nomeadamente as dragagens, que possam afetar o património arqueológico.

Construção e Reabilitação de Acessos

G10. Privilegiar o uso de acessos existentes para aceder aos locais da obra. Caso seja necessário proceder à abertura de novos acessos ou ao melhoramento dos acessos existentes, as obras devem ser realizadas de modo a reduzir ao mínimo as alterações na ocupação do solo, fora das zonas que posteriormente ficarão ocupadas pelo acesso.

G11. Assegurar o correto cumprimento das normas de segurança e sinalização de obras na via pública, tendo em consideração a segurança e a minimização das perturbações na atividade das populações.

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

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

Circulação de veículos e funcionamento de maquinaria

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

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

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

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

Gestão de Produtos, Efluentes e Resíduos

G18. Definir e implementar um Plano de Gestão de Resíduos, considerando todos os resíduos suscetíveis de serem produzidos na obra, com a sua identificação e classificação, em conformidade com a Lista Europeia de

Resíduos (LER), a definição de responsabilidades de gestão e a identificação dos destinos finais mais adequados para os diferentes fluxos de resíduos.

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

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

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

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

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

G24. A zona de armazenamento de produtos e o parque de estacionamento de viaturas devem ser drenados para uma bacia de retenção, impermeabilizada e isolada da rede de drenagem natural, de forma a evitar que os derrames acidentais de óleos, combustíveis ou outros produtos perigosos contaminem os solos e as águas. Esta bacia de retenção deve estar equipada com um separador de hidrocarbonetos.

G25. Assegurar o destino final adequado para os efluentes domésticos provenientes do estaleiro, de acordo com a legislação em vigor, recolha em tanques ou fossas estanques e posteriormente encaminhados para tratamento.

FASE FINAL DE EXECUÇÃO DAS OBRAS

G26. Proceder à desativação da área afeta aos trabalhos para a execução da obra, com a desmontagem dos estaleiros e remoção de todos os equipamentos, maquinaria de apoio, depósitos de materiais, entre outros.

Proceder à limpeza destes locais, no mínimo com a reposição das condições existentes antes do início dos trabalhos.

G27. Proceder à recuperação de caminhos ou acessos aos locais em obra, assim como os pavimentos e passeios públicos que tenham eventualmente sido afetados ou destruídos.

G28. Assegurar a reposição e/ou substituição de eventuais infraestruturas, equipamentos e/ou serviços existentes nas zonas em obra e áreas adjacentes, que sejam afetadas no decurso da obra.

G29. Assegurar a desobstrução e limpeza de todos os elementos hidráulicos de drenagem que possam ter sido afetados pelas obras de construção.

FASE DE EXPLORAÇÃO

G30. Implementar um programa de controlo de vazamentos e derramamentos de óleos e outros lubrificantes.

G31. Deve existir um Plano de Gestão Integrada de resíduos no qual se proceda à identificação e classificação dos mesmos em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos (LER);

G32. Deve prover-se a existência de meios de combate à poluição em caso de derrame de combustíveis ou de outras substâncias poluentes bem como um conjunto de normas ao nível da Higiene, Saúde e Segurança que regulem a utilização de todos os equipamentos e infraestruturas propostas.

G33. Todo o pessoal deve receber formação específica, que o habilite a fazer uma manutenção eficiente, consciente dos riscos ambientais envolvidos.

G34. Implementar o sistema de gestão de águas residuais provenientes das embarcações, estando os utilizadores do porto de recreio obrigados à utilização dos dispositivos fixos e móveis para descarga das águas residuais das embarcações (conforme regulamento a elaborar).

FASE DE DESATIVAÇÃO

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

G36. Devem-se remover os equipamentos e infraestruturas associadas à execução do projeto, por forma a que se retorne à situação inicial.

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

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

MEDIDAS DE CARATER ESPECÍFICO

PATRIMÓNIO ARQUITETÓNICO E ARQUEOLÓGICO

MEDIDAS GERAIS A IMPLEMENTAR DURANTE TODAS AS FASES DE EXECUÇÃO DA EMPREITADA

PA1. Os resultados obtidos no acompanhamento arqueológico poderão determinar a adoção de medidas de minimização complementares específicas (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras), sendo que os achados móveis efetuados no decurso destes trabalhos deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela.

PA2. O património arqueológico reconhecido durante o acompanhamento arqueológico da obra deve ser, tanto quanto possível e em função do seu valor patrimonial, conservado *in situ*, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação e possibilite a sua valorização.

PA3. A equipa que realizará os trabalhos de arqueologia tem de ser previamente autorizada pela Tutela. Esta deve integrar arqueólogos com experiência comprovada na vertente terrestre e da náutica e subaquática, com experiência e conhecimento técnico, científico e historiográfico adequado à sensibilidade da área de trabalho, bem como conservadores-restauradores para implementar as ações de conservação e monitorização.

PA4. A execução do projeto tem de integrar um programa de acompanhamento arqueológico da obra que incida sobre todos os trabalhos associados ao projeto: durante a instalação dos estaleiros, as fases de decapagem, desmatação e terraplanagens, abertura de acessos, escavação das valas, dragagens, assim como

de todas as ações que impliquem revolvimento de solos em meio terrestre, submerso e na interface desde as suas fases preparatórias. Este programa deve assegurar o seguinte:

- Acompanhamento integral de todas as operações que impliquem desmonte de rocha (escavações), de acordo com os procedimentos considerados indispensáveis pela Tutela;
- O acompanhamento arqueológico deve ser realizado de forma efetiva, continuada e direta, em cada frente de obra a decorrer em simultâneo, devendo ser garantido o acompanhamento arqueológico em todas as frentes.

PA5. Deverá ser elaborado um plano para todas as intervenções a serem desenvolvidas em fase de obra, onde conste a representação cartográfica do local de implantação dos estaleiros, as zonas a intervencionar e dos valores patrimoniais a preservar e a exumar.

PA6. Realizar um programa de ação de formação/sensibilização patrimonial dirigido aos trabalhadores e responsáveis envolvidos na execução da empreitada, com informação relativamente às medidas de minimização previstas, sobre a importância e sensibilidade arqueológica das áreas de intervenção e zonas envolventes e quais os cuidados a ter com a gestão e proteção do património cultural referenciado.

PA7. A descoberta de quaisquer vestígios arqueológicos durante o acompanhamento nas áreas de intervenção obriga à suspensão imediata dos trabalhos no local e à sua comunicação ao órgão competente da Tutela e demais autoridades, em conformidade com as disposições legais em vigor. Esta situação pode determinar a adoção de medidas de minimização complementares pelo que deve ser apresentada uma Nota Técnica com a descrição, avaliação do impacte, registo gráfico, informação georreferenciada e uma proposta de medidas a implementar. Deve ser tido em consideração que as áreas com vestígios arqueológicos conservados e que venham a ser afetados de forma irreversível têm que ser integralmente escavados.

PA8. Perante o elevado potencial arqueológico de toda a área alvo de afetação do projeto, a eventual necessidade de exumação de espólio arqueológico, designadamente subaquático, onde algum desse espólio pode ser sujeito a um acelerado processo de decomposição, implica a criação de uma ou mais reservas submersas primárias e transitórias até à sua entrega à Tutela do Património Cultural, para depositar e assegurar a sua conservação preventiva desses bens móveis, protegendo-os assim da degradação irreversível a que ficarão sujeitos se permanecerem em contacto direto com o ambiente atmosférico durante a fase de execução.

PA9. O achado de estruturas complexas como embarcações ou estruturas de apoio prantuário com valor patrimonial, tem de ser comunicado à Tutela do património cultural num prazo máximo de 48 horas.

PA10. As ocorrências arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível, e em função do valor do seu valor patrimonial, ser conservadas *in situ* (mesmo que de forma passiva), de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação atual ou salvaguardadas pelo registo.

PA11. Dever-se-á sinalizar e vedar as ocorrências patrimoniais situadas em terra, até 50m da obra, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afetação.

PA12. Achados arqueológicos móveis efetuados no decurso da obra deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela.

PA13. No caso de se verificar a impossibilidade de exumação integral de contextos arqueológicos, deverão essas áreas serem interditas à realização de obra e implementado um programa de monitorização de periodicidade semestral, para avaliação do processo de preservação *in situ*, e apresentada uma proposta de conservação deste(s) contexto(s) pela equipa de arqueologia.

PA14. Os resultados obtidos no acompanhamento arqueológico poderão determinar a adoção de medidas de minimização específicas (registo documental, sondagens de diagnóstico, escavações arqueológicas, entre outras) nomeadamente no caso de não ser possível determinar a importância científica e patrimonial das ocorrências então identificadas. Em caso de identificação de contextos arqueológicos preservados deverá sempre ser realizada a respetiva escavação arqueológica.

PA15. Após a conclusão da obra, no prazo máximo de dois anos deverão ser publicados os resultados dos trabalhos de minimização patrimonial e apresentado um projeto para apresentação pública dos achados arqueológicos de maior valor científico.

FASE PRÉVIA À CONSTRUÇÃO

PA16. Relativamente às ocorrências patrimoniais Moinho do Sobradinho (OP01), Quinta do Progresso 1 (OP02) e Quinta do Progresso 2 (OP03), deverá o proponente da obra previamente à realização de qualquer obra de valorização e / ou requalificação destes imóveis, remeter o projeto de valorização / requalificação à apreciação da Tutela do Património Cultural.

PA17. A realização de prospeções arqueológicas na área de escavação até se atingir o substrato rochoso ou os níveis minerais dos solos removidos e acompanhamento arqueológico de todas as ações de revolvimento de terras até ao substrato rochoso ou arqueologicamente estéril na área do projeto, incluindo as zonas de empréstimo, vazadouro e estaleiro. Todas as zonas de estaleiro, vazadouro e empréstimo, a serem utilizadas durante o projeto, deverão ser prospetadas pelo arqueólogo responsável pelo acompanhamento arqueológico da obra.

FASE DE EXPLORAÇÃO

PA18. Sempre que ocorram trabalhos de manutenção, que envolvam alterações que obriguem a revolvimentos do subsolo, circulação de maquinaria e pessoal afeto, nomeadamente em áreas anteriormente não afetadas durante a fase de obra (e que não foram alvo de intervenção), deve efetuar-se o acompanhamento arqueológico destes trabalhos e cumpridas as medidas de minimização previstas para a fase de construção, quando aplicáveis.

GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA

Geo 1. A construção e demolição deve ser acompanhada e monitorizada por técnico competente (e.g. Geólogo, Eng. de Geologia) de modo a prevenir, em obra, situações não controladas ou não projetadas de instabilidade do substrato rochoso e/ou inundações na zona de trabalhos. Esta condução é extremamente importante uma vez que permite reduzir os impactes negativos que lhe estejam associados, minimizar atrasos, reduzir riscos e promover a segurança de pessoas e bens já instalados.

Geo 2. Dar cumprimento a todas as ações e medidas a prever no relatório relativo às terras resultantes da escavação em seco e respetiva solução de reencaminhamento de acordo com as suas características, tal como se encontra definido na legislação em vigor (conforme condicionante n.º 12 da presente DIA).

AMBIENTE SONORO

AS 1. Adotar medidas de proteção individual contra o ruído gerado, no caso dos trabalhadores mais expostos (a responsabilidade da implementação desta medida é da responsabilidade do empreiteiro). A este propósito refere-se também a necessidade dos equipamentos utilizados respeitarem as normas legais e as especificações técnicas estabelecidas, em termos de controlo e proteção do ruído.

BIODIVERSIDADE

B1. Concentração das atividades no tempo de forma a reduzir o período de perturbação sobre a fauna e flora devido aos trabalhos de obra.

B2. Caso se verifique a ocorrência de um elevado número de aves na zona dos trabalhos, a suspensão dos trabalhos até que os animais se afastem e/ou utilização de um espantalho móvel para afastamento dos animais.

B3. Os trabalhadores devem ter formação específica sobre os valores naturais locais, especificamente a flora e fauna, sobre os impactes que as atividades podem ter sobre os mesmos, sobre as medidas de minimização previstas para o afastamento de aves e mamíferos marinhos e sobre o modo de atuação em caso de encontrarem um animal ferido.

B4. Assegurar a continuação das medidas de mitigação já em vigor, nomeadamente a conservação das marcas de delimitação do canal e a limitação da velocidade de navegação no canal. Sugere-se ainda que possa ser afixada pelo promotor, eventualmente na própria estacaria e de forma visível aos navegantes, informação clara quanto à necessidade de circular dentro das marcas existentes e a muito baixa velocidade (2-3 nós).

ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

Fase de construção

AC 1. Utilização de métodos e materiais construtivos provenientes de fabricantes com certificações ambientais.

AC 2. Utilização de equipamentos e iluminação de elevada eficiência energética.

AC 3. Implementar um plano de gestão de eficiência energética que permita a gestão e monitorização dos consumos de energia para corrigir eventuais irregularidades de forma célere, privilegiando, por exemplo, a seleção de equipamentos mais eficientes, que utilizem combustíveis alternativos, dentro daquilo que serão as opções de mercado existentes à data.

AC.4. Utilização de isolamento térmico em coberturas, paredes ou pavimentos, recorrendo a materiais de base natural (ecomateriais) ou que incorporem materiais reciclados.

Fase de exploração

AC 5. Instalação e fornecimento de estruturas de carregamento onshore power supply às embarcações (preferencialmente ligada a fontes de energia renováveis), inclusive para embarcações híbridas.

AC 6. Aquisição e utilização de equipamentos e iluminação (tecnologia LED) mais eficiente.

AC 7. Utilização preferencial de equipamentos elétricos nas atividades de manutenção.

AC 8. Implementar o plano de gestão de eficiência energética, válido e relevante igualmente para a fase de exploração.

AC 9. Caso se venha a verificar a utilização de equipamentos de climatização e de refrigeração, deverá acautelar-se a seleção preferencial de equipamentos que utilizem fluídos naturais ou gases fluorados com menor potencial de aquecimento global.

AC 10. Criação de sistema de alerta para inundações e respetivo protocolo de resposta;

AC 11. Garantir a boa manutenção do sistema de drenagem da envolvente ao projeto;

AC 12. Monitorização contínua, durante a fase de exploração, dos consumos de água da rede e dos volumes de água reaproveitada para a gestão da eficiência hídrica.

SEGURANÇA E PROTEÇÃO CIVIL

SPC1. No início dos trabalhos deve ser comunicado às entidades locais envolvidas em operações de socorro e de proteção civil, entre os quais o corpo de bombeiros de Faro e Serviço Municipal de Proteção Civil daquele concelho. Deverá ser assegurado que os trabalhos a desenvolver não comprometem a operacionalidade das ações de proteção e socorro.

SPC2. Na fase de construção e de exploração, deverão ser informados do projeto o Serviço Municipal de Proteção Civil de Faro, o Corpo de Bombeiros e a Capitania do Porto territorialmente competente, designadamente quanto às ações que serão levadas a cabo e respetiva calendarização, de modo a possibilitar um melhor acompanhamento e intervenção, bem como para uma eventual atualização, pelo primeiro, do correspondente Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil.

SPC3. Devem ser garantidas as condições de acessibilidade, estacionamento e operação dos meios de socorro, tanto na fase de construção como de exploração. Tendo em linha de conta o estabelecido no Plano Prévio de Intervenção para o Aeroporto Gago Coutinho em caso de acidente aéreo em meio aquático, quanto à ação de triagem a ser realizada nas infraestruturas da Autoridade Marítima Nacional, localizadas na Estrada do Passeio Ribeirinho, importa garantir que o acesso a este local não deva ser comprometido pela implementação deste projeto.

SPC4. O fluxo rodoviário/pedonal/ciclável que vai ser gerado com a implementação do projeto, deve compatibilizar-se, em articulação com o Município, com as atuais valências da Estrada do Passeio Ribeirinho por forma a garantir a continuidade, conforto e segurança de todos os utentes.

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

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

SPC7. Deverão ser asseguradas as acessibilidades e espaço de estacionamento privilegiado destinado aos organismos afetos ao socorro a envolver em situações de acidente/emergência. Em especial na fase de construção, dado o eventual aumento do fluxo de trânsito provocado pela movimentação de veículos afetos às obras, os trabalhos a desenvolver não deverão comprometer a operacionalidade das ações de proteção civil e socorro, devendo ser equacionadas alternativas que salvaguardem a passagem de veículos afetos ao socorro e emergência.

SPC8. O Plano de Emergência Interno do projeto deve ser exercitado regularmente, através de simulacros envolvendo os serviços e agentes de proteção civil territorialmente competentes. Deverá ser assegurado o

cumprimento das normas de segurança respeitantes ao armazenamento de matérias perigosas (tanto na fase de construção como na fase de exploração), com vista a evitar situações de derrame, explosão ou incêndios.

SOCIOECONOMIA

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

SE2. Incentivar e aumentar as ações pedagógicas de conhecimento da atividade, como as que têm vindo a ser desenvolvidas com a comunidade escolar e investigadores.

Planos/Programas de Monitorização

De acordo com o EIA e segundo parecer da CA, os planos de monitorização propostos para as fases de construção e exploração, e para os fatores ambientais que se consideram de mais sensíveis e com possibilidade de apresentarem impactes significativos causados pela implementação do Projeto, pretendem avaliar o seu comportamento e variação ao longo do tempo e a eventual necessidade de implementar medidas adicionais de minimização/compensação, caso sofram uma evolução diferente da expectável.

Consideram-se deste modo os seguintes planos de monitorização:

1 - GESTÃO DA EFICIÊNCIA HÍDRICA

Deve ser elaborado um plano de monitorização contínua a aprovar pela APA/ARH Algarve, para a fase de exploração, dos consumos de água da rede e dos volumes de água reaproveitada para a gestão da eficiência hídrica.

2 – PLANO DE LIMPEZA DE FUNDO DO PARQUEAMENTO

Deve ser elaborado um plano de limpeza do fundo do parqueamento, para a fase de exploração, a ser feito fundamentalmente nas zonas de sombra hidrodinâmica, preferencialmente coincidente no tempo e na periodicidade com plano de manutenção de cotas batimétricas do canal de acesso (Esteiro do Sobradinho) e da bacia de manobra.

3 – PLANO DE GESTÃO E MONITORIZAÇÃO DA BIODIVERSIDADE

Deve ser elaborado e implementado um Plano de Gestão de Biodiversidade, a apresentar junto da autoridade de AIA e a aprovar pelo ICNF, I.P., por forma a compensar os efeitos decorrentes da instalação do parqueamento a nado, o qual deve atender ao seguinte:

- Salvaguarda e recuperação de vegetação de sapal numa área de 8123m² (área bastante superior aos habitats afetados pela instalação do projeto: 5458m², os quais apresentam um mau grau de conservação). Nestas áreas pretende-se a plantação de espécies de sapal alto, como *Atriplex halimus* e *Limoniastrum monopetalum*, criando a base para a instalação dos habitats 1420 e 1430. Nas áreas sujeitas à influência das marés os pestaneiros permitirão a estabilização física dos talude e conseqüente colonização por flora características dos habitats de sapal de uma forma natural.

- Monitorização da avifauna por um período de 3 anos e com uma periodicidade mensal. Estabelecer pontos de monitorização de baixa e preia mar onde se identificarão todas as espécies observadas/escutadas, por um período de 15 minutos. Deverão ser identificados os efetivos contabilizados e se efetuam utilização efetiva, ou não, da área do estaleiro.

- Monitorização plurianual dos habitats prioritários presentes, em particular das pradarias de ervas marinhas. Este plano deverá ter as seguintes linhas orientadoras:

i) Incluir a instalação de estações fixas de amostragem, que possam ser visitadas repetidamente ao longo do tempo.

ii) Ser dirigido à espécie *Zostera noltii*, a espécie com maior área de cobertura no local, que estrutura física e biologicamente o habitat intertidal em toda a zona adjacente ao canal de acesso.

iii) Incidir especialmente nas manchas de vegetação imediatamente adjacentes ao canal, por forma a permitir detetar em tempo útil alterações nos parâmetros populacionais mais relevantes, nomeadamente percentagem de cobertura, densidade e biomassa, e, caso necessário, implementar medidas adicionais.

iv) Contemplar duas visitas anuais em todas as estações instaladas, uma no verão e outra no inverno, por forma a integrar a normal variação estacional nos parâmetros populacionais.

v) Incluir monitorização de eventuais alterações no declive das margens, enquanto indicador precoce de potencial erosão.

4- PLANO DE MONITORIZAÇÃO DOS RECURSOS HÍDRICOS, ECOLOGIA, HIDRODINÂMICA, GEOLOGIA, GEOMORFOLOGIA E RECURSOS MINERAIS

Plano de monitorização e gestão global e integrativo, por forma a controlar e monitorizar, quer a qualidade ambiental do sistema, quer uma eventual afetação ambiental que possa surgir no interior do parqueamento a nado. Este plano abrange os fatores recursos hídricos, hidrodinâmica, ecologia, geologia, geomorfologia e recursos minerais

O plano de monitorização de águas de superfície a estabelecer deve permitir a classificação do estado ecológico, do potencial ecológico e do estado químico da água no parqueamento a nado, de acordo com Diretiva Quadro da Água, para águas de transição.

O plano geral de monitorização de parâmetros ambientais global, divide-se na aquisição e monitorização de séries dados em duas escalas temporais distintas, e conseqüentemente num número de parâmetros e num tipo de resolução analítica dos mesmos:

8.a) aquisição de séries de dados *in situ*, contínua, de longa duração, envolvendo um menor número de parâmetros, recorrendo a sonda multi-paramétrica: monitorizar as variações horárias, de vários parâmetros físico-químicos da água em circulação no parqueamento a nado (nomeadamente: a variação da superfície livre (variação da pressão), a temperatura, a salinidade, o pH, o Eh e o oxigénio dissolvido), medidos por uma sonda multiparamétrica a ser instalada numa zona de sombra hidrodinâmica e com maior tempo de residência no parqueamento. Com este tipo de monitorização ambiental, pretende-se obter registos contínuos *in situ* e em tempo real, daqueles parâmetros, por forma a monitorizar a qualidade ambiental ao longo do tempo e de ser possível identificar em tempo real uma eventual afetação ambiental no parqueamento a nado, e conseguir intervir atempadamente com medidas de mitigação. Deve ser desenvolvido um protótipo da sonda multi-paramétrica que numa fase inicial será testado e aperfeiçoado no Esteiro do Sobradinho, durante a fase de construção (de obra). Tempo este necessário e suficiente para efetuar ajustes e correções técnicas na sonda, bem como para efetuar testes *in situ* de precisão e de erros cometidos nas leituras dos vários parâmetros, determinar períodos de manutenção, por forma a validar o seu desempenho nas condições ambientais adversas no sistema lagunar. Esta informação ambiental permitirá monitorizar em tempo real os fatores recursos hídricos, hidrodinâmica e ecologia.

8.b) medições pontuais de um grande número de parâmetros ambientais, recorrendo a análises laboratoriais: monitorizar as águas de superfície à escala da fase da maré, e de um determinado período do ano, múltiplos

parâmetros enquadrados na Diretiva Quadro da Água para águas de transição. Promover a colheita de amostras e proceder às respetivas análises laboratoriais, com uma periodicidade anual, durante a época estival, em períodos em que a massa de água lagunar apresenta temperaturas mais elevadas, e de preferência em dias nublados. Esta informação ambiental permitirá monitorizar a variação anual dos fatores recursos hídricos, geologia, hidrodinâmica e ecologia.

- colheita de amostras de água (8.b1), dentro e fora do parqueamento a nado, na fase da preia-mar para realizar análises laboratoriais no âmbito da qualidade ecológica da água, de poluentes emergentes e de substâncias prioritárias no âmbito da Diretiva Quadro Comunitária da Água para águas de transição, nomeadamente: Nitratos, Nitritos, Amonia, Azoto total, Fosfatos, Fosforo total, SST, SSV, COT, clorofila; Metais pesados; Óleos e gorduras, óleos minerais, detergentes aniónicos; PAHs, HCB, PCBs; e indicadores da qualidade de contaminação fecal, recorrendo à análise laboratorial dos mesmos. Esta informação ambiental permitirá monitorizar a variação anual dos fatores recursos hídricos, hidrodinâmica e ecologia. Devem ser identificados e comunicados à APA/ARH Algarve, em fase prévia ao licenciamento, os pontos de recolha de amostras de monitorização da água, no interior e exterior do parqueamento a nado.

- colheita de amostras de sedimento (8.b2) nas zonas de sombra hidrodinâmica do parqueamento, recorrendo ao mergulho científico, por forma a avaliar e quantificar *in situ*: 8.b2c) medição das taxas de sedimentação médias anuais dos sedimentos lutíticos, 8.b2d) amostragem destes sedimentos para análise laboratorial de acordo com a da Portaria 1450/2007, de 12 de novembro (nomeadamente os parâmetros: sedimentares-texturais, parâmetros físicos, parâmetros inorgânicos não metálicos, metais totais, hidrocarbonetos aromáticos policíclicos, PCBs, e pesticidas organocloratos). Esta informação ambiental permitirá monitorizar a variação anual dos fatores recursos hídricos, geologia, hidrodinâmica e ecologia. As colheitas de sedimentos, deve-se também contemplar a recolha de amostras fora do parqueamento a nado e não só no interior. Assim, devem ser identificados e comunicados à APA/ARH Algarve, em fase prévia ao licenciamento, os pontos de recolha de amostras de sedimento no exterior do parqueamento a nado. As colheitas destinadas a monitorizar a afetação dos sedimentos no canal, poderão ter uma periodicidade mais alargada, e serem associadas ao previsto no plano de gestão e monitorização da biodiversidade: *“Incluir monitorização de eventuais alterações no declive das margens, enquanto indicador precoce de potencial erosão e porque referem que o Projeto irá ter impactes positivos na hidrodinâmica”*.

A análise diária e permanente, quer da informação referente ao plano de monitorização ambiental (informação 8.a), quer da observação *in situ* diária de aspetos físicos, metodológicos, estruturais,

sedimentológicos ou biológicos referentes ao estacionamento, podem identificar em tempo real uma ocorrência de uma afetação ambiental, e agir atempadamente e em conformidade com medidas de mitigação.

O funcionamento dos dois sistemas responsáveis pela troca de água no estacionamento a nado: o de escoamento/enchimento autónomo (comporta móvel) e o de renovação passivo, encontra-se descrito na Memória Descritiva de Arquitetura e nos Projetos das Especialidades de Estabilidade e de Instalações eletromecânicas. Porém, esta solução construtiva adotada com a implantação destes dois sistemas de troca de água, autónomos, para o plano de gestão ambiental, permitirá ao estacionamento não só salvaguardar uma troca equilibrada de volumes de água com o sistema lagunar, garantindo os mesmos tempos de residência, como também salvaguardar taxas de sedimentação médias anuais muito semelhantes às do Esteiro do Sobradinho. Consequentemente também permite assegurar ambientes e ecossistemas lagunares no interior do estacionamento, saudáveis e sustentáveis. Também, e no caso de ocorrer um evento de afetação ambiental, aqueles dois sistemas permitem em conjunto, isolar o estacionamento a nado do sistema lagunar adjacente, e evitar que essa afetação ambiental não contamine o sistema lagunar natural adjacente, bem como permitem que em segurança e sob um ambiente controlado no estacionamento a nado totalmente isolado do meio exterior, que se intervenha de forma eficiente com medidas de mitigação. Numa situação extrema em que ocorra uma emergência ambiental resultante de uma ação negligente por parte de um utente, gerando um derrame de um poluente ou de um contaminante para o estacionamento, permitir fechar os sistemas de trocas de águas com o meio lagunar, e desta forma salvaguardar a integridade ambiental dos esteiros Sobradinho e Nogueira, dando tempo para serem implementadas as medidas de mitigação no interior do estacionamento em segurança e ambiente controlado.

5 – PLANO DE MONITORIZAÇÃO DO AMBIENTE SONORO

Os Pontos de Monitorização (PMon), na fase de construção e de exploração, do Plano de Monitorização do Ambiente Sonoro são os seguintes:

- PMon01: 37°01'21.8"N 7°56'47.5"W.
- PMon02: 37°01'19.9"N 7°56'37.9"W.
- PMon03: 37°01'18.9"N 7°56'36.1"W.

As medições a efetuar deverão verificar os preceitos legais e de boa prática e do documento “Agência Portuguesa do Ambiente – Guia prático para medições de ruído ambiente – no contexto do Regulamento Geral do Ruído tendo em conta a NP ISO 1996. 2020”, nomeadamente serem realizadas por Laboratório Acreditado para a realização do tipo de medições em causa:

- Fase de construção: Descrição típica de âmbito de acreditação válido1:

- Ensaio: “Medição dos níveis de pressão sonora. Determinação do nível sonoro contínuo equivalente”.
- Método de Ensaio: “NP ISO 1996-1:2011 NP ISO 1996-2:2011 Procedimento interno (versão)”.

- Fase de exploração: Descrição típica de âmbito de acreditação válido1:

- Critério de Exposição Máxima (Zona Mista):
 - Ensaio: “Medição de níveis de pressão sonora. Determinação do nível sonoro médio de longa duração”.
 - Método de Ensaio: “NP ISO 1996-1:2011 NP ISO 1996-2:2011 Procedimento interno (versão)”.
- Critério de Incomodidade:
 - Ensaio: Medição dos níveis de pressão sonora.
 - Critério de incomodidade.
 - Método de Ensaio: “NP ISO 1996-1:2011 NP ISO 1996-2:2011
 - Procedimento interno (versão).

Em caso de reclamação, associada a fonte de ruído afeta ao projeto (construção ou exploração), deverão ser efetuadas medições de ruído junto dos Recetores reclamantes.

Os Relatórios de Monitorização deverão verificar o estabelecido no Anexo V da Portaria n.º 395/2015.

Deverão ser elaborados Relatórios de Monitorização em cada Campanha de Monitorização, e ser enviados à Autoridade de AIA.

Toda a informação relevante para a boa apreciação do fator Ambiente Sonoro deverá ser incluída, nomeadamente a eventual existência de reclamações.

O Relatórios de Monitorização, e as ações a implementar, deverão atentar aos seguintes princípios:

- Caso seja detetado incumprimentos dos requisitos acústicos aplicáveis, deverá ser equacionada a implementação de Medidas de Minimização e/ou de medidas de gestão complementares e a revisão do plano de monitorização incluindo novo Relatório de Monitorização após a concretização das medidas.
- Caso ocorra manutenção continuada do cumprimento dos requisitos acústicos aplicáveis, poderá ser equacionada uma periodicidade mais alargada ou mesmo a desnecessidade de novos Relatórios de Monitorização, ou a revisão do Plano de Monitorização.
- Caso ocorram modificações significativas das características de emissão, propagação ou receção sonora, deverá ser revisto o Plano de Monitorização.
- Caso existam reclamações potencialmente procedentes, deverão ser efetuadas medições junto aos Recetores reclamantes.
- Caso se verifique, de forma justificada, a necessidade de eliminação de um dado ponto, acrescento de um novo ponto ou movimentação de um dado ponto, tal deverá ser efetuado incluindo a devida justificação no Relatório de Monitorização. No caso especial da eliminação, tal deverá ser apontado / justificado para a próxima campanha de monitorização, de forma a permitir uma aceitação prévia por parte da Autoridade de AIA.

Para a **fase de construção** recomendam-se campanhas mensais nos primeiros 3 meses de obra, e seguidamente campanhas trimestrais. Em cada campanha deverão ser caracterizados os parâmetros com relevância, face aos períodos de ocorrência das obras: LAeq (diurno), LAeq (entardecer) e/ou LAeq (noturno).

Para a **fase de exploração** recomendam-se campanhas semestrais (1 campanha no verão e outra no inverno) nos dois primeiros anos de exploração, cujos resultados ditarão a periodicidade das restantes campanhas, as quais se apontam quinquenais (de 5 em 5 anos depois dos dois primeiros anos de exploração).

Em cada campanha deverão ser caracterizados os pontos parâmetros com relevância, face à classificação acústica efetivamente ocorrida e/ou aos limites efetivamente aplicáveis:

- Critério de Exposição Máxima: Ld, Le, Ln e Lden.
- Critério de Incomodidade: LAr (Ruído Ambiente) e LAeq (Ruído Residual).

Caso o Critério de Incomodidade seja aplicável e caso haja forma de determinação/justificação de qual o mês mais desfavorável, uma das campanhas deverá incidir nesse mês.

Outros Planos e Projetos

Devem ainda ser implementados e cumpridos os seguintes planos: Plano de Gestão Ambiental da Obra, Plano de Acompanhamento Ambiental, Plano de Gestão de Resíduos, Projeto de Valorização/Requalificação das Ocorrências Patrimoniais (OP01, 02 e 03), Plano de Sensibilização Ambiental, Plano de Acessos, Plano de Emergência Interno da Instalação, Plano de Emergência Ambiental, Plano de Recuperação Ambiental e Paisagística (para a fase de desativação) e Programa de Acompanhamento Arqueológico.

Decisão

Favorável condicionada

Entidade de verificação da DIA

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, I.P.

Data de Emissão

08/07/2025

Validade da DIA

Nos termos do n.º 2 do artigo 23.º do RJAIA, a presente decisão caduca se, decorridos quatro anos a contar da presente data, o proponente não der início à execução do projeto.

Assinatura:

O Vice-Presidente

José Pacheco