



CÓDIGO DOCUMENTO: D20220531003411  
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 6204-8542-fd12-0b94

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



# TUA

## TÍTULO ÚNICO AMBIENTAL

*O titular está obrigado a cumprir o disposto no presente título, bem como toda a legislação e regulamentos vigentes nas partes que lhes são aplicáveis.*

*O TUA compreende as decisões de licenciamento solicitadas através do presente pedido.*

### DADOS GERAIS

Nº TUA	TUA20220531001056
REQUERENTE	Verbos do Cais, S.A
Nº DE IDENTIFICAÇÃO FISCAL	514153679
ESTABELECIMENTO	Porto de Recreio de Olhão
CÓDIGO APA	APA07451583
LOCALIZAÇÃO	Avenida 5 de Outubro, Porto de Recreio de Olhão
CAE	93292 - Atividades dos portos de recreio (marinas)

### CONTEÚDOS TUA

-  ENQUADRAMENTO
-  PRÉVIAS LICENCIAMENTO
-  CONSTRUÇÃO
-  DESATIVAÇÃO/ENCERRAMENTO
-  ANEXOS TUA
-  LOCALIZAÇÃO
-  PRÉVIAS CONSTRUÇÃO
-  EXPLORAÇÃO
-  OBRIGAÇÕES DE COMUNICAÇÃO



CÓDIGO DOCUMENTO: D20220531003411  
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 6204-8542-fd12-0b94

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



## ENQUADRAMENTO

### ENQ1 - SUMÁRIO

Regime	Nº Processo	Indicador de enquadramento	Data de Emissão	Data de Entrada em Vigor	Data de Validade	Eficácia	Sentido da decisão	Entidade Licenciadora
AIA	PL20210208000245	Alínea b), do n.º 3, do artigo 1.º do RJAIA, alínea d) do n.º 12, do Anexo II	31-05-2022	26-05-2022	30-05-2026	Sim	Favorável condicionado	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve
RH	PL20210208000245	-	-	-	-	Não	-	Administração da Região Hidrográfica do Algarve



## LOCALIZAÇÃO

### LOC1.1 - Mapa



CÓDIGO DOCUMENTO: D20220531003411  
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 6204-8542-fd12-0b94

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



## LOC1.5 - Confrontações

Norte	Cidade de Olhão
Sul	Ria Formosa
Este	Ria Formosa
Oeste	Porto de Recreio de Olhão

## LOC1.6 - Área do estabelecimento

Área impermeabilizada não coberta (m2)	0,00
Área coberta (m2)	0,00
Área total (m2)	0,00



CÓDIGO DOCUMENTO: D20220531003411  
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 6204-8542-fd12-0b94

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "<https://siliamb.apambiente.pt>" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.

## LOC1.7 - Localização

Localização

Plano de água



## PRÉVIAS LICENCIAMENTO

### PLIC1 - Medidas /Condições gerais a cumprir

Código	Medida/Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
T000003	Cumprimento das condicionantes e elementos a apresentar à Autoridade de AIA previamente ao licenciamento, constantes da Declaração de Impacte Ambiental anexa ao presente TUA.	Prévio à fase de Construção	RAA



## PRÉVIAS CONSTRUÇÃO

### PCons1 - Medidas /Condições gerais a cumprir

Código	Medida/Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
T000004	Cumprimento das condicionantes e elementos a apresentar à Autoridade de AIA constantes da Declaração de Impacte Ambiental anexa ao presente TUA.	Prévio à fase de construção	RAA



## CONSTRUÇÃO



**CÓDIGO DOCUMENTO:** D20220531003411  
**CÓDIGO VERIFICAÇÃO:** 6204-8542-fd12-0b94

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "<https://siliamb.apambiente.pt>" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.

## Const1 - Medidas / Condições gerais a cumprir

Código	Medida/Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
T000005	Cumprimento das condicionantes, medidas de minimização e planos de monitorização constantes da Declaração de Impacte Ambiental anexa ao presente TUA	Durante a fase de construção	RAA



## EXPLORAÇÃO

## EXP1 - Medidas / Condições gerais a cumprir

Código	Medida/Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
T000006	Cumprimento das condicionantes, medidas de minimização e planos de monitorização constantes da Declaração de Impacte Ambiental anexa ao presente TUA	Período de vida da instalação	RAA



## DESATIVAÇÃO/ENCERRAMENTO

## ENC2 - Medidas / Condições a cumprir relativamente ao encerramentos e ou desativação da instalação

Código	Medida/Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
T000007	Avaliação à data dos impactes associados e medidas necessárias, tendo em consideração a evolução da situação de referência do ambiente, e a necessidade de repor/minimizar os impactes do projeto cuja atividade vai cessar	Previamente ao início da desativação	RAA
T000008	Cumprimento das medidas de minimização e planos de monitorização aplicáveis constantes da Declaração de Impacte Ambiental anexa ao presente TUA.	Durante a fase de desativação	RAA



CÓDIGO DOCUMENTO: D20220531003411  
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 6204-8542-fd12-0b94

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



## OBRIGAÇÕES DE COMUNICAÇÃO

### OCom1 - Comunicações a efetuar à Administração

Código	Tipo de informação /Parâmetros	Formato de reporte	Periodicidade de comunicação	Data de reporte	Entidade
T000014	Relatório de Acompanhamento Ambiental	Digital		Anual e final da obra	Autoridade de AIA
T000015	Relatório de Auditoria de AIA (artigo 27.º do RJAIA). Os respetivos Relatórios de Auditoria devem seguir o modelo publicado no portal da APA e serem remetidos pelo Proponente à Autoridade de AIA, no prazo de 15 dias úteis após a sua apresentação pelo verificador	Digital		Uma auditoria durante a fase de preparação/construção e outra auditoria três anos após o início da entrada em exploração	Autoridade de AIA



## ANEXOS TUA

### Anex1 - Anexos

Código	Ficheiro	Descrição
T000009	Parcecer da CA Ampliação do Porto de Recreio de Olhão.pdf	Parecer da CA
T000010	Relatório da Consulta Pública Ampliação do Porto de Recreio de Olhão.pdf	Relatório da Consulta Pública
T000011	I01134-202204-INF-AMB.pdf	Fundamentação da proposta de DIA
T000012	DIA-Definitiva-Amp-Porto de Recreio de Olhão-Maio-2022_assinado.pdf	Declaração de Impacte Ambiental
T000013	I01572-202205-INF-AMB (1).pdf	Fundamentação da decisão

**Declaração de Impacte Ambiental**

<b>Designação do Projeto:</b>	Ampliação do Porto de Recreio de Olhão
<b>Fase em que se encontra o Projeto</b>	Projeto de Execução
<b>Tipologia do Projeto:</b>	Alínea d) do n.º 12, do Anexo II do RJAIA
<b>Enquadramento no Regime Jurídico de AIA</b>	alínea b), do n.º 3, do artigo 1.º
<b>Localização</b>	Distrito de Faro, concelho de Olhão, freguesia de Olhão
<b>Proponente</b>	Verbos Cais, S.A.
<b>Entidade Licenciadora</b>	Docapesca - Portos e Lotas S.A.
<b>Autoridade de AIA</b>	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve

<b>Descrição Sumária do Projeto</b>	<p>O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão, em fase de projeto de execução, consiste na construção e exploração da Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão em 102 postos de amarração e tem como objetivos principais:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumentar e melhorar a oferta de lugares de amarração para embarcações de recreio no âmbito de um contrato de concessão existente;</li> <li>- Criação de postos de amarração que permitam a acostagem de embarcações de recreio de maiores dimensões (entre os 15 e os 25 m).</li> </ul> <p>A ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão abrange uma área de cerca de 1,63 ha no plano de água (zona nascente do atual Porto de Recreio de Olhão). Para a criação destes lugares de amarração haverá lugar a uma “correção de fundo para obtenção das cotas” que em alguns locais pode atingir até -3,5 m, e a cravação de 25 estacas metálicas tubulares de fixação dos pontões a mais de 6 m de profundidade.</p> <p>O projeto da ampliação complementar propõe a remodelação e ampliação do quebra-mar atualmente existente e a criação de lugares de amarração com recurso a pontões e <i>fingers</i> flutuantes (flutuadores de polietileno) ligados a um conjunto de estacas metálicas cravadas no fundo, por intermédio de aparelhos de apoio permitindo o seu deslocamento vertical consoante as marés.</p>
-------------------------------------	--

Como resultado da ampliação serão criados 102 novos lugares para embarcações com as seguintes características:

- 41 lugares para embarcações com comprimento até 6,00 m e boca até 2,50 m.
- 32 lugares para embarcações com comprimento até 12,00 m e boca até 4,00 m.
- 1 lugar para embarcação com comprimento até 12,00 m e boca até 5,00 m.
- 21 lugares para embarcações com comprimento até 15,00 m e boca até 5,00 m.
- 6 lugares para embarcações com comprimento até 18,00 m e boca até 5,20 m.

A criação dos novos postos de amarração será acompanhada da necessária criação de condições de fundo, projetando-se 3 zonas de fundos consoante as dimensões previstas para as embarcações:

- -1,43 na zona das embarcações mais pequenas;
- -2,63 na zona das embarcações de dimensão intermédia;
- -3,13 na zona das embarcações de maior dimensão.

A intervenção projetada possui as seguintes características gerais:

- Dragagem de uma área de 2.287,61 m<sup>2</sup> até à cota -1.43 m;
- Dragagem de uma área de 5.748,38 m<sup>2</sup> até à cota -2.63 m;
- Dragagem de uma área de 7.424,71 m<sup>2</sup> até à cota -3.13 m;
- Cravação de 25 estacas metálicas tubulares de fixação dos pontões e dos *fingers*;
- 208,00 m de quebra-mar sendo que destes 92,00m serão aproveitados do atual porto de recreio, necessitando apenas de ser reposicionados;
- Reformulação do pontão de acesso desde terra;
- 280,00 m de novos pontões incluindo os respetivos *fingers*;

São previstas 25 semanas para execução da construção da Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão, respeitando as seguintes fases:

- Montagem do estaleiro;



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Correção de fundo para obtenção das cotas de fundo projetadas;</li> <li>• Cravação de estacas;</li> <li>• Posicionamento e colocação de poitas;</li> <li>• Desmontagem de troços do atual quebramar;</li> <li>• Posicionamento e montagem de quebramar flutuante;</li> <li>• Ligação do quebramar às poitas por intermédio de correntes ou cabos;</li> <li>• Instalação de sinalização de apoio à navegação;</li> <li>• Posicionamento e montagem dos pontões;</li> <li>• Posicionamento e montagem dos <i>fingers</i>;</li> <li>• Instalação de serviços de apoio aos utentes (água, eletricidade e equipamentos de segurança);</li> <li>• Desmontagem de estaleiro.</li> </ul>
<p><b>Síntese do Procedimento</b></p>	<p>Os elementos constituintes do procedimento de AIA do Projeto da Ampliação do Porto de Recreio de Olhão, 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 (CCDR Algarve) a coordenação do procedimento de avaliação ambiental.</p> <p>Por conseguinte, após verificação do cumprimento dos requisitos exigíveis quanto ao conteúdo mínimo do EIA, esta CCDR Algarve enquanto autoridade de AIA para a tipologia de projeto 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 Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro (que estabeleceu o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental - RJAIA), constituída pelas seguintes entidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CCDR Algarve – alínea a) do n.º 2 do art.º 9.º - Solos, Uso do Solo, Território, Qualidade do Ar, Ambiente Sonoro, Resíduos, Socioeconomia e Paisagem;</li> <li>• Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. / Administração da Região Hidrográfica do Algarve (APA, I.P./ARH Algarve) – alínea b) do n.º 2 do art.º 9.º - Recursos Hídricos;</li> <li>• Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF) I.P.) - alínea c) do n.º 2 do art.º 9.º - Biodiversidade;</li> </ul>

- Direção Regional de Cultura do Algarve (DRC Algarve) - alínea d) do n.º 2 do art.º 9.º – Património Arqueológico e Arquitetónico com o Apoio da Direção Geral do Património Cultural (DGPC);
- Docapesca - Portos e Lotas, S.A. – alínea h) do n.º 2 do art.º 9.º - Entidade Licenciadora;
- Laboratório Nacional de Energia e Geologia - alínea k) do n.º 2 do art.º 9.º - Entidade especializada;
- Agência Portuguesa do Ambiente, I.P./ Departamento de Alterações Climáticas - alínea k) do n.º 2 do art.º 9.º - Alterações climáticas;
- Administração Regional de Saúde do Algarve - alínea i) do n.º 2 do art.º 9.º - Vigilância da Saúde Humana.

Face à sua localização e às características do projeto, a autoridade de AIA solicitou, de acordo com o n.º 11 do artigo 14.º do RJAIA, parecer às seguintes entidades externas à CA:

- Direção Regional de Agricultura e Pescas do Algarve (DRAP do Algarve);
- Turismo de Portugal (TP), I.P;
- Câmara Municipal de Olhão (CM Olhão);
- Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC);
- Capitania do Porto de Olhão (CP Olhão).

No âmbito do presente procedimento de AIA a CA seguiu a seguinte metodologia abaixo indicada:

- Apresentação do projeto e do EIA à CA, a 13 de março de 2021, por parte do proponente, conforme previsto no n.º 6 do artigo 14.º do RJAIA.
- Análise global do EIA por forma a avaliar a sua conformidade, tendo em consideração as disposições do artigo 14.º do RJAIA.
- Pedido de elementos adicionais.
- Entrada de elementos adicionais e esclarecimentos complementares.
- Deliberação da conformidade do EIA..
- Solicitação de pareceres a entidades externas à CA, por forma a melhor habilitar a análise da CA em algumas áreas específicas,
- Realização da Consulta Pública, que decorreu durante 30 dias úteis, de 19 de janeiro a 01 de março de 2022.
- Em 10 de março de 2022, a CA deliberou sobre o sentido do parecer final, e onde foram ainda esclarecidas as questões levantadas nos pareceres setoriais das várias entidades, bem como no Relatório de Consulta Pública.

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Proposta de DIA e audiência prévia, com suspensão do procedimento ao abrigo do CPA.</li></ul> <p>A presente decisão teve em conta o Parecer da CA, assim como o resultado da Consulta Pública realizada e 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 Código de Procedimento Administrativo (CPA).</p>
<p><b>Síntese dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas</b></p>	<p>Tal como referido anteriormente, foram consultadas, nos termos do n.º 10 do artigo 14.º do RJAIA, as seguintes entidades:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Direção Regional de Agricultura e Pescas do Algarve (DRAP do Algarve);</li><li>- Turismo de Portugal (TP), I.P;</li><li>- Câmara Municipal de Olhão (CM Olhão);</li><li>- Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC);</li><li>- Capitania do Porto de Olhão (CP Olhão).</li></ul> <p>O <b>Turismo de Portugal</b> refere no seu parecer que:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Os maiores impactes positivos do projeto refletem-se na promoção do Turismo Náutico a nível regional, e sobretudo a nível concelhio, com o incremento da oferta de postos de amarração (o Porto de Recreio de Olhão passará a dispor de cerca de 500 postos de amarração, atingindo uma dimensão claramente superior à dimensão média destas infraestruturas na região, de cerca de 386 postos de amarração), incluindo o alargamento da utilização por embarcações de maior comprimento, e rentabilizando os investimentos associados ao regular desassoreamento dos canais de navegação na Ria Formosa permitindo manter o acesso marítimo à cidade de Olhão. O turismo náutico contribui para a atenuação da sazonalidade, qualifica a oferta turística e tem uma procura crescente sendo a oferta de postos de amarração da região e do concelho claramente insuficientes para a procura existente. Salienta-se que o projeto tem enquadramento em duas tipologias de projetos prioritários associada à linha de atuação “Afirmar o turismo na economia do mar” do Eixo estratégico ‘Valorizar o Território e as Comunidades’ da Estratégia para o Turismo 2027 (aprovada pela RCM n.º 134/2017, de 27 de setembro), nomeadamente: o reforço do posicionamento de Portugal como um destino de atividades náuticas, desportivas e de lazer associadas ao mar, em toda a costa; a dinamização e</li></ul>

valorização de infraestruturas, equipamentos e serviços de apoio ao turismo náutico, nomeadamente, portos, marinas e centros náuticos.

- O projeto da ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão não vem introduzir impactes negativos na paisagem considerando que mantém a atual relação visual entre a cidade de Olhão e a Ria Formosa, agora numa maior extensão ribeirinha.

- O EIA é omissivo quanto à análise da suficiência de estacionamento automóvel, face ao incremento da procura suscitado pelo aumento da capacidade do Porto de Recreio, o que competirá, contudo, à Câmara Municipal de Olhão melhor avaliar tal situação, ponderando o eventual uso alternativo de modos suaves de deslocação e a oferta de transporte público no acesso terrestre ao local. O EIA está ainda omissivo quanto à eventual ligação das infraestruturas previstas de fornecimento de energia elétrica e de água e de drenagem de esgotos à rede pública e sobre quais as medidas inerentes à filosofia de sustentabilidade que o estudo refere pretender adotar na exploração do Porto de Recreio.

Nada se tem a opor relativamente às Medidas de Mitigação preconizadas propondo-se acrescentar:

Salienta-se o impacto positivo do projeto de ampliação do Porto de Recreio de Olhão na promoção do turismo náutico e na concretização da linha da atuação estratégica 'Afirmar o turismo na economia do mar' da ET 27 e qualificação do cluster turismo/lazer da 'marca' Algarve.

Assim, ao nível do turismo, foi emitido parecer favorável condicionado ao Estudo de Impacte Ambiental, em análise, devendo considerar-se o referido no ponto 7 alertando-se para os aspetos omissos referidos no ponto 6 da parte IV desta informação.

A **Câmara Municipal de Olhão** considerou que o projeto de ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão não deverá interferir com o sistema de vistas da frente ribeirinha, no que diz respeito ao Mercado Municipal de Olhão, classificado como Monumento de Interesse Municipal. Referindo, para o efeito que, "(...) a proposta não deverá representar um obstáculo no usufruto da vista da frente ribeirinha, nomeadamente sobre o Mercado Municipal de Olhão, classificado como Monumento de Interesse Público, Portaria n.º 224/2013, Diário da República, 2.ª série - n.º 72, de 12 de abril de 2013. Este goza de uma zona especial de proteção (ZEP), que tem em

*consideração a envolvente urbanística e paisagística do imóvel, nomeadamente a sua relação com a frente marítima, e a sua fixação visa salvaguardar este enquadramento, bem como os corredores de aproximação visual e as perspetivas de contemplação. Pelo exposto acima, consideramos que as popas dos barcos não deverão ir além da aba da cobertura do mercado do peixe, de forma a garantir a vista desimpedida.”*

As restantes entidades consultadas não se pronunciaram.

**Síntese do resultado da consulta pública e sua consideração na decisão**

A consulta pública do EIA do Projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão, conforme disposto no n.º 1 do artigo 15.º do RJAIA, decorreu durante 30 dias úteis, entre 19 de janeiro e 1 de março de 2022. Foram recebidas 75 participações através do portal Participa, 73 foram realizadas por particulares e 2 por associações. Das participações recebidas 66 foram discordantes, 5 concordantes e 4 sugestões. Os comentários recebidos encontram-se no relatório da consulta pública dos quais se destaca as seguintes preocupações:

- “deviam estar a limitar e restringir a carga de tráfego da Ria Formosa e proteger uma zona tão sensível quando estão a aumentar a capacidade de carga. Parem de mexer na natureza e comecem a proteger”;
- “O antigo porto de pesca artesanal já foi transformado recentemente em porto de recreio/marina. Já é suficiente”;
- “A vista da Ria do Mercado Municipal tem que ser protegida. É mais importante para Olhão e os milhares de pessoas que desfrutam da vista, do que uma centena de novo espaços para proprietários barcos de recreio”.

Por outro, salientam-se as seguintes participações:

- “Olhão cresceu, melhorou a vida da sua população, criou riqueza e bem-estar para os seus Habitantes e que deverá aprovar esta ampliação deste Porto de Recreio, dando a todos os Fornecedores de Restauração, Hotelaria, Bares, Serviços, e traz um melhor nome a Olhão, que só com o desenvolvimento económico poderá dar bem-estar, À sua População.”
- “Excelente projeto, irá contribuir para a limpeza desta frente marítima que devido ao mercado e a anos de uso sem qualquer controlo encontra-se visivelmente poluída e degradada. À vista podemos ver carrinhos de compras e inúmeros artigos de plástico referentes a artes de pesca. Este projeto irá também trazer postos de trabalho e turismo à cidade como podemos observar em outras cidades com Marinas de recreio”

**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**

No que se refere aos fatores ambientais Ordenamento do Território e Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública, considera-se que o estudo foi devidamente caracterizado, e apresenta informação suficiente.

A maioria das intervenções e atividades na realização do projeto localizam-se em meio aquático, em sistema lagunar do Parque Natural da Ria Formosa, na frente marginal da cidade de Olhão e a nascente do Porto de Recreio de Olhão, constituindo uma fisiografia de relevos planos e solos de origem sedimentar.

Os instrumentos de gestão territorial diretamente aplicáveis à área de intervenção do projeto são: o Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território (PNPOT), o Plano Sectorial da Rede Natura 2000, o Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (POPNERF), o Plano de Ordenamento de Orla Costeira (POOC) de Vilamoura – Vila Real de Santo António, o Plano de Gestão de Região Hidrográfica das Ribeiras do Algarve (RH8), o Plano Regional de Ordenamento do Território (PROT) do Algarve, o Plano Diretor Municipal (PDM) de Olhão e o Plano Municipal de Emergência e Proteção Civil de Olhão (PMEPC), tendo-se verificado a compatibilidade do projeto com os mesmos, quer por o mesmo estar contemplado nas estratégias de desenvolvimento das infraestruturas portuárias e do seu aproveitamento em prol da economia e do turismo, quer por ocorrer em espaços já afetos à atividade portuária, sem afetação de outros espaços de uso.

a) A área do projeto da ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão encontra-se abrangida pelo Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (Decreto Regulamentar n.º 2/91, de 24 de janeiro, alterado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 78/2009, de 2 de setembro), numa área de natureza costeira e lagunar, estando sujeita a um regime de proteção parcial do tipo II: *“As áreas de proteção parcial do tipo II compreendem os espaços que contêm valores naturais compatíveis com os atuais usos do sistema lagunar e áreas adjacentes, agricultura extensiva e o transporte marítimo/navegação. Integram áreas naturais da laguna e outras transformadas por ação humana, designadamente salinas e culturas marinhas, lagos ou lagoas artificiais de água doce, sapais não incluídos em área de proteção parcial do tipo I e áreas agrícolas resultantes de ações de drenagem. Integram ainda os*

*canais de navegação principais e secundários.” (Regulamento do POPNRF, art.21.º)*

Nas áreas de proteção parcial do tipo II, é permitida a instalação e funcionamento das instalações portuárias ligadas à pesca e recreio náutico previstas no POOC Vilamoura -Vila Real de Santo António. Estão previstas um conjunto de práticas gerais para a conservação da natureza e da biodiversidade, nomeadamente: *“as infraestruturas portuárias e transportes marítimos, devem ser objeto de ações de qualificação e de minimização dos impactes ambientais negativos, devendo as entidades que as gerem desenvolver um sistema de gestão ambiental ISO 14001, EMAS ou equivalente; devem ser considerados locais que não colidam com os valores e interesses do património cultural; apenas podem ser realizadas dragagens para reposição de cotas de fundo anteriormente atingidas noutras dragagens, para manutenção de condições de navegabilidade nos canais principais e secundários e para melhoria das condições ambientais do sistema lagunar, desde que devidamente justificadas e sempre acompanhadas de análises dos sedimentos dragados e de estudos tendentes a minimizar os respetivos impactes ambientais”.*

A área do projeto integra a Zona Especial para a Conservação (ZEC) da Ria Formosa/Castro Marim PTCO0013 e a Zona de Proteção Especial (ZPE) Ria Formosa PTZPE0017, as quais apresentam orientações específicas de gestão, salvaguarda e manutenção da biodiversidade existente nestas áreas.

b) No que ao POOC Vilamoura – Vila Real de Santo António diz respeito (Resolução do Conselho de Ministros n.º 103/2005, de 27 de junho, alterado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 65/2016, de 19 de outubro), o projeto insere-se em áreas de jurisdição portuária nas categorias de “Espaço Natural - Espaço Lagunar”, “Espaço Lagunar de Uso Condicionado” e “Espaço Lagunar de Uso Restrito” e ainda em áreas de “Instalações portuárias ligadas à pesca e recreio náutico - Doca de recreio existente”.

c) De acordo com o modelo territorial do Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve – PROT (Resolução de Conselho de Ministros n.º 102/2007, 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) a área em estudo insere-se na Unidade Territorial do Litoral Sul e Barrocal, em área de Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental (ERPVA) e em Áreas de Requalificação da Faixa Costeira. No âmbito da opção estratégica correspondente à Qualificação e Diversificação do Turismo, indica o reforço, entre outras atividades do turismo náutico, como mais um elemento estruturante da ‘marca’ Algarve, como um dos produtos turísticos principais de aposta na região.

d) O Plano Diretor Municipal de Olhão - PDM (Resolução do Conselho de Ministros n.º 50/95, de 31 de maio, alterado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 143/97, de 29 de agosto e republicado pelo Regulamento n.º 15/2008, de 10 de janeiro), classifica a área da ampliação do Porto de Recreio de Olhão em “Espaços Naturais – Parque Natural da Ria Formosa” adjacente à área de Equipamentos, Serviços e Infraestruturas – Recreio Náutico.

#### **Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública**

Relativamente às Servidões administrativas e restrições de utilidade pública destaca-se a inserção do projeto na Área de Jurisdição da Docapesca - Portos e Docas, S.A., em área de servidão aeronáutica, Domínio Público Marítimo, Rede Natura 2000 e em áreas abrangidas pela Reserva Ecológica Nacional (REN).

#### **Razões de facto e de direito que justificam a decisão:**

Tendo em consideração as características do projeto e do local de implantação, bem como a avaliação dos vários fatores ambientais efetuados pela CA, conteúdo dos pareceres externos solicitados, as participações da consulta pública e do parecer emitido pela CA, em março de 2022, consideram-se os seguintes fatores fundamentais para o apoio à tomada de decisão:

No que aos **instrumentos de gestão territorial** diz respeito as intervenções preconizadas no âmbito do presente projeto são maioritariamente compatíveis com os instrumentos de gestão territorial em vigor para a área (sem descurar que seja promovida a necessária articulação de adaptação/alteração ao POOC Vilamoura – Vila Real de Santo António – conforme exposto no fator recursos hídricos), prevendo-se na fase de exploração um impacte positivo, direto,



permanente, irreversível, de âmbito regional e nacional, de magnitude elevada e muito significativo. Verifica-se também que as ações propostas pelo projeto são admitidas nas tipologias REN em presença, conforme previsto no ponto *II-Infraestruturas, alínea e) Beneficiação de infraestruturas portuárias e de acessibilidades marítimas existentes*”, sem que lhes sejam aplicáveis requisitos específicos, de acordo com o previsto no RJREN e na Portaria n.º 419/2012, de 20 de dezembro.

Em relação ao fator **Geologia e Geomorfologia**, os principais impactes são os resultantes da ocultação e destruição do património geológico, geomorfológico e de recursos geológicos, da alteração das características do meio geológico decorrentes de intervenções geotécnicas e da alteração da morfologia do terreno e gestão de materiais resultantes da movimentação de terras. Deste modo, e devido às características do projeto, os impactes espectáveis na Geologia são nulos dado que não irá afetar nenhuma formação geológica de interesse científico ou cultural. Contudo, a colocação das estacas metálicas poderá induzir deformação nas formações geológicas em profundidade dado que estas são cravadas até 6 m de profundidade, bem como nas infraestruturas na zona emersa.

Na Geomorfologia os impactes produzidos são negativos devido às operações de dragagem que irão alterar a morfologia local na zona submersa desta zona lagunar da Ria Formosa, com eventuais implicações nos locais da dragagem e áreas adjacentes, designadamente eventuais afetações, ao longo do tempo, nas áreas envolventes (especialmente as áreas adjacentes à marginal) da dragagem que devem ser acauteladas e monitorizadas pela entidade gestora e pela concessionária do projeto. Adicionalmente, considera-se e recomenda-se que o local de deposição dos dragados no mar deveria ser mais próximo da linha de costa, para a fração sedimentar mais grosseira potenciar o fortalecimento da praia/ilha barreira.

As dragagens de manutenção na fase de exploração devem ser articuladas ou integradas no plano plurianual de dragagens do Porto de Olhão, devendo também os locais de imersão no mar localizar-se mais próximo da praia/ilha-barreira, sob pena de serem pouco eficientes em termos de fortalecimento do sistema de ilhas-barreira.

Contudo, o EIA considera que haverá um impacto positivo do projeto, na geologia e geomorfologia da área em estudo, pelo facto das dragagens (na fase de construção e na fase de exploração), embora pouco significativo e temporário, contrariarem o processo de assoreamento do sistema lagunar. Este pressuposto do EIA está incorreto no que interessa à geologia, por os processos naturais (logo geológicos) em escalas temporais curtas, no tipo de ambiente em causa, promoverem o assoreamento. Nestes termos, o impacto sobre a geologia é negativo, embora pouco significativo, dados os volumes de dragagem indicados.

Segundo o EIA, os sedimentos amostrados correspondem à classe 2 (contaminação vestigiária), o que permite que este material a dragar poderá ser depositado em meio aquático.

Em síntese pode considerar-se que do ponto de vista da Geologia os impactos são negativos, diretos, locais, permanentes, irreversíveis, reduzidos e não significativos. Na Geomorfologia os impactos são negativos, diretos, locais, permanentes, irreversíveis, podendo ser significativos. Contudo, as medidas de minimização que constam no Anexo III.2 do EIA em análise são aceitáveis do ponto de vista da Geologia e Geomorfologia.

Ademais, e tendo presente o exposto no parecer da CA, será de sobremaneira importante que seja demonstrado que as obras envolvidas na ampliação do Porto de Recreio não irão colocar em causa a estabilidade do muro cais de suporte da plataforma dos Mercados nem o muro de retenção e suporte do passeio dos mercados, sugerindo-se a apresentação de um estudo da estabilidade destas estruturas.

No domínio do **património cultural** a situação de referência existente caracteriza-se por uma área com elevada sensibilidade arqueológica onde são conhecidos mais de 80 ocorrências arqueológicas associadas ao concelho. A área de incidência direta e indireta localiza-se de forma contígua à Zona Especial de Proteção (ZEP) do Mercado Municipal de Olhão Portaria n.º 224/2013, DR, 2.ª série, n.º 72, de 12 de abril.

Verificou-se que o Relatório Final de Trabalhos Arqueológicos agora enviado, não foi submetido à DGPC/DRC-Algarve para análise, decorrente da

submissão de PATA (Pedido de Autorização de Trabalhos Arqueológicos) (CS 224106).

Foram realizados trabalhos de campo no decorrer dos quais não foram identificados vestígios arqueológicos ou patrimoniais. No entanto deverá ser feito o acompanhamento arqueológico integral, continuado e permanente de todas as frentes de obra do projeto, desde as fases preparatórias, de todos os trabalhos de dragagem e deposição de dragados, escavação e revolvimento de solos, instalação de estaleiros, abertura de acessos, instalação de infraestruturas, abertura de fundações ou assentamento de estacaria, áreas de empréstimo, colocação de tubagens, entre outros que impliquem revolvimento de solos/sedimentos.

No âmbito da vertente mitigação das **alterações climáticas**, o EIA identificou o aumento das emissões de GEE como um dos impactes negativos decorrentes da ampliação do porto de recreio de Olhão. Foram propostas medidas de minimização dos impactes o que se considera relevante. De destacar que a introdução de medidas de minimização de emissões, nomeadamente através da implementação de medidas de aumento da eficiência é um requisito fundamental para que seja assegurada uma trajetória sustentável em termos de emissões de GEE. Tendo em consideração os efeitos das alterações climáticas no longo prazo, o EIA apresentou como principais riscos identificados para a zona em estudo (zona costeira), a subida do nível do mar e os episódios de inundações e galgamentos oceânicos decorrentes do mesmo.

Como forma de reduzir alguns riscos associados a estes fenómenos, o proponente indicou estratégias e medidas que devidamente aplicadas e acauteladas minimizam estes riscos. O EIA também propôs incluir no “Plano de monitorização e gestão”, a monitorização do nível da preia-mar diurna máxima mensal, ao longo do período de exploração do porto de recreio, de forma a avaliar a evolução da subida do nível médio das águas do mar ao longo do tempo, o que se considera relevante.

Em relação às alterações climáticas e no âmbito da adaptação foi emitido parecer favorável à concretização do projeto condicionado à adoção das medidas apresentadas e à apresentação das estimativas das emissões de GEE na situação atual sem projeto, para além das emissões futuras na

situação com projeto e as estimativas das emissões indiretas de GEE associadas ao consumo de eletricidade na situação atual sem a implementação do projeto e na situação com projeto.

No que se refere aos **recursos hídricos**, dada a elevada sensibilidade da área de influência do porto de recreio relativamente a fenómenos de contaminação fecal, resultante da existência de viveiros de bivalves em grande número nas proximidades da pretensão (zona de produção de bivalves designada por Olhão 3), a Câmara Municipal de Olhão tem empreendido um esforço para a eliminação de fontes poluidoras fecais na frente ribeirinha da cidade adjacente à área do projeto. Neste contexto, em fase de conformidade do EIA, solicitaram-se elementos adicionais para que este assunto fosse aprofundado no sentido de garantir que não haverá contaminação de coliformes fecais a partir das embarcações, tanto na área de projeto, como nas infraestruturas portuárias existentes, pela implementação de um sistema eficiente de gestão de águas residuais provenientes das embarcações, nomeadamente a nível da recolha e encaminhamento para tratamento adequado.

Nessa fase (conformidade), em resposta ao solicitado o proponente esclareceu as dúvidas suscitadas, descrevendo o sistema usado pelo porto atual, que se considera adequado ao nível regulamentar e no que respeita ao método de recolha e processamento, entendendo-se que o mesmo poderá ser alargado/adaptado ao projeto em avaliação.

O sistema assenta em dois dispositivos de recolha de águas residuais, um fixo (junto à área de abastecimento das embarcações - com 100 l de capacidade), e outro móvel (de 200 l de capacidade) que recolhe os efluentes junto das embarcações, estando os utilizadores do porto de recreio obrigados à sua utilização para descarga das suas águas residuais [alínea h) do n.º 3 do art.º 9.º e artigo 10.º do regulamento do porto de Recreio de Olhão - Edital n.º 452/2018, de 7 de março].

A dragagem corresponde à componente do projeto que para o fator recursos hídricos induzirá impactes mais significativos. Irá gerar um volume de sedimentos dragados estimado em 24 981 m<sup>3</sup>.

De acordo com o EIA esta incidirá em 1,5 ha (área que extravasa a zona de implementação das estruturas de amarração, com 1,2 ha) por forma a criar um

corredor de acesso com cotas compatíveis ao calado dos diversos tipos de embarcações. A dragagem, em função das diferentes áreas de amarração para embarcações de diferentes dimensões e calados, será efetuada a 3 cotas distintas: 0,23 ha (15% da área a dragar) à cota -1,43 m (cota menos profunda, na faixa mais próxima ao muro de retenção marginal da área urbana), 0,57 ha (38%) à cota -2,63 e 0,74 ha (49%) à cota -3,13 m.

Evidencia-se como informação de base que, a área a dragar se inclui numa zona de maior dimensão onde já existe uma programação plurianual de dragagens de manutenção. O Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), por solicitação da Direção Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), elaborou um trabalho, que enquadra a nível nacional todos os portos sob jurisdição da DOCAPECA, focando-se nas necessidades de dragagens de manutenção a desenvolver nos mesmos entre 2018 e 2022. Para Olhão, nesta área do porto de recreio, é assinalada uma intervenção anterior (ano de 2002) com um volume dragado de 370 000 m<sup>3</sup>. Para esta zona anteriormente dragada, que integra a área do projeto, o estudo do LNEC em apreço estima, em função de taxas de sedimentação, a necessidade de empreender dragagens de manutenção de 5 em 5 anos, com um volume de 23 000 m<sup>3</sup>, até à cota -3 m.

Relativamente aos impactes associados às diferentes cotas de dragagem, é de mencionar que a partir da primeira camada de 1 m de espessura serão raros ou inexistentes organismos vivos bentónicos (como ex., no estudo do CCMAR, são feitas determinações de carbono orgânico apenas nos primeiros 100 cm de profundidade/espessura do sedimento), não sendo assim relevante, a partir de 1 m, a que profundidade chega a dragagem ao nível de impactes diretos sobre os organismos.

A dragagem prevista corresponde também, do ponto de vista desta tipologia de projeto, a uma intervenção considerada de pequena dimensão, não ultrapassando um volume de sedimentos dragados de 25 000 m<sup>3</sup> (incluindo-se deste modo na menor classe volumétrica para este tipo de obra, como identificado na tabela 1 do anexo III da Portaria n.º 1450/2007 de 12 de novembro).

É ainda de referir, tendo em conta o estudo desenvolvido pela Universidade do Algarve - CCMAR, intitulado "*Relatório Técnico de Suporte ao Estudo de*

*Impacto Ambiental Relativo ao Projeto de Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão*”, que a área de incidência direta do projeto encontra-se integralmente no subtidal, sendo toda ela homogénea do ponto de vista das suas características biofísicas, correspondendo a sedimento sem cobertura vegetal. É, assim, uma área que, embora integrada no sistema lagunar da Ria Formosa de extrema importância ambiental, neste local em concreto não apresenta biocenoses que se possam considerar de elevado/moderado valor conservacionista, apresentando deste modo níveis de biodiversidade baixos. Tal facto poderá dever-se eventualmente à proximidade da área urbana e/ou à possível perturbação que a intensa atividade náutica daquele espaço possa ter induzido ao longo dos anos, em especial por aumento de turbidez (com prejuízo dos processos fotossintéticos, e como tal da produção primária, impedindo eventualmente assim a área de atingir todo o seu potencial ecológico). Como forma de reduzir alguns riscos associados a estes fenómenos, o proponente indicou estratégias e medidas que devidamente aplicadas e acauteladas minimizam estes riscos. O EIA também propôs incluir no “Plano de monitorização e gestão”, a monitorização do nível da preia-mar diurna máxima mensal, ao longo do período de exploração do porto de recreio, de forma a avaliar a evolução da subida do nível médio das águas do mar ao longo do tempo, o que se considera relevante.

Em termos gerais, ao nível dos recursos hídricos, consideram-se corretas as medidas de minimização apresentadas no EIA. Serão no entanto de destacar as seguintes:

- Em fase prévia ao licenciamento deverá ser apresentado um plano de dragagens, que concretize de forma detalhada a descrição dos trabalhos associados às dragagens referida no EIA.
- O EIA refere uma previsão para a duração das ações de dragagem de 6 semanas. De acordo com o estudo, *“as operações de dragagem devem ser programadas de modo a não coincidirem com a época balnear, especialmente nos meses de junho a agosto, bem como com a época migratória e período de reprodução da fauna piscícola que vai de abril a junho”*. Medida relevante com a qual se concorda. Igualmente a dragagem deverá ser interrompida no período compreendido entre a segunda quinzena de novembro e 2 de janeiro.

- Tendo presente a proximidade da área das dragagens a zonas de produção estuário-lagunares de moluscos bivalves, e dado o grau de contaminação biológica (coliformes fecais) conhecido no local da intervenção, bem como a classificação dos sedimentos obtida através das análises realizadas na caracterização de referência (classe 2, contaminação vestigial), recomenda-se que, e sem prejuízo da solução técnica proposta para minimização da formação de plumas de sedimentos e sua monitorização, as áreas de produção Olhão 2, Olhão 4 e Olhão 5 respeitem um período de interdição de apanha de moluscos bivalves durante a fase de obra respeitante à dragagem e por um período não inferior a 3 semanas, contado a partir do final das dragagens.

Quanto à compatibilidade do Projeto com o POOC Vilamoura – Vila Real de Santo António, e contrariamente ao que é afirmado no EIA, as áreas sob jurisdição portuária estão incluídas nos Planos de Ordenamento da Orla Costeira, pela aplicação do Decreto-Lei n.º 159/2012, de 24 de julho, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 132/2015, de 09 de julho que alargou o processo de planeamento a toda a orla costeira, abrangendo as áreas sob jurisdição portuária.

A ampliação do Porto de Recreio de Olhão incide sobre uma área que se encontra classificada pelo Plano de Ordenamento da Orla Costeira Vilamoura – Vila Real de Santo António (POOC V-VRSA) publicado pela RCM n.º 103/2005, de 27 de junho, alterada pela RCM n.º 65/2016, de 19 de outubro, como espaço de uso condicionado e como espaço de uso restrito.

Não obstante, a interferência da ampliação da doca de recreio existente (instalação de estruturas e respetiva dragagem) em cerca de 50 metros com a área de uso restrito, não se considera significativa face à escala de elaboração da cartografia do POOC.

A escala de planeamento (1/25 000) a que foi elaborado o POOC, é significativamente inferior à escala de projeto e do levantamento de habitats integrado no estudo da Universidade do Algarve (CCMAR) que, como referido, considera homogéneo e de baixo valor o habitat da zona direta da intervenção. Ou seja, a área assim avaliada, com elevado grau de resolução, não apresenta qualquer diferenciação nas suas características que corresponda à diferenciação de classificação expressa no POOC para esta zona de fronteira entre tipologias.

Assim, pese embora se verifique a desconformidade do projeto objeto do EIA em apreço com o POOC V-VRSA (na área de uso restrito), e atendendo a que o RJAIA prevê a possibilidade da autoridade de AIA decidir, nessa circunstância, pela emissão de DIA favorável condicionada à utilização dos procedimentos de dinâmica previstos no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial (conforme previsto no n.º 6 do artigo 18.º do RJAIA), a APA/ARH Algarve manifestou o seu comprometimento e entendimento favorável quanto à possibilidade de proceder à correção material do POOC V-VRSA (conforme disposto no art.º 122.º do Regime jurídico dos instrumentos de Gestão territorial – Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio), procedimento que se admite revelar viável no curto/médio prazo.

Ao nível da **biodiversidade**, o projeto insere-se em área designada como sensível nos termos do RJAIA, designadamente no Parque Natural da Ria Formosa (PNRF), na Zona Especial de Conservação (ZEC) Ria Formosa/Castro Marim PTCO0013 e Zona de Proteção Especial Ria Formosa, PTZPE0017, localizando-se na frente ribeirinha de Olhão, a qual, de uma forma geral, se encontra fortemente artificializada e cuja zona de implantação do projeto constitui o último troço da frente urbana ribeirinha onde o plano de água se encontra livre de ocupação. O EIA apresenta relatório elaborado pelo CCMAR da Universidade do Algarve, no âmbito do qual se apresentam os resultados da caracterização da situação de referência no que se refere aos habitats prioritários com vegetação e biodiversidade associada na componente aquática, no local de implantação do projeto e sua envolvente num raio de 500m. De acordo com os resultados apresentados neste relatório, verifica-se que a zona de implantação direta do projeto é constituída por sedimento sem vegetação, estando a vegetação presente na área envolvente, onde ocorrem pradarias de ervas marinhas e sapal (num raio de 500m).

Quanto à qualidade dos sedimentos na área de incidência, foi efetuada a 12 de novembro de 2019 na zona de intervenção do projeto, uma campanha de amostragem de sedimentos de acordo com a Portaria n.º 1450/2007, de 12 de novembro, tendo-se verificado que as amostras de sedimentos se inserem na classe 2, constituindo material dragado com contaminação vestigiária e que pode ser imerso no meio aquático.



Durante a fase de construção, os principais impactes prendem-se com a instalação física do projeto em análise e com a realização de dragagens, induzindo estas o principal impacte, dado o aumento da turbidez da água que afetará as ervas marinhas (*Zostera noltei*) presentes na zona envolvente à da implementação do projeto (num raio de 500m). Por outro lado, verifica-se que a zona já foi alvo de atividades de dragagens regulares anteriores de acordo com o Plano Plurianual de Dragagens, constatando-se, de acordo com o levantamento apresentado, que tem sido possível a manutenção dos habitats e espécies de interesse conservacionista identificados na zona envolvente à da implantação do projeto.

A instalação das estruturas físicas do porto de recreio acarretam um impacte negativo, pouco significativo e temporário, visto ocorrer somente a perturbação das espécies existentes, mas sem eliminação definitiva do seu habitat.

Na fase de exploração, o principal impacte decorrerá da utilização da zona, induzindo um aumento de perturbação nos habitats e espécies, desvalorizado no âmbito do EIA, decorrentes do aumento do número de embarcações em circulação na zona.

Também as operações de dragagens previstas com uma periodicidade de 5 anos induzirão impacte negativo na fase de exploração, de acordo com o acima indicado.

A circulação de embarcações induzirá ainda riscos de contaminação da água e habitats por resíduos e efluentes provenientes das embarcações e dos utentes.

Dada a existência e funcionamento de outras estruturas náuticas na zona, como o atual porto de recreio de Olhão, é de destacar ainda impactes cumulativos que o projeto induzirá, ampliando a afetação e perturbação já existente nos sistemas naturais, nomeadamente dos habitats e espécies de interesse conservacionista que ocorrem na zona envolvente à da implementação do projeto, devido ao aumento do risco de contaminação das águas por combustíveis e resíduos e aumento de ruído.

O relatório apresentado refere ainda que, não havendo forma de antecipar quantitativamente o aumento de turbidez resultante da intervenção, reveste-se de particular importância o volume de sedimentos a dragar (que deve ser o

mínimo), devendo a turbidez ser alvo de acompanhamento e monitorização permanente durante a execução da obra.

Esta monitorização afigura-se como a única forma de avaliar os potenciais efeitos negativos em tempo real e implementar medidas corretivas que permitam minimizá-los.

Com base nas análises efetuadas não se prevê, de acordo com o EIA, que a ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão induza a degradação da qualidade da água nas zonas de produção estuarino-lagunares de moluscos bivalves, uma vez que os parâmetros analisados cumprem os valores paramétricos estabelecidos na legislação vigente, e que a área de intervenção do projeto, embora próxima, não está integrada em nenhuma das zonas de produção estuarino-lagunares de moluscos bivalves.

Finalmente, de destacar a importância do impacto negativo do projeto na paisagem decorrente da artificialização do último troço da frente ribeirinha que permite ainda o contacto visual e sensorial direto com o Parque Natural da Ria Formosa, uma vez que se encontra, neste troço, ainda livre de infraestruturas de apoio náutico e de recreio no plano de água.

Assim, em matéria de biodiversidade, concorda-se com as medidas de minimização e monitorização apresentadas no EIA, considerando-se, contudo, que deverão ser aprofundadas, devendo ser incluídas as seguintes:

- Elaboração e implementação de plano de gestão de habitats e espécies marinhas na zona envolvente à da implementação do projeto, tendo como referência um raio de 500 metros, devendo a área de abrangência ser ajustada em função da distribuição dos valores naturais existentes a conservar (habitats 1110, 1130, 1140, 1150\*, 1310, 1320, 1410 e 1420, pradarias marinhas - *Zostera noltei* e fauna - cavalo-marinho). O mesmo deverá incluir a monitorização e a realização de ações com vista à manutenção e melhoria da conservação destes valores, incluindo a deteção e controlo de espécies invasoras.

- A entidade gestora do Porto de Recreio de Olhão deverá implementar/manter em funcionamento um sistema de gestão ambiental ISO 14001, EMAS ou equivalente, procurando que as áreas portuárias sejam objeto de ações de qualificação e de minimização dos impactes ambientais negativos que

provocam, de acordo com o previsto no n.º 1 do artigo 43.º do regulamento do POPNRF.

- As operações de dragagem deverão ser efetuadas com recurso a dragas que induzam uma menor turbidez da água, de forma a minimizar o impacto no meio aquático.

- Sem prejuízo do plano de gestão de habitats e espécies, durante a realização das obras deverá ocorrer a monitorização do estado dos habitats na zona envolvente de, pelo menos 500m, de forma a acautelar/ minimizar ocorrência de impactes significativos nestas áreas sensíveis, de acordo com proposta a apresentar, devendo aí ser definidas medidas de compensação/minimização em conformidade.

- Elaboração e Implementação de um plano de sensibilização ambiental para funcionários e utentes do Porto de Recreio de Olhão, o qual inclua manual e sinalização de boas práticas, nomeadamente de gestão de efluentes e resíduos.

- Relativamente à **saúde humana**, as medidas de minimização consideradas no EIA, nas fases de construção e exploração, para fazer face aos impactes negativos identificados na Saúde Humana, consideram-se as adequadas e correspondem sobretudo a medidas relacionadas com os determinantes ambientais, como a qualidade do ar e o ambiente sonoro e medidas de minimização para fazer face às perturbações provocadas no tráfego e dinâmica de mobilidade da população local.

- No que se refere ao fator **socioeconomia** salienta-se que o interesse sociocultural da relação de Olhão com a ria não foi suficientemente estudado nem acautelados os impactes da ampliação do Porto (mesmo nos Elementos Adicionais), em relação à maior atração comercial, cultural, turística e pictórica da cidade, os Mercados de Olhão, reconhecendo-se que a diminuição da área prevista para ampliação possa significar perdas significativas para a entidade concessionária na fase de exploração, propõe-se uma solução que compatibilize a ampliação do Porto com a referencia histórica/cultural, comercial e lúdica dos tradicionais Mercados de Olhão.

Assim, tendo em conta a articulação com outros fatores ambientais, donde se destacam os fatores património cultural e paisagem, as infraestruturas

previstas e qualquer parte dos barcos a estacionar na ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão, não deve ir para além do alinhamento da aba poente da cobertura do mercado do peixe sobre o plano de água, de forma a garantir uma vista desimpedida (tal como considerado pela Câmara Municipal de Olhão), de modo a não representar um obstáculo ao usufruto da vista da frente ribeirinha, nomeadamente sobre o Mercado Municipal de Olhão, classificado como Monumento de Interesse Público, Portaria n.º 224/2013, Diário da República, 2.ª série, n.º 72, de 12 de abril de 2013. Assim, deve-se promover a adequação da implantação do layout do projeto, salientando-se ainda que este é contíguo à zona especial de proteção (ZEP) do Mercado de Olhão, que tem em consideração a envolvente urbanística e paisagística do imóvel, nomeadamente a sua relação com a frente marítima, e a sua fixação visa salvaguardar este enquadramento, bem como os corredores de aproximação visual e as perspetivas de contemplação.

O projeto prevê encostar ao “muro do cais” um enrocamento (revestimento *rip-rap* arrumado) na continuidade do já existente ao longo do murete do passeio público marítimo, para evitar possíveis deslizamentos resultantes das dragagens. Com esta solução técnica vai-se ocultar o velho muro cais, sugerindo-se que sejam apresentadas outras soluções que permitam manter, na íntegra, a sua leitura. Deste modo, deverá ainda ser encontrada uma solução técnica que preserve o histórico “muro cais” junto ao Mercado.

- No período da Consulta Pública foram recebidas 75 participações. 73 foram realizadas por particulares e 2 por associações. De um modo geral os comentários recebidos são de discordância sobre a implementação do empreendimento, atendendo ao facto de que 66 foram discordantes, 5 concordantes e 4 sugestões. Relativamente aos comentários recebidos, a CA refere que a apreciação vertida no seu parecer, teve em consideração o Relatório de Consulta Pública elaborado e disponibilizado pela autoridade de AIA.

Face ao exposto, ponderados os impactes identificados, na generalidade passíveis de mitigação/minimização, conforme consta no parecer da CA, na apreciação ao Relatório de Consulta Pública e no EIA do projeto, assim como a pronúncia do proponente, emitida em sede de audiência prévia, considera-se de emitir decisão de sentido favorável ao Projeto de Ampliação do Porto de

Recreio de Olhão, em fase de projeto de execução, condicionada ao cumprimento dos aspetos que se indicam no capítulo seguinte, nomeadamente, condicionantes, planos de monitorização e medidas de minimização, potenciação e compensação.

### Decisão

**Favorável condicionada**

### Condicionantes

1. O projeto deve conformar-se com o POOC V-VRSA, em fase prévia ao licenciamento, promovendo-se a correção material deste IGT (na área de implantação coincidente com a área de uso restrito), através do procedimento de dinâmica previsto no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial (conforme previsto no n.º 6 do artigo 18.º do RJAIA), tal como proposto no entendimento favorável da APA/ARH Algarve.
2. Tendo em conta a articulação entre os fatores ambientais património cultural, socioeconomia e paisagem, as infraestruturas previstas e qualquer parte dos barcos a estacionar na ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão, não deve ir para além do alinhamento da aba da cobertura do mercado do peixe sobre o plano de água, de forma a garantir uma vista desimpedida (tal como considerado pela Câmara Municipal de Olhão), de modo a não representar um obstáculo ao usufruto da vista da frente ribeirinha, nomeadamente sobre o Mercado Municipal de Olhão, classificado como Monumento de Interesse Público, Portaria n.º 224/2013, Diário da República, 2.ª série - n.º 72, de 12 de abril de 2013. Assim, deve-se promover a adequação da implantação do layout do projeto, salientando-se ainda que esta é uma zona especial de proteção (ZEP) contígua, que tem em consideração a envolvente urbanística e paisagística do imóvel, nomeadamente a sua relação com a frente marítima, e a sua fixação visa salvaguardar este enquadramento, bem como os corredores de aproximação visual e as perspetivas de contemplação.
3. Demonstrar que as obras envolvidas na ampliação do Porto de Recreio de Olhão não irão colocar em causa a estabilidade do 'muro cais' de suporte da plataforma dos Mercados nem o muro de retenção e suporte do passeio dos mercados.
4. Apresentar as estimativas das emissões de GEE na situação atual sem projeto, para além das emissões futuras na situação com projeto.
5. Apresentar as estimativas de emissões indiretas de GEE associadas ao consumo de energia elétrica para o funcionamento do porto de recreio de Olhão, incluindo o consumo de energia elétrica a usar pelas embarcações que se encontram atracadas, assim como, as estimativas das emissões

associadas às dragagens previstas (estas emissões deverão ser calculadas usando as metodologias do IPCC 2013 Wetlands Supplement, em particular as do capítulo 4 Coastal Wetlands).

6. As operações de dragagem devem ser programadas de modo a não coincidirem com a época balnear, especialmente nos meses de junho a agosto, bem como com a época migratória e período de reprodução da fauna piscícola que vai de abril a junho. Igualmente a dragagem deverá ser interrompida no período compreendido entre a segunda quinzena de novembro e 2 de janeiro.
7. Deverá ser elaborado um Plano de Emergência Interno da Instalação (articulado com o projeto da especialidade de SCIE), da responsabilidade do operador, de modo a permitir obter uma melhor identificação quanto aos riscos existentes na instalação e, conseqüentemente, uma mais expedita definição de procedimentos e ações a desencadear para responder a situações de emergência na área do projeto.
8. O acompanhamento arqueológico integral, continuado e permanente de todas as frentes de obra do projeto, desde as fases preparatórias, de todos os trabalhos de dragagem e deposição de dragados, escavação e revolvimento de solos, instalação de estaleiros, acessos, instalação de infraestruturas, abertura de fundações ou assentamento de estacaria, áreas de empréstimo, colocação de tubagens, entre outros que impliquem revolvimento de solos/sedimentos.
9. Apresentar à Autoridade de AIA, os elementos mencionados no presente parecer, tendo em vista a sua apreciação e aprovação pelas entidades com responsabilidades em matéria dos fatores analisados.
10. Implementação e concretização das condicionantes, medidas de minimização bem como os planos de monitorização ora propostos, assim como as constantes no EIA.
11. Dar conhecimento à Autoridade de AIA da data de início da fase de construção do Projeto, assim como das restantes fases do mesmo.
12. Apresentar à autoridade de AIA os relatórios de auditorias referentes ao procedimento pós-avaliação, para verificação da implementação das condições impostas pela DIA, nos termos e ao abrigo do disposto no artigo 27.º do RJAIA.

### **Medidas de Minimização/ Potenciação/ Compensação**

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.

### **MEDIDAS DE CARÁCTER GERAL**

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

1. Divulgar o programa de execução das obras às populações interessadas, designadamente à população residente na área envolvente. 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.
2. Implementar um mecanismo de atendimento ao público para esclarecimento de dúvidas e atendimento de eventuais reclamações.
3. 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.
4. Assegurar que a calendarização da execução das obras atenda à redução dos níveis de perturbação das espécies de fauna na área de influência dos locais dos trabalhos, nos períodos mais críticos, designadamente a época de reprodução, que decorre genericamente entre abril e junho.
5. A adoção de um calendário de obras que permita que os trabalhos geradores de maior tráfego de pesados e de poeiras decorra fora do período da época alta balnear;
6. 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.
7. A entidade gestora do PRO deverá implementar/manter em funcionamento um sistema de gestão ambiental ISO 14001, EMAS ou equivalente, procurando que as áreas portuárias sejam objeto de ações de qualificação e de minimização dos impactes ambientais negativos que provocam, de acordo com o previsto no n.º 1 do art.º 43º do regulamento do POPNRF.

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

8. 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**

### **Remoção do antigo quebra-mar e dragagens**

9. Eventuais resíduos associados ao antigo quebra-mar devem ser encaminhados para destino final adequado.
10. Deverá ser seguido o “Plano Plurianual de Dragagens Portuárias 2018-2022” existente e no qual o Porto de Recreio de Olhão faz parte integrante, mantendo-se, necessariamente, as cotas de dragagem definidas no EIA do projeto em apreço.
11. As operações de dragagem devem ser programadas de modo a não coincidirem com a época balnear, especialmente nos meses de junho a agosto, bem como com a época migratória e período de reprodução da fauna piscícola que vai de abril a junho.
12. Nos equipamentos de apoio à obra bem como nas infraestruturas e equipamentos a construir ou a instalar, caso se demonstre necessário, apenas serão utilizadas tintas anti-vegetativas livres de compostos organoestânicos, como o tributil estanho (TBT).
13. 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.
14. As operações de dragagem deverão ser efetuadas com recurso a dragas que induzam uma menor turbidez da água, de forma a minimizar o impacte no meio aquático.
15. Durante as dragagens deverá ser efetuada a apresentação da demonstração de qualidade dos sedimentos compatível com a viabilidade da realização das operações de dragagem, confirmando os resultados apresentados no EIA, e definido, em conformidade, o local de depósito adequado dos dragados.
16. 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.
17. 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**

18. 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.



19. 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.
20. 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.
21. 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**

22. Devem ser estudados e escolhidos os percursos mais adequados para proceder ao transporte de equipamentos e materiais de/para o estaleiro.
23. Disponibilizar informação quanto à velocidade de circulação nos canais, não devendo ultrapassar os 25 nós, em cumprimento do disposto no POPNRF, exceto para as embarcações de fiscalização e de emergência.
24. 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.
25. Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afetos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas, dos riscos de contaminação dos solos e das águas, e de forma a dar cumprimento às normas relativas à emissão de ruído.
26. Garantir que as operações mais ruidosas se restringem ao período diurno e nos dias úteis, de acordo com a legislação em vigor.
27. 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**

28. 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.
29. 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.

30. 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.
31. Os óleos, lubrificantes, tintas, colas e resinas usados devem ser armazenados em recipientes adequados e estanques, para posterior envio a destino final apropriado
32. Manter um registo atualizado das quantidades de resíduos gerados e respetivos destinos finais, com base nas guias de acompanhamento de resíduos.
33. 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.
34. A zona de armazenamento de produtos e o parque de estacionamento de viaturas devem ser drenados para uma bacia de retenção, impermeabilizada e isolada da rede de drenagem natural, de forma a evitar que os derrames acidentais de óleos, combustíveis ou outros produtos perigosos contaminem os solos e as águas. Esta bacia de retenção deve estar equipada com um separador de hidrocarbonetos.

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

35. 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.
36. 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.
37. 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.
38. Assegurar a desobstrução e limpeza de todos os elementos hidráulicos de drenagem que possam ter sido afetados pelas obras de construção.

#### **MEDIDAS DE CARATER ESPECÍFICO**

#### **FASE PRÉVIAS À CONSTRUÇÃO E DE CONSTRUÇÃO**

#### **Património arquitetónico e arqueológico**

39. 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.

#### **Geologia e Geomorfologia**

40. A construção e demolição deve ser acompanhada e monitorizada por técnico competente (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.

#### **Ambiente sonoro**

46. 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.

47. A execução das obras deverá ser circunscrita apenas ao período diurno nos dias úteis, evitando-se, deste modo, o período noturno e os dias de descanso da população e trabalhadores afetos à obra.

#### **Fauna**

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

#### **Segurança e Proteção Civil**

49. 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 Olhão 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.

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

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

### **FASE DE EXPLORAÇÃO**

52. Implementar um programa de controlo de vazamentos e derramamentos de óleos e outros lubrificantes.
53. 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);
54. 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.
55. Todo o pessoal deve receber formação específica, que o habilite a fazer uma manutenção eficiente, consciente dos riscos ambientais envolvidos.
56. 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 do Porto de Recreio de Olhão).

### **FASE DE DESATIVAÇÃO**

57. Deverão ser aplicadas todas as medidas de minimização propostas para a fase de construção.
58. Deverão remover os equipamentos e infraestruturas associados à ampliação complementar do Porto de Recreio, de forma a que se retorne a situação inicial.
59. Implementar um Plano de Recuperação Paisagística, que integre ações de modo a repor as condições existentes na situação inicial, antes da implementação do projeto.
60. 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 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.

### **Planos de Monitorização/Acompanhamento Ambiental/Outros**

#### **PLANOS DE ACOMPANHAMENTO AMBIENTAL**

- Plano de Gestão Ambiental da Obra (PGAO)
- Plano de Acompanhamento Ambiental (PAA)
- Plano de sensibilização ambiental
- Plano de Acessos
- Plano de Emergência Interno da Instalação
- Plano de Gestão de Resíduos

- Plano de Emergência Ambiental
- Plano de Recuperação Paisagística (para a fase de desativação)

## PLANOS DE MONITORIZAÇÃO

- **RECURSOS HÍDRICOS**

### Monitorização

A APA/ARH Algarve articulou com o IPMA a análise da componente referente à monitorização para os sedimentos, água e bivalves.

Sedimentos – Julga-se correta a previsão no EIA, para a realização, em fase prévia à obra, de uma nova campanha de recolha e caracterização físico-química de amostras representativas da coluna de sedimentos a dragar (nos termos do Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio e da Portaria n.º 1450/2007 de 12 de novembro).

Coluna de água – O plano de monitorização da coluna de água apresentado no EIA afigura-se, na sua generalidade, correto, no que respeita aos parâmetros a amostrar (com exceção do hidrocarboneto C40, que deverá ser retirado) e periodicidades. As amostragens não terão que ser realizadas em duas situações de maré distintas, mas sim a meio (ou após um terço) da maré na vazante, em marés de média amplitude.

Deverá ser alterado o ponto de amostragem indicado no EIA para próximo do cais T conforme cartografia representada na Figura 1. Deverão ser acrescentados mais dois locais de amostragem no canal de Olhão, um para oeste e outro a este da intervenção, em pontos onde o IPMA já possui histórico de dados (apresentados igualmente na Figura 1).

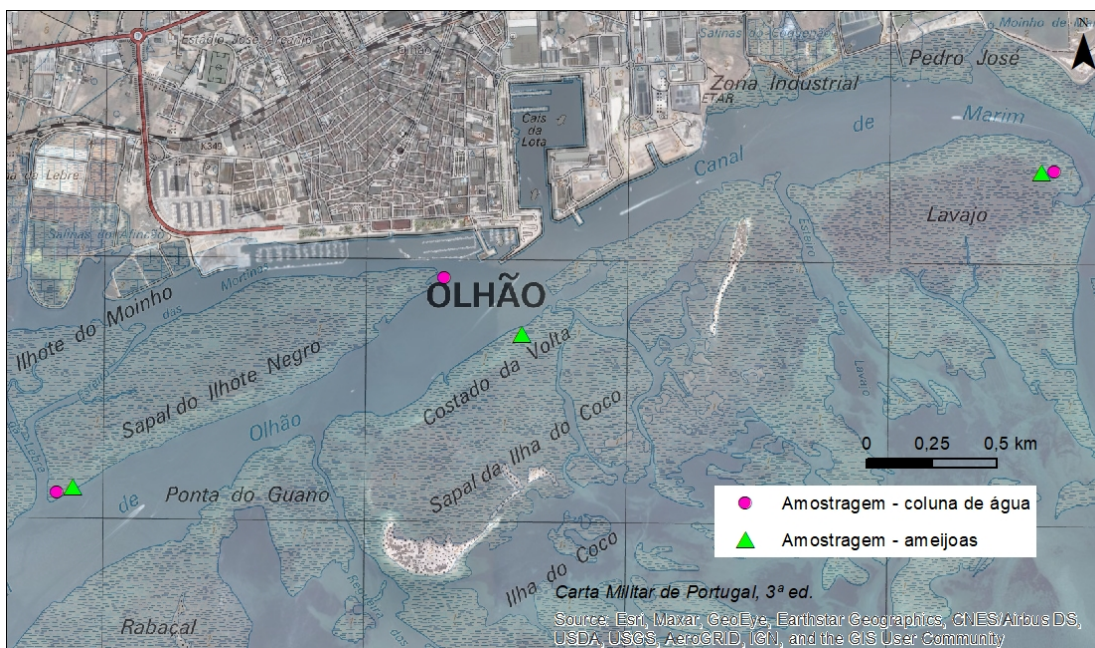
Bivalves – Não obstante o EIA referir que, com as medidas de minimização e a adequação dos equipamentos e procedimentos de dragagem por forma a evitar ao máximo a turbidez da água, não se esperam impactes significativos sobre os bivalves, a sensibilidade da área e a possível mortalidade de moluscos bivalves nos viveiros dos terrenos sob possível influência da intervenção, em especial por fenómenos de colmatção de brânquias, determina a realização de um estudo de verificação da mortalidade da ameijoas em viveiros no canal de Olhão. O protocolo para a sua realização deverá ser apresentado para análise da APA/ARH Algarve em fase prévia ao licenciamento da obra, nos locais assinalados na cartografia.

Caso ocorra mortalidade, deverão ser definidos mecanismos de compensação a eventuais prejudicados, a incluir no referido estudo.

A amostragem deverá ser realizada tendo como referência os trabalhos realizados pelo IPMA a este nível, com determinação da vitalidade, mortalidade e patologia, em quadrículas aleatórias de 0,5 m<sup>2</sup> (nos locais assinalados na Figura 1).

Periodicidade – deverá ser realizada uma amostragem antes do início dos trabalhos, outra, passados dois terços do decurso da intervenção, e para finalizar passadas duas semanas após a conclusão das dragagens (sempre que se verifiquem ocorrências de mortalidade anómala, o procedimento de amostragem deverá ser adaptado em conformidade).

Vegetação – De acordo com o estudo do CCMAR a turbidez afetará a fotossíntese/produção primária da vegetação ocorrente nos locais influenciados pela dragagem (em especial ervas marinhas). É recomendado o controlo/seguimento dessa situação em permanência. Deverão ser definidos, em fase prévia ao licenciamento, os termos deste acompanhamento/monitorização.



**Figura 1 - Localização dos pontos de amostragem – Coluna de água e ameijoas**

- **DRAGADOS**

- Tendo presente a proximidade da área das dragagens a zonas de produção estuário-lagunares de moluscos bivalves, e dado o grau de contaminação biológica (coliformes fecais) conhecido no local da intervenção, bem como a classificação dos sedimentos obtida através das análises realizadas na caracterização de referência (classe 2, contaminação vestigial), recomenda-se que, e sem prejuízo da solução técnica proposta para minimização da formação de plumas de sedimentos e sua monitorização, as áreas de produção Olhão 2, Olhão 4 e Olhão 5 respeitem um período de interdição de apanha de moluscos bivalves durante a fase de obra respeitante à dragagem e por um período não inferior a 3 semanas, contado a partir do final das dragagens.

- Acompanhamento e monitorização permanente da turbidez durante a execução da obra

- **BIODIVERSIDADE**

Implementar o Plano de Monitorização previamente aprovado pelo ICNF, I.P. Elaboração e implementação de plano de gestão de habitats e espécies marinhas na zona envolvente à da implementação do projeto, tendo como referência um raio de 500 metros, devendo a área de abrangência ser ajustada em função da distribuição dos valores naturais existentes a conservar (habitats 1110, 1130, 1140, 1150\*, 1310, 1320, 1410 e 1420, pradarias marinhas - *Zostera noltei*- e fauna - cavalo-marinho). O mesmo deverá incluir a monitorização e a realização de ações com vista à manutenção e melhoria da conservação destes valores, incluindo a deteção e controlo de espécies invasoras.

- **NÍVEL DA PREIA-MAR DIURNA MÁXIMA MENSAL**

Implementar um “Plano de monitorização e gestão” do nível da preia-mar diurna máxima mensal, ao longo do período de exploração do porto de recreio, de forma a avaliar a evolução da subida do nível médio das águas do mar ao longo do tempo, o que se considera relevante.

**Entidade de verificação da DIA**

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve

**Data de Emissão**

26.05.2022

**Validade da DIA**

Nos termos do n.º 2 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual, a presente DIA caduca se decorridos quatro anos a contar da presente data não tiver sido dado início à execução do projeto.

**Assinatura:**

O Vice-Presidente

José Pacheco\*

\*No uso da delegação de competências decorrente do Despacho do Presidente da CCDR do Algarve, de 16 de novembro de 2020, publicado no Diário da República, II Série, nº 248, de 23 de dezembro de 2020, sob a referência Despacho (extrato) nº 12536/2020.

Anexo: parecer da CA

**Estudo de Impacte Ambiental do  
Projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão**

**PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO**



Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve

Administração Regional de Saúde do Algarve

Agência Portuguesa do Ambiente, I.P./ Administração da Região Hidrográfica do Algarve

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

Direção Regional da Cultura do Algarve

Docapesca Portos e Lotas, SA

Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas do Algarve, I.P.

Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I.P.

**Março de 2022**



## ÍNDICE

1.	Introdução .....	4
2.	Procedimento de Avaliação .....	6
3.	Antecedentes do Projeto .....	6
4.	Caraterização do Projeto .....	7
4.1.	Localização do Projeto .....	7
4.2.	Descrição do projeto .....	8
4.3.	Prazo de Execução do Projeto .....	10
4.4.	Alternativas ao Projeto .....	10
5.	Análise do Estudo de Impacte Ambiental .....	10
5.1.	Aspetos técnicos do projeto .....	10
5.1.1.	<i>Análise</i> .....	10
5.1.2.	<i>Conclusão</i> .....	12
5.2.	Ordenamento do Território e Uso do Solo .....	12
5.2.1.	<i>Análise</i> .....	12
5.2.2.	<i>Conclusão</i> .....	17
5.3.	Geologia e Geomorfologia .....	18
5.3.1.	<i>Análise</i> .....	18
5.3.3.	<i>Conclusão</i> .....	20
5.4.	Património Cultural e Arqueológico .....	20
5.4.1.	<i>Adequação do EIA às normas, regulamentos e legislação vigentes</i> .....	20
5.4.2.	<i>Análise e mérito do Estudo: adequação às condicionantes patrimoniais</i> .....	20
5.4.3.	<i>Conclusão</i> .....	21
5.5.	Alterações Climáticas .....	21
5.5.1.	<i>Caracterização da Situação de Referência</i> .....	21
5.5.2.	<i>Avaliação de Impactes - Mitigação</i> .....	22
5.5.3.	<i>Avaliação de Impactes – Adaptação</i> .....	23
5.5.4.	<i>Conclusão</i> .....	24
5.6.	Recursos Hídricos .....	25
5.6.1.	<i>Gestão de águas residuais geradas pelas embarcações</i> .....	25
5.6.2.	<i>Dragagem</i> .....	26
5.6.3.	<i>Impactes</i> .....	27
5.6.4.	<i>Compatibilidade do Projeto com o POOC Vilamoura – Vila Real de Santo António</i> .....	28
5.6.5.	<i>Medidas de minimização e condicionantes</i> .....	29
5.6.6.	<i>Conclusão</i> .....	30

---

5.7.	Biodiversidade.....	30
5.7.1.	Enquadramento no âmbito do Sistema Nacional de Áreas Classificadas (SNAC).....	30
5.7.2.	<i>Habitats e flora</i> .....	33
5.7.3.	<i>Impactes</i> .....	36
5.7.4.	<i>Medidas de Minimização/Compensação e Monitorização</i> .....	38
5.7.5.	Conclusão.....	40
5.8.	Saúde Humana.....	40
5.8.1.	<i>Situação de Referência</i> .....	40
5.8.2.	<i>Avaliação de impactes</i> .....	40
5.8.3.	<i>Condicionantes ao projeto, medidas de minimização e planos de monitorização a implementar</i> .....	41
5.8.4.	<i>Conclusão</i> .....	41
5.9.	Socioeconómica.....	41
5.9.1.	<i>Análise</i> .....	41
5.9.2.	<i>Conclusão</i> .....	44
6.	Pareceres das Entidades externas.....	45
7.	Consulta Pública.....	47
8.	Conclusão.....	49
8.1.	Condições, medidas de minimização, medidas de compensação e planos de monitorização.....	51
ANEXOS.....		65
Anexo I- Pareceres das Entidades Externas.....		65

## 1. Introdução

O presente documento constitui o parecer final da Comissão de Avaliação (CA) do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do Estudo de Impacte Ambiental do Projeto da Ampliação do Porto de Recreio de Olhão, em fase de projeto de execução, emitido nos termos e ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro (que estabeleceu o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental – RJAIA).

Dando cumprimento ao estabelecido no RJAIA, o proponente, a sociedade Verbos Cais, S.A., submeteu o EIA do projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão para avaliação no módulo LUA (Licenciamento Único de Ambiente), da plataforma eletrónica SILiAmb (Sistema Integrado de Licenciamento do Ambiente) (PL 20210208000245).

A 24 de fevereiro de 2021, deu-se início ao procedimento de AIA, data em que se considerou estarem reunidos todos os elementos necessários à correta instrução do processo. A Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (CCDR Algarve), enquanto autoridade de AIA para a tipologia de projeto em referência, promoveu a nomeação da CA, dando cumprimento ao disposto na alínea a) do n.º 3 do artigo 12.º do RJAIA, a qual é constituída pelas seguintes entidades e respetivos representantes:

- CCDR Algarve – alínea a) do n.º 2 do art.º 9.º - Solos, Uso do Solo, Território, Qualidade do Ar, Ambiente Sonoro, Resíduos, Socioeconomia e Paisagem;

Teresa Cavaco (Coordenação)

Alexandra Sena

- Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. / Administração da Região Hidrográfica do Algarve (APA, I.P./ARH Algarve) – alínea b) do n.º 2 do art.º 9.º - Recursos Hídricos;

Alexandre Furtado

- Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF) I.P.) - alínea c) do n.º 2 do art.º 9.º - Biodiversidade;

Filipa Fonseca

- Direção Regional de Cultura do Algarve (DRC Algarve) - alínea d) do n.º 2 do art.º 9.º – Património Arqueológico e Arquitetónico com o Apoio da Direção Geral do Património Cultural (DGPC);

Ângela Ferreira (DRC)

Pedro Barros (DGPC)

- Docapesca - Portos e Lotas, SA – alínea h) do n.º 2 do art.º 9.º - Entidade Licenciadora;

António Santana

- Laboratório Nacional de Energia e Geologia - alínea k) do n.º 2 do art.º 9.º - Entidades ou técnicos especializados;

---

Rúben Dias

- Agência Portuguesa do Ambiente, I.P./ Departamento de Alterações Climáticas - alínea k) do n.º 2 do art.º 9.º - Entidades com competência em matéria de alterações climáticas;

Patrícia Gama

- Administração Regional de Saúde do Algarve, - alínea i) do n.º 2 do art.º 9.º - Entidades com competência em matéria de vigilância da saúde humana;

Nélia Guerreiro

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

Isabel Cavaco

José Brito

João Serejo

Face à sua localização e às características do projeto, a autoridade de AIA solicitou, de acordo com o n.º 11 do artigo 14.º do RJAIA, parecer às seguintes entidades externas à CA:

- Direção Regional de Agricultura e Pescas do Algarve (DRAP do Algarve);
- Turismo de Portugal (TP), I.P;
- Câmara Municipal de Olhão (CM Olhão);
- Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC);
- Capitania do Porto de Olhão (CP Olhão).

O EIA objeto da presente análise, datado de fevereiro de 2021, é da responsabilidade da empresa Verbos, Cais, S.A. tendo sido elaborado pelo “FHN group” e é composto pelos seguintes volumes:

Volume I – Resumo Não Técnico

Volume II – Relatório Síntese

Volume III – Anexos Técnicos

- Anexo III.1 – Alterações Climáticas
- Anexo III.2 – Geologia e Geomorfologia
- Anexo III.3 – Hidrodinâmica
- Anexo III.4 – Qualidade da Água e dos Sedimentos
- Anexo III.5 – Proteção da Biodiversidade
- Anexo III.6 – Paisagem
- Anexo III.7 – Ordenamento do Território

- Anexo III.8 – Património
- Anexo III.9 – Riscos Naturais e Tecnológicos
- Anexo III.10 – Qualidade de Vida e Desenvolvimento Socioeconómico
- Anexo III.11 – Resíduos
- Anexo III.12 – Qualidade do Ar
- Anexo III.13 – Ambiente Sonoro

Tendo sido entregues como Elementos adicionais os seguintes volumes:

- *Shapefiles*;
- Relatório Preliminar do Património Cultural
- Diário da República 2.ª Série, n.º 87 de 7 de maio de 2018, página 12727 a 12736.
- Relatório Técnico de suporte ao Estudo de Impacto Ambiental relativo ao projeto de “Ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão”.

Pretende-se com este Parecer, apresentar todos os aspetos que se consideram relevantes na avaliação efetuada, de forma a poder fundamentar e apoiar, superiormente, a tomada de decisão quanto ao projeto em causa.

## **2. Procedimento de Avaliação**

Os elementos constituintes do EIA deram entrada na plataforma SILIAMB (que atribuiu o processo à CCDD Algarve) em 22 de fevereiro de 2021, tendo sido solicitado a apresentação de elementos adicionais e complementares, no que se referia aos fatores biodiversidade e património arqueológico e arquitetónico. Após apresentação dos referidos elementos, deu-se seguimento ao procedimento de AIA, nomeadamente à consulta pública do EIA, a qual decorreu durante 30 dias úteis, entre 19 de janeiro e 1 de março de 2022, conforme disposto na alínea do n.º 1 do artigo 15.º do RJAIA.

No dia 10 de março de 2022, realizou-se uma reunião de trabalho, visando o resultado da apreciação do EIA, nas suas componentes (objetivos do projeto, caracterização da situação existente, identificação e avaliação dos impactes, medidas de minimização e planos de monitorização), a integração das análises setoriais das entidades intervenientes na proposta de Parecer da CA, e resultados da Consulta Pública.

## **3. Antecedentes do Projeto**

O projeto do Porto de Recreio em Olhão foi realizado em dezembro de 1998 (HIDROPROJECTO e PLURAL) e incidia na zona terrestre, com o edificado complementar do Porto de Recreio e no plano de água, com o estacionamento para cerca de 400 embarcações.

O projeto integrava a lista do anexo III do Decreto-Lei n.º 186/90, de 6 de junho, e fez-se acompanhar do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) da Doca de Recreio de Olhão (HIDROPROJECTO e PLURAL) em obediência ao definido pelo Decreto-Lei n.º 186/90, de 6 de junho e pelo Decreto Regulamentar n.º 38/90, de 27 de novembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 278/97, de 8 de outubro e Decreto Regulamentar n.º 42/97, de 27 de novembro.

Em julho de 1999 foi emitido o parecer da Comissão de Avaliação (DRA Algarve, IPAMB e ICN), de sentido favorável condicionado à execução da 1.ª fase do projeto e desfavorável à 2.ª fase. A 2.ª fase do projeto foi entendida como tendo impactes negativos desnecessários.

Foi emitido um despacho favorável condicionado pela Ministra do Ambiente, em agosto de 1999, para a zona terrestre e para o estacionamento de 250 embarcações.

Decorrente dos antecedentes do projeto, a sua localização e o número de postos de amarração contemplados pela Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão, a legislação define que: de acordo com a alínea b) do n.º 12 do Anexo II do RJAIA, uma vez que a ampliação em apreço se localiza em 'área sensível' e não se encontra abrangido pelos limiares definidos para o caso geral, esta deverá ser sujeita a uma análise caso a caso.

Adicionalmente, conforme disposto na subalínea i) da alínea c) do n.º 4 do artigo.º 1, que refere que são sujeitas a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) "(...) *qualquer alteração ou ampliação de projetos incluídos no anexo I ou no anexo II, anteriormente sujeitos a AIA e já autorizados, executados ou execução, que: (...) Corresponda a um aumento igual ou superior a 20 % do limiar e que seja considerada, com base em análise caso a caso nos termos do artigo 3.º, como suscetível de provocar impacte significativo no ambiente*".

Foi apresentado à autoridade de AIA um documento que visou respeitar o definido no Anexo IV do RJAIA.

Foi emitido, a 23 de abril de 2019, um parecer da CCDR Algarve informando que o projeto de ampliação do Porto de Recreio de Olhão é suscetível de provocar efeitos significativos no ambiente, pelo que existe a necessidade de elaboração de Estudo de Impacte Ambiental com vista ao procedimento de AIA.

Neste seguimento, em 10 de maio de 2019, foi apresentada uma Proposta de Definição de Âmbito das obras abrangidas pela ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão, a qual foi submetida à apreciação pelas autoridades competentes.

#### **4. Caraterização do Projeto**

A informação apresentada neste capítulo foi retirada dos elementos apresentados no âmbito do procedimento de AIA.

##### **4.1. Localização do Projeto**

A área de implantação da ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão localiza-se na freguesia e concelho de Olhão, na margem da Ria Formosa, junto da baixa da cidade, fazendo, assim, limite a norte

pela malha urbana, a sul e a este pela Ria Formosa e a oeste pelo Porto de Recreio, já existente (Figura 1). Na sua totalidade, a área de intervenção encontra-se permanentemente inundada e com influência de maré cheia duas vezes por dia.

Estando a área de intervenção inserida em plena Ria Formosa, é possível a chegada por via marítima, através do canal de Olhão. Por via terrestre, localiza-se na Avenida 5 de Outubro e dista, em cerca de 1 km, da Estrada Nacional 125, a 12 km da Autoestrada A22 e em cerca de 14 km do Aeroporto Internacional de Faro.



**Figura 1.** Mapa de localização da área em estudo.

(Fonte: Relatório não Técnico do EIA do projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão)

#### 4.2. Descrição do projeto

O projeto em avaliação, em fase de projeto de execução, consiste na construção e exploração da Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão em 102 postos de amarração e tem como objetivos principais:

- Aumentar e melhorar a oferta de lugares de amarração para embarcações de recreio no âmbito de um contrato de concessão existente;
- Criação de postos de amarração que permitam a acostagem de embarcações de recreio de maiores dimensões (entre os 15 e os 25 m).

A ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão abrange uma área de cerca de 1,63 ha no plano de água (zona nascente do atual Porto de Recreio de Olhão). Para a criação destes lugares de amarração haverá lugar a uma “correção de fundo para obtenção das cotas” que em alguns locais pode atingir até -3,5 m, e a cravação de 25 estacas metálicas tubulares de fixação dos pontões a mais de 6 m de profundidade.

O projeto da ampliação complementar propõe a remodelação e ampliação do quebra-mar atualmente existente e a criação de lugares de amarração com recurso a pontões e *fingers* flutuantes (flutuadores de polietileno) ligados a um conjunto de estacas metálicas cravadas no fundo, por intermédio de aparelhos de apoio permitindo o seu deslocamento vertical consoante as marés.

Como resultado da ampliação serão criados 102 novos lugares para embarcações com as seguintes características:

- 41 lugares para embarcações com comprimento até 6,00 m e boca até 2,50 m.
- 32 lugares para embarcações com comprimento até 12,00 m e boca até 4,00 m.
- 1 lugar para embarcação com comprimento até 12,00 m e boca até 5,00 m.
- 21 lugares para embarcações com comprimento até 15,00 m e boca até 5,00 m.
- 6 lugares para embarcações com comprimento até 18,00 m e boca até 5,20 m.

A criação dos novos postos de amarração será acompanhada da necessária criação de condições de fundo, projetando-se 3 zonas de fundos consoante as dimensões previstas para as embarcações:

- -1,43 na zona das embarcações mais pequenas;
- -2,63 na zona das embarcações de dimensão intermédia;
- -3,13 na zona das embarcações de maior dimensão.

A intervenção projetada possui as seguintes características gerais:

- Dragagem de uma área de 2.287,61 m<sup>2</sup> até à cota -1.43 m;
- Dragagem de uma área de 5.748,38 m<sup>2</sup> até à cota -2.63 m;
- Dragagem de uma área de 7.424,71 m<sup>2</sup> até à cota -3.13 m;
- Cravação de 25 estacas metálicas tubulares de fixação dos pontões e dos *fingers*;
- 208,00 m de quebra-mar sendo que destes 92,00m serão aproveitados do atual porto de recreio, necessitando apenas de ser reposicionados;
- Reformulação do pontão de acesso desde terra;



- 280,00 m de novos pontões incluindo os respetivos *fingers*;

#### **4.3. Prazo de Execução do Projeto**

São previstas 25 semanas para execução da construção da Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão, respeitando as seguintes fases:

- Montagem do estaleiro;
- Correção de fundo para obtenção das cotas de fundo projetadas;
- Cravação de estacas;
- Posicionamento e colocação de poitas;
- Desmontagem de troços do atual quebramar;
- Posicionamento e montagem de quebramar flutuante;
- Ligação do quebramar às poitas por intermédio de correntes ou cabos;
- Instalação de sinalização de apoio à navegação;
- Posicionamento e montagem dos pontões;
- Posicionamento e montagem dos *fingers*;
- Instalação de serviços de apoio aos utentes (água, eletricidade e equipamentos de segurança);
- Desmontagem de estaleiro.

#### **4.4. Alternativas ao Projeto**

No EIA em análise não foram apresentadas alternativas ao projeto apresentado.

### **5. Análise do Estudo de Impacte Ambiental**

No EIA, os impactes do projeto foram avaliados para os seguintes fatores ambientais: Ordenamento do Território e Uso do Solo, Paisagem, Geologia e Geomorfologia, Património Cultural, Clima e Alterações Climáticas, Recursos Hídricos, Biodiversidade, Saúde Humana, Gestão de Resíduos, Qualidade do Ar e Socioeconomia.

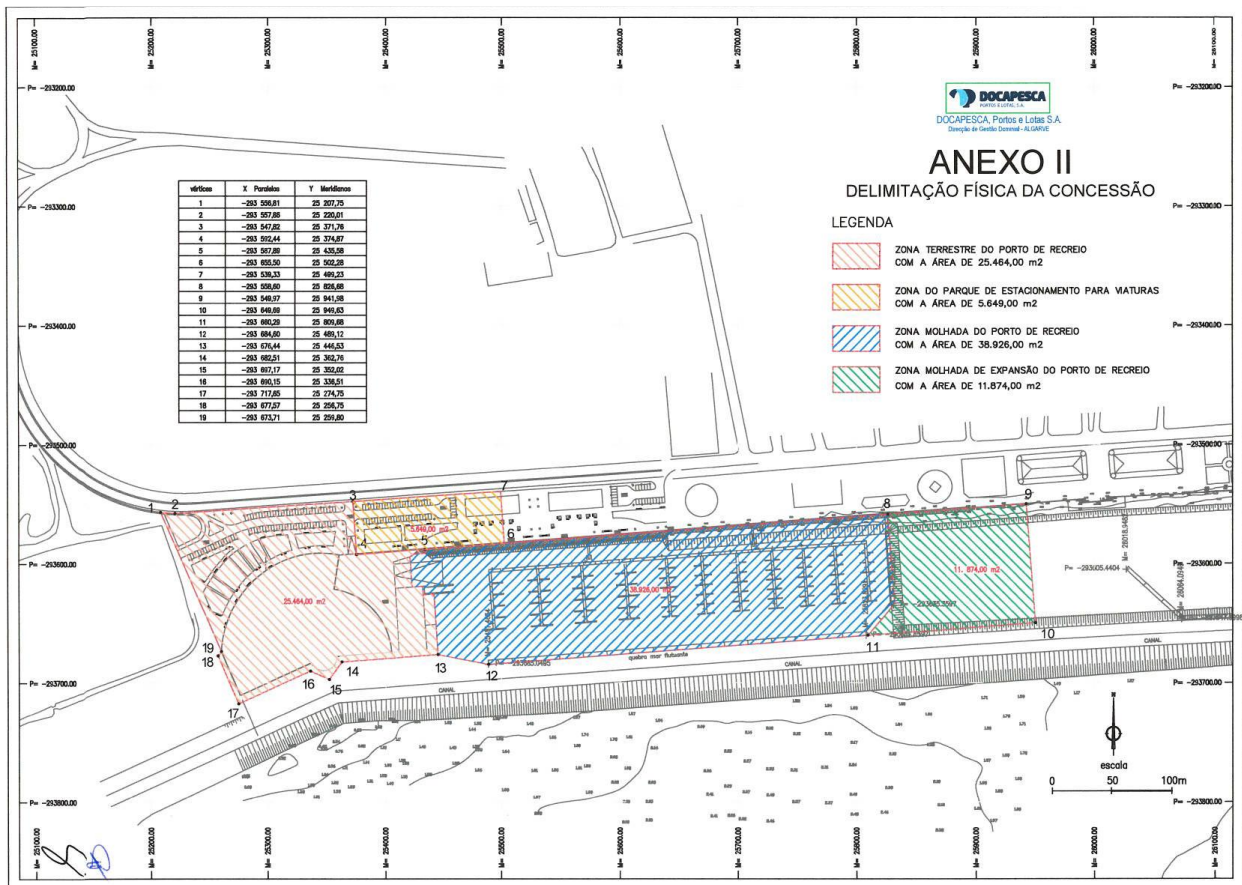
#### **5.1. Aspetos técnicos do projeto**

##### *5.1.1. Análise*

O Porto de Recreio, assim como a ampliação prevista situam-se na zona ribeirinha sul de Olhão, em área dominial (DPM) de jurisdição portuária sob responsabilidade da Docapesca - Portos e Lotas S.A.

Esta ampliação encontra-se prevista no "Contrato de Concessão da Requalificação, Ampliação e Exploração, em Regime de Serviço Público, do Porto de Recreio de Olhão", celebrado em 16-06-2017, entre a Docapesca - Portos e Lotas S.A. e a Verbos do Cais S.A. no âmbito do concurso público da DAJGD-CP-01-2016.

A área de ampliação prevista no Contrato de Concessão, refere-se unicamente a uma área hídrica de 11 274,00 m<sup>2</sup>, a implantar contiguamente a nascente do porto de recreio, para permitir instalar o total de 504 postos de amarração para estacionamento de embarcações, conforme definida e delimitada na peça desenhada do Contrato (Figura 2).



**Figura 2.** Delimitação física da área Concessionada à empresa Verbos Cais, S.A.

(Fonte: Informação da Docapesca - Portos e Lotas, S.A. de acordo com Diário da República, 2.<sup>a</sup> série — n.º 87 — 7 de maio de 2018, pág. 12727)

Relativamente à ampliação apresentada, trata-se de uma obra marítima de características técnicas semelhantes ao existente, constituída por quebra-mar, pontões, passadiços, *fingers*, estruturas fixadas por

meio de estacas metálicas tubulares cravadas e poitas, com ligação a terra através de passarela articulada. Pretende dar sequência à infraestrutura marítima existente, e abrange uma área de intervenção prevista com cerca de 17 905,07 m<sup>2</sup>, como foi referido anteriormente.

.Importa referir que a zona a dragar numa área de 7 424,71 m à cota -3,13 m, serve em parte para acesso das embarcações maiores ao interior do porto (diga-se ampliação), mas também serve para garantir o acesso marítimo em segurança ao cais flutuante da Câmara Municipal Olhão, situado junto aos mercados, onde se encontra estacionado o Caíque, embarcação emblemática dos Olhanenses.

### 5.1.2. Conclusão

Neste processo, ao abrigo do disposto no Decreto-Lei n.º 16/2014, de 3 de fevereiro, a Docapesca é a Entidade a quem compete licenciar a ocupação da área dominial, a qual por força do Contrato de Concessão, consignou a instalação de um total de 504 postos de amarração para estacionamento de embarcações, numa área de 11.874,0 m<sup>2</sup>. Assim, no que se refere ao Plano de Dragagem proposto, a Docapesca, não tem nada a opor desde que obtidas, pelo concessionário, as licenças e autorizações junto das entidades competentes para o efeito.

Quanto à solução do projeto para a instalação da infraestrutura marítima, constituída por quebra-mar, pontões, passadiços, *fingers*, estruturas fixadas por meio de estacas metálicas tubulares cravadas e poitas, com ligação a terra através de passarela articulada, considera-se que, do ponto de vista da gestão portuária, nada há a opor.

Relativamente à área de ampliação projetada, considera-se que a mesma deverá coincidir com a área plasmada na peça desenhada evidenciada na Figura 2, que acompanha o "Contrato de Concessão da Requalificação, Ampliação e Exploração, em Regime- de Serviço Público, do Porto de Recreio de Olhão", celebrado em 16-06-2017, entre a Docapesca - Portos e Lotas S.A. e a Verbos do Cais S.A.

## 5.2. Ordenamento do Território e Uso do Solo

### 5.2.1. Análise

No que se refere aos fatores ambientais Ordenamento do Território e Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública, considera-se que o estudo foi devidamente caracterizado, e apresenta informação suficiente para avaliação.

A maioria das intervenções e atividades na realização do projeto localizam-se em meio aquático, em sistema lagunar do Parque Natural da Ria Formosa, na frente marginal da cidade de Olhão e a nascente do Porto de Recreio de Olhão, constituindo uma fisiografia de relevos planos e solos de origem sedimentar.

Os instrumentos de gestão territorial diretamente aplicáveis à área de intervenção do projeto são: o Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território (PNPOT), o Plano Sectorial da Rede Natura 2000, o Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (POP NRF), o Plano de Ordenamento de

Orla Costeira (POOC) de Vilamoura – Vila Real de Santo António, o Plano de Gestão de Região Hidrográfica das Ribeiras do Algarve (RH8), o Plano Regional de Ordenamento do Território (PROT) do Algarve, o Plano Diretor Municipal (PDM) de Olhão e o Plano Municipal de Emergência e Proteção Civil de Olhão (PMEPC), tendo-se verificado a compatibilidade do projeto com os mesmos, quer por o mesmo estar contemplado nas estratégias de desenvolvimento das infraestruturas portuárias e do seu aproveitamento em prol da economia e do turismo, quer por ocorrer em espaços já afetos à atividade portuária, sem afetação de outros espaços de uso.

- a) A área do projeto da ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão encontra-se abrangida pelo Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (Decreto Regulamentar n.º 2/91, de 24 de janeiro, alterado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 78/2009, de 2 de setembro), numa área de natureza costeira e lagunar, estando sujeita a um regime de proteção parcial do tipo II: *“As áreas de proteção parcial do tipo II compreendem os espaços que contêm valores naturais compatíveis com os atuais usos do sistema lagunar e áreas adjacentes, agricultura extensiva e o transporte marítimo/navegação. Integram áreas naturais da laguna e outras transformadas por ação humana, designadamente salinas e culturas marinhas, lagos ou lagoas artificiais de água doce, sapais não incluídos em área de proteção parcial do tipo I e áreas agrícolas resultantes de ações de drenagem. Integram ainda os canais de navegação principais e secundários.”* (Regulamento do POPNRF, art.21.º)

Nas áreas de proteção parcial do tipo II, é permitida a instalação e funcionamento das instalações portuárias ligadas à pesca e recreio náutico previstas no POOC Vilamoura -Vila Real de Santo António. Estão previstas um conjunto de práticas gerais para a conservação da natureza e da biodiversidade, nomeadamente: *“as infraestruturas portuárias e transportes marítimos, devem ser objeto de ações de qualificação e de minimização dos impactes ambientais negativos, devendo as entidades que as gerem desenvolver um sistema de gestão ambiental ISO 14001, EMAS ou equivalente; devem ser considerados locais que não colidam com os valores e interesses do património cultural; apenas podem ser realizadas dragagens para reposição de cotas de fundo anteriormente atingidas noutras dragagens, para manutenção de condições de navegabilidade nos canais principais e secundários e para melhoria das condições ambientais do sistema lagunar, desde que devidamente justificadas e sempre acompanhadas de análises dos sedimentos dragados e de estudos tendentes a minimizar os respetivos impactes ambientais”*.

A área do projeto integra a Zona Especial para a Conservação (ZEC) da Ria Formosa/Castro Marim PTCON0013 e a Zona de Proteção Especial (ZPE) Ria Formosa PTZPE0017, as quais apresentam orientações específicas de gestão, salvaguarda e manutenção da biodiversidade existente nestas áreas.

- b) No que ao POOC Vilamoura – Vila Real de Santo António diz respeito (Resolução do Conselho de Ministros n.º 103/2005, de 27 de junho, alterado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 65/2016, de 19 de outubro), o projeto insere-se em áreas de jurisdição portuária

nas categorias de “Espaço Natural - Espaço Lagunar”, “Espaço Lagunar de Uso Condicionado” e “Espaço Lagunar de Uso Restrito” e ainda em áreas de “Instalações portuárias ligadas à pesca e recreio náutico - Doca de recreio existente”.

c) De acordo com o modelo territorial do Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve – PROT (Resolução de Conselho de Ministros n.º 102/2007, 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) a área em estudo insere-se na Unidade Territorial do Litoral Sul e Barrocal, em área de Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental (ERPVA) e em Áreas de Requalificação da Faixa Costeira. No âmbito da opção estratégica correspondente à Qualificação e Diversificação do Turismo, indica o reforço, entre outras atividades do turismo náutico, como mais um elemento estruturante da ‘marca’ Algarve, como um dos produtos turísticos principais de aposta na região.

d) O Plano Diretor Municipal de Olhão - PDM (Resolução do Conselho de Ministros n.º 50/95, de 31 de maio, alterado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 143/97, de 29 de agosto e republicado pelo Regulamento n.º 15/2008, de 10 de janeiro), classifica a área da ampliação do Porto de Recreio de Olhão em “Espaços Naturais – Parque Natural da Ria Formosa” adjacente à área de Equipamentos, Serviços e Infraestruturas – Recreio Náutico.

Relativamente às Servidões administrativas e restrições de utilidade pública destaca-se a inserção do projeto na Área de Jurisdição da Docapesca - Portos e Docas, S.A., em área de servidão aeronáutica, Domínio Público Marítimo, Rede Natura 2000 e em áreas abrangidas pela Reserva Ecológica Nacional (REN).

#### Identificação e avaliação de impactes e Medidas de Minimização e de Gestão Ambiental

Foram identificados e avaliados os principais efeitos ambientais do projeto e previstas as respetivas medidas de mitigação e gestão dos impactes avaliados, bem como indicadas algumas medidas de potenciação e valorização dos impactes positivos, nas fases de construção e de exploração.

É apresentado um quadro com a síntese dos impactes relevantes, identificados, caracterizados e avaliados, sendo que os mais significativos se verificam durante a fase de construção. São ainda analisados os impactes cumulativos por fator ambiental.

Para cada um dos fatores ambientais, o EIA apresenta um conjunto de medidas para evitar, minimizar e compensar os efeitos negativos decorrentes da construção e exploração do projeto, bem como para maximizar os efeitos dos impactes positivos.

No que respeita ao Ordenamento do Território e Servidões administrativas e restrições de utilidade pública e no que respeita às competências desta Comissão de Coordenação, ressalva-se o previsto no Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (PROT Algarve), que estabelece como orientações para o setor do turismo o *desenvolvimento de produtos turísticos como os empreendimentos do tipo resort, que*

*traduzem uma oferta mais qualificada e de maior valor acrescentado, o turismo de reuniões, incentivos e congressos, os estágios desportivos internacionais, o turismo náutico e de cruzeiros e os eventos desportivos e culturais internacionais e especificamente a intensificação de rotas de cruzeiro e de náutica de recreio entre o Atlântico e o Mediterrâneo, favoráveis à posição geográfica do Algarve e a importância do mar para a Região, tendo em vista a necessidade de uma gestão integrada da zona costeira, com explicitação de medidas específicas para as atividades e infraestruturas relativas ao mar.*

A mobilidade por via marítima e fluvial deve ser assegurada complementarmente, pela rede de marinas e portos de recreio prevista nos POOC, bem como as infraestruturas portuárias de pesca que darão apoio à náutica de recreio.

Neste âmbito é ainda referida a salvaguarda dos valores de conservação da natureza e da biodiversidade e a proteção dos recursos naturais, dos quais depende o desenvolvimento dos processos produtivos, contribuindo para o equilíbrio ambiental, a qualificação da oferta de recreio e lazer e a identificação da identidade cultural regional que representam o enquadramento necessário para a atividade socioeconómica.

A área da Ria Formosa corresponde ao Parque Natural e à ZPE da Ria Formosa, estando também incluída numa ZEC - Ria Formosa/ Castro Marim (PTCON0013). O PROT refere ainda que nesta área, *pretende-se promover a conservação e gestão integradas de um ecossistema costeiro fortemente humanizado, assegurando a preservação da composição, estrutura e funcionalidade do ecossistema lagunar costeiro, sistemas dunares e manchas de matos e pinhais dunares adjacentes, mantendo a diversidade de espécies e habitats a eles associados, potenciando a exploração sustentável dos recursos naturais, com especial atenção para os recursos aquáticos e valorizando a zona húmida como elemento diferenciador do turismo desenvolvido na faixa costeira do Algarve.*

Podemos assim dizer que o projeto em estudo se alinha com as orientações estratégicas do PROT, uma vez que promove uma maior integração do Porto de Recreio de Olhão, em particular nas ligações atlântico-mediterrâneas.

O Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (POPNR) refere que são permitidas as instalações portuárias ligadas à pesca e recreio náutico previstas no Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Vilamoura – Vila Real de Santo António, nas áreas de proteção parcial do tipo II. A área do projeto localiza-se em canal de navegação principal, onde é igualmente permitida a circulação de todo o tipo de modos náuticos, desde que não excedam a velocidade máxima de 25 nós. No que concerne às dragagens, também estas se encontram em conformidade com o estabelecido no regulamento do POPNR, uma vez que serão efetuadas dragagens que têm por objetivo, tanto a reposição de cotas de fundo mantendo as condições de navegabilidade, como de primeiro estabelecimento devidamente justificadas e acompanhadas de análises de sedimentos dragados. O projeto da ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão encontra-se assim em conformidade com o presente instrumento de gestão do território.

Na carta de ordenamento do PDM de Olhão o zonamento previsto para a área do projeto, corresponde a espaços naturais – Parque Natural da Ria Formosa, adjacente a uma área de equipamentos, serviços e infraestruturas – recreio náutico.

Sobre a avaliação de impactes cumulativos, o projeto da ampliação complementar do Porto de Recreio, em conjunto com o Porto de Recreio de Olhão e a Doca de Recreio de Faro, contribuirá para o cumprimento das estratégias regionais e objetivos previstos nos instrumentos de gestão do território em vigor, pelo aumento da oferta associada às atividades turísticas associadas à náutica de recreio, desenvolvendo a economia neste sector turístico estratégico para a região.

Assim, ao nível dos diferentes instrumentos de gestão territorial em vigor, verifica-se que o projeto em análise é contemplado nos vários planos de ordenamento de âmbito nacional, regional e municipal, concluindo-se ser um investimento importante na região do Algarve. Ao nível dos instrumentos de ordenamento regional e local o projeto concorre para o desenvolvimento regional na componente turística associada à náutica de recreio, face à localização estratégica que tem na costa sul portuguesa e no eixo de ligação com o Mediterrâneo e com o Atlântico.

Conclui-se assim que o projeto constitui a nível do ordenamento do território um impacte positivo, direto, permanente, irreversível, de âmbito regional e nacional e de magnitude moderada, sendo significativo.

Sobre a compatibilidade do projeto com o regime jurídico da Reserva Ecológica Nacional (RJREN)<sup>1</sup> e tendo em conta as REN em vigor para o Município de Olhão (Aviso n.º 17725/2020, de 2 de novembro), verifica-se que as áreas abrangidas por esta restrição, correspondem às tipologias *Faixa marítima de proteção costeira, Águas de transição – leitos*, que correspondem à nova tipologia de áreas integradas em REN de *Águas de Transição e Respetivos Leitos, Margens e Faixas de Proteção*, estando assim sujeito às disposições constantes do RJREN.

De acordo com este regime, o Anexo II identifica um conjunto de “*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 categorias de áreas integradas em REN, constando no Anexo I da Portaria n.º 419/2012, de 20 de dezembro, as condições para a sua viabilização.

Analisada a pretensão, verifica-se que as ações propostas poderão ser admitidas nas tipologias REN em presença, desde que cumpram os requisitos estabelecidos na referida Portaria, nomeadamente no ponto *II-Infraestruturas, alínea e) Beneficiação de infraestruturas portuárias e de acessibilidades marítimas existentes*”, sem requisitos específicos aplicáveis, estando isentas de comunicação prévia a esta Comissão de Coordenação.

O EIA propõe um conjunto de medidas de minimização, de carácter geral e específica face aos impactes negativos identificados, para as diferentes fases e programas de monitorização: Evolução Batimétrica e Sedimentar; Hidrodinâmica; Qualidade da Água e dos Sedimentos; Proteção da biodiversidade – monitorização da avifauna.

É apresentada a análise da matriz síntese dos impactes para as diferentes fases, incluindo a alternativa zero e apresentadas as respetivas medidas de minimização.

---

<sup>1</sup> Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124/2019 de 28 de agosto.

A minimização dos impactes tem em conta outras medidas, como a contenção de áreas de estaleiro, depósitos e estacionamento no interior do terreno do projeto, evitando perturbações adicionais sobre os terrenos envolventes e as circulações locais.

### 5.2.2. Conclusão

O EIA em avaliação encontra-se devidamente estruturado, de acordo com o previsto na legislação em vigor, abordando as questões significativas para avaliação da conformidade com os instrumentos de gestão territorial e Servidões administrativas e restrições de utilidade pública.

O presente estudo avaliou os fatores ambientais mais suscetíveis de serem afetados pelas intervenções constantes do projeto, quer ao nível da situação atual, quer ao nível da previsão de impactes e definição de medidas necessárias à mitigação dos mesmos tendentes à sustentabilidade ambiental do projeto.

Da avaliação efetuada verificou-se que os principais impactes ambientais ocorrem na fase de construção e têm um carácter temporário, enquanto na fase de exploração a maioria dos impactes são inexistentes ou positivos podendo concluir-se que o projeto é viável do ponto de vista ambiental, uma vez que apresenta impactes positivos significativos, particularmente na componente socioeconómica.

Foram propostas um conjunto de medidas de minimização adicionais, e de acompanhamento (monitorização), no sentido de atenuar, ou mesmo anular, os impactes de sentido negativo e potenciar os impactes de sentido positivo, que se encontram previstos.

A construção do Porto de Recreio, contribui para a atenuação da sazonalidade, qualifica a oferta turística e tem uma procura crescente neste setor específico, sendo a oferta de postos de amarração da região e do concelho atualmente insuficientes para a procura existente.

Em síntese, e no que respeita às competências específicas desta Comissão de Coordenação, pode concluir-se que as intervenções preconizadas no âmbito do presente projeto são maioritariamente compatíveis com os instrumentos de gestão territorial em vigor para a área (sem descurar que seja promovida a necessária articulação de conformidade com o POOC Vilamoura – Vila Real de Santo António), prevendo-se na fase de exploração um impacte positivo, direto, permanente, irreversível, de âmbito regional e nacional, de magnitude elevada e muito significativo.

Verifica-se também que as ações propostas pelo projeto são admitidas nas tipologias REN em presença, conforme previsto no ponto *II- Infraestruturas, alínea e) Beneficiação de infraestruturas portuárias e de acessibilidades marítimas existentes*”, sem que lhes sejam aplicáveis requisitos específicos, de acordo com o previsto no RJREN e na Portaria n.º 419/2012, de 20 de dezembro.

Tendo em conta a análise efetuada, não foram identificados impactes negativos significativos que inviabilizem a execução do projeto nos fatores analisados, pelo que no que respeita à conformidade com os instrumentos de gestão territorial e Servidões administrativas e restrições de utilidade pública, o mesmo poderá merecer parecer favorável, condicionado à articulação de conformidade com o POOC Vilamoura – Vila Real de Santo António, tal como evidenciado no ponto n.º 5.6.4 da presente parecer



### 5.3. Geologia e Geomorfologia

#### 5.3.1. Análise

A área de implantação do projeto está incluída na Folha 53-A Faro da Carta Geológica de Portugal na escala 1/50 000. Insere-se no sistema lagunar da Ria Formosa separado do mar por ilhas-barreira. Apresenta uma profundidade da coluna de água de aproximadamente 2 m, com fundo irregular. A laguna caracteriza-se por uma extensa área intertidal, constituída por uma sequência descontínua de cordões arenosos naturais e artificiais de forma genericamente triangular, que convergem no Cabo de Santa Maria, protegendo um sistema lagunar, com área de sapal, uma complexa rede de canais e ilhotes. O local do projeto localiza-se na zona adjacente à muralha sul de Olhão, em zona permanentemente submersa, que não excede uma coluna média de água de 2 m. As aluviões são constituídas por níveis areno-argilosos, por vezes com intercalação de níveis conglomeráticos e arenitos grosseiros, do Holocénico.

O enquadramento geodinâmico da região do Algarve é responsável pela ocorrência de uma tectónica regional importante no intervalo correspondente ao Pliocénico e Quaternário e por uma sismicidade significativa, fornecendo um cenário de importante potencial sismogénico cuja distribuição evidencia uma sismicidade intensa localizada na área imersa, a S e SW do território continental, numa faixa que se estende desde o Banco de Gorringe, a oeste, até ao estreito de Gibraltar, a este, e uma sismicidade histórica com sismos fortes que causaram danos avultados, dos quais se destacam sismos distantes, de tipo interplacas, de que o sismo de 1755, bem como sismos próximos do tipo intraplaca como, por exemplo, os sismos ocorridos nas áreas de Portimão (1719, IMM max. IX), litoral de Tavira (1722, IMM max. X) e Loulé (1856, IMM max. VIII). O sismo de 1 de novembro 1755, com efeitos catastróficos produziu um tsunami de efeitos devastadores.

Próximo da zona de implementação ocorrem diversas falhas na zona emersa e imersa consideradas ativas, portanto passíveis de gerar sismos, como por exemplo as falhas de Santo Estevão, na zona de Olhão, Carcavai, Loulé, São Marcos-Quarteira, Baleeiro, Albufeira, entre outras.

De acordo com a sismicidade histórica, a área de estudo está localizada na zona de intensidade X (Carta de Isossistas de Intensidades Máximas (1531 – 1996), escala de Mercalli Modificada de 1956) e, de acordo com o zonamento Sísmico proposto no Anexo Nacional do EC8, inclui-se na zona 2 para ação sísmica tipo 1 (interplacas), e na zona 2,3, para ação sísmica tipo 2 (intraplacas). Segundo o Regulamento de Ação Sísmica de Edifícios e Pontes (RSAEEP, 1983), a área de implantação do projeto está na zona A correspondente à de maior risco sísmico (Zonamento sísmico de Portugal Continental), com um coeficiente de sismicidade ( $\alpha$ ) de 1,0.

Deste modo, salienta-se que a localização da área de projeto numa zona de sismicidade elevada associada às características fisiográficas do terreno e ao seu enquadramento na zona lagunar da Ria Formosa faz com que a suscetibilidade ao efeito de um tsunami seja também elevada, bem como é suscetível a fenómenos de liquefação perante um sismo de grande intensidade.

Os principais impactes na Geologia e Geomorfologia são resultantes da ocultação e destruição do património geológico, geomorfológico e de recursos geológicos, da alteração das características do meio geológico decorrentes de intervenções geotécnicas e da alteração da morfologia do terreno e gestão de materiais resultantes da movimentação de terras.

Deste modo, e devido às características do projeto, os impactes espectáveis na Geologia são nulos dado que não irá afetar nenhuma formação geológica de interesse científico ou cultural. Contudo, a colocação das estacas metálicas poderá induzir deformação nas formações geológicas em profundidade dado que estas são cravadas até 6 m de profundidade, bem como nas infraestruturas na zona emersa.

Na Geomorfologia os impactes produzidos são negativos devido às operações de dragagem que irão alterar a morfologia local na zona submersa desta zona lagunar da Ria Formosa, com eventuais implicações nos locais da dragagem e áreas adjacentes, designadamente eventuais afetações, ao longo do tempo, nas áreas envolventes (especialmente as áreas adjacentes à marginal) da dragagem que devem ser acauteladas e monitorizadas pela entidade gestora e pela concessionária do projeto. Adicionalmente, considera-se e recomenda-se que o local de deposição dos dragados no mar deveria ser mais próximo da linha de costa, para a fração sedimentar mais grosseira potenciar o fortalecimento da praia/ilha barreira.

As dragagens de manutenção na fase de exploração devem ser articuladas ou integradas no plano plurianual de dragagens do Porto de Olhão, devendo também os locais de imersão no mar localizar-se mais próximo da praia/ilha-barreira, sob pena de serem pouco eficientes em termos de fortalecimento do sistema de ilhas-barreira.

Contudo, o EIA considera que haverá um impacte positivo do projeto, na geologia e geomorfologia da área em estudo, pelo facto das dragagens (na fase de construção e na fase de exploração), embora pouco significativo e temporário, contrariarem o processo de assoreamento do sistema lagunar. Este pressuposto do EIA está incorreto no que interessa à geologia, por os processos naturais (logo geológicos) em escalas temporais curtas, no tipo de ambiente em causa, promoverem o assoreamento. Nestes termos, o impacte sobre a geologia é negativo, embora pouco significativo, dados os volumes de dragagem indicados.

Segundo o EIA, os sedimentos amostrados correspondem à classe 2 (contaminação vestigiária), o que permite que este material a dragar poderá ser depositado em meio aquático.

A sismicidade na zona da instalação do projeto, como referido, tem significado e relevância a nível regional e nacional, dependendo da movimentação de estruturas tectónicas próximas e/ou longínquas, com a geração de sismicidade de grande magnitude que poderá trazer consequências graves no edificado, com perdas materiais e vidas humanas, entre outras.

Em síntese pode considerar-se que do ponto de vista da Geologia os impactes são negativos, diretos, locais, permanentes, irreversíveis, reduzidos e não significativos. Na Geomorfologia os impactes são negativos, diretos, locais, permanentes, irreversíveis, podendo ser significativos.

### 5.3.3. Conclusão

As medidas de minimização que constam no Anexo III.2 do EIA em análise são aceitáveis do ponto de vista da Geologia e Geomorfologia.

Ademais, e tendo presente as considerações tecidas no âmbito das reuniões da CA realizadas, será de sobremaneira importante que seja demonstrado que as obras envolvidas na ampliação do Porto de Recreio não irão colocar em causa a estabilidade do muro cais de suporte da plataforma dos Mercados nem o muro de retenção e suporte do passeio dos mercados, sugerindo-se a apresentação de um estudo da estabilidade destas estruturas.

## 5.4. Património Cultural e Arqueológico

Do ponto de vista patrimonial, a situação de referência existente caracterizava-se por uma área com elevada sensibilidade arqueológica onde são conhecidos mais de 80 ocorrências arqueológicas associadas ao concelho. A área de incidência direta e indireta localiza-se de forma contígua à Zona Especial de Proteção (ZEP) do Mercado Municipal de Olhão Portaria n.º 224/2013, DR, 2.ª série, n.º 72, de 12 de abril;

Para o efeito, e no que aos bens culturais diz respeito, considera o Resumo Não Técnico que não foram identificados valores patrimoniais na área de estudo. No entanto, a área a afetar encontra-se inserida na ZEP do Mercado Municipal de Olhão (Portaria n.º 224/2013, DR, 2.ª Série, n.º 72, de 12 de abril).

### 5.4.1. Adequação do EIA às normas, regulamentos e legislação vigentes

No domínio da salvaguarda e valorização do Património Cultural Histórico-Arqueológico verifica-se que a proposta tem em conta as orientações estratégicas de base territorial e os objetivos operativos do PROT-Algarve, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 102/2007, de 24 de maio (DR, 1.ª série, n.º 149, de 03 de agosto).

### 5.4.2. Análise e mérito do Estudo: adequação às condicionantes patrimoniais

A Lei de Bases do Património dispõe que, para além da classificação, a proteção dos bens culturais assenta igualmente na inventariação, consistindo esta no levantamento sistemático, atualizado e tendencialmente exaustivo dos bens culturais existentes a nível nacional, com vista à respetiva identificação e gestão por parte do órgão competente da Administração Central (n.º 1 do artigo 19.º e alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 76.º da Lei n.º 107/2001, de 8 de outubro).

O proponente remete em Anexo (II), datado de outubro de 2021, um Relatório Final onde se refere que constam os levantamentos, estudos e análises relativos ao Património no âmbito do presente EIA. Este documento responde ainda de forma complementar aos pontos referidos em fase de desconformidade.

Foram realizados trabalhos de campo no decorrer dos quais não foram identificados vestígios arqueológicos ou patrimoniais.

Verificou-se que o Relatório Final de Trabalhos Arqueológicos agora enviado, não foi submetido à DGPC /DRC-Algarve para análise, decorrente da submissão de PATA (Pedido de Autorização de Trabalhos Arqueológicos) (CS 224106).

No texto de EIA são propostas medidas de minimização, como o acompanhamento arqueológico integral, continuado e permanente de todas as frentes de obra do projeto, desde as fases preparatórias, de todos os trabalhos de dragagem e deposição de dragados, escavação e revolvimento de solos, instalação de estaleiros, abertura de acessos, instalação de infraestruturas, abertura de fundações ou assentamento de estacaria, áreas de empréstimo, colocação de tubagens, entre outros que impliquem revolvimento de solos / sedimentos.

#### 5.4.3. Conclusão

No domínio do património arqueológico o EIA em análise encontra-se em condições de ser aprovado, tendo de ser tidas em conta e cumpridas as medidas de minimização propostas, referidas no ponto 5.4.2

### 5.5. Alterações Climáticas

#### 5.5.1. Caracterização da Situação de Referência

O fator ambiental Alterações Climáticas inclui as vertentes de mitigação das alterações climáticas e de adaptação às alterações climáticas. O EIA faz referência à Política Climática Nacional, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 56/2015, de 30 de julho, que contempla o Programa Nacional para as Alterações Climáticas 2020/2030 (PNAC 2020/2030) e a Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas (ENAA 2020). De ressaltar que o PNAC 2020/2030 foi revogado pela RCM n.º 53/2020, de 10 de julho, com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2021.

De salientar que os principais e mais recentes instrumentos de referência estratégica considerados relevantes e que concretizam as orientações nacionais em matéria de políticas de mitigação e de adaptação são:

- O Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC2050) aprovado pela RCM n.º 107/2019, de 1 de julho, que explora a viabilidade de trajetórias que conduzem à neutralidade carbónica, identifica os principais vetores de descarbonização e estima o potencial de redução dos vários setores da economia nacional, como sejam a energia e indústria, a mobilidade e os transportes, a agricultura, florestas e outros usos de solo, e os resíduos e águas residuais;
- O Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC 2030) aprovado pela RCM n.º 53/2020, de 10 de julho, que estabelece para 2030 uma meta de redução de emissões de gases com efeito de estufa (GEE) entre 45% e 55% (face a 2005), uma meta de 47% de energia proveniente de fontes

renováveis e uma redução no consumo de energia primária de 35%, assinalando a aposta do país na descarbonização do setor energético, com vista à neutralidade carbónica em 2050.

- A Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas (ENAAC 2020) aprovada pela RCM n.º 56/2015, de 30 de julho, prorrogada até 31 de dezembro de 2025 pela RCM n.º 53/2020 de 10 de julho, através da aprovação do PNEC 2030, que constitui o instrumento central da política de adaptação em alterações climáticas;
- O Programa de Ação para a Adaptação às Alterações Climáticas (P-3AC), não referido no EIA, aprovado pela RCM n.º 130/2019 de 2 de agosto, que complementa e sistematiza os trabalhos realizados no contexto da ENAAC 2020, tendo em vista o seu segundo objetivo, o de implementar medidas de adaptação. O P-3AC abrange diversas medidas integradas em nove linhas de ação, como o uso eficiente da água, prevenção das ondas de calor, prevenção de incêndios rurais, proteção contra inundações, entre outras.

Deverão ter-se em conta também os objetivos, princípios, direitos e deveres estabelecidos pela Lei de Bases do Clima, Lei n.º 98/2021 de 31 de dezembro, que entrou em vigor a 01 de fevereiro de 2022, que define e formaliza as bases da política do clima, reforçando a urgência de se atingir a neutralidade carbónica, traduzindo-a em competências atribuídas a fatores-chave de diversos níveis de atuação, incluindo a sociedade civil, as autarquias ou comunidades intermunicipais.

#### 5.5.2. Avaliação de Impactes - Mitigação

O estudo identificou o aumento das emissões de GEE como um dos impactes negativos decorrentes da construção e da fase de desativação associados à circulação de veículos e funcionamento das máquinas, considerando o impacte negativo, mas pouco significativo. Na fase de exploração o aumento das emissões de GEE são provenientes essencialmente da circulação das embarcações dentro do porto e que vão aumentar com o incremento do número de embarcações resultante da implementação do projeto. O estudo não identificou impactes positivos para o fator Alterações Climáticas (AC).

Na tabela 3 do Anexo III.1 Alterações Climáticas do EIA é apresentada a estimativa de produção de gases com efeito estufa associada ao consumo de combustível das futuras embarcações que irão ocupar os novos 102 postos de amarração (cerca de 253 Kg CO<sub>2</sub>/ano, 14 Kg CH<sub>4</sub>/ano e 105 Kg N<sub>2</sub>O/ano), para uma utilização média de 25 horas por ano, considerando o estudo de Winther & Nielsen (2011) para a Dinamarca e considerando os fatores de emissão definidos por Jun et al. (2001) para embarcações de recreio a gásóleo, visto representar a maioria dos utilizadores do equipamento em análise e para um consumo médio de 11 e 30 litros por hora.

Uma vez que o cálculo das estimativas de emissões são um indicador essencial para avaliar os impactes da implementação do projeto no fator alterações climáticas, embora não sejam impactes significativos, o EIA devia ter incluído, como foi solicitado no pedido de elementos adicionais, as estimativas das emissões de GEE na situação atual sem projeto, para além das emissões futuras na situação com o projeto. Também

ficou por incluir a estimativa das emissões indiretas de GEE associadas ao consumo de eletricidade na situação atual sem a implementação do projeto e na situação com projeto.

O EIA reconhece a necessidade de se implementar medidas de minimização de emissões dadas as preocupações ao nível da otimização dos motores, consumos e emissões por parte desta tipologia de embarcações, o que se considera relevante, tais como:

- *Todas as embarcações devem respeitar a Diretiva 2013/53/EU, de 20 de novembro relativa às embarcações de recreio e às motas de água e que revoga a Diretiva 94/25/CE;*
- *Todas as viaturas e máquinas a utilizar durante a fase de construção estão de acordo com a legislação em vigor e devidamente inspecionadas;*
- *Não serão admitidas no porto de recreio embarcações que não possuam as condições legais para a navegação.*
- *De destacar que a introdução de medidas de minimização de emissões, nomeadamente através da implementação de medidas de aumento da eficiência energética, é um aspeto relevante para que seja assegurada uma trajetória sustentável em termos de emissões de GEE. Medidas que se consideram relevantes implementar são por exemplo, assegurar postos de carregamento de eletricidade no porto de recreio para a utilização das embarcações acostadas, para que as mesmas minimizem a utilização de combustíveis fósseis durante o período de acostagem, a presença de postos de carregamento para veículos elétricos no estacionamento, iluminação com tecnologia LED, entre outras. De salientar que as linhas de atuação identificadas no PNEC 2030 como forma de redução de emissões de GEE devem ser consideradas o referencial para efeitos de implementação de eventuais medidas de minimização dos impactos a ter em conta em função da tipologia do projeto.*
- *Quanto aos equipamentos de climatização caso se encontrem previstos, deve acautelar-se a seleção preferencial de equipamentos que utilizem fluídos naturais ou gases fluorados com menor potencial de aquecimento global.*
- *Considera-se pertinente aludir também que 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 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.*

### 5.5.3. Avaliação de Impactes – Adaptação

No essencial, a vertente adaptação às AC incide na identificação das vulnerabilidades do projeto às AC, na fase de exploração, tendo em conta, em particular, os cenários climáticos disponíveis para Portugal e eventuais medidas de minimização. Aspetos importantes a considerar englobam a possibilidade de aumento da frequência e intensidade dos fenómenos extremos. Assim, deve-se abordar a avaliação destes

fenómenos tendo em consideração não apenas os registos históricos, mas também o clima futuro para a identificação das vulnerabilidades do projeto.

Neste contexto salienta-se que o Portal do Clima, em <http://portaldoclima.pt>, disponibiliza as anomalias de diversas variáveis climáticas (temperatura, precipitação, intensidade do vento, entre outras) face à normal de referência de 1971-2000, para os seguintes períodos 2011-2040, 2041-2070, 2071-2100. Estes resultados são apresentados para Portugal continental com uma resolução aproximada de 11 km para cenários de emissões conducentes a forçamentos radiativos médio (RCP 4.5) e elevado (RCP 8.5).

A esse respeito, o estudo consultou a Estratégia Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas (EMAAC) de Loulé (2016) e o Plano Intermunicipal de Adaptação às Alterações Climáticas do Algarve (2019) e de acordo com o referido plano “as maiores ameaças em zonas costeiras e litorais decorrem da subida do nível médio do mar e dos episódios de inundações e galgamentos oceânicos decorrentes do mesmo”.

Na situação de referência a área de intervenção encontra-se permanentemente inundada e com influência de maré cheia duas vezes por dia e segundo o relatório síntese “Atualmente não se observam episódios relacionados com as alterações climáticas, nomeadamente cheias ou galgamentos da muralha, decorrentes da subida do nível médio do mar”.

As projeções disponíveis no Plano supra referido apontam para uma subida do nível médio da água do mar entre 0,63 e 0,98 metros até ao final do século e para um valor de 0,20 m até 2030. E acrescenta que, tendo em consideração os efeitos das AC no longo prazo, os principais riscos identificados que podem causar efeitos no projeto em análise são os riscos de galgamentos costeiros, sísmico e de tsunamis.

Contudo é referido que o projeto propõe a criação de lugares de amarração com recurso a pontões e fingers flutuantes ligados a um conjunto de estacas, por intermédio de aparelhos de apoio permitindo o seu deslocamento vertical consoante as marés. Estas estruturas têm capacidade de adaptação a diferentes níveis de água. E adita que o coroamento da muralha existente tem cerca de 1,00 metro acima das marés vivas equinociais e tem capacidade para suportar um aumento do nível médio das águas do mar até aproximadamente 1,00 metro, considerando que “não se prevê que a mesma seja colocada em situação de risco a médio e longo prazo”.

De forma a minimizar eventuais riscos de inundações o EIA inclui na proposta do “Plano de monitorização e gestão”, a monitorização do nível da preia-mar diurna máxima mensal, ao longo do período de exploração do porto de recreio (não está prevista a sua desativação), de forma a avaliar a evolução da subida do nível médio das águas do mar ao longo do tempo, o que se considera relevante.

#### 5.5.4. Conclusão

No âmbito da vertente mitigação das AC, o EIA identificou o aumento das emissões de GEE como um dos impactes negativos decorrentes da ampliação do porto de recreio de Olhão. Foram propostas medidas de minimização dos impactes o que se considera relevante. De destacar que a introdução de medidas de minimização de emissões, nomeadamente através da implementação de medidas de aumento da eficiência

é um requisito fundamental para que seja assegurada uma trajetória sustentável em termos de emissões de GEE.

Tendo em consideração os efeitos das alterações climáticas no longo prazo, o EIA apresentou como principais riscos identificados para a zona em estudo (zona costeira), a subida do nível do mar e os episódios de inundações e galgamentos oceânicos decorrentes do mesmo.

Como forma de reduzir alguns riscos associados a estes fenómenos, o proponente indicou estratégias e medidas que devidamente aplicadas e acauteladas minimizam estes riscos. O EIA também propôs incluir no “Plano de monitorização e gestão”, a monitorização do nível da preia-mar diurna máxima mensal, ao longo do período de exploração do porto de recreio, de forma a avaliar a evolução da subida do nível médio das águas do mar ao longo do tempo, o que se considera relevante.

Em relação às alterações climáticas e no âmbito da adaptação considera-se poder ser emitido parecer favorável à concretização do projeto condicionado à adoção das medidas apresentadas e à apresentação das estimativas das emissões de GEE na situação atual sem projeto, para além das emissões futuras na situação com projeto e as estimativas das emissões indiretas de GEE associadas ao consumo de eletricidade na situação atual sem a implementação do projeto e na situação com projeto.

## **5.6. Recursos Hídricos**

As estruturas a implantar possuem uma tipologia idêntica à do porto de recreio existente, considerando-se que a pretensão em apreço constitui uma extensão do mesmo para Este em aproximadamente 100 m. A área de implantação, à semelhança da infraestrutura existente, localiza-se na frente ribeirinha de Olhão (zona artificializada do ponto de vista hidromorfológico), razão pela qual a massa de água em que se insere, WB 2, é considerada como fortemente modificada no Plano de Gestão da Região Hidrográfica das Ribeiras do Algarve.

Para o fator recursos hídricos as principais questões a ter em conta prendem-se com os impactes decorrentes da dragagem, e com a necessidade de garantir segurança relativamente a possíveis episódios de contaminação fecal do meio a partir das embarcações utilizadoras do porto.

### *5.6.1. Gestão de águas residuais geradas pelas embarcações*

Dada a elevada sensibilidade da área de influência do porto de recreio relativamente a fenómenos de contaminação fecal, resultante da existência de viveiros de bivalves em grande número nas proximidades da pretensão (zona de produção de bivalves designada por Olhão 3), a Câmara Municipal de Olhão tem empreendido um esforço para a eliminação de fontes poluidoras fecais na frente ribeirinha da cidade adjacente à área do projeto.

Neste contexto, em fase de conformidade do EIA, solicitaram-se elementos adicionais para que este assunto fosse aprofundado no sentido de garantir que não haverá contaminação de coliformes fecais a partir das



embarcações, tanto na área de projeto, como nas infraestruturas portuárias existentes, pela implementação de um sistema eficiente de gestão de águas residuais provenientes das embarcações, nomeadamente a nível da recolha e encaminhamento para tratamento adequado.

Nessa fase (conformidade), em resposta ao solicitado o proponente esclareceu as dúvidas suscitadas, descrevendo o sistema usado pelo porto atual, que se considera adequado ao nível regulamentar e no que respeita ao método de recolha e processamento, entendendo-se que o mesmo poderá ser alargado/adaptado ao projeto em avaliação.

O sistema assenta em dois dispositivos de recolha de águas residuais, um fixo (junto à área de abastecimento das embarcações - com 100 l de capacidade), e outro móvel (de 200 l de capacidade) que recolhe os efluentes junto das embarcações, estando os utilizadores do porto de recreio obrigados à sua utilização para descarga das suas águas residuais [alínea h) do n.º 3 do art.º 9.º e art.º 10.º do regulamento do porto de Recreio de Olhão - Edital n.º 452/2018, de 7 de Março].

#### 5.6.2. *Dragagem*

A dragagem corresponde à componente do projeto que para o fator recursos hídricos induzirá impactes mais significativos. Irá gerar um volume de sedimentos dragados estimado em 24 981 m<sup>3</sup>.

De acordo com o EIA esta incidirá em 1,5 ha (área que extravasa a zona de implementação das estruturas de amarração, com 1,2 ha) por forma a criar um corredor de acesso com cotas compatíveis ao calado dos diversos tipos de embarcações.

A dragagem, em função das diferentes áreas de amarração para embarcações de diferentes dimensões e calados, será efetuada a 3 cotas distintas: 0,23 ha (15% da área a dragar) à cota -1,43 m (cota menos profunda, na faixa mais próxima ao muro de retenção marginal da área urbana), 0,57 ha (38%) à cota -2,63 e 0,74 ha (49%) à cota -3,13 m.

Evidencia-se como informação de base que, a área a dragar se inclui numa zona de maior dimensão onde já existe uma programação plurianual de dragagens de manutenção. O Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), por solicitação da Direção Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), elaborou um trabalho, que enquadra a nível nacional todos os portos sob jurisdição da DOCAPESCA, focando-se nas necessidades de dragagens de manutenção a desenvolver nos mesmos entre 2018 e 2022. Para Olhão, nesta área do porto de recreio, é assinalada uma intervenção anterior (ano de 2002) com um volume dragado de 370 000 m<sup>3</sup>. Para esta zona anteriormente dragada, que integra a área do projeto, o estudo do LNEC em apreço estima, em função de taxas de sedimentação, a necessidade de empreender dragagens de manutenção de 5 em 5 anos, com um volume de 23 000 m<sup>3</sup>, até à cota -3 m.

Relativamente aos impactes associados às diferentes cotas de dragagem, é de mencionar que a partir da primeira camada de 1 m de espessura serão raros ou inexistentes organismos vivos bentónicos (como ex., no estudo do CCMAR, referido infra, são feitas determinações de carbono orgânico apenas nos primeiros

100 cm de profundidade/espessura do sedimento), não sendo assim relevante, a partir de 1 m, a que profundidade chega a dragagem ao nível de impactes diretos sobre os organismos.

A dragagem prevista corresponde também, do ponto de vista desta tipologia de projeto, a uma intervenção considerada de pequena dimensão, não ultrapassando um volume de sedimentos dragados de 25 000 m<sup>3</sup> (incluindo-se deste modo na menor classe volumétrica para este tipo de obra, como identificado na tabela 1 do anexo III da Portaria n.º 1450/2007 de 12 de novembro).

É ainda de referir, tendo em conta o estudo desenvolvido pela Universidade do Algarve - CCMAR, intitulado “*Relatório Técnico de Suporte ao Estudo de Impacto Ambiental Relativo ao Projeto de Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão*”, que a área de incidência direta do projeto encontra-se integralmente no subtidal, sendo toda ela homogénea do ponto de vista das suas características biofísicas, correspondendo a sedimento sem cobertura vegetal. É assim uma área que, embora integrada no sistema lagunar da Ria Formosa de extrema importância ambiental, neste local em concreto não apresenta biocenoses que se possam considerar de elevado/moderado valor conservacionista, apresentando deste modo níveis de biodiversidade baixos. Tal facto poderá dever-se eventualmente à proximidade da área urbana e/ou à possível perturbação que a intensa atividade náutica daquele espaço possa ter induzido ao longo dos anos, em especial por aumento de turbidez (com prejuízo dos processos fotossintéticos, e como tal da produção primária, impedindo eventualmente assim a área de atingir todo o seu potencial ecológico).

### 5.6.3. *Impactes*

Relativamente ao fator recursos hídricos, os impactes das dragagens irão refletir-se essencialmente a dois níveis: na fase de construção, em que para além da destruição da camada sedimentar superior da área de implantação do projeto, a qualidade da água será afetada direta e indiretamente; na fase de exploração, com possíveis alterações hidráulicas do troço a intervir decorrentes das modificações topohidrográficas (aumento do volume de água afluente à zona de intervenção, por aumento da profundidade das cotas de fundo).

Fase de construção (Dragagem) – Prevêem-se Impactes negativos significativos à escala local (reversíveis) - Destruição das comunidades bentónicas, na área de intervenção direta; aumento de sólidos em suspensão (turbidez) com bloqueio de penetração de luz (implicações na fotossíntese) e eventual colmatção de brânquias de filtradores na envolvente da intervenção (será necessário prestar especial atenção a impactes sobre os bivalves cultivados em viveiro); destruição direta de habitats para ictiofauna variada (na zona a dragar); eventual alteração da química local da água por ressuspensão de sedimentos, com aumento da concentração de nutrientes e outras substâncias químicas (ex. oxidação dos sedimentos com possíveis fenómenos temporários de anoxia, alteração de ph, e libertação de substâncias adsorvidas a partículas).

Capacidade de encaixe e regeneração face aos impactes (das dragagens) - As zonas lagunares são por excelência áreas de dinâmica sedimentar expressiva (são por definição ambientes sedimentares), encontrando-se as suas biocenoses adaptadas a flutuações na concentração de sedimentos e parâmetros químicos na coluna de água. Este facto contribui para a resiliência do meio a este tipo de impactes (a baixa

contaminação química dos sedimentos também contribuirá para a redução dos impactos decorrentes da ressuspensão sedimentar). Existe uma capacidade rápida de regeneração dos ambientes lagunares após a perturbação direta (de 3 a 15 anos), desde que tal não seja sistematicamente impedido (daí a importância da frequência das dragagens de manutenção - quanto menor a frequência melhor).

No trabalho do CCMAR, numa área de estudo com um raio de 500 m ao redor da zona de dragagem, são identificados núcleos de ervas marinhas e sapal a alguma distância da zona direta de intervenção com elevado valor ecológico. De acordo com o estudo, embora estes núcleos não sejam diretamente afetados pela intervenção, não se esperando o seu comprometimento em termos de funcionalidade, nomeadamente ao nível do sequestro de carbono e azoto, e de biodiversidade dos invertebrados associados, a turbidez gerada pela dragagem irá reduzir a intensidade luminosa, com eventuais consequências (prejuízo) para os processos fotossintéticos das ervas marinhas. Não se antecipando o grau de afetação desta possível perturbação, o estudo determina a necessidade de acompanhamento constante desta situação.

É referido como área de deposição de dragados em mar aberto, aquela que foi definida para o efeito no Plano de Situação de Ordenamento do Espaço Marítimo (PSOEM), aproximadamente nas coordenadas 30°57'00N -07°49'58E, a 3,5 km da barra de Santa Maria, entre as batimétricas dos 50 e 100 m. Por envolver sedimentos da classe 2 (contaminação vestigial), entende-se que a sua deposição não causará alterações significativas das condições biogeoquímicas do local de depósito.

Fase de exploração – após a dragagem, a área a intervir ficará aprofundada, pelo que aquele troço costeiro comportará uma massa de água com um volume maior que o atual. Esta alteração da hidrologia local poderia, no limite, modificar as condições de sedimentação, a química da água (ex. salinidade), ou a velocidade das correntes. No entanto, julga-se que estas alterações não se traduzirão em impactos negativos e que, a existir, estes serão negligenciáveis. Poderá até constituir um impacto positivo, tendo presente as características do canal onde se encontra o porto de recreio atual sem continuidade a nível de circulação de água para poente, sendo assim o aumento do volume de água afluyente aquela zona sempre positivo para o ecossistema lagunar (gera mais dinamismo na coluna de água, com benefícios a, longo prazo, a todos os níveis para as comunidades ocorrentes).

#### *5.6.4. Compatibilidade do Projeto com o POOC Vilamoura – Vila Real de Santo António*

Contrariamente ao que é afirmado no EIA, as áreas sob jurisdição portuária estão incluídas nos Planos de Ordenamento da Orla Costeira, pela aplicação do Decreto-Lei n.º 159/2012, de 24 de julho, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 132/2015, de 09 de julho que alargou o processo de planeamento a toda a orla costeira, abrangendo as áreas sob jurisdição portuária.

A ampliação do Porto de Recreio de Olhão incide sobre numa área que se encontra classificada pelo Plano de Ordenamento da Orla Costeira Vilamoura – Vila Real de Santo António (POOC V-VRSA) publicado pela RCM n.º 103/2005, de 27 de junho, alterada pela RCM n.º 65/2016, de 19 de outubro, como espaço de uso condicionado e como espaço de uso restrito.

Embora o n.º 3 do artigo 27.º do Regulamento do POOC refira que é interdita qualquer tipo de construção, infraestrutura ou equipamento nos espaços de uso restrito, o Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa, publicado pela RCM n.º 78/2009, de 2 de setembro, procedeu à sua derrogação pelo n.º 3 do artigo 20.º do Regulamento deste plano, ou seja, “é permitida a instalação e funcionamento das instalações portuárias previstas nos artigos 51.º e 52.º do Regulamento do POOC”, isto é portos de pesca, núcleos de pesca e varadouros.

A atual pretensão, contudo, não se encontra abrangida por esta derrogação, dado tratar-se de doca de recreio prevista no artigo 53.º daquele Regulamento, pelo que a instalação de docas de recreio nesta classe de espaços permanece interdita. Não obstante, a interferência da ampliação da doca de recreio existente (instalação de estruturas e respetiva dragagem) em cerca de 50 metros com a área de uso restrito, não se considera significativa face à escala de elaboração da cartografia do POOC.

A escala de planeamento (1/25 000) a que foi elaborado o POOC, é significativamente inferior à escala de projeto e do levantamento de habitats integrado no estudo da Universidade do Algarve (CCMAR) que, como referido, considera homogéneo e de baixo valor o habitat da zona direta da intervenção. Ou seja, a área assim avaliada, com elevado grau de resolução, não apresenta qualquer diferenciação nas suas características que corresponda à diferenciação de classificação expressa no POOC para esta zona de fronteira entre tipologias.

#### 5.6.5. Medidas de minimização e condicionantes

Em termos gerais, consideram-se corretas as medidas de minimização apresentadas no EIA. Serão no entanto de destacar as seguintes:

- Em fase prévia ao licenciamento deverá ser apresentado um plano de dragagens, que concretize de forma detalhada a descrição dos trabalhos associados às dragagens referida no EIA.
- O EIA refere uma previsão para a duração das ações de dragagem de 6 semanas. De acordo com o estudo, “as operações de dragagem devem ser programadas de modo a não coincidirem com a época balnear, especialmente nos meses de junho a agosto, bem como com a época migratória e período de reprodução da fauna piscícola que vai de abril a junho”. Medida relevante com a qual se concorda. Igualmente a dragagem deverá ser interrompida no período compreendido entre a segunda quinzena de novembro e 2 de janeiro.
- Tendo presente a proximidade da área das dragagens a zonas de produção estuário-lagunares de moluscos bivalves, e dado o grau de contaminação biológica (coliformes fecais) conhecido no local da intervenção, bem como a classificação dos sedimentos obtida através das análises realizadas na caracterização de referência (classe 2, contaminação vestigial), recomenda-se que, e sem prejuízo da solução técnica proposta para minimização da formação de plumas de

sedimentos e sua monitorização, as áreas de produção Olhão 2, Olhão 4 e Olhão 5 respeitem um período de interdição de apanha de moluscos bivalves durante a fase de obra respeitante à dragagem e por um período não inferior a 3 semanas, contado a partir do final das dragagens.

#### 5.6.6. Conclusão

Assim, pese embora se verifique a desconformidade do projeto objeto do EIA em apreço com o POOC V-VRSA, conforme acima demonstrado, atendendo a que o RJAIA prevê a possibilidade da autoridade de AIA decidir, nessa circunstância, pela emissão de declaração de impacte ambiental favorável condicionada à utilização dos procedimentos de dinâmica previstos no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial (n.º 6 do artigo 18.º do RJAIA), considerando que a Agência Portuguesa do Ambiente deverá ponderar a possibilidade de proceder à correção material do POOC V-VRSA, no curto/médio prazo, julga-se que se encontram reunidas as condições para a emissão de parecer favorável sobre o projeto objeto do estudo de impacte ambiental em apreço, condicionado à integração na DIA, das condicionantes e das medidas de minimização acima elencadas. Sobre este desígnio, importa relevar o parecer e despacho vertido sobre a informação da APA/ARH Algarve, entidade com responsabilidades na observância do POOC V-VRSA, donde se manifesta concordância com a emissão de parecer favorável, condicionado, entre as demais condições e medidas de minimização elencadas, a integrar na DIA, ao procedimento de correção material do POOC V-VRSA, recorrendo à utilização dos procedimentos de dinâmica previstos no RJIGT, nos termos do definido no n.º 6 do artigo 18.º do RJAIA.

### 5.7. Biodiversidade

#### 5.7.1. Enquadramento no âmbito do Sistema Nacional de Áreas Classificadas (SNAC)

O projeto insere-se em área designada como sensível nos termos do RJAIA, designadamente no Parque Natural da Ria Formosa (PNRF), na Zona Especial de Conservação (ZEC) Ria Formosa/Castro Marim PTCON0013 e Zona de Proteção Especial Ria Formosa, PTZPE0017 (figura 3).

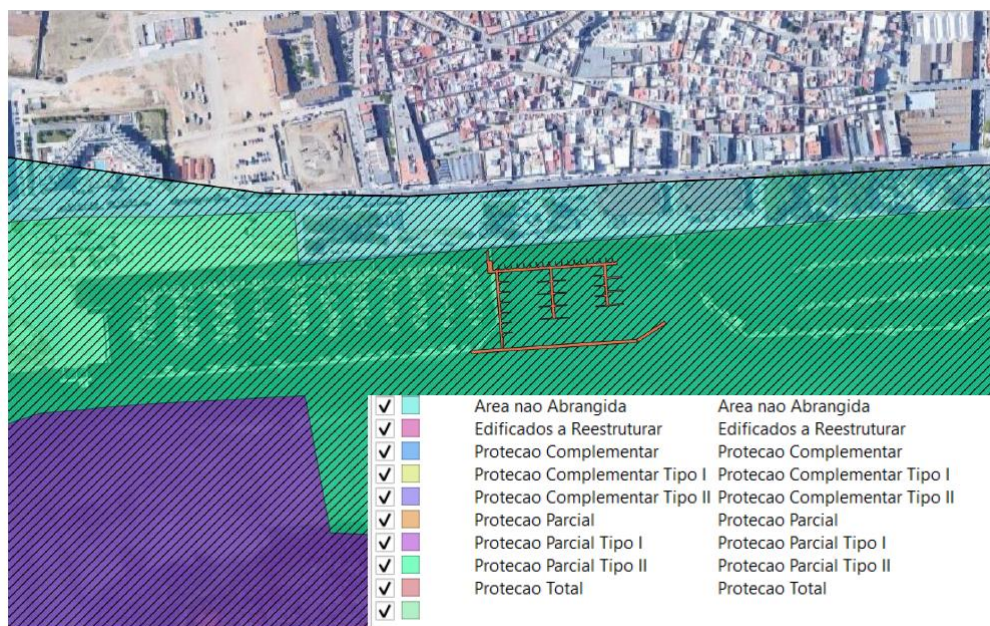


**Figura 3.** Enquadramento do projeto em SNAC. Carta elaborada em QGis.

Tendo em conta a localização e o âmbito do projeto, analisa-se o enquadramento do mesmo no âmbito do Plano de Ordenamento do PNRF, fazendo-se ainda referência ao Plano Plurianual de Dragagens Portuárias 2018-2022.

*Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa*

A área de implementação do projeto insere-se no Parque Natural da Ria Formosa (PNRF), em área costeira e lagunar, encontrando-se sujeita a um regime de proteção parcial do tipo II (PPII), de acordo com o Disposto Resolução do Conselho de Ministros n.º 78/2009, de 2 de setembro de 2009, que aprova o Regulamento do Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (Figura 4).



**Figura 4.** Enquadramento do projeto em área Costeira Lagunar, de PPII, de acordo com o POPNRF. Carta elaborada em QGIS.

De acordo com o artigo 31.º do regulamento do POPNRF, as áreas de proteção parcial do tipo II compreendem os espaços que contêm valores naturais compatíveis com os atuais usos do sistema lagunar e áreas adjacentes, agricultura extensiva e o transporte marítimo/navegação.

Nestas áreas de PP II é permitida a instalação e funcionamento das instalações portuárias ligadas à pesca e recreio náuticas previstas no POOC Vilamoura -Vila Real de Santo António (n.º 5 do art. 22.º do regulamento do POPNRF).

Apesar deste enquadramento, de acordo com o disposto no n.º 3 do artigo 43.º, “na área do Parque Natural da Ria Formosa devem ser promovidos os transportes marítimos coletivos de utilidade pública e desincentivada a utilização de embarcações particulares motorizadas para o transporte de pessoas no sistema lagunar”, sendo assim acautelada a expansão e intensificação do uso de embarcações particulares dados os impactes potencialmente induzidos por estas atividades, objeto da presente pretensão.

Relativamente às operações de dragagem, de acordo com o n.º 2 do artigo 45.º, na área do Parque Natural da Ria Formosa apenas podem ser realizadas dragagens para reposição de cotas de fundo anteriormente atingidas noutras dragagens para manutenção de condições de navegabilidade nos canais principais e secundários, enquadradas por plano plurianual de dragagens.

Relativamente às operações de dragagem, de acordo com o n.º 2 do artigo 45.º, na área do Parque Natural da Ria Formosa apenas podem ser realizadas dragagens para reposição de cotas de fundo anteriormente atingidas noutras dragagens para manutenção de condições de navegabilidade nos canais principais e secundários, enquadradas por plano plurianual de dragagens.

As intervenções mais recentes tiveram lugar em 2015-16, no Canal de Olhão. Sendo a sua frequência de 5 anos, ou seja, a próxima ação deveria ter tido lugar entre 2020-2021, contudo as mesmas ainda não foram realizadas, de acordo com o EIA.

#### *Situação de referência*

De uma forma geral, a frente ribeirinha de Olhão encontra-se fortemente artificializada, verificando-se que a zona de implantação do projeto constitui o último troço da frente urbana ribeirinha cujo plano de água se encontra livre de ocupação.

No entanto, apesar de constituir uma área já fortemente intervencionada e artificializada, constitui uma zona de importante valia ecológica de ocorrência de habitats e espécies de interesse conservacionista.

#### *5.7.2. Habitats e flora*

De acordo com o levantamento efetuado no âmbito do Plano Setorial da Rede Natura 2000 (PSRN2000), a zona de implantação do projeto constitui área de ocorrência do habitat prioritário 1150\* - Lagunas costeiras e pelo 1110 - Bancos de areia permanentemente cobertos por água do mar pouco profunda, habitats protegidos nos termos do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 49/2005, de 24 de fevereiro e pelo Decreto-Lei n.º 156-A/2013, de 8 de novembro (Figura 5).

Ainda de acordo com o levantamento do PSRN2000, na zona envolvente à de afetação direta pelo projeto, ocorrem ainda os seguintes habitats, protegidos nos termos do Decreto-Lei acima referido: 1150\* Lagunas costeiras, 1110 Bancos de areia permanentemente cobertos por água do mar pouco profunda, 1140 Lodaçais e areais a descoberto na maré baixa, 1420 Matos halófilos mediterrânicos e termoatlânticos (*Sarcocornetea fruticosi*), 1410 Prados salgados mediterrânicos (*Juncetalia maritimi*), 1320 Prados de *Spartina* (*Spartinion maritimae*), 1310 Vegetação pioneira de *Salicornia* e outras espécies anuais das zonas lodosas e arenosas.

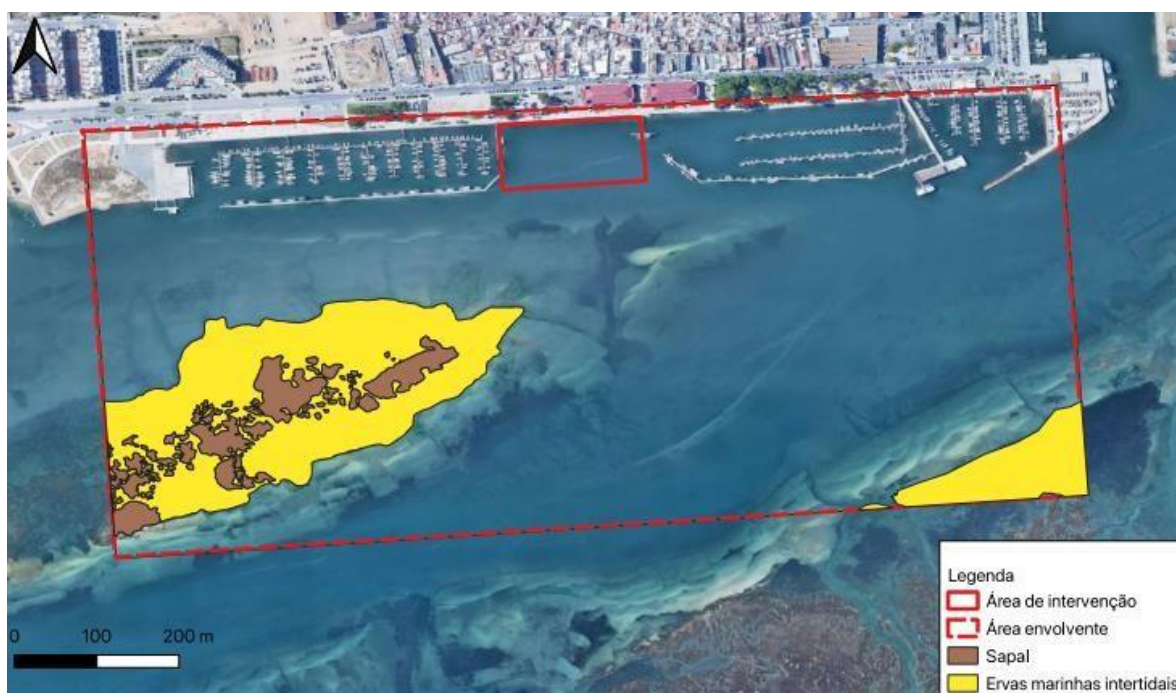




**Figura 5.** Ocorrência efetiva ou potencial de habitats na zona de implantação e envolvente do projeto, de acordo com o levantamento efetuado pelo PSRN2000.

O EIA apresenta relatório elaborado pelo CCMAR da Universidade do Algarve, no âmbito do qual se apresentam os resultados da caracterização da situação de referência no que se refere aos habitats prioritários com vegetação e biodiversidade associada na componente aquática, no local de implantação do projeto e sua envolvente num raio de 500m.

De acordo com este relatório, a zona identificada para a intervenção proposta, e particularmente a área marinha envolvente, encontra-se tipificada no Anexo B-I referente ao artigo n.º 3 do Decreto-Lei n.º 156-A/2013, consistindo nos habitats dos subtipos 1110pt2, 1110pt3, 1110pt4 e 1140pt2. De acordo com os resultados apresentados neste relatório, verifica-se que a zona de implantação direta do projeto é constituída por sedimento sem vegetação, estando a vegetação presente na área envolvente, onde ocorrem pradarias de ervas marinhas e sapal (Figura 6).



**Figura 6.** Mapa dos habitats de sapal e ervas marinhas intertidais presentes na área de intervenção - componente marinha da área envolvente.

De acordo com este relatório verifica-se que:

A área específica de implementação do projeto é inteiramente subtidal e o seu fundo é constituído por sedimento não vegetado, não existindo qualquer tipo de vegetação macrófita.

Na componente marinha da área envolvente de 500 m à zona de implantação do projeto existem áreas ocupadas por vegetação de sapal (2,3 ha) e também pradarias marinhas intertidais, dominadas pela espécie *Zostera noltei* (9,49 ha).

As áreas vegetadas presentes na área envolvente detêm importantes stocks de carbono e azoto, tanto nas ervas marinhas (672,7 e 79,5 ton., respetivamente) como no sapal (224,7 e 25,5 ton., respetivamente).

Os sapais são dominados por plantas halófitas de *Spartina maritima* nos níveis mais baixos, seguidos por *Sarcocornia* spp. e *Salicornia* spp. nos níveis mais altos. Esses habitats são protegidos pela Diretiva Habitats (tipos 1110, 1130, 1140, 1150\*, 1310, 1320, 1410 e 1420). De acordo com este relatório, os mesmos têm vindo a diminuir na Ria Formosa, principalmente devido ao desenvolvimento costeiro e à construção de salinas. Por outro lado, a espécie vegetal predominante na área abaixo do sapal, a erva marinha *Zostera noltei*, constitui um subtipo protegido da Rede Natura 2000 (1110pt4).

De acordo com o Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (RCM n.º 115-A/2008, de 21 de julho), as pradarias de *Zostera noltei* são habitats de elevada sensibilidade que exigem simultaneamente aumento de área de ocupação e incremento do grau de conservação, encontrando-se associadas ao habitat subtipo 1110pt4.

Fauna

De acordo com o EIA, as espécies mais comuns da fauna ictiológica na zona de estudo são o Caboz-comum (*Pomatoschistus microps*) e o Caboz-negro (*Gobius niger*). Complementarmente, a área é visitada por outras espécies, tais como: Tainha-liça (*Chelon labrosus*), Tainha (*Liza aurata*), Robalo (*Dicentrarchus labrax*), Sargo (*Diplodus sargus*), Safia, Salema (*Sarpa salpa*), Peixe-rei (*Atherina presbyter*) e Charroco (*Halobatrachus didactylus*). Na zona de muralha o Caranguejo-das-rochas (*Pachygrapsus marmoratus*) é particularmente comum.

No que respeita à avifauna, a maioria das espécies registadas correspondem a exemplares em passagem pelo local, mas sem uma utilização efetiva do mesmo. As espécies que utilizam a área em estudo (para alimento) são o corvo-marinho (*Phalacrocorax carbo*), gaivota-de-asa-amarelas (*Larus michahellis*), gaivota-d'asa-escura (*Larus fuscus*), guincho (*Chroicocephalus ridibundus*) e o garajau (*Sterna sandvicensis*), este último protegido nos termos do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 49/2005, 24 de fevereiro e pelo Decreto-Lei n.º 156-A/2013, de 8 de novembro. Mais raramente são observadas espécies como a gaivota-de-cabeça-preta (*Ichthyaetus melanocephalus*), o garajau-grande (*Hydroprogne caspia*) e a andorinha-do-mar-anã (*Sternula albifrons*).

Quanto à qualidade dos sedimentos na área de incidência, foi efetuada a 12 de Novembro de 2019 na zona de intervenção do projeto, uma campanha de amostragem de sedimentos de acordo com a Portaria n.º 1450/2007, de 12 de Novembro, tendo-se verificado que as amostras de sedimentos se inserem na classe 2, constituindo material dragado com contaminação vestigiária e que pode ser imerso no meio aquático, tendo em atenção as características do meio recetor.

### 5.7.3. Impactes

Durante a fase de construção, os principais impactes prendem-se com a instalação física do projeto em análise e com a realização de dragagens, induzindo estas o principal impacte, dado o aumento da turbidez da água que afetará habitats de interesse conservacionista, de ocorrência efetiva ou potencial, na zona do projeto/sua envolvente, 1110, 1130, 1140, 1150\*, 1310, 1320, 1410 e 1420, protegidos nos termos do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 49/2005, 24 de fevereiro e pelo Decreto-Lei n.º 156-A/2013, de 8 de novembro e ervas marinhas (*Zostera nolte*) presentes na zona envolvente à implementação do projeto (num raio de 500m).

A instalação das estruturas físicas do porto de recreio acarretam um impacte negativo, pouco significativo e temporário, visto ocorrer somente a perturbação das espécies existentes, mas sem eliminação definitiva do seu habitat.

Na fase de exploração, o principal impacte decorrerá da utilização da zona, induzindo um aumento de perturbação nos habitats e espécies, desvalorizado no âmbito do EIA, decorrentes do aumento do número de embarcações em circulação na zona.

Também as operações de dragagens previstas com uma periodicidade de 5 anos induzirão impacte negativo na fase de exploração, de acordo com o acima indicado.

A circulação de embarcações induzirá ainda riscos de contaminação da água e habitats por resíduos e efluentes provenientes das embarcações e dos utentes.

Dada a existência e funcionamento de outras estruturas náuticas na zona, como o atual porto de recreio de Olhão, é de destacar ainda impactes cumulativos que o projeto induzirá, ampliando a afetação e perturbação já existente nos sistemas naturais, nomeadamente dos habitats e espécies de interesse conservacionista que ocorrem na zona envolvente à da implementação do projeto, devido ao aumento do risco de contaminação das águas por combustíveis e resíduos e aumento de ruído.

Apesar de o EIA, designadamente o relatório do CCMAR, não prever impactes negativos nos *stocks* de carbono e azoto retidos nos sedimentos intertidais da zona envolvente, dado o seu afastamento da zona de intervenção, nem perda de biodiversidade das espécies de invertebrados, o mesmo relatório indica também que será expectável que ocorra um aumento da turbidez da água, particularmente durante o período de dragagens, o que afetará as ervas marinhas presentes na zona envolvente.

As ervas marinhas são também referidas como especialmente sensíveis a reduções da intensidade luminosa, podendo os efeitos do aumento da turbidez resultar em perdas significativas das mesmas, de acordo com o relatório do CCMAR, com consequências drásticas nos serviços por elas prestadas, como por exemplo no sequestro de carbono.

A afetação das pradarias marinhas constitui um impacte significativo, dado que as mesmas albergam espécies de interesse conservacionista, nomeadamente o cavalo-marinho, espécie protegida pelo Decreto-Lei n.º 38/2021, de 31 de maio, que aprova o regime jurídico aplicável à proteção e à conservação da flora e da fauna selvagens e dos habitats naturais das espécies enumeradas nas Convenções de Berna e de Bona.

O relatório apresentado refere ainda que, não havendo forma de antecipar quantitativamente o aumento de turbidez resultante da intervenção, reveste-se de particular importância o volume de sedimentos a dragar (que deve ser o mínimo), devendo a turbidez ser alvo de acompanhamento e monitorização permanente durante a execução da obra.

Esta monitorização afigura-se como a única forma de avaliar os potenciais efeitos negativos em tempo real e implementar medidas corretivas que permitam minimizá-los.

Verifica-se ainda que o Plano Plurianual de Dragagens 18-22 prevê a realização de dragagens na área de intervenção e envolvente, decorrentes da manutenção do Porto de Recreio de Olhão.

Assim, tendo em consideração a afetação nos habitats e pradarias marinhas que poderá decorrer da implementação das dragagens por aumento da turbidez da água, considera-se que estas não deverão ser efetuadas até cotas inferiores ao estabelecido neste plano, as quais implicariam um aumento do volume de dragados e riscos de aumento de turbidez.

Por outro lado, verifica-se que a zona já foi alvo de atividades de dragagens regulares anteriores de acordo com o Plano Plurianual de Dragagens, constatando-se, de acordo com o levantamento apresentado, que

tem sido possível a manutenção dos habitats e espécies de interesse conservacionista identificados na zona envolvente à da implantação do projeto.

Finalmente, de destacar a importância do impacto negativo do projeto na paisagem decorrente da artificialização do último troço da frente ribeirinha que permite ainda o contacto visual e sensorial direto com o Parque Natural da Ria Formosa, uma vez que se encontra, neste troço, ainda livre de infraestruturas de apoio náutico e de recreio no plano de água.

Com base nas análises efetuadas não se prevê, de acordo com o EIA, que a ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão induza a degradação da qualidade da água nas zonas de produção estuarino-lagunares de moluscos bivalves, uma vez que os parâmetros analisados cumprem os valores paramétricos estabelecidos na legislação vigente, e que a área de intervenção do projeto, embora próxima, não está integrada em nenhuma das zonas de produção estuarino-lagunares de moluscos bivalves.

De referir ainda que o local para o destino final dos sedimentos a dragar deverá ser alvo de avaliação e ponderação, de acordo com as análises a efetuar aos sedimentos para confirmação dos resultados apresentados no EIA.

#### 5.7.4. *Medidas de Minimização/Compensação e Monitorização*

De uma forma geral, concorda-se com as medidas de minimização e monitorização apresentadas no EIA, considerando-se contudo que deverão ser aprofundadas, devendo ser incluídas as seguintes:

Elaboração e implementação de plano de gestão de habitats e espécies marinhas na zona envolvente à da implementação do projeto, tendo como referência um raio de 500 metros, devendo a área de abrangência ser ajustada em função da distribuição dos valores naturais existentes a conservar (habitats 1110, 1130, 1140, 1150\*, 1310, 1320, 1410 e 1420, pradarias marinhas - *Zostera noltei* e fauna - cavalo-marinho). O mesmo deverá incluir a monitorização e a realização de ações com vista à manutenção e melhoria da conservação destes valores, incluindo a deteção e controlo de espécies invasoras.

A entidade gestora do Porto de Recreio de Olhão deverá implementar/manter em funcionamento um sistema de gestão ambiental ISO 14001, EMAS ou equivalente, procurando que as áreas portuárias sejam objeto de ações de qualificação e de minimização dos impactos ambientais negativos que provocam, de acordo com o previsto no n.º 1 do artigo 43.º do regulamento do POPNRF.

A velocidade de circulação nos canais deve cumprir o disposto no POPNRF, não devendo ultrapassar os 25 nós, exceto para as embarcações de fiscalização e de emergência.

As operações de dragagem deverão ser efetuadas com recurso a dragas que induzam uma menor turbidez da água, de forma a minimizar o impacto no meio aquático.

Sem prejuízo do plano de gestão de habitats e espécies, durante a realização das obras deverá ocorrer a monitorização do estado dos habitats na zona envolvente de, pelo menos 500m, de forma a acautelar/

minimizar ocorrência de impactes significativos nestas áreas sensíveis, de acordo com proposta a apresentar, devendo ser definidas nesta proposta medidas de compensação/minimização em conformidade.

Elaboração e Implementação de um plano de sensibilização ambiental para funcionários e utentes do Porto de Recreio de Olhão, o qual inclua manual e sinalização de boas práticas, nomeadamente de gestão de efluentes e resíduos.

Face ao acima exposto, com base nos fundamentos de facto e de direito acima expressos em matéria de biodiversidade, e tendo em consideração os seguintes aspetos essenciais:

A área de implantação do projeto e sua zona envolvente integra-se na área de Parque Natural da Ria Formosa e da Rede Natura 2000, apresentando importância conservacionista, designadamente habitats protegidos dos termos do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 49/2005, de 24 de fevereiro e pelo Decreto-Lei n.º 156A/2013, de 8 de novembro - 1110, 1130, 1140, 1150\* (prioritário), 1310, 1320, 1410 e 1420 e pradarias marinhas (*Zostera noltei*). Estas apresentam função ecológica importante, prestando serviços ecossistémicos essenciais como o sequestro de carbono e abrigo do cavalo marinho, espécie de fauna marinha protegida de acordo com Decreto-Lei n.º 38/2021, de 31 de maio.

A área de implantação sobrepõe-se parcialmente à área de uso restrito no âmbito do POOC Vilamoura-Burgau, para a qual se encontra interdita a implementação de infraestruturas (alínea b) do n.º 1 do artigo 53º), devendo o projeto adequar-se a este condicionalismo (tal como evidenciado no ponto n.º 5.6.4 do presente parecer).

O regulamento do POPNRF reforça o princípio de contenção do uso do espaço, designadamente para a finalidade pretendida, estabelecendo que deverá ser desincentivada a utilização de embarcações particulares motorizadas para o transporte de pessoas no sistema lagunar (n.º 3 do artigo 43.º do regulamento do POPNRF).

Qualquer intervenção a realizar não deverá contribuir para o agravamento da pressão atualmente já existente no local sobre os sistemas naturais, decorrente da pré-existência e funcionamento de outras infraestruturas náuticas na zona, como é o caso do Porto de Recreio de Olhão.

O aumento do volume de dragados agora propostos é superior ao previsto no plano plurianual de dragagens 2018-2022, induzindo maior risco de afetação dos habitats e espécies marinhas, nomeadamente de flora, com funções ecológicas importantes e elevado interesse conservacionista, como acima referido.

A implementação do projeto (fases de construção e exploração) apresenta impactes negativos importantes, diretos, indiretos e cumulativos, destacando-se:

Indiretos e cumulativos nos habitats e espécies de elevado interesse ecológico e conservacionista, nomeadamente decorrentes das operações de dragagem e funcionamento, pelo aumento da turbidez da água, aumento da perturbação (ruído) e aumento do risco de contaminação da água (efluentes líquidos e resíduos), em área fortemente pressionada pela circulação intensa já existente de embarcações.

Diretos na paisagem, decorrentes da artificialização do último troço da frente ribeirinha que permite ainda o contacto visual e sensorial direto da cidade com o Parque Natural da Ria Formosa, encontrando-se área ainda livre de infraestruturas de apoio náutico e de recreio.

#### 5.7.5. Conclusão

Em relação ao fator biodiversidade emite-se parecer favorável ao EIA e à implementação do projeto, condicionado ao cumprimento dos seguintes aspetos:

- Alteração de layout do projeto, de forma a não ocorrer a afetação de áreas de uso restrito nos termos do disposto alínea b) do nº 1 do artigo 53º do Resolução do Conselho de Ministros n.º 65/2016, de 19 de outubro (POOC), nem outras que apresentem sensibilidade ecológica.
- Alteração das cotas de dragagem, de forma a não ser ultrapassada a cota prevista no Plano Plurianual de Dragagens portuárias 2018-2022, atualmente em vigor, para a área de implantação do projeto, de -2,0 m.
- Cumprimento das medidas de minimização e monitorização previstas no EIA e indicadas de a) a f) no ponto 5., devendo ser apresentados em fase prévia ao licenciamento, os Planos de Gestão de habitats e espécies e de sensibilização ambiental.

### 5.8. Saúde Humana

#### 5.8.1. Situação de Referência

O EIA final apresenta uma adequada caracterização da situação de referência do descritor Saúde Humana, fazendo referência a diversos indicadores sociodemográficos, administrativos e aos principais determinantes ambientais.

#### 5.8.2. Avaliação de impactes

Apesar de não existirem ainda orientações ou metodologias reconhecidas para avaliar o significado dos efeitos na Saúde, e dos condicionamentos existentes na descrição e caracterização, com a especificidade devida, da relação de atividades do projeto, das alterações num determinante da saúde e dos efeitos na saúde resultantes dessa alteração, considera-se que a metodologia de avaliação/classificação dos impactes empregue no EIA se encontra adequada, contemplando os fatores que direta e indiretamente influenciem a População e Saúde Humana. 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 os impactes negativos (sobretudo ambientais) estando a maioria classificada como de baixa magnitude e com a potencial afetação da qualidade de vida associada à geração de ruído na frente de obra, degradação da qualidade do ar ambiente local, da perturbação visual generalizada na paisagem ou pela afetação da mobilidade local. São ainda nesta fase identificados os impactes positivos nos determinantes socioeconómicos da saúde, cuja magnitude e significância poderá variar em função do tempo de duração da fase de construção, do investimento em bens materiais e serviços

inerentes ao projeto e o nível de interatividade que se estabelecer com a comunidade local (relacionados com a geração de emprego em obra e pelo estímulo à economia local por via da aquisição de produtos no comércio existente nas imediações do projeto e pela utilização de serviços, matérias primas e outros bens materiais a fornecedores em território português).

Na fase de exploração, estão também identificados os impactes negativos classificados como pouco significativos e relacionados com a afetação do ambiente sonoro e da qualidade do ar (operações de manutenção das infraestruturas e da realização de dragagens regulares de forma a garantir a normal circulação de embarcações do Porto de Recreio; aumento do tráfego das embarcações e do aumento do tráfego de veículos que acedem ao Porto). Ainda nesta fase, é expectável que os impactes positivos identificados e previstos no projeto, possam influenciar os determinantes socioeconómicos com impacte na Saúde Humana, por via da melhoria da qualidade de vida associada ao estímulo das atividades económicas (criação de postos de trabalho diretos, quer para funções administrativas do Porto de Recreio, quer para os serviços de manutenção; pelo aumento das receitas fiscais e potencial efeito positivo nas finanças locais; melhoria da oferta de infraestruturas associadas à náutica de recreio com potencial atenuação dos efeitos da sazonalidade turística).

#### *5.8.3. Condicionantes ao projeto, medidas de minimização e planos de monitorização a implementar*

As medidas de minimização consideradas no EIA, nas fases de construção e exploração, para fazer face aos impactes negativos identificados na Saúde Humana, consideram-se as adequadas e correspondem sobretudo a medidas relacionadas com os determinantes ambientais, como a qualidade do ar e o ambiente sonoro e medidas de minimização para fazer face às perturbações provocadas no tráfego e dinâmica de mobilidade da população local.

#### *5.8.4. Conclusão*

No que respeita aos fatores suscetíveis e aos aspetos concorrentes do impacte do projeto na População e Saúde Humana, considera-se que poderá ser viabilizada a concretização do projeto.

### **5.9. Socioeconómica**

#### *5.9.1. Análise*

O atual porto, com capacidade para 400 embarcações, foi construído nos primeiros anos do séc. XXI, tendo contribuído para dinamização socioeconómica da Baixa de Olhão, atraindo e fixando um novo segmento turístico ligado ao mar.

A área que se pretende intervencionar (ampliação do porto de recreio e dragagens) localiza-se a nascente do atual porto, parcialmente em frente ao emblemático Mercado tradicional (o do peixe) (Figura 7), abrangendo uma área aproximada de 1,63 ha. Com esta ampliação prevêem-se criar 102 lugares de amarração distribuídos da seguinte forma: 41 lugares para embarcações até 6 metros; 32 lugares para embarcações até 12 m de comprimento; 1 lugar para embarcação até 12 m; 21 lugares para embarcações



até 15 m; 6 lugares para embarcações com comprimento até 18 m e por fim 1 lugar para uma embarcação com cerca de 25 m.

Em termos construtivos, trata-se de uma extensão do atual Porto de Recreio, com uma imagem semelhante, prevendo-se a realocização e ampliação do quebra-mar flutuante e a fixação de pontões e fingers, ligados por estacas metálicas cravadas no fundo de acordo com a dimensão e calado das embarcações.

A modelação de fundos será realizada através de três planos de cotas de acordo com a dimensão das embarcações, totalizando uma área aproximada 16.500 m<sup>2</sup> e de 24.000 m<sup>3</sup> de volume dragados.



**Figura 7.** Mapa de localização da área em estudo.

(Fonte: Relatório Síntese do Estudo de Impacte Ambiental do Projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão)

Na fase de construção, os trabalhos resultantes do projeto terão alguns impactes negativos, mas pouco significativos e temporários (tráfego, poeiras ruído e embarcações) na qualidade de vida das populações, nomeadamente junto aos espaços de lazer e fruição ao longo da Avenida 5 de outubro e jardim Pescador Olhanense (passeio público).

Ao nível do emprego vai implicar a contratação de mão de obra local e também especializada, com impactes positivos diretos e indiretos, mas pouco significativos temporários no contexto local e regional.

Na fase de exploração a criação de alguns postos de trabalho associados diretamente a funções administrativas e de manutenção do Porto de Recreio terá um impacte positivo significativo e permanente. O Porto de Recreio atual, com a ampliação ora em apreço, irá aumentar a oferta do turismo náutico, reforçando a atividade económica da entidade exploradora, com impactes positivos diretos e indiretos cumulativos noutras atividades socioeconómicas da comunidade local/região.

Evidencia-se ainda o impacte positivo que resulta ao nível das finanças locais na fase inicial da construção e depois na fase de exploração ao nível de taxas “sobre vendas e lucros” para além das que resultam da criação de emprego, ao nível de impostos e Segurança Social.

A ampliação complementar do Porto de Recreio vai melhorar a oferta deste tipo de Infraestruturas numa zona tão sensível como é o Parque Natural da Ria Formosa (PNRF) e contribuir para resolver uma parte dos problemas dos diversos veleiros fundeados indevidamente nos canais da ria, cujos impactes deverão ser bastante negativos para o ambiente/paisagem. Neste contexto esta ampliação, poderá ser uma solução, desde que haja uma conjugação de esforços entre entidades públicas e privadas.

Por fim na fase de desativação vão existir impactes análogos aos referidos na fase de construção, podendo haver também impactes positivos, pouco significativos e temporários resultantes dos trabalhos de desmantelamentos das infraestruturas. No entanto a desativação do projeto terá um impacte negativo permanente ao nível das taxas/receitas e perda de empregos, com reflexos diretos e indiretos noutras atividades socioeconómicas que dependiam da atividade do Porto de Recreio.

Em termos de impacte cumulativos o aumento da capacidade de estacionamento de embarcações significa uma maior oferta, o que poderá garantir, como já referimos anteriormente uma maior sustentabilidade a este tipo de turismo náutico que se pratica dentro do PNRF.

As Medidas de Minimização previstas no ponto 6.10 -“Qualidade de Vida e Desenvolvimento Socioeconómico”, são as possíveis implementar numa obra com estas características muito específicas.

Para reforçar a positividade do impacte no descritor, deve-se procurar nas fases de construção e exploração divulgar pela comunidade a necessidade de recrutar trabalhadores. Assim a necessária contratação de emprego, deverá ser divulgada pelo IEFP – Centro de Emprego de Olhão e eventualmente nas Associações Culturais e Desportivas e Juntas de Freguesia da cidade entre outras.

-Importa ainda condicionar o projeto através de Medidas Mitigadoras destacando-se as seguintes:

1 - O eixo histórico entre a praça Patrão Joaquim Lopes onde se localizava a Alfandega com os “Mercados de frescos” ( onde se fazia a transação de pescado), continua a centralizar toda a força do espaço urbano, agora com outras valências mais turísticas e lúdicas, mas sempre focadas na relação com a Ria.

Existem assim duas cumplicidades que se interligaram, a paisagem urbana e a paisagem semi-natural. Desta cumplicidade geracional, surgiram diversas oportunidades socioeconómicas que os olhanenses souberam explorar sobretudo a partir do séc. XVIII, e da qual resultaram as principais ruas edifícios e espaço públicos de referência da cidade.

Trata-se de uma paisagem de memórias enraizadas, onde se destaca a intensa dinâmica comercial que perdura de forma continua há mais de três séculos. Esta dinâmica socioeconómica que se funde com a identidade dos seus habitantes merecia ter sido acautelada ao nível do plano água, já que de alguma forma vai haver uma proposta para a sua “artificialização”.

Neste sentido os impactes no descritor devem ser também avaliados numa visão sociocultural e económica.

Se avaliarmos este projeto num contexto meramente económico naturalmente que ele terá impactes positivos, mas se o avaliarmos num contexto sociocultural os impactes são certamente negativos (pelas razões que explicitamos).

2- Antes da construção dos Mercados Municipais foi construído nos primeiros anos do séc. XX uma ampla plataforma em aterro para a ria (onde se realizava a lota), limitada por um nobre muro, executado em pedra aparelhada (face exterior retangular), onde se iria erguer, mais tarde, em 1916 os Mercados Municipais de Olhão, considerados uma das principais referencias da cidade conjuntamente com a Igreja Matriz.

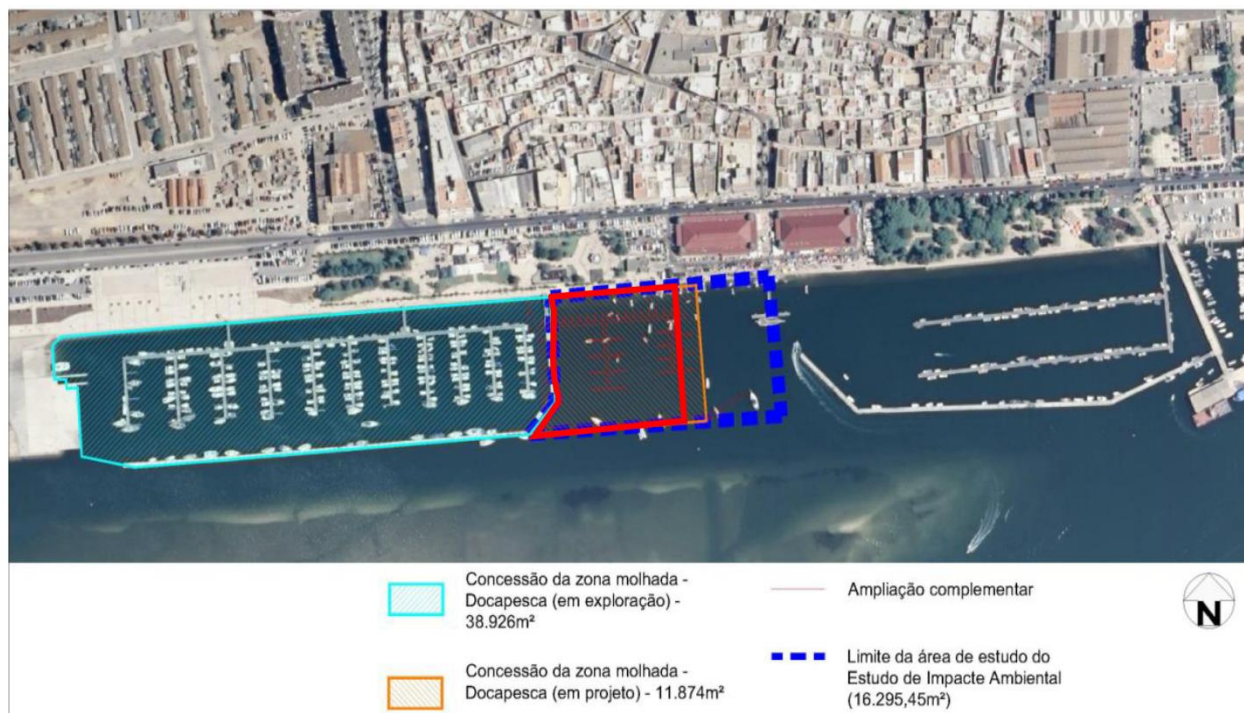
O projeto prevê encostar ao “muro do cais” um enrocamento (revestimento *rip-rap* arrumado) na continuidade do já existente ao longo do murete do passeio publico marítimo, para evitar possíveis deslizamentos resultantes das dragagens. Como esta solução técnica vai-se ocultar o velho muro cais, sugerindo-se que sejam apresentadas outras soluções que permitam manter, na íntegra, a sua leitura.

### 5.9.2. Conclusão

No EIA o interesse sociocultural da relação de Olhão com a ria não foi suficientemente estudado nem acautelados os impactes da ampliação do Porto (mesmo nos Elementos Adicionais), em relação à maior atração comercial, cultural, turística e pictórica da cidade, os Mercados de Olhão.

Mesmo reconhecendo-se que a diminuição da área prevista para ampliação possa significar perdas significativas para a entidade concessionaria na fase de exploração, propõe-se uma solução que compatibilize a ampliação do Porto com a referencia histórica/ cultural , comercial e lúdica dos tradicionais Mercados de Olhão propondo-se a salvaguarda de um espaço na zona da água (sensivelmente a projeção do histórico mercado do peixe) a partir do eixo do cais de acostagem onde se encontra o “caíque “.

Assim, tendo em conta a articulação entre os fatores ambientais, dos quais se destaca o fator património cultural e paisagem, a área de ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão deverá cingir-se à área assinalada a vermelho na Figura 8 (ou seja, as infraestruturas e qualquer parte dos barcos a estacionar não deve extravasar o limite poente da área assinalada a vermelho, ou seja, as infraestruturas do projeto ou qualquer parte de embarcações a estacionar nesta ampliação, não deve ir para além do alinhamento da aba da cobertura do mercado do peixe sobre o plano de água, de forma a garantir a vista desimpedida – tal como considerado pela Câmara Municipal de Olhão), de modo a não representar um obstáculo ao usufruto da vista da frente ribeirinha, nomeadamente sobre o Mercado Municipal de Olhão, classificado como Monumento de Interesse Público, Portaria n.º 224/2013, Diário da República, 2.ª série - n.º 72, de 12 de abril de 2013. Assim, deve-se promover a reformulação da implantação do layout do projeto, salientando-se ainda que esta é uma zona especial de proteção (ZEP), que tem em consideração a envolvente urbanística e paisagística do imóvel, nomeadamente a sua relação com a frente marítima, e a sua fixação visa salvaguardar este enquadramento, bem como os corredores de aproximação visual e as perspetivas de contemplação.



**Figura 8** – Limites associados ao projeto em apreço, relevando-se o **limite da área assinalada a vermelho**, a qual representa a área em que se deve cingir a implantação das infraestruturas associadas ao projeto de ampliação, assim como, qualquer parte de barco a estacionar, ou seja, as infraestruturas do projeto ou qualquer parte de embarcações a nesta ampliação, não deve ir para além do alinhamento da aba da cobertura do mercado do peixe, de forma a garantir a vista desimpedida – tal como considerado pela Câmara Municipal de Olhão.

Deverá ainda ser encontrada uma solução técnica que preserve o histórico “muro cais” junto ao Mercado.

A ampliação do Porto de Recreio para o descritor tem impactes positivos ao nível da socioeconomia, desde que o desenvolvimento do projeto seja condicionado às alterações que são agora propostas.

## 6. Pareceres das Entidades externas

As entidades externas consultadas no âmbito do EIA foram o Turismo de Portugal, a Direção Regional de Agricultura e Pescas do Algarve, a Câmara Municipal de Olhão, a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil a Capitania do Porto de Olhão, tendo apenas o Turismo de Portugal e a Câmara Municipal de Olhão (Anexo I), enviado os seus pareceres.

O **Turismo de Portugal** salientou que:

- Os maiores impactes positivos do projeto refletem-se na promoção do Turismo Náutico a nível regional, e sobretudo a nível concelhio, com o incremento da oferta de postos de amarração (o Porto de Recreio de Olhão passará a dispor de cerca de 500 postos de amarração, atingindo uma dimensão claramente superior à dimensão média destas infraestruturas na região, de cerca de 386 postos de amarração), incluindo o

alargamento da utilização por embarcações de maior cumprimento, e rentabilizando os investimentos associados ao regular desassoreamento dos canais de navegação na Ria Formosa permitindo manter o acesso marítimo à cidade de Olhão. O turismo náutico contribui para a atenuação da sazonalidade, qualifica a oferta turística e tem uma procura crescente sendo a oferta de postos de amarração da região e do concelho claramente insuficientes para a procura existente. Salienta-se que o projeto tem enquadramento em duas tipologias de projetos prioritários associada à linha de atuação “Afirmar o turismo na economia do mar” do Eixo estratégico ‘Valorizar o Território e as Comunidades’ da Estratégia para o Turismo 2027 (aprovada pela RCM n.º 134/2017, de 27 de setembro), nomeadamente: o reforço do posicionamento de Portugal como um destino de atividades náuticas, desportivas e de lazer associadas ao mar, em toda a costa; a dinamização e valorização de infraestruturas, equipamentos e serviços de apoio ao turismo náutico, nomeadamente, portos, marinas e centros náuticos.

- o projeto da ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão não vem introduzir impactos negativos na paisagem considerando que mantém a atual relação visual entre a cidade de Olhão e a Ria Formosa, agora numa maior extensão ribeirinha.

- O EIA é omissivo quanto à análise da suficiência de estacionamento automóvel, face ao incremento da procura suscitado pelo aumento da capacidade do Porto de Recreio, o que competirá, contudo, à Câmara Municipal de Olhão melhor avaliar tal situação, ponderando o eventual uso alternativo de modos suaves de deslocação e a oferta de transporte público no acesso terrestre ao local. O EIA está ainda omissivo quanto à eventual ligação das infraestruturas previstas de fornecimento de energia elétrica e de água e de drenagem de esgotos à rede pública e sobre quais as medidas inerentes à filosofia de sustentabilidade que o estudo refere pretender adotar na exploração do Porto de Recreio.

Nada se tem a opor relativamente às Medidas de Mitigação preconizadas propondo-se acrescentar:

Salienta-se o impacto positivo do projeto de ampliação do Porto de Recreio de Olhão na promoção do turismo náutico e na concretização da linha da atuação estratégica ‘Afirmar o turismo na economia do mar’ da ET 27 e qualificação do cluster turismo/lazer da ‘marca’ Algarve.

Propõe-se, do ponto de vista do turismo, a emissão de parecer favorável condicionado ao Estudo de Impacte Ambiental, em análise, devendo considerar-se o referido no ponto 7 e alertando-se para os aspetos omissos referidos no ponto 6 da parte IV desta informação.

A **Câmara Municipal de Olhão** considera que o projeto de ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão não deverá interferir com o sistema de vistas da frente ribeirinha, no que diz respeito ao Mercado Municipal de Olhão, classificado como Monumento de Interesse Municipal. Referindo, para o efeito que, “(...) a proposta não deverá representar um obstáculo no usufruto da vista da frente ribeirinha, nomeadamente sobre o Mercado Municipal de Olhão, classificado como Monumento de Interesse Público, Portaria n.º 224/2013, Diário da República, 2.ª série - n.º 72, de 12 de abril de 2013. Este goza de uma zona especial de proteção (ZEP), que tem em consideração a envolvente urbanística e paisagística do imóvel, nomeadamente a sua relação com a frente marítima, e a sua fixação visa salvaguardar este enquadramento, bem como os corredores de aproximação visual e as perspetivas de contemplação. Pelo exposto acima, consideramos

que as popas dos barco não deverão ir além da aba da cobertura do mercado do peixe , de forma a garantir a vista desimpedida.”

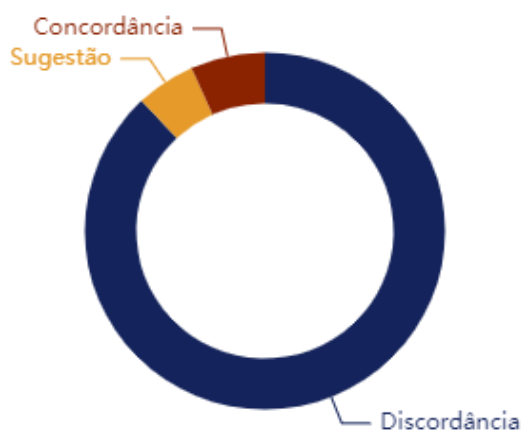
## 7. Consulta Pública

A consulta pública do EIA do Projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão, conforme disposto no n.º 1 do artigo 15.º do RJAIA, decorreu durante 30 dias úteis, entre 19 de janeiro e 1 de março de 2022. O edital da consulta publica foi afixado na Agência Portuguesa do Ambiente, I.P., na Câmara Municipal de Olhão, na União de Freguesias de Olhão e nas instalações da CCDR-Algarve.

Foram recebidas 75 participações através do portal Participa, 73 foram realizadas por particulares e 2 por associações. Das participações recebidas 66 foram discordantes, 5 concordantes e 4 sugestões, estando os dados resumidos na Tabela 1 e Figura 9. Importa ainda referir que a apreciação vertida no presente parecer, teve em consideração o Relatório de Consulta Pública elaborado e disponibilizado pela autoridade de AIA.

**Tabela 1.** Classificação das participações recebidas

Participações	Número de Participações	Percentagem do tipo de participação (%)
Sugestão	4	5,3
Concordância	5	6,7
Discordância	66	88,0
Total	75	100



**Figura 9.** Gráfico da distribuição das participações recebidas

---

(Fonte: Portal Participa em <https://participa.pt/mays/consultation/edit/6973>)

As 2 associações que apresentaram a suas participações através da plataforma participa, foram:

- Glocal Faro;
- Formosa - Cooperativa de Viveiristas da Ria Formosa CRL.

As participações apresentadas por particulares foram maioritariamente discordantes no que se refere ao EIA do Projeto de Ampliação do Porto de Receio de Olhão.

Nas participações discordantes, os participantes referem que:

- “deviam estar a limitar e restringir a carga de tráfego da Ria Formosa e proteger uma zona tão sensível quando estão a aumentar a capacidade de carga. Parem de mexer na natureza e comecem a proteger”;
- “O antigo porto de pesca artesanal já foi transformado recentemente em porto de recreio/marina. Já é suficiente”;
- “A vista da Ria do Mercado Municipal tem que ser protegida. É mais importante para Olhão e os milhares de pessoas que desfrutam da vista, do que uma centena de novo espaços para proprietários barcos de recreio”;
- “Não precisamos de mais barcos de recreio nesta parte da Ria Formosa que é um ecossistema frágil”.
- “(...) De acordo com o Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (Resolução de Conselho de Ministros no115-A/2008, de 21 de julho de 2008), as pradarias de Z. noltei são habitats de elevada sensibilidade que exigem simultaneamente aumento de área de ocupação e incremento do grau de conservação. Para além do CCMAR, Centro de Ciências do Mar, Universidade do Algarve, Campus de Gambelas, 8005-139, Faro, Portugal <http://ccmar.ualg.pt> 5 disso, Z. noltei está listada pela Convenção OSPAR como uma espécie vulnerável e em condições críticas. Os habitats de sapal e de ervas marinhas revelam-se particularmente importantes para a manutenção do estado ecológico da Ria Formosa, já que 1) são fundamentais para a conservação da biodiversidade, proporcionando abrigo e berçário a muitas espécies, incluindo espécies comerciais de peixes, moluscos e crustáceos, bem como espécies icónicas como o cavalo-marinho, 2) são verdadeiros “rins” que filtram a água, removendo com elevada eficiência os nutrientes dissolvidos na água provenientes dos efluentes urbanos e da agricultura, prevenindo fenómenos de eutrofização, bem como removendo a matéria em suspensão da coluna de água e diminuindo a turbidez, e 3) mitigam o aumento de CO<sub>2</sub> na atmosfera/mar e a acidificação dos oceanos, porque removem o CO<sub>2</sub> da água por fotossíntese (diminuindo a acidez) e imobilizam carbono orgânico no sedimento (Carbono Azul).

O sequestro costeiro de carbono azul, isto é, o carbono que se concentra na vegetação enraizada, como sapais, mangais e ervas marinhas, é globalmente relevante. Embora esses ecossistemas ocupem apenas cerca de 0,2% da superfície do oceano, eles armazenam em seus sedimentos 50% do carbono total de sedimentos marinhos (Duarte et al., 2005). Em face da emergência climática e da necessidade de reverter o aumento global de CO<sub>2</sub>, o recente relatório do Painel Intergovernamental para o Câmbio Climático (IPCC, 2019) destacou a necessidade da preservação e restauro dos ecossistemas costeiros sequestradores de

carbono salientando também a importância dos demais serviços ecossistémicos por eles prestados." De acordo com esta informação do relatório do CCmar e perante a emergência climática que vivemos, e acrescentando que é uma zona protegida rede natura com ecossistemas únicos, este projecto parece-me um atentado ao bem comum das gerações actuais e futuras. Está na altura de parar de colocar os interesses económicos à frente dos interesses do bem-estar da vida humana, das outras espécies e da saúde do planeta. Este projecto é um verdadeiro ecocídio. E não é com um "vamos construindo e vamos vendo" que acautelamos a preservação do património natural. O que lá está tem que ser preservado como está agora, ponto final."

No que se refere às participações apresentadas que estão de acordo com a ampliação do Porto de Recreio de Olhão, os participantes salientam o facto de:

- "Olhão cresceu, melhorou a vida da sua população, criou riqueza e bem-estar para os seus Habitantes e que deverá aprovar esta ampliação deste Porto de Recreio, dando a todos os Fornecedores de Restauração, Hotelaria, Bares, Serviços, e traz um melhor nome a Olhão, que só com o desenvolvimento económico poderá dar bem-estar, À sua População."

- "Excelente projeto, irá contribuir para a limpeza desta frente marítima que devido ao mercado e a anos de uso sem qualquer controlo encontra-se visivelmente poluída e degradada. À vista podemos ver carrinhos de compras e inúmeros artigos de plástico referentes a artes de pesca. Este projeto irá também trazer postos de trabalho e turismo à cidade como podemos observar em outras cidades com Marinas de recreio"

## 8. Conclusão

Face ao exposto, ponderados os impactes negativos identificados, na generalidade passíveis de mitigação e os impactes positivos perspetivados, conforme consta no presente parecer, a CA propõe a emissão de parecer favorável ao projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão, condicionado ao cumprimento das condicionantes, medidas de minimização e monitorização, planos e outros programas que se indicam no ponto 8.1. deste parecer, para que sejam consideradas na Declaração de Impacte Ambiental a elaborar pela Autoridade de AIA.

Salienta-se ainda que:

- a área de ampliação projetada, deverá ficar dentro da área delimitada na peça desenhada apresentada na figura 2 deste parecer, que acompanha o "Contrato de Concessão da Requalificação, Ampliação e Exploração, em Regime de Serviço Público, do Porto de Recreio de Olhão", celebrado em 16-06-2017, entre a Docapesca - Portos e Lotas S.A. e a Verbos do Cais S.A.;
- acresce que, da articulação entre a análise dos fatores ambientais património cultural, socioeconomia e paisagem, a área de ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão deverá cingir-se à área assinalada a vermelho na figura 8 do presente parecer (ou seja, as infraestruturas, equipamentos e amarrações não devem extravasar o limite poente da área



assinalada a vermelho, não devendo ir para além do alinhamento da aba da cobertura do mercado do peixe sobre o plano de água), de modo a não representar um obstáculo ao usufruto da vista da frente ribeirinha, nomeadamente sobre o Mercado Municipal de Olhão, classificado como Monumento de Interesse Público, Portaria n.º 224/2013, Diário da República, 2.ª série - n.º 72, de 12 de abril de 2013. Assim, deve-se promover a reformulação da implantação do layout do projeto, salientando-se ainda que esta é uma zona especial de proteção (ZEP), que tem em consideração a envolvente urbanística e paisagística do imóvel, nomeadamente a sua relação com a frente marítima, e a sua fixação visa salvaguardar este enquadramento, bem como os corredores de aproximação visual e as perspetivas de contemplação.

- deverá ser demonstrado que as obras envolvidas na ampliação do Porto de Recreio não irão colocar em causa a estabilidade do muro, cais de suporte da plataforma dos Mercados nem o muro de retenção e suporte do passeio dos mercados, sugerindo a apresentação de um estudo da estabilidade destas estruturas;

- as ações propostas pelo projeto são admitidas nas tipologias REN em presença, conforme previsto no ponto *II- Infraestruturas, alínea e) Beneficiação de infraestruturas portuárias e de acessibilidades marítimas existentes*”, sem que lhes sejam aplicáveis requisitos específicos, de acordo com o previsto no RJREN e na Portaria n.º 419/2012, de 20 de dezembro.

- Contrariamente ao que é afirmado no EIA, as áreas sob jurisdição portuária estão incluídas nos Planos de Ordenamento da Orla Costeira, pela aplicação do Decreto-Lei n.º 159/2012, de 24 de julho, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 132/2015, de 09 de julho que alargou o processo de planeamento a toda a orla costeira, abrangendo as áreas sob jurisdição portuária.

A ampliação do Porto de Recreio de Olhão incide sobre numa área que se encontra classificada pelo Plano de Ordenamento da Orla Costeira Vilamoura – Vila Real de Santo António (POOC V-VRSA) publicado pela RCM n.º 103/2005, de 27 de junho, alterada pela RCM n.º 65/2016, de 19 de outubro, como espaço de uso condicionado e como espaço de uso restrito (Figura 3).. Não obstante, a interferência da ampliação da doca de recreio existente (instalação de estruturas e respetiva dragagem) em cerca de 50 metros com a área de uso restrito, não se considera significativa face à escala de elaboração da cartografia do POOC V-VRSA. A escala de planeamento (1/25 000) a que foi elaborado o POOC, é significativamente inferior à escala de projeto e do levantamento de habitats integrado no estudo da Universidade do Algarve (CCMAR) que, como referido, considera homogéneo e de baixo valor o habitat da zona direta da intervenção. Ou seja, a área assim avaliada, com elevado grau de resolução, não apresenta qualquer diferenciação nas suas características que corresponda à diferenciação de classificação expressa no POOC V-VRSA para esta zona de fronteira entre tipologias.

Assim, pese embora se verifique a desconformidade do projeto objeto do EIA em apreço com o POOC V-VRSA (na área de uso restrito), e atendendo a que o RJAIA prevê a possibilidade da autoridade de AIA decidir, nessa circunstância, pela emissão de DIA favorável condicionada à

utilização dos procedimentos de dinâmica previstos no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial (n.º 6 do artigo 18.º do RJAIA), a APA/ARH Algarve manifestou o seu comprometimento e entendimento favorável quanto à possibilidade de proceder à correção material do POOC V-VRSA (conforme disposto no art.º 122.º do Regime jurídico dos instrumentos de Gestão territorial – Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio), procedimento que se admite revelar viável no curto/médio prazo.

- Ao nível da biodiversidade, destaca-se a elaboração e implementação de plano de gestão de habitats e espécies marinhas na zona envolvente à da implementação do projeto, tendo como referência um raio de 500 metros, devendo a área de abrangência ser ajustada em função da distribuição dos valores naturais existentes a conservar (habitats 1110, 1130, 1140, 1150\*, 1310, 1320, 1410 e 1420, pradarias marinhas - Z. noltei, e fauna - cavalo-marinho). O mesmo deverá incluir a monitorização e a realização de ações com vista à manutenção e melhoria da conservação destes valores, incluindo a deteção e controlo de espécies invasoras.

- deverá ser feito o acompanhamento arqueológico integral, continuado e permanente de todas as frentes de obra do projeto, desde as fases preparatórias, de todos os trabalhos de dragagem e deposição de dragados, escavação e revolvimento de solos, instalação de estaleiros, abertura de acessos, instalação de infraestruturas, abertura de fundações ou assentamento de estacaria, áreas de empréstimo, colocação de tubagens, entre outros que impliquem revolvimento de solos/sedimentos.

- devem ser apresentadas as estimativas das emissões de GEE na situação atual sem projeto, para além das emissões futuras na situação com projeto e as estimativas das emissões indiretas de GEE associadas ao consumo de eletricidade na situação atual sem a implementação do projeto e na situação com projeto.

### 8.1. Condições, medidas de minimização, medidas de compensação e planos de monitorização

#### Condicionantes

1. O projeto deve-se conformar com o POOC V-VRSA, em fase prévia ao licenciamento, promovendo-se a correção material deste IGT (na área de implantação coincidente com a área de uso restrito), através do procedimento de dinâmica previsto no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial (conforme n.º 6 do artigo 18.º do RJAIA), tal como proposto no entendimento favorável da APA/ARH Algarve.
2. Tendo em conta a articulação entre os fatores ambientais património cultural, socioeconomia e paisagem, as infraestruturas previstas e qualquer parte dos barcos a estacionar na ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão, não deve ir para além do alinhamento da aba da cobertura do mercado do peixe sobre o plano de água, de forma a garantir uma vista desimpedida (tal como considerado pela Câmara Municipal de Olhão), de modo a não representar um obstáculo

ao usufruto da vista da frente ribeirinha, nomeadamente sobre o Mercado Municipal de Olhão, classificado como Monumento de Interesse Público, Portaria n.º 224/2013, Diário da República, 2.ª série - n.º 72, de 12 de abril de 2013. Assim, deve-se promover a reformulação da implantação do layout do projeto, salientando-se ainda que esta é uma zona especial de proteção (ZEP), que tem em consideração a envolvente urbanística e paisagística do imóvel, nomeadamente a sua relação com a frente marítima, e a sua fixação visa salvaguardar este enquadramento, bem como os corredores de aproximação visual e as perspetivas de contemplação.

3. Demonstrar que as obras envolvidas na ampliação do Porto de Recreio de Olhão não irão colocar em causa a estabilidade do 'muro cais' de suporte da plataforma dos Mercados nem o muro de retenção e suporte do passeio dos mercados.
4. Apresentar as estimativas das emissões de GEE na situação atual sem projeto, para além das emissões futuras na situação com projeto.
5. Apresentar as estimativas das emissões de GEE, a apresentação das estimativas das emissões associadas às dragagens previstas.
6. Apresentar as estimativas de emissões indiretas de GEE associadas ao consumo de energia elétrica para o funcionamento do porto de recreio de Olhão, incluindo o consumo de energia elétrica a usar pelas embarcações que se encontram atracadas.
7. As operações de dragagem devem ser programadas de modo a não coincidirem com a época balnear, especialmente nos meses de junho a agosto, bem como com a época migratória e período de reprodução da fauna piscícola que vai de março a junho. Igualmente a dragagem deverá ser interrompida no período compreendido entre a segunda quinzena de novembro e 2 de janeiro.
8. Deverá ser elaborado um Plano de Emergência Interno da Instalação (articulado com o projeto da especialidade de SCIE), da responsabilidade do operador, de modo a permitir obter uma melhor identificação quanto aos riscos existentes na instalação e, conseqüentemente, uma mais expedita definição de procedimentos e ações a desencadear para responder a situações de emergência na área do projeto.
9. O acompanhamento arqueológico integral, continuado e permanente de todas as frentes de obra do projeto, desde as fases preparatórias, de todos os trabalhos de dragagem e deposição de dragados, escavação e revolvimento de solos, instalação de estaleiros, acessos, instalação de infraestruturas, abertura de fundações ou assentamento de estacaria, áreas de empréstimo, colocação de tubagens, entre outros que impliquem revolvimento de solos / sedimentos.
10. Apresentar à Autoridade de AIA, os elementos mencionados no presente parecer, tendo em vista a sua apreciação e aprovação pelas entidades com responsabilidades em matéria dos fatores analisados.
11. Implementação e concretização das condicionantes, medidas de minimização bem como os planos de monitorização ora propostos, assim como as constantes no EIA.

12. Dar conhecimento à Autoridade de AIA da data de início da fase de construção do Projeto, assim como das restantes fases do mesmo.

13. Apresentar à autoridade de AIA os relatórios de auditorias referentes ao procedimento pós-avaliação, para verificação da implementação das condições impostas pela DIA, nos termos e ao abrigo do disposto no artigo 27.º do RJAIA.

### **Medidas de Minimização/ Potenciação/ Compensação**

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 (PGA), sem prejuízo de outras que se venham a verificar necessárias.

### **MEDIDAS DE CARÁCTER GERAL**

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

1. Divulgar o programa de execução das obras às populações interessadas, designadamente à população residente na área envolvente. 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.
2. Implementar um mecanismo de atendimento ao público para esclarecimento de dúvidas e atendimento de eventuais reclamações.
3. 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.
4. Assegurar que a calendarização da execução das obras atenda à redução dos níveis de perturbação das espécies de fauna na área de influência dos locais dos trabalhos, nos períodos mais críticos, designadamente a época de reprodução, que decorre genericamente entre março e o fim de junho.
5. A adoção de um calendário de obras que permita que os trabalhos geradores de maior tráfego de pesados e de poeiras decorra fora do período da época alta balnear;
6. 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.

7. A entidade gestora do PRO deverá implementar/manter em funcionamento um sistema de gestão ambiental ISO 14001, EMAS ou equivalente, procurando que as áreas portuárias sejam objeto de ações de qualificação e de minimização dos impactes ambientais negativos que provocam, de acordo com o previsto no nº 1 do art.º 43º do regulamento do POPNRF.”

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

8. 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**

##### **Remoção do antigo quebra-mar e dragagens**

9. Eventuais resíduos associados ao antigo quebra-mar devem ser encaminhados para destino final adequado
10. Deverá ser criteriosamente seguido o “Plano Plurianual de Dragagens Portuárias 2018-2022” existente e no qual o Porto de Recreio de Olhão faz parte integrante..
11. As operações de dragagem devem ser programadas de modo a não coincidirem com a época balnear, especialmente nos meses de junho a agosto, bem como com a época migratória e período de reprodução da fauna piscícola que vai de março a junho.
12. Nos equipamentos de apoio à obra bem como nas infraestruturas e equipamentos a construir ou a instalar, caso se demonstre necessário, apenas serão utilizadas tintas antivegetativas livres de compostos organoestânicos, como o tributil estanho (TBT).
13. 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.
14. As operações de dragagem deverão ser efetuadas com recurso a dragas que induzam uma menor turbidez da água, de forma a minimizar o impacte no meio aquático.
15. Durante as dragagens deverá ser efetuada a apresentação da demonstração de qualidade dos sedimentos compatível com a viabilidade da realização das operações de dragagem, confirmando os resultados apresentados no EIA, e definido, em conformidade, o local de depósito adequado dos dragados.

16. 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.
17. 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**

18. 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.
19. 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.
20. 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.
21. 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**

22. Devem ser estudados e escolhidos os percursos mais adequados para proceder ao transporte de equipamentos e materiais de/para o estaleiro.
23. Disponibilizar informação quanto à velocidade de circulação nos canais, não devendo ultrapassar os 25 nós, em cumprimento do disposto no POPNRF, exceto para as embarcações de fiscalização e de emergência.
24. 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.
25. Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afetos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas, dos riscos de contaminação dos solos e das águas, e de forma a dar cumprimento às normas relativas à emissão de ruído.
26. Garantir que as operações mais ruidosas se restringem ao período diurno e nos dias úteis, de acordo com a legislação em vigor.
27. 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**

28. 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.
29. 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.
30. 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.
31. Os óleos, lubrificantes, tintas, colas e resinas usados devem ser armazenados em recipientes adequados e estanques, para posterior envio a destino final apropriado
32. Manter um registo atualizado das quantidades de resíduos gerados e respetivos destinos finais, com base nas guias de acompanhamento de resíduos.
33. 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.
34. A zona de armazenamento de produtos e o parque de estacionamento de viaturas devem ser drenados para uma bacia de retenção, impermeabilizada e isolada da rede de drenagem natural, de forma a evitar que os derrames acidentais de óleos, combustíveis ou outros produtos perigosos contaminem os solos e as águas. Esta bacia de retenção deve estar equipada com um separador de hidrocarbonetos.

**FASE FINAL DE EXECUÇÃO DAS OBRAS**

35. 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.
36. 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.
37. 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.

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

### **MEDIDAS DE CARATER ESPECÍFICO**

#### **FASE PRÉVIAS À CONSTRUÇÃO E DE CONSTRUÇÃO**

##### **Património arquitetónico e arqueológico**

39. 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.

##### **Geologia e Geomorfologia**

40. A construção e demolição deve ser acompanhada e monitorizada por técnico competente (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.

##### **Ambiente sonoro**

46. 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.
47. A execução das obras deverá ser circunscrita apenas ao período diurno nos dias úteis, evitando-se, deste modo, o período noturno e os dias de descanso da população e trabalhadores afetos à obra.

##### **Fauna**

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

##### **Segurança e Proteção Civil**



49. 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 Olhão e Serviço Municipal de Proteção Civil (dependente da respetiva Câmara Municipal) daquele concelho. Deverá ser assegurado que os trabalhos a desenvolver não comprometem a operacionalidade das ações de proteção e socorro.
50. Deverão ser garantidas as condições de acessibilidade, estacionamento e operação dos meios de socorro, tanto na fase de construção como de exploração.
51. Deverão ser adotadas as normas técnicas sísmicas adequadas à construção face à perigosidade sísmica da zona, bem como aos efeitos de sítio associados.

### **FASE DE EXPLORAÇÃO**

52. Implementar um programa de controlo de vazamentos e derramamentos de óleos e outros lubrificantes.
53. Deve existir um Plano de Gestão Integrada de resíduos (como atrás mencionado) no qual se proceda à identificação e classificação dos mesmos em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos (LER);
54. 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. Assim como atendam e resolvam emergências que possam vir a ocorrer;
55. Todo o pessoal deve receber formação específica, que o habilite a fazer uma manutenção eficiente, consciente dos riscos ambientais envolvidos.
56. Implementar o sistema de gestão de águas residuais provenientes das embarcações, que contempla dois dispositivos de recolha de águas residuais, um fixo (junto à área de abastecimento das embarcações - com 100 l de capacidade), e outro móvel (de 200 l de capacidade) que recolhe os efluentes junto das embarcações, estando os utilizadores do porto de recreio obrigados à sua utilização para descarga das suas águas residuais (conforme regulamento do Porto de recreio de Olhão).

### **FASE DE DESATIVAÇÃO**

57. Deverão ser aplicadas todas as medidas de minimização propostas para a fase de construção.
58. Deverão remover os equipamentos e infraestruturas associados à ampliação complementar do Porto de Recreio, de forma a que se retorne a atual situação.
59. Implementar um Plano de Recuperação Paisagística, que integre ações de modo a repor as condições existentes na situação inicial, antes da implementação do projeto.

**60.** 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 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.

#### **Planos de Monitorização/Acompanhamento Ambiental/Outros**

##### **PLANOS DE ACOMPANHAMENTO AMBIENTAL**

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

##### **PLANOS DE MONITORIZAÇÃO**

- **RECURSOS HÍDRICOS**

##### **Monitorização**

Refira-se que a APA/ARH Algarve articulou com o IPMA a análise da componente referente à monitorização para os sedimentos, água e bivalves.

Sedimentos – Julga-se correta a previsão no EIA, para a realização, em fase prévia à obra, de uma nova campanha de recolha e caracterização físico-química de amostras representativas da coluna de sedimentos a dragar (nos termos do Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio e da Portaria n.º 1450/2007 de 12 de novembro).

Coluna de água – O plano de monitorização da coluna de água apresentado no EIA afigura-se, na sua generalidade, correto, no que respeita aos parâmetros a amostrar (com exceção do hidrocarboneto C40, que deverá ser retirado) e periodicidades. As amostragens não terão que ser realizadas em duas situações de maré distintas, mas sim a meio (ou após um terço) da maré na vazante, em marés de média amplitude.

Deverá ser alterado o ponto de amostragem indicado no EIA para próximo do cais T conforme cartografia representada na Figura 1. Deverão ser acrescentados mais dois locais de amostragem no canal de Olhão,

um para oeste e outro a este da intervenção, em pontos onde o IPMA já possui histórico de dados (apresentados igualmente na Figura 1).

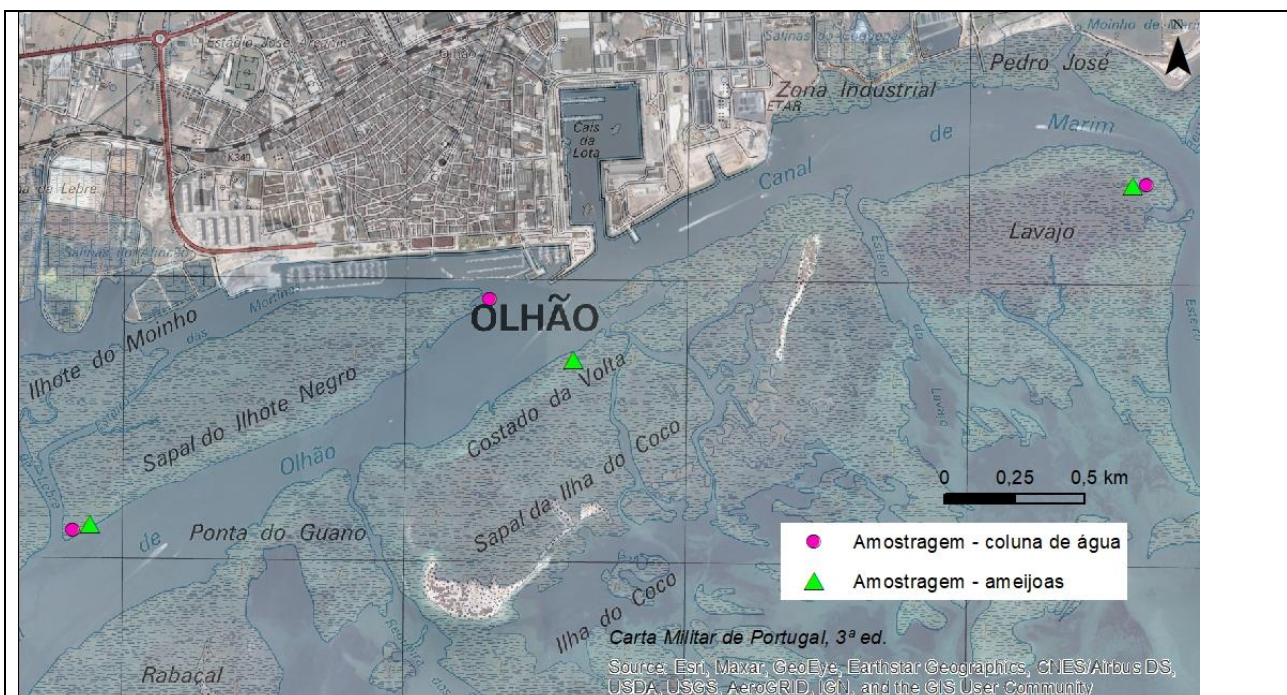
Bivalves – Não obstante o EIA referir que, com as medidas de minimização e a adequação dos equipamentos e procedimentos de dragagem por forma a evitar ao máximo a turbidez da água, não se esperam impactes significativos sobre os bivalves, a sensibilidade da área e a possível mortalidade de moluscos bivalves nos viveiros dos terrenos sob possível influência da intervenção, em especial por fenómenos de colmatação de brânquias, determina a realização de um estudo de verificação da mortalidade da ameijoas em viveiros no canal de Olhão. O protocolo para a sua realização deverá ser apresentado para análise da APA/ARH Algarve em fase prévia ao licenciamento da obra, nos locais assinalados na cartografia.

Caso ocorra mortalidade, deverão ser definidos mecanismos de compensação a eventuais prejudicados, a incluir no referido estudo.

A amostragem deverá ser realizada tendo como referência os trabalhos realizados pelo IPMA a este nível, com determinação da vitalidade, mortalidade e patologia, em quadrículas aleatórias de 0,5 m<sup>2</sup> (nos locais assinalados na Figura 1).

Periodicidade – deverá ser realizada uma amostragem antes do início dos trabalhos, outra, passados dois terços do decurso da intervenção, e para finalizar passadas duas semanas após a conclusão das dragagens (sempre que se verifiquem ocorrências de mortalidade anómala, o procedimento de amostragem deverá ser adaptado em conformidade).

Vegetação – De acordo com o estudo do CCMAR a turbidez afetará a fotossíntese/produção primária da vegetação ocorrente nos locais influenciados pela dragagem (em especial ervas marinhas). É recomendado o controlo/seguimento dessa situação em permanência. Deverão ser definidos, em fase prévia ao licenciamento, os termos deste acompanhamento/monitorização.



**Figura 1** - Localização dos pontos de amostragem – Coluna de água e ameijoas

• **DRAGADOS**

- Tendo presente a proximidade da área das dragagens a zonas de produção estuário-lagunares de moluscos bivalves, e dado o grau de contaminação biológica (coliformes fecais) conhecido no local da intervenção, bem como a classificação dos sedimentos obtida através das análises realizadas na caracterização de referência (classe 2, contaminação vestigial), recomenda-se que, e sem prejuízo da solução técnica proposta para minimização da formação de plumas de sedimentos e sua monitorização, as áreas de produção Olhão 2, Olhão 4 e Olhão 5 respeitem um período de interdição de apanha de moluscos bivalves durante a fase de obra respeitante à dragagem e por um período não inferior a 3 semanas, contado a partir do final das dragagens.

- Acompanhamento e monitorização permanente da turbidez durante a execução da obra

• **BIODIVERSIDADE**

Implementar o Plano de Monitorização previamente aprovado pelo ICNF, I.P.. Elaboração e implementação de plano de gestão de habitats e espécies marinhas na zona envolvente à da implementação do projeto, tendo como referência um raio de 500 metros, devendo a área de abrangência ser ajustada em função da distribuição dos valores naturais existentes a conservar (habitats 1110, 1130, 1140, 1150\*, 1310, 1320, 1410 e 1420, pradarias marinhas - *Zostera noltei*- e fauna - cavalo-marinho). O mesmo deverá incluir a

monitorização e a realização de ações com vista à manutenção e melhoria da conservação destes valores, incluindo a deteção e controlo de espécies invasoras.

- **NÍVEL DA PREIA-MAR DIURNA MÁXIMA MENSAL**

Implementar um “Plano de monitorização e gestão” do nível da preia-mar diurna máxima mensal, ao longo do período de exploração do porto de recreio, de forma a avaliar a evolução da subida do nível médio das águas do mar ao longo do tempo, o que se considera relevante.

---

**A Comissão de Avaliação**

- **Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve**



Teresa Cavaco



Alexandra Sena

- **Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. / Administração da Região Hidrográfica do Algarve**



Alexandre Furtado

- **Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P.**



Filipa Fonseca

- **Direção Regional de Cultura do Algarve**



Ângela Ferreira

- **Docapesca Portos e Lotas, SA**



António Santana

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

*P. Gama*

Patrícia Gama

- **Administração Regional de Saúde do Algarve**

*N. Guerreiro*

Nélia Guerreiro

- **Laboratório Nacional de Energia e Geologia**

*R. Dias*

Rúben Dias

**ANEXOS**

**Anexo I-** Pareceres das Entidades Externas



Exmo(a) Sr(a)  
Comissão de Coordenação e  
Desenvolvimento Regional do Algarve  
Praça da Liberdade, nº 2  
8000-164 Faro

V/Comunicação: 19.01.2022

N/ Refª SAI/2022/2340/DVO/DEOT/CD  
Proc.º. 14.01.13/663  
Data: 07.02.2022

ASSUNTO: Estudo de Impacte Ambiental do Projeto da Ampliação Complementar do  
Porto de Recreio de Olhão

Reportando-nos ao assunto mencionado em epígrafe, junto se envia cópia da  
Informação de Serviço deste Instituto, com o nº INT/2022/1224[DVO/DEOT/ML],  
bem como dos despachos que sobre a mesma recaíram.

Com os melhores cumprimentos



Fernanda Praça  
Diretora do Departamento de  
Ordenamento Turístico

Em anexo: O mencionado

**Informação de Serviço n.º 2022.I.1224 [DVO/DEOT/ML]**

Assunto: Estudo de Impacte Ambiental do Projeto da Ampliação Complementar do  
Porto de Recreio de Olhão (14.01.13/663)

Proponente: Verbos do Cais, SA

---

Emite-se parecer favorável ao presente EIA, devendo considerar-se o referido no  
ponto IV.6 e IV.7 do parecer técnico que antecede.

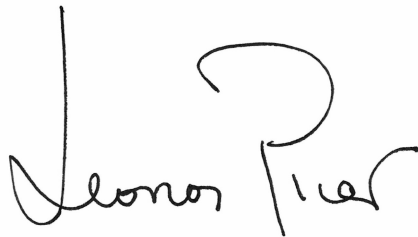
Comunique-se à CCDR Algarve.

06.02.2022

Leonor Picão

Diretora Coordenadora

(por subdelegação de competências)



**Informação de Serviço n.º INT/2022/1224 [DVO/DEOT/ML]**

**Assunto:** Estudo de Impacte Ambiental do Projeto da Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão (14.01.13/663)

**Proponente:** Verbos do Cais, SA

---

O parecer que antecede analisa o EIA do projeto de ampliação do Porto de Recreio de Olhão, em fase de projeto de execução, que contempla a criação de 102 novos postos de amarração (que acrescem aos atuais 400, já instalados) e a possibilidade de acostagem de embarcações de maiores dimensões.

Concordando com a análise e apreciação efetuadas no parecer que antecede, e sublinhando que o turismo náutico contribui para a atenuação da sazonalidade, qualifica a oferta turística e tem uma procura crescente, sendo a oferta de postos de amarração da região e do concelho claramente insuficientes para a procura existente, bem como o alinhamento do projeto com a ET 27, designadamente com o Eixo estratégico 'Valorizar o Território e as Comunidades', proponho a emissão de parecer favorável ao EIA, devendo considerar-se o referido no ponto IV.7 da Informação, e alertando-se para os aspetos omissos referidos no ponto IV.6.

À consideração superior, com proposta de comunicação à CCDR Algarve.

A Diretora do Departamento de  
Ordenamento Turístico



Fernanda Praça  
(03.02.2022)

**Informação de Serviço n.º INT/2022/1224 [DVO/DEOT/ML]**

02/02/2022

**Assunto:** Estudo de Impacte Ambiental do Projeto da Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão (14.01.13/663)

**Proponente:** Verbos do Cais, SA

A Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (CCDR Algarve) através do email n.º S00462-202201-AMB, de 19 de janeiro (registo n.º ENT/2022/1716, de 19 de janeiro, deste Instituto), vem solicitar ao Turismo de Portugal, I.P.(TdP), ao abrigo do disposto no n.º 11 do art.º 14.º do Regime Jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA)<sup>1</sup>, a emissão de parecer sobre o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto de ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão, referido em epígrafe, enviando para o efeito o link de acesso para os elementos em apreciação constantes no Portal Participa (constituídos por Relatório Síntese, Relatórios temáticos, respetivos anexos, Resposta ao pedido de Elementos Adicionais, projeto de execução e Resumo Não Técnico).

O projeto a que se refere o presente EIA, em fase de projeto de execução, prevê a ampliação do número de postos de amarração do atual Porto de Recreio de Olhão, e encontra-se sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) na sequência da análise caso a caso aplicável aos projetos da alínea b) do ponto 12 do Anexo II do RJAIA localizados em área sensível (Parque Natural da Ria Formosa) que não estão abrangidos pelos limiares definidos para o caso geral, bem como em cumprimento da alínea c) do n.º 4 do art.º 1.º do RJAIA por se tratar da ampliação de um projeto incluído no anexo II do RJAIA, anteriormente sujeito a AIA, superior a 20 % do limiar e considerado suscetível de provocar impacte significativo no ambiente em parecer da CCDR Algarve, de 23 de abril de 2019.

## I - ANTECEDENTES

O Projeto da Doca de Recreio (atual Porto de Recreio) de Olhão, contemplando estacionamento para cerca de 400 embarcações, foi sujeito a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental no âmbito do qual foi emitido despacho favorável condicionado pela Ministra do Ambiente, em agosto de 1999, para a zona terrestre (edificado complementar) e para o estacionamento de apenas 250 embarcações (execução da 1ª fase do projeto, tendo a Comissão de Avaliação do EIA emitido parecer desfavorável à 2ª fase).

O Turismo de Portugal, IP pronunciou-se favoravelmente nos termos da informação de serviço n.º INT/2019/6542 [DVO/DEOT/SG], de 29 de maio de 2019, sobre a Proposta de Definição de Âmbito (PDA) do Estudo de Impacte Ambiental deste projeto de ampliação do Porto de Recreio de Olhão, não havendo outros antecedentes relativos ao mesmo neste Instituto.

## II –DESCRIÇÃO DO PROJETO

O Porto de Recreio de Olhão, em funcionamento desde 2002 e atualmente com 400 postos de amarração (no site referindo a existência de 700 postos de amarração), situa-se na zona ribeirinha da cidade de Olhão localizado na freguesia e concelho de Olhão, na margem da Ria Formosa, sendo objeto de EIA a sua ampliação a nascente abrangendo uma área com cerca de 1,63ha no plano de água.

A área de intervenção encontra-se permanentemente inundada e com influência de maré e é acessível por via marítima, através do canal de Olhão, sendo limitada a norte pela Avenida 5 de Outubro e passeio ribeirinho adjacente, a sul e a nascente pela Ria Formosa e a poente é limitada pelo Porto de Recreio existente.

O projeto de Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão prevê:

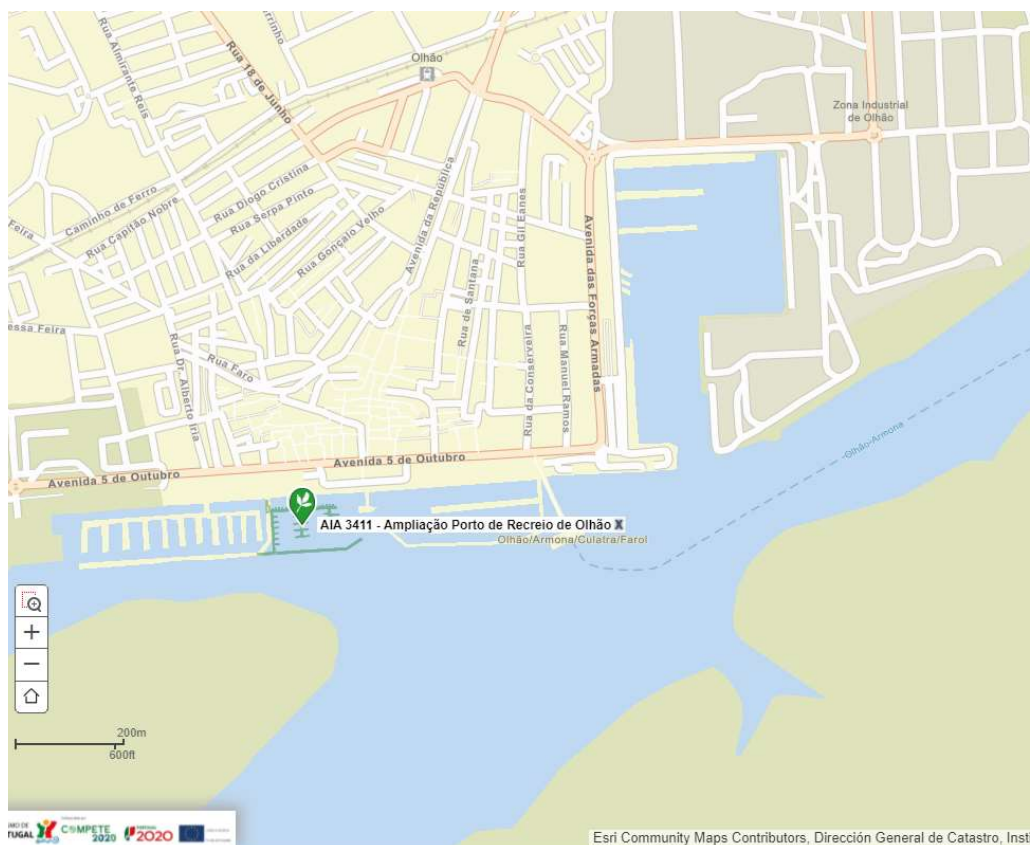
- Aumento do número atual de postos de amarração para embarcações de recreio no âmbito do contrato de concessão existente, criando 102 novos postos<sup>2</sup>, e melhoramento da oferta existente;

<sup>1</sup> DL n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, com a redação dada pelo DL n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro

<sup>2</sup> 41 lugares para embarcações até 6m, 33 lugares para embarcações até 12m, 21 lugares para embarcações até 15m, 7 lugares para embarcações até 25m

- Possibilidade de acostagem de embarcações de recreio de maiores dimensões (6 lugares para embarcações com comprimento até 18m e 1 lugar para embarcações com comprimento até 25m);

Para o efeito é proposta a criação de condições de fundo, projetando-se 3 zonas de fundos consoante as dimensões previstas para as embarcações, a reposição e ampliação do quebra-mar atualmente existente, a reformulação do pontão de acesso desde terra e ainda a criação de lugares de amarração recorrendo a pontões e fingers flutuantes fixados por um conjunto de 25 estacas metálicas cravadas no fundo, por intermédio de aparelhos de apoio, permitindo o seu deslocamento vertical consoante as marés. É também prevista a regularização do talude norte adjacente ao muro do passeio ribeirinho.



No que se refere ao ordenamento do território o projeto é abrangido pelo Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (PROT Algarve)<sup>3</sup>, pelo Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (POP NRF)<sup>4</sup>, pelo Plano de Ordenamento da Orla Costeira Vilamoura – Vila Real de Santo António (POOCVV)<sup>5</sup>, e pelo Plano Diretor Municipal (PDM) de Olhão<sup>6</sup>.

Ao nível das condicionantes a área de intervenção integra o Parque Natural da Ria Formosa (PNRF), áreas classificadas da REN, Rede Natura 2000, Domínio Público Hídrico (DPH) e Servidão Aeronáutica.

Do estudo realizado pela equipa técnica responsável, não foram identificados valores patrimoniais na área de estudo.

A construção da ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão tem a duração estimada de 25 semanas.

<sup>3</sup> RCM n.º 102/2007, de 3 de agosto, retificada pela Dec. Retificação n.º 85-C/2007, de 2 de outubro

<sup>4</sup> RCM n.º 78/2009, de 2 de setembro

<sup>5</sup> RCM n.º 103/2005, de 27 de junho, alterada pela RCM n.º 65/2016, de 19 de outubro

<sup>6</sup> RCM n.º 50/95, de 31 de maio, alterada RCM n.º 143/97, de 29 de agosto, Regulamento n.º 15/2008, de 10 de janeiro

### III –ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

O projeto não tem alternativas de localização viáveis atendendo a que se trata da ampliação de uma infraestrutura de apoio ao recreio náutico existente e a que a ampliação para poente, prevista como 2ª fase do projeto inicial, foi objeto de parecer desfavorável no âmbito da AIA então realizada.

A fase de construção considerada no presente EIA engloba nomeadamente: implantação do estaleiro de obra; circulação de máquinas; operações de dragagem para obtenção das cotas de fundo projetadas; cravação de estacas metálicas; colocação de poitas; desmontagem de troços do atual quebra-mar ; montagem de quebra-mar flutuante; instalação de sinalização de apoio à navegação; posicionamento e montagem dos pontões e dos *fingers*; execução das redes de infraestruturas; reforço da muralha/talude norte.

Na fase de exploração a utilização prevista implica atividades entre as quais se salienta: circulação de embarcações; operações de dragagem de manutenção da batimetria na doca e no canal de acesso; intervenção de manutenção no quebra-mar, nos pontões e *fingers*; gestão de resíduos provenientes das embarcações e dos utentes; prestação de todos os serviços inerentes ao porto de recreio.

A criação de postos de trabalho na fase de construção e a sua 'possível criação', na fase de exploração, não é quantificada nem é apresentado o investimento estimado do Projeto.

Os impactes negativos mais significativos do projeto são globalmente temporários, e incidem nos descritores alterações climáticas (emissão de gases com efeito de estufa), geologia e geomorfologia e hidrodinâmica, (alteração da cota do fundo e cravação mecânica das estacas), qualidade da água e dos sedimentos (dragagem e cravação das estacas, na fase de construção, e presença na água de substâncias poluentes utilizadas nas embarcações durante a fase de exploração), proteção da biodiversidade (dragagens e utilização humana do espaço), paisagem (perturbação visual, na fase de construção, e nas dragagens de manutenção, na fase de exploração), qualidade de vida (circulação de veículos e máquinas, na fase de construção, e operações de manutenção, na fase de exploração), e ambiente sonoro (circulação de carros, embarcações e máquinas, essencialmente na fase de construção).

A paisagem atual já é marcada, a nível da relação visual entre a cidade de Olhão e a Ria Formosa, pela presença do Porto de Recreio, não sendo considerados relevante os impactes a esse nível decorrentes do aumento do número de novas embarcações na área do projeto, por contribuírem apenas para a continuidade da imagem da paisagem existente.

Releva-se na ótica do setor do Turismo os seguintes impactes positivos:

- Aumento da oferta de infraestruturas de apoio à náutica de recreio;
- Navegabilidade dos canais da ria assegurando o acesso marítimo à área de intervenção decorrente de operações de dragagem;
- Regularização do talude norte adjacente ao muro do passeio ribeirinho;
- Criação de emprego, dinamização das atividades económicas e aumento das receitas fiscais
- Atenuação dos efeitos da sazonalidade turística por se tratar de uma infraestrutura náutica de utilização anual e contribuição relevante para elevar os padrões de qualidade do turismo;
- Promoção da marca Algarve e consonância com os desígnios do planeamento regional e nacional na exploração de um Porto de Recreio com uma filosofia apoiada na sustentabilidade ambiental.

Ao nível de impactes cumulativos foi considerado, num raio de 10km da área de intervenção, além do Porto de Recreio de Olhão que se pretende ampliar, a existência da Doca de Recreio de Faro.

Salienta-se do ponto de vista do turismo, entre as Medidas de Mitigação propostas, as que visam atenuar os impactes negativos sobre os habitantes mais próximos da área de projeto, nomeadamente as seguintes: todas as embarcações devem respeitar a Diretiva 2013/53/UE, de 20 de novembro; realização de um plano de dragagens para a fase de construção e cumprimento do "Plano Plurianual de Dragagens Portuárias 2018-2022" existente restringindo as ações de dragagem ao mínimo indispensável; confirmação, em fase prévia à obra, da existência de reduzida contaminação dos

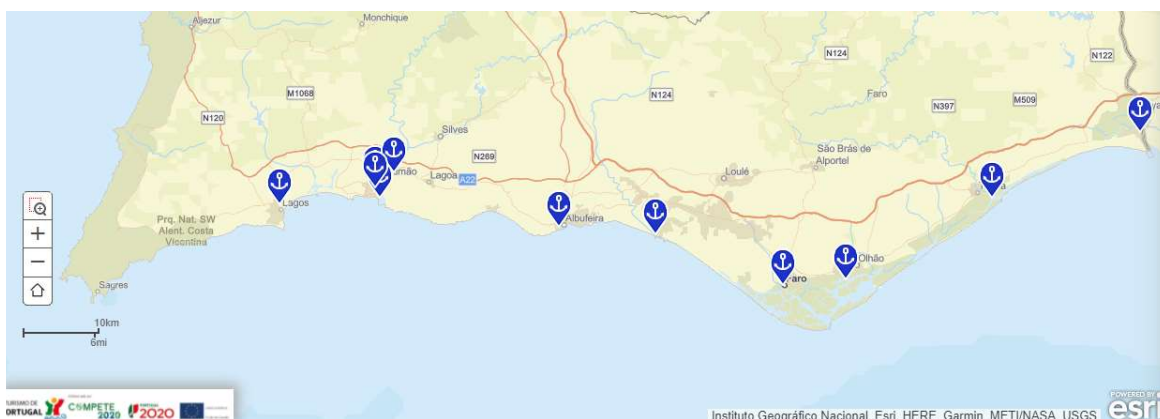
sedimentos da área de projeto; programação das operações de dragagem de modo a não coincidirem com a época balnear, com a época migratória e com o período de reprodução da fauna piscícola; implementação de um programa de controlo dos derrames de combustível e óleos provenientes da utilização de máquinas e equipamentos durante a execução do projeto e na sua armazenagem em estaleiro; utilização de caminhos existentes no acesso aos locais da obra e sua recuperação no final da obra; cumprimento, durante a fase de exploração do projeto, do Plano de Gestão Integrada do Porto de Recreio, de onde consta uma Política Ambiental e um Código de Conduta Ambiental; manutenção regular dos equipamentos e infraestruturas de modo a evitar a sua degradação e diminuição da qualidade da paisagem; acompanhamento arqueológico total, continuado e permanente de todas as frentes de obra; conservação no local do património arqueológico reconhecido durante o acompanhamento arqueológico da obra, em função do seu valor patrimonial; adoção de itinerários dos veículos afetos à obra que não perturbem os fluxos da população residente; adoção de medidas que impeçam a dispersão de poeiras incluindo a aspersão regular nos acessos utilizados pelos veículos; seleção de métodos construtivos e equipamentos com homologação acústica que originem o menor ruído possível; recolha seletiva de resíduos e armazenamento de resíduos perigosos de forma separativa; e adoção de Plano de Gestão Integrada de resíduos na fase de exploração.

O EIA prevê implementar um plano de monitorização da qualidade da água, a monitorização do nível da preia-mar diurna máxima mensal, ao longo do período de exploração do porto de recreio, a monitorização da avifauna, o registo da evolução do número de utentes e das receitas do Porto de Recreio de Olhão, o registo das ocorrências de acidentes associados ao funcionamento e exploração do porto de recreio, a quantificação e registo do grau de perigosidade dos resíduos produzidos, e monitorização do ambiente sonoro.

#### IV – APRECIACÃO

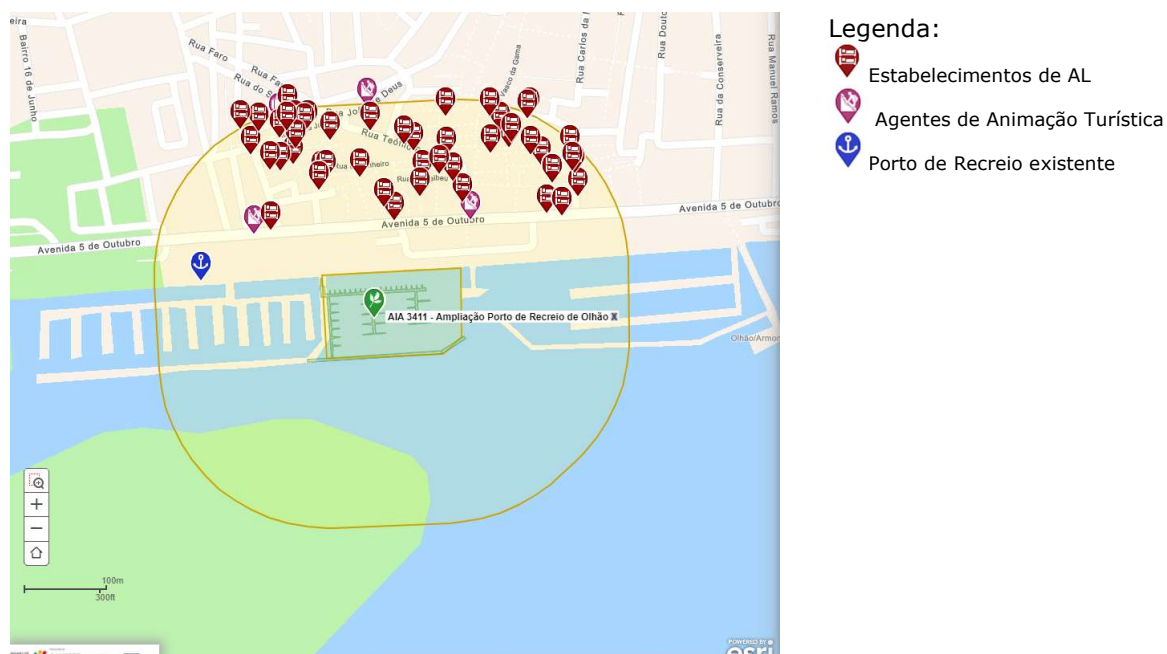
Analisando o presente estudo, do ponto de vista do turismo, cumpre referir:

1. Na sequência de consulta efetuada ao Sistema de Informação Geográfica do Turismo – SIGTUR (<https://sigtur.turismodeportugal.pt>) – salienta-se, da oferta turística do concelho de Olhão, a existência de 10 empreendimentos turísticos (ET) (metade dos quais da tipologia de Empreendimentos de Turismo no Espaço Rural) com um total de 3.430 camas/utentes, cerca de 1.206 estabelecimentos de Alojamento Local (AL) (6.710 utentes) e 66 estabelecimentos de agentes de animação turística. Na freguesia do projeto do presente EIA (Olhão) localizam-se dois hotéis (um dos quais de 5\*) com uma capacidade total correspondente a cerca de 12,3% das camas/utentes em ET do concelho, e 602 estabelecimentos de AL correspondendo a quase metade (44,8%) da capacidade de utentes em AL do concelho. A malha urbana a norte da Avenida 5 de Outubro está enquadrada pelo Plano de Pormenor da zona Histórica da Cidade de Olhão. Na região do Algarve, de acordo com os registos existentes neste Instituto, existem, 11 Marinas/Portos de Recreio (7 fluviais e 4 oceânicos) que disponibilizam um total de 4.248 postos de amarração, distribuídas conforme se ilustra na imagem abaixo, correspondendo a presente ampliação do Porto de Recreio de Olhão a um incremento de cerca de 2,4% do total dos postos de amarração regionais.



2. Salienta-se da análise da oferta de alojamento turístico do concelho de Olhão, efetuada no estudo<sup>7</sup>, a tendência de crescimento e a fraca capacidade de alojamento no computo da oferta regional (apresentando maior representatividade a capacidade em tipologias como o TER) e a crescente atratividade do concelho patente em dados da procura turística que, contudo, é ainda pouco expressiva no computo da região (concelho representou apenas cerca de 1% do total de dormidas registadas no Algarve no ano de 2018).
3. Relativamente à análise dos impactes ambientais verifica-se que parte significativa dos impactes já ocorrem, nomeadamente associados à exploração e manutenção (dragagens) do atual porto de recreio, confinante e que se pretende ampliar, pelo que não são expectáveis impactes negativos significativos em relação à situação atual, sobretudo considerando as medidas de mitigação previstas. Os impactes negativos da fase de construção são mais significativos embora temporários (período de 25 semanas), podendo vir a afetar os utentes do atual porto de recreio, 5 estabelecimentos de agentes de animação turística e cerca de 57 estabelecimentos de Alojamento Local (AL), com a capacidade total de 296 utentes (correspondente a 4% da capacidade em AL do concelho), considerados num buffer de 200m aos limites da área de intervenção, conforme se verifica na seguinte figura:

Oferta turística na envolvente de 200m do projeto objeto de AIA:



Fonte: SIGTUR – Sistema de Informação Geográfica do Turismo (Turismo de Portugal, IP)  
28.01.2022

4. Os maiores impactes positivos do projeto refletem-se na promoção do Turismo Náutico a nível regional, e sobretudo a nível concelhio, com o incremento da oferta de postos de amarração (o Porto de Recreio de Olhão passará a dispor de cerca de 500 postos de amarração, atingindo uma dimensão claramente superior à dimensão média destas infraestruturas na região, de cerca de 386 postos de amarração), incluindo o alargamento da utilização por embarcações de maior cumprimento, e rentabilizando os investimentos associados ao regular desassoreamento dos canais de navegação na Ria Formosa permitindo manter o acesso marítimo à cidade de Olhão. O Turismo náutico contribui para a atenuação da sazonalidade, qualifica a oferta turística e tem uma procura crescente sendo a oferta de postos de amarração da região e do concelho claramente insuficientes para a procura existente. Salienta-se que o projeto tem enquadramento em duas

<sup>7</sup> O Relatório Síntese tem um subcapítulo (4.10.3) referente à análise do turismo. O recurso a dados do INE relativos à oferta de alojamento turístico suscita análises incorretas, nomeadamente, na pg. 92, por englobarem, em 2015, na categoria pensões, os estabelecimentos de alojamento local, turismo no espaço rural e turismo de habitação, ou seja não fazendo distinção da realidade dos estabelecimentos de alojamento local, que não é ET, nem discriminando as tipologias turismo no espaço rural e turismo de habitação que não são confundíveis com a tipologia pensões, inexistente na legislação turística desde 2008 (aliás tal como as tipologias estalagens e motéis)



tipologias de projetos prioritários associada à linha de atuação 'Afirmar o turismo na economia do mar' do Eixo estratégico 'Valorizar o Território e as Comunidades' da Estratégia para o Turismo 2027 (aprovada pela RCM n.º 134/2017, de 27 de setembro), nomeadamente: o reforço do posicionamento de Portugal como um destino de atividades náuticas, desportivas e de lazer associadas ao mar, em toda a costa; a dinamização e valorização de infraestruturas, equipamentos e serviços de apoio ao turismo náutico, nomeadamente, portos, marinas e centros náuticos.

5. O projeto da ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão não vem introduzir impactos negativos na paisagem considerando que mantém a atual relação visual entre a cidade de Olhão e a Ria Formosa, agora numa maior extensão ribeirinha, e encontra-se em conformidade com os Instrumentos de Gestão Territorial aplicáveis, salientando-se que no Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa<sup>8</sup> se admitem, na área do projeto (área de proteção parcial do tipo II da área costeira e lagunar), infraestruturas portuárias ligadas ao recreio náutico previstas no POOC Vilamoura – Vila Real de Santo António (que identifica a doca de recreio existente e considera o projeto inserido em área de jurisdição portuária) e desde que não colidam com os valores e interesses do património cultural. O projeto está ainda em consonância com o objetivo do PROT Algarve de diversificação e qualificação do cluster turismo/lazer e potenciação da 'marca' Algarve e respeita as servidões e restrições de utilidade pública presentes.
6. Considera-se de salientar que o EIA se encontra omissa quanto à análise da suficiência de estacionamento automóvel face ao incremento da procura suscitado pelo aumento da capacidade do Porto de Recreio, o que competirá, contudo, à Câmara Municipal de Olhão melhor avaliar ponderando o eventual uso alternativo de modos suaves de deslocação e a oferta de transporte público no acesso terrestre ao local. O EIA está ainda omissa quanto à eventual ligação das infraestruturas previstas de fornecimento de energia elétrica e de água e de drenagem de esgotos à rede pública e sobre quais as medidas inerentes à filosofia de sustentabilidade que o estudo refere pretender adotar na exploração do Porto de Recreio.
7. Nada se tem a opor relativamente às Medidas de Mitigação preconizadas propondo-se acrescentar:  
A adoção de um calendário de obras que permita que os trabalhos geradores de maior tráfego de pesados e de poeiras decorra fora do período da época alta balnear;

## V - CONCLUSÃO

Face ao exposto na presente informação, salienta-se o impacto positivo do projeto de ampliação do Porto de Recreio de Olhão na promoção do turismo náutico e na concretização da linha da atuação estratégica 'Afirmar o turismo na economia do mar' da ET 27 e qualificação do cluster turismo/lazer da 'marca' Algarve.

Propõe-se, do ponto de vista do turismo, a emissão de parecer favorável condicionado ao Estudo de Impacte Ambiental, em análise, devendo considerar-se o referido no ponto 7 e alertando-se para os aspetos omissos referidos no ponto 6 da parte IV desta informação.

Propõe-se a transmissão da presente informação à Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve.

À consideração superior

Marta Lazana, Arquitecta.

02/02/2022



---

Marta Lazana

Assinado por: MARTA RODRIGUES LAZANA

---

<sup>8</sup> Para o qual remete o PDM de Olhão

**Exmo Senhor Vice Presidente**  
**Arqt.º José Pacheco**  
Comissão de Coordenação e  
Desenvolvimento Regional do Algarve  
Praça da Liberdade - 2  
8000-164 FARO

S/Referência	S/Data	N/Referência	Data
		Proc. nº Ofício nº1114	17/02/2022

**Assunto:** Projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão

Em resposta ao solicitado por V/Ex.<sup>a</sup> na informação n.º I00135-202201-INF-AMB, envia-se em anexo, parecer dos nossos serviços no âmbito do procedimento AIA do Projeto de Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão, conformidade com o EIA.

Com os meus cumprimentos,

O Presidente

António Miguel Ventura Pina



*Documento assinado digitalmente.*

## INFORMAÇÃO TÉCNICA/PARECER

Nº Processo/ Refª	Registo N.º	Nº Informação/ Data
'número de processo composto (número/ano)' Refª 'referência do processo'	número do requerimento'  'data de entrada do requerimento'	'número da informação'  16/02/2022
<b>Assunto:</b> Ampliação do Porto de Recreio		

### 1. Enquadramento

No âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte ambiental (AIA) do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto de Ampliação Complementar do “Porto de Recreio de Olhão”, em fase de projeto de execução. O projeto abrange uma área de cerca de 16.300 m<sup>2</sup> no plano de água (zona nascente do atual Porto de Recreio de Olhão), localizado na freguesia e concelho de Olhão.



Figura 1 – Área de intervenção da ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão

O projeto da Ampliação Complementar propõe a remodelação e ampliação do quebramar atualmente existente e a criação de lugares de amarração com recurso a pontões e fingers flutuantes

ligados a um conjunto de estacas metálicas cravadas no fundo, por intermédio de aparelhos de apoio permitindo o seu deslocamento vertical consoante as marés.

O projeto da Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão localiza-se no Parque Natural da Ria Formosa e corresponde a um aumento de 102 postos de amarração para embarcações com as seguintes características:

- 41 lugares para embarcações com comprimento até 6 m e boca até 2.5 m;
- 32 lugares para embarcações com comprimento até 12 m e boca até 4.0 m;
- 1 lugar para embarcação com comprimento até 12 m e boca até 5.0 m;
- 21 lugares para embarcações com comprimento até 15 m e boca até 5.0 m;
- 6 lugares para embarcações com comprimento até 18 m e boca até 5.2 m;
- 1 lugar para embarcação com comprimento até 25 m e boca até 7.0 m.

A criação dos novos postos de amarração será acompanhada da necessária criação de condições de fundo, projetando-se 3 zonas de fundos consoante as dimensões previstas para as embarcações:

- -1.80 na zona das embarcações mais pequenas;
- -3.00 na zona das embarcações de dimensão intermédia;
- -3.50 na zona das embarcações de maior dimensão.

## 2. Antecedentes

- O projeto do Porto de Recreio em Olhão foi realizado em dezembro de 1998 e incidia na zona terrestre, com o edificado complementar do Porto de Recreio e no plano de água, com o estacionamento para cerca de 400 embarcações. O projeto integrava a lista do anexo III do Decreto-lei n.º 186/90 de 6 de junho e fez-se acompanhar do Estudo de Impacte Ambiental da Doca de Recreio de Olhão em obediência ao definido pelo Decreto-lei n.º 186/90 de 6 de junho e pelo Decreto Regulamentar n.º 38/90 de 27 de novembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-lei n.º 278/97, de 8 de outubro e Decreto Regulamentar n.º 42/97, de 27 de novembro;

- Em julho de 1999 foi emitido o parecer da Comissão de Avaliação (DRA Algarve, IPAMB e ICN), favorável condicionado à execução da 1ª fase do projeto e desfavorável à 2ª fase. A 2ª fase do projeto foi entendida como tendo impactes negativos desnecessários;
- Foi emitido um despacho favorável condicionado pela Ministra do Ambiente, em agosto de 1999, para a zona terrestre e para o estacionamento 250 embarcações;
- A 21/06/2017 foi assinado o Contrato de Concessão da Requalificação, Ampliação e Exploração, em regime de serviço público, do Porto de Recreio de Olhão, entre a Docapesca – Portos e Lotas, S.A e a Verbos do Cais, S.A;
- A 17/04/2018 dá entrada na Câmara Municipal de Olhão (CMO) pedido de parecer não vinculativo e meramente apreciativo sobre o projeto de arquitetura de edificações terrestres (construção de três edifícios integrados na requalificação do Porto de Recreio de Olhão);
- A 29/08/2018 a Verbos do Cais, S.A solicita à CMO que envie a cópia do processo à Docapesca – Portos e Lotas, S.A para que possam autorizar a emissão de autorização de construção dos edifícios em causa;
- A 04/10/2018 a CMO envia o estudo prévio, para construção de 3 edifícios integrados na requalificação do Porto de Recreio de Olhão;
- A 07/11/2018 a Docapesca – Portos e Lotas, S.A emite parecer desfavorável sobre o projeto de edificações terrestres (construção de três edifícios integrados na requalificação do Porto de Recreio de Olhão), por considerar que a altura máxima do conjunto a edificar não cumpria o disposto no Contrato de Concessão;
- A 22/11/2018 a CMO dá conhecimento do parecer da Docapesca – Portos e Lotas, S.A à Verbos do Cais, S.A, a fim de procederem à devida alteração do projeto de arquitetura;
- A 03/01/2019 na sequência de reapreciação do projeto de arquitetura a Docapesca – Portos e Lotas, S.A emite parecer favorável;
- Foi emitido, a 23/04/2019, um parecer da CCDR Algarve informando que o projeto de ampliação do Porto de Recreio de Olhão é suscetível de provocar efeitos significativos no ambiente, pelo que existe a necessidade de elaboração de Estudo de Impacte Ambiental com vista ao procedimento de AIA;
- A 29/04/2019 a CMO solicita cópia dos projetos de especialidades e respetivos termos de responsabilidade para anexar ao processo;

- A 25/05/20019 vem a CCDRALG solicitar à Direção Regional de Agricultura e Pescas do Algarve (DRAP Algarve), ao Turismo de Portugal, ao Centro de Ciências do Mar da Universidade do Algarve (CCMAR-UALG), ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) e ao município de Olhão, no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), e de acordo com o previsto no nº 3 do artigo 12º do Decreto-Lei nº 151-B/2013 de 31 de outubro parecer sobre a Proposta de Definição do Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental e informando que o prazo para a emissão do parecer por parte das entidades externas é de 15 dias;
- A 19/01/2022 a Comissão de Coordenação, informa que se encontra a decorrer o procedimento de avaliação de impacte ambiental (AIA) do projeto de ampliação complementar do “Porto de Recreio de Olhão”, localizado na freguesia e concelho de Olhão, tendo sido dada a conformidade ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA), em 13 de janeiro de 2022, conforme parecer e despacho que recaíram sobre a informação n.º I00135-202201-INF-AMB. Nos termos e ao abrigo do disposto no n.º 11 do artigo 14.º do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual, solicitam parecer às entidades competentes, com vista a melhor habilitar a Comissão de Avaliação, sobre o EIA, que deverão ser enviados até ao dia 16 de fevereiro de 2022.

### 3. Apreciação Técnica

- **A área do projeto encontra-se sujeita ao:**

- Plano de Ordenamento da Orla Costeira Vilamoura – Vila Real de Santo António;
- Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa;
- Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (PROT Algarve);
- Plano Diretor Municipal de Olhão;

Segundo a Planta de Síntese do Plano de Ordenamento da Orla Costeira Vilamoura – Vila Real de Santo António a área de estudo insere-se na categoria “Espaço Lagunar”, subdividindo-se em “Espaço Lagunar de Uso Condicionado” e “Espaço Lagunar de Uso Restrito”. Insere-se igualmente em “Área

de Jurisdição Portuária” e em “Instalações portuárias ligadas à pesca e recreio náutico”, “Doca de Recreio Existente – Olhão”.

A planta de síntese do Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa, enquadra a área de estudo como “Área Costeira e Lagunar – Proteção Parcial II” em “Canal de Navegação Principal”.

A área de implantação do projeto encontra-se contemplada no PROTAL como “Unidade Territorial Litoral Sul e Barrocal”.

A planta de ordenamento do Plano Diretor Municipal de Olhão define a área de estudo como “Espaços Naturais – Parque Natural da Ria Formosa”.

- **A área de intervenção do projeto é abrangida pelas seguintes condicionantes:**

-Zona de Proteção Especial do Parque Natural da Ria Formosa (PNRF), segundo o Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa;

-Sítio da Ria Formosa, Rede Natura 2000 de acordo com o Decreto-Lei n.º 140/99 (D.R. n.º 96, Série I-A de 1999-04-24) republicado pelo Decreto-Lei n.º 49/2005 (D.R. n.º 39, Série I-A de 2005-02-24);

-Reserva Ecológica Nacional (REN) segundo o Decreto-Lei n.º 166/08, de 22 de agosto;

-Domínio Público Hídrico segundo a Lei n.º 54/05, de 15 de novembro.

- **Enquadramento legal:**

- O **Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro**, alterado pelos Decretos-Leis n.º 47/2014, de 24 de março, e 179/2015, de 27 de agosto, e pela Lei n.º 37/2017, de 2 de junho, republicado pelo Decreto - Lei n.º 152 - B/2017 de 11 de dezembro, estabeleceu o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental (RJAIA) dos projetos públicos e privados suscetíveis de produzirem efeitos significativos no ambiente, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2011/92/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 2011.

- Nos termos do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio, republicado pelo Decreto – Lei n.º 197/2005, de 8 de novembro, o EIA será apresentado à Autoridade de AIA que é a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (CCDR Algarve).

- A emissão de licença e alvará de construção é condicionada a parecer favorável do EIA.

- **Contrato de Concessão da Requalificação, Ampliação e Exploração, em regime de serviço público, do Porto de Recreio de Olhão**

“Capítulo VI - Obrigações de Projeto de Construção

Secção II – Ampliação Complementar Cláusula 30.ª

Ponto 2. As obras de ampliação do Porto de Recreio a contemplar nesta fase são aquelas que constam do capítulo correspondente das Especificações Técnicas e de Serviço (Anexo # ao Caderno de Encargos), bem como do Plano Geral da Concessão; em particular a obrigação de **expandir a doca para dotá-la com um total de 504 postos de amarração para embarcações**”;

A presente proposta de ampliação complementar tem como delimitação física da concessão, uma área de 11.874 m<sup>2</sup>;

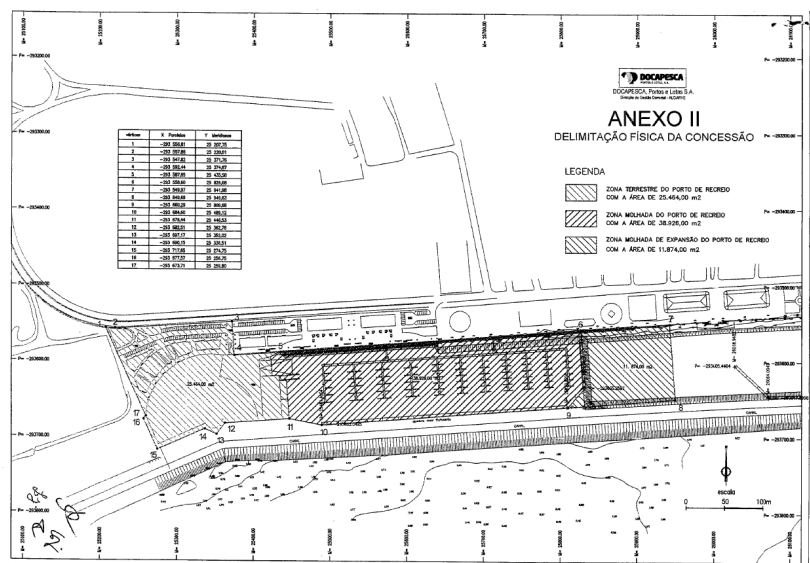


Figura 2 - Delimitação Física da Concessão (Anexo II do Contrato de Concessão da Requalificação, Ampliação e Exploração, em Regime de Serviço Público, do Porto de Recreio de Olhão)



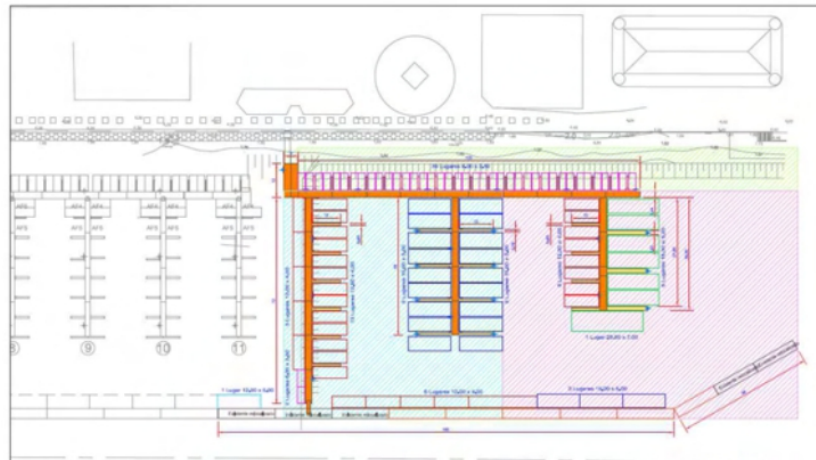


Figura 3 - Layout do projeto

Na imagem acima verifica-se que o projeto vai além da área concessionada. O município considera que a proposta não deverá representar um obstáculo no usufruto da vista da frente ribeirinha, nomeadamente sobre o Mercado Municipal de Olhão, classificado como Monumento de Interesse Público, Portaria n.º 224/2013, Diário da República, 2.ª série - n.º 72, de 12 de abril de 2013. Este goza de uma zona especial de proteção (ZEP), que tem em consideração a envolvente urbanística e paisagística do imóvel, nomeadamente a sua relação com a frente marítima, e a sua fixação visa salvaguardar este enquadramento, bem como os corredores de aproximação visual e as perspetivas de contemplação.

Pelo exposto acima, consideramos que as popas dos barco não deverão ir além da aba da cobertura do mercado do peixe, de forma a garantir a vista desimpedida.

#### 4 – Conclusão

Considera o município que o projeto de ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão não deverá interferir com o sistema de vistas da frente ribeirinha, no que diz respeito ao Mercado Municipal de Olhão, classificado como Monumento de Interesse Municipal.

À consideração superior,

**'Técnico superior'**

---

(Natacha Sabino, arquiteta)

**Informação Nº** I01134-202204-INF-AMB

**Proc. Nº** 21.01.00002.2019

**Data:** 08/04/2022

**ASSUNTO: Procedimento de AIA do EIA do projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão.**

**Proponente: Verbos Cais, S.A.**

**Entidade Licenciadora: Docapesca - Portos e Lotas, S.A.**

---

**Despacho:**

Visto.

Com fundamento no parecer da Comissão de Avaliação, atento o relatório de consulta pública e pelas razões e fundamentos expressos na presente informação e parecer da Sr.<sup>a</sup> DSA que recaiu sobre a mesma, concordo com a proposta de parecer favorável ao projeto de "Ampliação do Porto de Recreio de Olhão" em fase de projeto de execução, condicionado ao cumprimento das condicionantes, medidas e planos de monitorização determinados na proposta de DIA - em consonância com o respetivo parecer da CA - a concretizar nas diversas fases de implementação do projeto, complementadas/consubstanciadas com as medidas propostas no EIA.

Face ao acima exposto, manifesta-se a intenção de emitir Declaração de Impacte Ambiental favorável condicionada nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 18.º do RJAIA,.

Para cumprimento do n.º 1 do artigo 17.º do RJAIA e para efeitos de audiência prévia dos interessados, nos termos e com os efeitos previstos no artigo 121.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo, transmita-se a presente informação e proposta de DIA concedendo-se, para esse efeito, o prazo de 15 dias úteis.

O Vice-Presidente, no uso da delegação de competências decorrente do Despacho do Presidente da CCDR do Algarve, de 16 de novembro de 2020, publicado no Diário da República, II Série, nº 248, de 23 de dezembro de 2020, sob a referência Despacho (extrato) nº 12536/2020.



José Pacheco  
11-04-2022

---

**Parecer:**

Visto.

Face ao informado infra, e tendo presente o relatório da consulta pública e o parecer emitido pela CA (em anexo a esta informação), e conforme decorre do procedimento previsto no n.º 6 do artigo 16.º do RJAIA, acompanha-se a proposta de emissão de decisão de sentido favorável ao Projeto de "Ampliação do Porto de Recreio de Olhão", condicionada ao cumprimento das condicionantes e medidas de minimização determinadas na proposta de DIA a concretizar nas diversas fases de implementação do projeto, complementadas/consubstanciadas com as medidas propostas no EIA, pelo que de acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 18.º do RJAIA, considera-se de emitir uma proposta de DIA favorável condicionada.

A proposta de DIA anexa, deverá ser remetida ao proponente a fim de ser dado cumprimento ao n.º 1 do artigo 17.º do RJAIA, para efeitos de audiência prévia dos interessados, nos termos e com os efeitos previstos no artigo 121.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo, concedendo-se, para esse efeito, o prazo de 15 dias úteis.

À consideração superior

A Diretora De Serviços de Ambiente

---

I01134-202204-INF-AMB - 1/19



Maria José Nunes  
08-04-2022

---

## INFORMAÇÃO

### 1. Enquadramento

Na sequência do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão, em fase de projeto de execução, foi remetido pela Comissão de Avaliação (CA) nomeada para o efeito, o respetivo parecer da CA, assim como, o relatório da Consulta Pública, ambos emitidos após análise dos elementos do EIA e participações públicas, nos termos e ao abrigo do disposto no artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro (que estabeleceu o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental – RJAIA).

### 2. Análise

#### 2.1. Sobre o Projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão sujeito ao procedimento de AIA

O EIA em apreço incide sobre um projeto de ampliação do Porto de Recreio de Olhão, localizado na zona ribeirinha sul de Olhão, em área dominial (DPM) de jurisdição portuária sob responsabilidade da Docapesca - Portos e Lotas S.A. A ampliação encontra-se prevista no "Contrato de Concessão da Requalificação, Ampliação e Exploração, em Regime de Serviço Público, do Porto de Recreio de Olhão" (celebrado em 16-06-2017, entre a Docapesca - Portos e Lotas S.A. e a Verbos do Cais S.A. no âmbito do concurso público da DAJGD-CP-01-2016), apresentando uma área de aproximadamente de 1,63 ha, a implantar, de forma contígua, na zona nascente do atual Porto de Recreio de Olhão.

Com efeito, dos elementos adscritos ao EIA, é intenção do projeto: i) Aumentar e melhorar a oferta de lugares de amarração para embarcações de recreio no âmbito de um contrato de concessão existente, e; ii) Promover a criação de postos de amarração que permitam a acostagem de embarcações de recreio de maiores dimensões (entre os 15 e os 25 m).

Em resultado da ampliação, serão criados 102 novos lugares de amarração para embarcações, sendo necessário promover uma “correção de fundo para obtenção das cotas” que em alguns locais pode atingir até -3,5 m, e a cravação de 25 estacas metálicas tubulares de fixação dos pontões a mais de 6 m de profundidade. O projeto da ampliação complementar propõe a remodelação e ampliação do quebra-mar atualmente existente e a criação de lugares de amarração com recurso a pontões e fingers flutuantes (flutuadores de polietileno) ligados a um conjunto de estacas metálicas cravadas no fundo, por intermédio de aparelhos de apoio permitindo o seu deslocamento vertical consoante as marés.

Assim, e para aquilo que especificamente importa referir, resumidamente, como resultado da ampliação serão criados 102 novos lugares para embarcações com as seguintes características:

- 41 lugares para embarcações com comprimento até 6,00 m e boca até 2,50 m.
- 32 lugares para embarcações com comprimento até 12,00 m e boca até 4,00 m.
- 1 lugar para embarcação com comprimento até 12,00 m e boca até 5,00 m.
- 21 lugares para embarcações com comprimento até 15,00 m e boca até 5,00 m.
- 6 lugares para embarcações com comprimento até 18,00 m e boca até 5,20 m.

A criação dos novos postos de amarração será acompanhada da necessária criação de condições de fundo, projetando-se 3 zonas de fundos consoante as dimensões previstas para as embarcações:

- -1,43 na zona das embarcações mais pequenas;
- -2,63 na zona das embarcações de dimensão intermédia;
- -3,13 na zona das embarcações de maior dimensão.

A intervenção projetada possui as seguintes características gerais:

- Dragagem de uma área de 2.287,61 m<sup>2</sup> até à cota -1.43 m;
- Dragagem de uma área de 5.748,38 m<sup>2</sup> até à cota -2.63 m;
- Dragagem de uma área de 7.424,71 m<sup>2</sup> até à cota -3.13 m;
- Cravação de 25 estacas metálicas tubulares de fixação dos pontões e dos fingers;

O proponente é a sociedade Verbos Cais, S.A., e a entidade licenciadora é a Docapesca - Portos e Lotas, S.A.

O projeto localiza-se em áreas nucleares para a conservação da natureza e da biodiversidade, integradas no sistema nacional de áreas classificadas, particularmente 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” – inserindo-se no Parque Natural da Ria Formosa e na Rede Natura 2000, designadamente na Zona Especial de Conservação (ZEC) Ria Formosa/Castro Marim, com o código PTCONN0013, e na Zona de Proteção Especial (ZPE) Ria Formosa, com o código PTZPE0017, integrando-se, nessa medida, em ‘áreas sensíveis’ para efeitos da aplicação do RJAIA.

A tipologia do projeto enquadra-se na alínea b) do n.º 12 – Turismo, do Anexo II do RJAIA, sendo a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (CCDR Algarve) a respetiva autoridade de AIA, nos termos e ao abrigo da alínea b) do n.º 1 do artigo 8.º do referido diploma legal.

## **2.2. Conclusões essenciais decorrentes do parecer da CA e respetivo relatório de Consulta Pública**

**2.2.1.** Com efeito, e atendendo aos fundamentos evidenciados no relatório da Consulta Pública e no parecer da CA emitido, o qual consubstancia a análise vertida nos pareceres setoriais emitidos pelas entidades com tutela no âmbito do licenciamento do projeto, território, solo e uso do solo, geologia e geomorfologia, recursos hídricos, biodiversidade, alterações climáticas, paisagem, socioeconomia, saúde humana, património arqueológico e arquitetónico, considera-se que os impactes negativos identificados são, na generalidade, suscetíveis de minimização e foram acautelados com introdução de medidas e condicionantes específicas, e, ponderando os impactes positivos perspetivados para o Projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão, em fase de projeto de execução, manifesta-se correta a proposta de emissão de parecer favorável condicionado ao cumprimento dos condicionamentos a consagrar na proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA), e as respetivas medidas de minimização e outros planos e programas a desenvolver nas diversas fases de implementação do projeto.

**2.2.2.** Com efeito, e para aquilo que aqui especificamente se propende considerar, são as razões que fundamentam a decisão ambiental, em conformidade com o parecer emitido pela

CA, em resultado da apreciação dos fatores ambientais avaliados, donde se extraem os seguintes considerando a verter na proposta de DIA:

- No que aos **instrumentos de gestão territorial** diz respeito as intervenções preconizadas no âmbito do presente projeto são maioritariamente compatíveis com os instrumentos de gestão territorial em vigor para a área (sem descurar que seja promovida a necessária articulação de adaptação/alteração ao POOC Vilamoura – Vila Real de Santo António – conforme exposto no fator recursos hídricos), prevendo-se na fase de exploração um impacte positivo, direto, permanente, irreversível, de âmbito regional e nacional, de magnitude elevada e muito significativo. Verifica-se também que as ações propostas pelo projeto são admitidas nas tipologias REN em presença, conforme previsto no ponto II- Infraestruturas, alínea e) Beneficiação de infraestruturas portuárias e de acessibilidades marítimas existentes”, sem que lhes sejam aplicáveis requisitos específicos, de acordo com o previsto no RJREN e na Portaria n.º 419/2012, de 20 de dezembro.
- Em relação ao fator **Geologia e Geomorfologia**, os principais impactes são os resultantes da ocultação e destruição do património geológico, geomorfológico e de recursos geológicos, da alteração das características do meio geológico decorrentes de intervenções geotécnicas e da alteração da morfologia do terreno e gestão de materiais resultantes da movimentação de terras. Deste modo, e devido às características do projeto, os impactes espectáveis na Geologia são nulos dado que não irá afetar nenhuma formação geológica de interesse científico ou cultural. Contudo, a colocação das estacas metálicas poderá induzir deformação nas formações geológicas em profundidade dado que estas são cravadas até 6 m de profundidade, bem como nas infraestruturas na zona emersa.

Na Geomorfologia os impactes produzidos são negativos devido às operações de dragagem que irão alterar a morfologia local na zona submersa desta zona lagunar da Ria Formosa, com eventuais implicações nos locais da dragagem e áreas adjacentes, designadamente eventuais afetações, ao longo do tempo, nas áreas envolventes (especialmente as áreas adjacentes à marginal) da dragagem que devem ser acauteladas e monitorizadas pela entidade gestora e pela concessionária do projeto. Adicionalmente, considera-se e recomenda-se que o local de deposição dos dragados no mar deveria ser mais próximo da linha de costa, para a fração sedimentar mais grosseira potenciar o fortalecimento da praia/ilha barreira.

As dragagens de manutenção na fase de exploração devem ser articuladas ou integradas no plano plurianual de dragagens do Porto de Olhão, devendo também os locais de imersão no mar localizar-se mais próximo da praia/ilha-barreira, sob pena de serem pouco eficientes em termos de fortalecimento do sistema de ilhas-barreira.

Contudo, o EIA considera que haverá um impacto positivo do projeto, na geologia e geomorfologia da área em estudo, pelo facto das dragagens (na fase de construção e na fase de exploração), embora pouco significativo e temporário, contrariarem o processo de assoreamento do sistema lagunar. Este pressuposto do EIA está incorreto no que interessa à geologia, por os processos naturais (logo geológicos) em escalas temporais curtas, no tipo de ambiente em causa, promoverem o assoreamento. Nestes termos, o impacto sobre a geologia é negativo, embora pouco significativo, dados os volumes de dragagem indicados.

Segundo o EIA, os sedimentos amostrados correspondem à classe 2 (contaminação vestigiária), o que permite que este material a dragar poderá ser depositado em meio aquático.

Em síntese pode considerar-se que do ponto de vista da Geologia os impactos são negativos, diretos, locais, permanentes, irreversíveis, reduzidos e não significativos. Na Geomorfologia os impactos são negativos, diretos, locais, permanentes, irreversíveis, podendo ser significativos. Contudo, as medidas de minimização que constam no Anexo III.2 do EIA em análise são aceitáveis do ponto de vista da Geologia e Geomorfologia.

Ademais, e tendo presente o exposto no parecer da CA, será de sobremaneira importante que seja demonstrado que as obras envolvidas na ampliação do Porto de Recreio não irão colocar em causa a estabilidade do muro cais, de suporte da plataforma dos Mercados, nem o muro de retenção e suporte do passeio dos mercados, sugerindo-se a apresentação de um estudo da estabilidade destas estruturas.

- No domínio do **património cultural** a situação de referência existente caracteriza-se por uma área com elevada sensibilidade arqueológica onde são conhecidas mais de 80 ocorrências arqueológicas associadas ao concelho. A área de incidência direta e indireta localiza-se de forma contígua à Zona Especial de Proteção (ZEP) do Mercado Municipal de Olhão Portaria n.º 224/2013, DR, 2.ª série, n.º 72, de 12 de abril.



Verificou-se que o Relatório Final de Trabalhos Arqueológicos agora enviado, não foi submetido à DGPC/DRC-Algarve para análise, decorrente da submissão de PATA (Pedido de Autorização de Trabalhos Arqueológicos) (CS 224106).

Foram realizados trabalhos de campo no decorrer dos quais não foram identificados vestígios arqueológicos ou patrimoniais. No entanto deverá ser feito o acompanhamento arqueológico integral, continuado e permanente de todas as frentes de obra do projeto, desde as fases preparatórias, de todos os trabalhos de dragagem e deposição de dragados, escavação e revolvimento de solos, instalação de estaleiros, abertura de acessos, instalação de infraestruturas, abertura de fundações ou assentamento de estacaria, áreas de empréstimo, colocação de tubagens, entre outros que impliquem revolvimento de solos/sedimentos.

- No âmbito da vertente mitigação das **alterações climáticas**, o EIA identificou o aumento das emissões de GEE como um dos impactos negativos decorrentes da ampliação do porto de recreio de Olhão. Foram propostas medidas de minimização dos impactos o que se considera relevante. De destacar que a introdução de medidas de minimização de emissões, nomeadamente através da implementação de medidas de aumento da eficiência é um requisito fundamental para que seja assegurada uma trajetória sustentável em termos de emissões de GEE. Tendo em consideração os efeitos das alterações climáticas no longo prazo, o EIA apresentou como principais riscos identificados para a zona em estudo (zona costeira), a subida do nível do mar e os episódios de inundações e galgamentos oceânicos decorrentes do mesmo.

Como forma de reduzir alguns riscos associados a estes fenómenos, o proponente indicou estratégias e medidas que devidamente aplicadas e acauteladas minimizam estes riscos. O EIA também propôs incluir no “Plano de monitorização e gestão”, a monitorização do nível da preia-mar diurna máxima mensal, ao longo do período de exploração do porto de recreio, de forma a avaliar a evolução da subida do nível médio das águas do mar ao longo do tempo, o que se considera relevante.

Em relação às alterações climáticas e no âmbito da adaptação foi emitido parecer favorável à concretização do projeto condicionado à adoção das medidas apresentadas e à apresentação das estimativas das emissões de GEE na situação atual sem projeto, para além das emissões futuras na situação com projeto e as estimativas das emissões indiretas de GEE associadas ao consumo de eletricidade na situação atual sem a implementação do projeto e na situação com projeto, assim como, as estimativas das emissões associadas às dragagens previstas (estas emissões deverão

ser calculadas usando as metodologias do IPCC 2013 Wetlands Supplement, em particular as do capítulo 4 Coastal Wetlands).

- No que se refere aos **recursos hídricos**, dada a elevada sensibilidade da área de influência do porto de recreio relativamente a fenómenos de contaminação fecal, resultante da existência de viveiros de bivalves em grande número nas proximidades da pretensão (zona de produção de bivalves designada por Olhão 3), a Câmara Municipal de Olhão tem empreendido um esforço para a eliminação de fontes poluidoras fecais na frente ribeirinha da cidade adjacente à área do projeto. Neste contexto, em fase de conformidade do EIA, solicitaram-se elementos adicionais para que este assunto fosse aprofundado no sentido de garantir que não haverá contaminação de coliformes fecais a partir das embarcações, tanto na área de projeto, como nas infraestruturas portuárias existentes, pela implementação de um sistema eficiente de gestão de águas residuais provenientes das embarcações, nomeadamente a nível da recolha e encaminhamento para tratamento adequado.

Nessa fase (a de conformidade do EIA), em resposta ao solicitado o proponente esclareceu as dúvidas suscitadas, descrevendo o sistema usado pelo porto atual, que se considera adequado ao nível regulamentar e no que respeita ao método de recolha e processamento, entendendo-se que o mesmo poderá ser alargado/adaptado ao projeto em avaliação.

O sistema assenta em dois dispositivos de recolha de águas residuais, um fixo (junto à área de abastecimento das embarcações - com 100 l de capacidade), e outro móvel (de 200 l de capacidade) que recolhe os efluentes junto das embarcações, estando os utilizadores do porto de recreio obrigados à sua utilização para descarga das suas águas residuais [alínea h) do n.º 3 do artigo 9.º e artigo 10.º do regulamento do porto de Recreio de Olhão - Edital n.º 452/2018, de 7 de março].

A dragagem corresponde à componente do projeto que para o fator recursos hídricos induzirá impactos mais significativos. Irá gerar um volume de sedimentos dragados estimado em 24 981 m<sup>3</sup>. De acordo com o EIA esta incidirá em 1,5 ha (área que extravasa a zona de implementação das estruturas de amarração, com 1,2 ha) por forma a criar um corredor de acesso com cotas compatíveis ao calado dos diversos tipos de embarcações. A dragagem, em função das diferentes áreas de amarração para embarcações de diferentes dimensões e calados, será efetuada a 3 cotas distintas: 0,23 ha (15% da área a dragar) à cota -1,43 m (cota menos profunda, na

faixa mais próxima ao muro de retenção marginal da área urbana), 0,57 ha (38%) à cota -2,63 e 0,74 ha (49%) à cota -3,13 m.

Evidencia-se como informação de base que, a área a dragar se inclui numa zona de maior dimensão onde já existe uma programação plurianual de dragagens de manutenção. O Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), por solicitação da Direção Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), elaborou um trabalho, que enquadra a nível nacional todos os portos sob jurisdição da DOCAPESCA, focando-se nas necessidades de dragagens de manutenção a desenvolver nos mesmos entre 2018 e 2022. Para Olhão, nesta área do porto de recreio, é assinalada uma intervenção anterior (ano de 2002) com um volume dragado de 370 000 m<sup>3</sup>. Para esta zona anteriormente dragada, que integra a área do projeto, o estudo do LNEC em apreço estima, em função de taxas de sedimentação, a necessidade de empreender dragagens de manutenção de 5 em 5 anos, com um volume de 23 000 m<sup>3</sup>, até à cota -3 m.

Relativamente aos impactes associados às diferentes cotas de dragagem, é de mencionar que a partir da primeira camada de 1 m de espessura serão raros ou inexistentes organismos vivos bentónicos (como ex., no estudo do CCMAR, são feitas determinações de carbono orgânico apenas nos primeiros 100 cm de profundidade/espessura do sedimento), não sendo assim relevante, a partir de 1 m, a que profundidade chega a dragagem ao nível de impactes diretos sobre os organismos.

A dragagem prevista corresponde também, do ponto de vista desta tipologia de projeto, a uma intervenção considerada de pequena dimensão, não ultrapassando um volume de sedimentos dragados de 25 000 m<sup>3</sup> (incluindo-se deste modo na menor classe volumétrica para este tipo de obra, como identificado na tabela 1 do anexo III da Portaria n.º 1450/2007 de 12 de novembro).

É ainda de referir, tendo em conta o estudo desenvolvido pela Universidade do Algarve - CCMAR, intitulado "Relatório Técnico de Suporte ao Estudo de Impacto Ambiental Relativo ao Projeto de Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão", que a área de incidência direta do projeto encontra-se integralmente no subtidal, sendo toda ela homogénea do ponto de vista das suas características biofísicas, correspondendo a sedimento sem cobertura vegetal. É, assim, uma área que, embora integrada no sistema lagunar da Ria Formosa de extrema importância ambiental, neste local em concreto não apresenta biocenoses que se possam considerar de elevado/moderado

valor conservacionista, apresentando deste modo níveis de biodiversidade baixos. Tal facto poderá dever-se eventualmente à proximidade da área urbana e/ou à possível perturbação que a intensa atividade náutica daquele espaço possa ter induzido ao longo dos anos, em especial por aumento de turbidez (com prejuízo dos processos fotossintéticos, e como tal da produção primária, impedindo eventualmente assim a área de atingir todo o seu potencial ecológico).

Como forma de reduzir alguns riscos associados a estes fenómenos, o proponente indicou estratégias e medidas que devidamente aplicadas e acauteladas minimizam estes riscos. O EIA também propôs incluir no "Plano de monitorização e gestão", a monitorização do nível da preia-mar diurna máxima mensal, ao longo do período de exploração do porto de recreio, de forma a avaliar a evolução da subida do nível médio das águas do mar ao longo do tempo, o que se considera relevante.

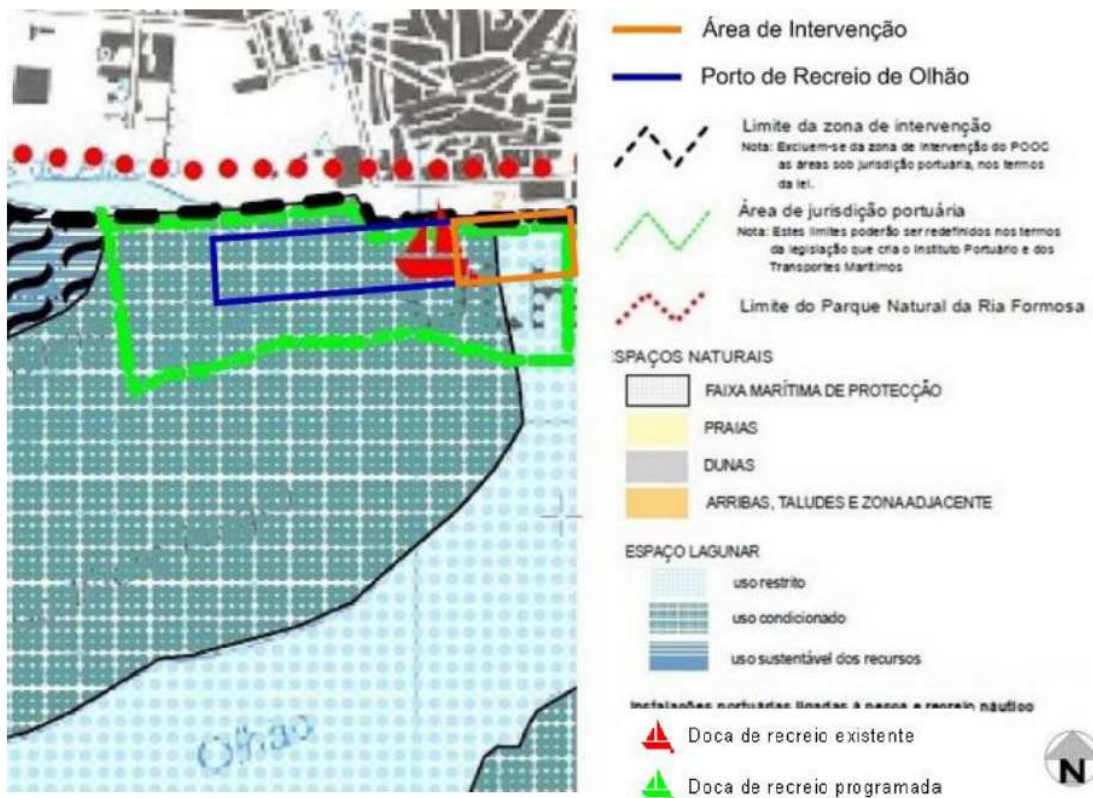
Em termos gerais, ao nível dos recursos hídricos, consideram-se corretas as medidas de minimização apresentadas no EIA. Serão, no entanto, de destacar as seguintes:

- Em fase prévia ao licenciamento deverá ser apresentado um plano de dragagens, que concretize de forma detalhada a descrição dos trabalhos associados às dragagens referida no EIA.
- O EIA refere uma previsão para a duração das ações de dragagem de 6 semanas. De acordo com o estudo, "as operações de dragagem devem ser programadas de modo a não coincidirem com a época balnear, especialmente nos meses de junho a agosto, bem como com a época migratória e período de reprodução da fauna piscícola que vai de abril a junho". Medida relevante com a qual se concorda. Igualmente a dragagem deverá ser interrompida no período compreendido entre a segunda quinzena de novembro e 2 de janeiro.
- Tendo presente a proximidade da área das dragagens a zonas de produção estuário-lagunares de moluscos bivalves, e dado o grau de contaminação biológica (coliformes fecais) conhecido no local da intervenção, bem como a classificação dos sedimentos obtida através das análises realizadas na caracterização de referência (classe 2, contaminação vestigial), recomenda-se que, e sem prejuízo da solução técnica proposta para minimização da formação de plumas de sedimentos e sua monitorização, as áreas de produção Olhão 2, Olhão 4 e Olhão 5 respeitem um período de interdição de apanha de moluscos bivalves durante a fase de obra

respeitante à dragagem e por um período não inferior a 3 semanas, contado a partir do final das dragagens.

Quanto à compatibilidade do Projeto com o POOC Vilamoura – Vila Real de Santo António, e contrariamente ao que é afirmado no EIA, as áreas sob jurisdição portuária estão incluídas nos Planos de Ordenamento da Orla Costeira, pela aplicação do Decreto-Lei n.º 159/2012, de 24 de julho, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 132/2015, de 09 de julho que alargou o processo de planeamento a toda a orla costeira, abrangendo as áreas sob jurisdição portuária.

A ampliação do Porto de Recreio de Olhão incide sobre uma área que se encontra classificada pelo Plano de Ordenamento da Orla Costeira Vilamoura – Vila Real de Santo António (POOC V-VRSA) publicado pela RCM n.º 103/2005, de 27 de junho, alterada pela RCM n.º 65/2016, de 19 de outubro, como espaço de uso condicionado e como espaço de uso restrito (Figura 1).



**Figura 1.** Extrato da planta de síntese do POOC Vilamoura – Vila Real de Santo António, com enquadramento do projeto (fonte: imagem extraída do parecer setorial emitido pelo ICNF, I.P., a qual foi adaptada do EIA).

Não obstante, a interferência da ampliação da doca de recreio existente (instalação de estruturas e respetiva dragagem) em cerca de 50 metros com a área de uso restrito, não se considera significativa face à escala de elaboração da cartografia do POOC.

A escala de planeamento (1/25 000) a que foi elaborado o POOC, é significativamente inferior à escala de projeto e do levantamento de habitats integrado no estudo da Universidade do Algarve (CCMAR) que, como referido, considera homogéneo e de baixo valor o habitat da zona direta da intervenção. Ou seja, a área assim avaliada, com elevado grau de resolução, não apresenta qualquer diferenciação nas suas características que corresponda à diferenciação de classificação expressa no POOC para esta zona de fronteira entre tipologias.

Assim, pese embora se verifique a desconformidade do projeto objeto do EIA em apreço com o POOC V-VRSA (na área de uso restrito), e atendendo a que o RJAIA prevê a possibilidade da autoridade de AIA decidir, nessa circunstância, pela emissão de DIA favorável condicionada à utilização dos procedimentos de dinâmica previstos no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial (conforme previsto no n.º 6 do artigo 18.º do RJAIA), a APA/ARH Algarve manifestou o seu comprometimento e entendimento favorável quanto à possibilidade de proceder à correção material do POOC V-VRSA (conforme disposto no artigo 122.º do Regime jurídico dos instrumentos de Gestão territorial – Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio), procedimento que se admite revelar viável no curto/médio prazo.

- Ao nível da **biodiversidade**, o projeto insere-se em área designada como sensível nos termos do RJAIA, designadamente no Parque Natural da Ria Formosa (PNRF), na Zona Especial de Conservação (ZEC) Ria Formosa/Castro Marim PTCON0013 e Zona de Proteção Especial Ria Formosa, PTZPE0017, localizando-se na frente ribeirinha de Olhão, a qual, de uma forma geral, se encontra fortemente artificializada e cuja zona de implantação do projeto constitui o último troço da frente urbana ribeirinha onde o plano de água se encontra livre de ocupação. O EIA apresenta relatório elaborado pelo CCMAR da Universidade do Algarve, no âmbito do qual se apresentam os resultados da caracterização da situação de referência no que se refere aos habitats prioritários com vegetação e biodiversidade associada na componente aquática, no local de implantação do projeto e sua envolvente num raio de 500m. De acordo com os resultados apresentados neste relatório, verifica-se que a zona de implantação direta do projeto é constituída por sedimento sem vegetação, estando a vegetação presente

na área envolvente, onde ocorrem pradarias de ervas marinhas e sapal (num raio de 500m).

Quanto à qualidade dos sedimentos na área de incidência, foi efetuada a 12 de novembro de 2019 na zona de intervenção do projeto, uma campanha de amostragem de sedimentos de acordo com a Portaria n.º 1450/2007, de 12 de novembro, tendo-se verificado que as amostras de sedimentos se inserem na classe 2, constituindo material dragado com contaminação vestigiária e que pode ser imerso no meio aquático.

Durante a fase de construção, os principais impactes prendem-se com a instalação física do projeto em análise e com a realização de dragagens, induzindo estas o principal impacte, dado o aumento da turbidez da água que afetará as ervas marinhas (*Zostera noltei*) presentes na zona envolvente à da implementação do projeto (num raio de 500m). Por outro lado, verifica-se que a zona já foi alvo de atividades de dragagens regulares anteriores de acordo com o Plano Plurianual de Dragagens, constatando-se, de acordo com o levantamento apresentado, que tem sido possível a manutenção dos habitats e espécies de interesse conservacionista identificados na zona envolvente à da implantação do projeto.

A instalação das estruturas físicas do porto de recreio acarretam um impacte negativo, pouco significativo e temporário, visto ocorrer somente a perturbação das espécies existentes, mas sem eliminação definitiva do seu habitat.

Na fase de exploração, o principal impacte decorrerá da utilização da zona, induzindo um aumento de perturbação nos habitats e espécies, desvalorizado no âmbito do EIA, decorrentes do aumento do número de embarcações em circulação na zona.

Também as operações de dragagens previstas com uma periodicidade de 5 anos induzirão impacte negativo na fase de exploração, de acordo com o acima indicado.

A circulação de embarcações induzirá ainda riscos de contaminação da água e habitats por resíduos e efluentes provenientes das embarcações e dos utentes.

Dada a existência e funcionamento de outras estruturas náuticas na zona, como o atual porto de recreio de Olhão, é de destacar ainda impactes cumulativos que o projeto induzirá, ampliando a afetação e perturbação já existente nos sistemas naturais, nomeadamente dos habitats e espécies de interesse conservacionista que ocorrem na zona envolvente à da implementação do projeto, devido ao aumento do risco de contaminação das águas por combustíveis e resíduos e aumento de ruído.

O relatório apresentado refere ainda que, não havendo forma de antecipar quantitativamente o aumento de turbidez resultante da intervenção, reveste-se de particular importância o volume de sedimentos a dragar (que deve ser o mínimo), devendo a turbidez ser alvo de acompanhamento e monitorização permanente durante a execução da obra.

Esta monitorização afigura-se como a única forma de avaliar os potenciais efeitos negativos em tempo real e implementar medidas corretivas que permitam minimizá-los.

Com base nas análises efetuadas não se prevê, de acordo com o EIA, que a ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão induza a degradação da qualidade da água nas zonas de produção estuarino-lagunares de moluscos bivalves, uma vez que os parâmetros analisados cumprem os valores paramétricos estabelecidos na legislação vigente, e que a área de intervenção do projeto, embora próxima, não está integrada em nenhuma das zonas de produção estuarino-lagunares de moluscos bivalves.

Finalmente, de destacar a importância do impacto negativo do projeto na paisagem decorrente da artificialização do último troço da frente ribeirinha que permite ainda o contacto visual e sensorial direto com o Parque Natural da Ria Formosa, uma vez que se encontra, neste troço, ainda livre de infraestruturas de apoio náutico e de recreio no plano de água.

Assim, em matéria de biodiversidade, concorda-se com as medidas de minimização e monitorização apresentadas no EIA, considerando-se, contudo, que deverão ser aprofundadas, devendo ser incluídas as seguintes:

- Elaboração e implementação de plano de gestão de habitats e espécies marinhas na zona envolvente à da implementação do projeto, tendo como referência um raio de 500 metros, devendo a área de abrangência ser ajustada em função da distribuição dos valores naturais existentes a conservar (habitats 1110, 1130, 1140, 1150\*, 1310, 1320, 1410 e 1420, pradarias marinhas - *Zostera noltei* e fauna - cavalo-marinho). O mesmo deverá incluir a monitorização e a realização de ações com vista à manutenção e melhoria da conservação destes valores, incluindo a deteção e controlo de espécies invasoras.
- A entidade gestora do Porto de Recreio de Olhão deverá implementar/manter em funcionamento um sistema de gestão ambiental ISO 14001, EMAS ou equivalente,



procurando que as áreas portuárias sejam objeto de ações de qualificação e de minimização dos impactes ambientais negativos que provocam, de acordo com o previsto no n.º 1 do artigo 43.º do regulamento do POPNRF.

- As operações de dragagem deverão ser efetuadas com recurso a dragas que induzam uma menor turbidez da água, de forma a minimizar o impacte no meio aquático.
- Sem prejuízo do plano de gestão de habitats e espécies, durante a realização das obras deverá ocorrer a monitorização do estado dos habitats na zona envolvente de, pelo menos 500m, de forma a acautelar/ minimizar ocorrência de impactes significativos nestas áreas sensíveis, de acordo com proposta a apresentar, devendo aí ser definidas medidas de compensação/minimização em conformidade.
- Elaboração e Implementação de um plano de sensibilização ambiental para funcionários e utentes do Porto de Recreio de Olhão, o qual inclua manual e sinalização de boas práticas, nomeadamente de gestão de efluentes e resíduos.
- Relativamente à **saúde humana**, as medidas de minimização consideradas no EIA, nas fases de construção e exploração, para fazer face aos impactes negativos identificados na Saúde Humana, consideram-se as adequadas e correspondem sobretudo a medidas relacionadas com os determinantes ambientais, como a qualidade do ar e o ambiente sonoro e medidas de minimização para fazer face às perturbações provocadas no tráfego e dinâmica de mobilidade da população local.
- No que se refere ao fator **socioeconomia** salienta-se que o interesse sociocultural da relação de Olhão com a ria não foi suficientemente estudado nem acautelados os impactes da ampliação do Porto (mesmo nos Elementos Adicionais), em relação à maior atração comercial, cultural, turística e pictórica da cidade, os Mercados de Olhão, reconhecendo-se que a diminuição da área prevista para ampliação possa significar perdas significativas para a entidade concessionária na fase de exploração, propõe-se uma solução que compatibilize a ampliação do Porto com a referencia histórica/cultural , comercial e lúdica dos tradicionais Mercados de Olhão.

Assim, tendo em conta a articulação com outros fatores ambientais, donde se destacam os fatores património cultural e paisagem, as infraestruturas previstas e qualquer parte dos barcos a estacionar na ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão, não deve ir para além do alinhamento da aba poente da cobertura do mercado do peixe sobre o plano de água, de forma a garantir uma vista

desimpedida (tal como considerado pela Câmara Municipal de Olhão), de modo a não representar um obstáculo ao usufruto da vista da frente ribeirinha, nomeadamente sobre o Mercado Municipal de Olhão, classificado como Monumento de Interesse Público, Portaria n.º 224/2013, Diário da República, 2.ª série, n.º 72, de 12 de abril de 2013. Assim, deve-se promover a adequação da implantação do layout do projeto, salientando-se ainda que este é contíguo à zona especial de proteção (ZEP) do Mercado de Olhão, que tem em consideração a envolvente urbanística e paisagística do imóvel, nomeadamente a sua relação com a frente marítima, e a sua fixação visa salvaguardar este enquadramento, bem como os corredores de aproximação visual e as perspetivas de contemplação.

O projeto prevê encostar ao “muro do cais” um enrocamento (revestimento rip-rap arrumado) na continuidade do já existente ao longo do murete do passeio público marítimo, para evitar possíveis deslizamentos resultantes das dragagens. Com esta solução técnica vai-se ocultar o velho muro cais, sugerindo-se que sejam apresentadas outras soluções que permitam manter, na íntegra, a sua leitura. Deste modo, deverá ainda ser encontrada uma solução técnica que preserve o histórico “muro cais” junto ao Mercado.

- No período da **Consulta Pública** foram recebidas 75 participações. 73 foram realizadas por particulares e 2 por associações. De um modo geral os comentários recebidos são de discordância sobre a implementação do empreendimento, atendendo ao facto de que 66 foram discordantes, 5 concordantes e 4 sugestões. Relativamente aos comentários recebidos, a CA refere que a apreciação vertida no seu parecer, teve em consideração o Relatório de Consulta Pública elaborado e disponibilizado pela autoridade de AIA.

**2.2.3.** Assim, em resultado do procedimento de AIA, importa relevar os condicionamentos veiculados pelo parecer da CA, a incluir na proposta de DIA:

- O projeto deve conformar-se com o POOC V-VRSA, em fase prévia ao licenciamento, promovendo-se a correção material deste IGT (na área de implantação coincidente com a área de uso restrito), através do procedimento de dinâmica previsto no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial (conforme previsto no n.º 6 do artigo 18.º do RJAIA), tal como proposto no entendimento favorável da APA/ARH Algarve.

- Tendo em conta a articulação entre os fatores ambientais património cultural, socioeconomia e paisagem, as infraestruturas previstas e qualquer parte dos barcos a estacionar na ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão, não deve ir para além do alinhamento da aba da cobertura do mercado do peixe sobre o plano de água, de forma a garantir uma vista desimpedida (tal como considerado pela Câmara Municipal de Olhão), de modo a não representar um obstáculo ao usufruto da vista da frente ribeirinha, nomeadamente sobre o Mercado Municipal de Olhão, classificado como Monumento de Interesse Público, Portaria n.º 224/2013, Diário da República, 2.ª série - n.º 72, de 12 de abril de 2013. Assim, deve-se promover a adequação da implantação do layout do projeto, salientando-se ainda que esta é uma zona especial de proteção (ZEP) contígua, que tem em consideração a envolvente urbanística e paisagística do imóvel, nomeadamente a sua relação com a frente marítima, e a sua fixação visa salvaguardar este enquadramento, bem como os corredores de aproximação visual e as perspetivas de contemplação.
- Demonstrar que as obras envolvidas na ampliação do Porto de Recreio de Olhão não irão colocar em causa a estabilidade do 'muro cais' de suporte da plataforma dos Mercados nem o muro de retenção e suporte do passeio dos mercados.
- Apresentar as estimativas das emissões de GEE na situação atual sem projeto, para além das emissões futuras na situação com projeto.
- Apresentar as estimativas de emissões indiretas de GEE associadas ao consumo de energia elétrica para o funcionamento do porto de recreio de Olhão, incluindo o consumo de energia elétrica a usar pelas embarcações que se encontram atracadas, assim como, as estimativas das emissões associadas às dragagens previstas (estas emissões deverão ser calculadas usando as metodologias do IPCC 2013 *Wetlands Supplement*, em particular as do capítulo 4 *Coastal Wetlands*).
- As operações de dragagem devem ser programadas de modo a não coincidirem com a época balnear, especialmente nos meses de junho a agosto, bem como com a época migratória e período de reprodução da fauna piscícola que vai de abril a junho. Igualmente a dragagem deverá ser interrompida no período compreendido entre a segunda quinzena de novembro e 2 de janeiro.
- Deverá ser elaborado um Plano de Emergência Interno da Instalação (articulado com o projeto da especialidade de SCIE), da responsabilidade do operador, de modo a permitir obter uma melhor identificação quanto aos riscos existentes na instalação e,

consequentemente, uma mais expedita definição de procedimentos e ações a desencadear para responder a situações de emergência na área do projeto.

- O acompanhamento arqueológico integral, continuado e permanente de todas as frentes de obra do projeto, desde as fases preparatórias, de todos os trabalhos de dragagem e deposição de dragados, escavação e revolvimento de solos, instalação de estaleiros, acessos, instalação de infraestruturas, abertura de fundações ou assentamento de estacaria, áreas de empréstimo, colocação de tubagens, entre outros que impliquem revolvimento de solos/sedimentos.
- Apresentar à Autoridade de AIA, os elementos mencionados no presente parecer, tendo em vista a sua apreciação e aprovação pelas entidades com responsabilidades em matéria dos fatores analisados.
- Implementação e concretização das condicionantes, medidas de minimização bem como os planos de monitorização ora propostos, assim como as constantes no EIA.
- Dar conhecimento à Autoridade de AIA da data de início da fase de construção do Projeto, assim como das restantes fases do mesmo.
- Apresentar à autoridade de AIA os relatórios de auditorias referentes ao procedimento pós-avaliação, para verificação da implementação das condições impostas pela DIA, nos termos e ao abrigo do disposto no artigo 27.º do RJAIA.

### 3. Conclusão

Face ao acima exposto, e tendo presente o relatório de Consulta Pública e o parecer emitido pela CA (em anexo à presente informação), e conforme decorre do procedimento previsto no n.º 1 do artigo 16.º do RJAIA, afigura-se propositada a proposta de emissão de parecer favorável ao Projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão, em fase de projeto de execução, condicionado ao cumprimento das condicionantes, medidas e planos de monitorização determinados na proposta de DIA - em consonância com o respetivo parecer da CA - a concretizar nas diversas fases de implementação do projeto, complementadas/consustanciadas com as medidas propostas no EIA. Assim sendo, de acordo com o estabelecido no n.º 1 do artigo 18.º do RJAIA, considera-se de manifestar uma proposta de DIA favorável condicionada.

Assim, considera-se de remeter, ao proponente, a presente informação e a proposta de DIA anexa, a fim de ser dado cumprimento ao n.º 1 do artigo 17.º do RJAIA, para efeitos de

audiência prévia dos interessados, nos termos e com os efeitos previstos no artigo 121.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo, concedendo-se, para esse efeito, o prazo de 15 dias úteis.

À consideração superior,

O Chefe de Divisão de Avaliação Ambiental



Ricardo Canas

Informação Nº I01572-202205-INF-AMB

Proc. Nº 21.01.00002.2019

Data: 26/05/2022

**ASSUNTO: Procedimento de AIA do EIA do projeto de "Ampliação do Porto de Recreio de Olhão". Emissão da DIA.**

**Proponente: Verbos Cais, S.A.**

**Entidade Licenciadora: Docapesca - Portos e Lotas, S.A.**

---

**Despacho:**

Visto com concordância.

Tendo presente a pronúncia do promotor no âmbito da audiência de interessados e o exposto na presente informação e parecer que sobre a mesma recaiu, procede-se à emissão de Declaração de Impacte Ambiental favorável condicionada do projeto em apreço a qual incorpora as o parecer da CA e os pareceres das entidades consultadas, às quais deverá ser dado conhecimento da referida DIA.

O Vice-Presidente, no uso da delegação de competências decorrente do Despacho do Presidente da CCDR do Algarve, de 16 de novembro de 2020, publicado no Diário da República, II Série, nº 248, de 23 de dezembro de 2020, sob a referência Despacho (extrato) nº 12536/2020.



José Pacheco  
26-05-2022

---

**Parecer:**

Visto.

Na sequência da anuência do proponente à proposta de DIA favorável condicionada do projeto de ampliação do Porto de Recreio de Olhão, acompanha-se a proposta de emissão de DIA definitiva e dando-se conhecimento às entidades que integraram a Comissão de Avaliação e aos serviços desta CCDR que colaboraram na avaliação ambiental do projeto.

À consideração superior

A Diretora de Serviços de Ambiente



Maria José Nunes  
26-05-2022

---

**INFORMAÇÃO**

**1. Enquadramento/Pretensão**

I01572-202205-INF-AMB - 1/3

**1.1.** Na sequência do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão, elaborado em fase de projeto de execução, esta CCDR, enquanto autoridade de AIA, remeteu ao proponente (a coberto da nossa saída com referência n.º S02461-202204-AMB, de 11/04/2022), a proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA) relativa ao projeto em apreço, bem como a informação n.º I01134-202204-INF-AMB e respetivos anexos, que consubstancia a proposta de decisão favorável condicionada da DIA, para efeitos de audiência dos interessados, concedendo-se o prazo de 15 dias úteis, nos termos e com os efeitos previstos no artigo 121.º e seguintes do Código de Procedimento Administrativo (CPA), prorrogado por mais 1 mês (ou seja, até 06/06/2022). tal como solicitado pelo proponente (conforme nossa informação n.º I01326-202205-INF-AMB, remetida ao proponente por via da nossa saída n.º S02817-202205-AMB).

**1.2.** Subsequentemente, por intermédio da entrada com nossa referência n.º E04008-202205-AMB, veio o proponente informar, em sede de audiência dos interessados, o seguinte (que se transcreve): *"No âmbito da audiência prévia dos interessados, no que respeita á proposta de DIA elaborada na sequência do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do Estudo de Impacte Ambiental do Projeto de Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão ( Proc.º 21.01.00002.2019), vimos desta forma formalizar a aceitação da proposta de Declaração de Impacte Ambiental favorável condicionada."*

## **2. Análise/Conclusão**

Assim sendo, tendo presente o exposto na pronúncia do proponente, emitida em sede de audiência prévia, e considerando que não ocorrem objeções à emissão da DIA, considera-se que a mesma se encontra em condições de ser emitida, tendo por referencial o disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro (que estabeleceu o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental – RJAIA), anexando-se, para o efeito, a informação n.º I01134-202204-INF-AMB e a DIA definitiva a emitir, dando-se conhecimento às entidades constituintes da Comissão de Avaliação do procedimento da AIA em apreço, nomeadamente a Agência Portuguesa do Ambiente, I.P./Administração da Região Hidrográfica do Algarve, Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P., Direção Regional de Cultura do Algarve, Administração Regional de Saúde do Algarve, Laboratório Nacional de Energia e Geologia, Agência Portuguesa do Ambiente, I.P., Docapesca - Portos e Lotas, S.A., e, DSOT e DSDR desta CCDR Algarve.

À consideração superior,

O Chefe de Divisão de Avaliação Ambiental



Ricardo Canas

26-05-2022



## RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA

### Estudo de Impacte Ambiental do Projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão



março de 2022

## ÍNDICE GERAL

1. Antecedentes do Projeto.....	3
2. Projeto .....	3
2.1. Localização.....	4
2.2. Descrição do Projeto.....	5
3. Consulta Pública.....	6
3.1. Documentos publicitados e locais de consulta .....	6
3.2. Participações Recebidas .....	7
3.3. Análise das Participações Recebidas.....	28
4. Considerações finais .....	29
ANEXOS.....	30
Anexo I- Anúncio da Consulta Pública .....	31
Anexo II- Anexos das Participações.....	32

## **1. Antecedentes do Projeto**

O projeto do Porto de Recreio em Olhão foi realizado em dezembro de 1998 (HIDROPROJECTO e PLURAL) e incidia na zona terrestre, com o edificado complementar do Porto de Recreio e no plano de água, com o estacionamento para cerca de 400 embarcações.

O projeto integrava a lista do anexo III do Decreto-Lei n.º 186/90, de 6 de junho, e fez-se acompanhar do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) da Doca de Recreio de Olhão (HIDROPROJECTO e PLURAL) em obediência ao definido pelo Decreto-Lei n.º 186/90, de 6 de junho e pelo Decreto Regulamentar n.º 38/90, de 27 de novembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 278/97, de 8 de outubro e Decreto Regulamentar n.º 42/97, de 27 de novembro.

Em julho de 1999 foi emitido o parecer da Comissão de Avaliação (DRA Algarve, IPAMB e ICN), de sentido favorável condicionado à execução da 1.ª fase do projeto e desfavorável à 2ª fase. A 2.ª fase do projeto foi entendida como tendo impactes negativos desnecessários.

Foi emitido um despacho favorável condicionado pela Ministra do Ambiente, em agosto de 1999, para a zona terrestre e para o estacionamento de 250 embarcações.

Decorrente dos antecedentes do projeto, a sua localização e o número de postos de amarração contemplados pela Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão, a legislação define que: de acordo com a alínea b) do n.º 12 do Anexo II do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro (que estabeleceu o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental – RJAIA), uma vez que a ampliação em apreço se localiza em 'área sensível' e não se encontra abrangido pelos limiares definidos para o caso geral, esta deverá ser sujeita a uma análise caso a caso.

Adicionalmente, conforme disposto na subalínea i) da alínea c) do n.º 4 do artigo.º 1, que refere que são sujeitas a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) "*(...) qualquer alteração ou ampliação de projetos incluídos no anexo I ou no anexo II, anteriormente sujeitos a AIA e já autorizados, executados ou execução, que: (...) Corresponda a um aumento igual ou superior a 20% do limiar e que seja considerada, com base em análise caso a caso nos termos do artigo 3.º, como suscetível de provocar impacte significativo no ambiente*".

Foi apresentado à autoridade de AIA um documento que visou respeitar o definido no Anexo IV do RJAIA.

Foi emitido, a 23 de abril de 2019, um parecer da CCDR Algarve informando que o projeto de ampliação do Porto de Recreio de Olhão é suscetível de provocar efeitos significativos no ambiente, pelo que existe a necessidade de elaboração de Estudo de impacte Ambiental com vista ao procedimento de AIA.

Neste seguimento, em 10 de maio de 2019, foi apresentada uma Proposta de Definição de Âmbito das obras abrangidas pela ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão, a qual foi submetida à apreciação pelas autoridades competentes. Subsequentemente, foi apresentado o EIA ora em avaliação.

## **2. Projeto**

O projeto de Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão tem como objetivos principais:

- Aumentar e melhorar a oferta de lugares de amarração para embarcações de recreio no âmbito de um contrato de concessão existente;
- Criação de postos de amarração que permitam ainda a acostagem de embarcações de recreio de maiores dimensões (entre os 15 e os 25 m).

## **2.1. Localização**

A área de implantação da ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão localiza-se na freguesia e concelho de Olhão, na margem da Ria Formosa, junto da baixa da cidade, fazendo assim limite a norte pela malha urbana, a sul e a este pela Ria Formosa e a oeste pelo Porto de Recreio, já existente. Na sua totalidade, a área de intervenção encontra-se permanentemente inundada e com influência de maré cheia duas vezes por dia.

Estando a área de intervenção inserida em plena Ria Formosa, é possível a chegada por via marítima, através do canal de Olhão.

Por via terrestre, localiza-se na Avenida 5 de Outubro e dista em cerca de 1 km da Estrada Nacional 125, 12 km da Autoestrada A22 e em cerca de 14 km do Aeroporto Internacional de Faro.

A área do projeto é abrangida por vários planos de ordenamento do território, dos quais se destacam: o Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (POPNR), o Plano de Ordenamento da Orla Costeira Vilamoura – Vila Real de Santo António (POOC), o Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (PROT), o Plano Sectorial da Rede Natura 2000 e o Plano Diretor Municipal de Olhão (PDM).

As condicionantes presentes na área de estudo são: Parque Natural da Ria Formosa (PNRF), Rede Natura 2000, Reserva Ecológica Nacional (REN), Domínio Público Hídrico (DPH) e Servidão Aeronáutica.



**Figura 1.** Mapa de localização da área em estudo.

(**Fonte:** Relatório não Técnico Estudo de Impacte Ambiental do Projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão)

## 2.2. Descrição do Projeto

A ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão contempla uma área de cerca de 1,63 ha no plano de água (zona nascente do atual Porto de Recreio de Olhão).

O projeto da ampliação complementar propõe a remodelação e ampliação do quebra-mar atualmente existente e a criação de lugares de amarração com recurso a pontões e *fingers* flutuantes ligados a um conjunto de estacas metálicas cravadas no fundo, por intermédio de aparelhos de apoio permitindo o seu deslocamento vertical consoante as marés.

Como resultado da ampliação serão criados 102 novos lugares para embarcações com as seguintes características:

- 41 lugares para embarcações com comprimento até 6,00m e boca até 2,50m.
- 32 lugares para embarcações com comprimento até 12,00m e boca até 4,00m.
- 1 lugar para embarcação com comprimento até 12,00m e boca até 5,00m.
- 21 lugares para embarcações com comprimento até 15,00m e boca até 5,00m.
- 6 lugares para embarcações com comprimento até 18,00m e boca até 5,20m.

### 3. Consulta Pública

A consulta pública do EIA do Projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão, conforme disposto na alínea do n.º 1 do artigo 15.º do RJAIA, decorreu durante 30 dias úteis, entre 19 de janeiro e 1 de março de 2022.

#### 3.1. Documentos publicitados e locais de consulta

Os documentos em consulta pública (Tabela 1) relativos ao EIA do Projeto de Ampliação do Porto de Recreio de Olhão foram disponibilizados na página da internet da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (CCDR-Algarve) e no portal Participa em:

<https://participa.pt/pt/consulta/?loadP=6973>.

Foi enviado o edital (Anexo 1) para afixação na Agência Portuguesa do Ambiente, I.P., na Câmara Municipal de Olhão, na União de Freguesias de Olhão e nas instalações da CCDR-Algarve - Palacete Doglioni (Direção de Serviços de Ambiente e Direção de Serviços de Ordenamento do Território).

**Tabela 1.** Lista de Documentos da Consulta Pública.

Edital de Consulta Pública
Projeto de Execução
Relatório Técnico de suporte ao Estudo de Impacto Ambiental relativo ao projeto
Levantamentos, estudos e análises para descritor de património
I Resumo Não Técnico
II Relatório Síntese
EIA III1 Alterações Climáticas
EIA III2 Geologia e Geomorfologia
EIA III3 Hidrodinâmica
EIA III4 Qualidade da água e sedimentos
EIA Anexo III4 - Relatório - Amostragem Águas
EIA Anexo III4 - Boletim de análise - ISQ - Porto de Recreio Olhão Baixa-mar
EIA Anexo III4 - Anexo V - Boletim de análise - ISQ - Porto de Recreio Olhão - Preia-mar
EIA Anexo III4 Anexo VI - Relatório - Amostragem sedimentos
EIA Anexo III4 - Anexo VII - Recolha e Caracterização Físico-Química de Sedimentos
EIA Anexo III4 - Anexo VIII - Boletim de análise - ISQ - P.R. E1
EIA Anexo III4- Anexo IX- Boletim de análise - ISQ - P.R. E2.
EIA Anexo III4 - Anexo X - Boletim de análise - ISQ - P.R. E3
EIA Anexo III5 Proteção Biodiversidade
EIA Anexo III6 Paisagem
EIA Anexo III7 Ordenamento do Território
EIA Anexo III8- TMF063.01V2 Relatório Descritor Património
EIA Anexo III9 Riscos Naturais e Tecnológicos
EIA Anexo III10 Qualidade Vida Des. Socioeconómico

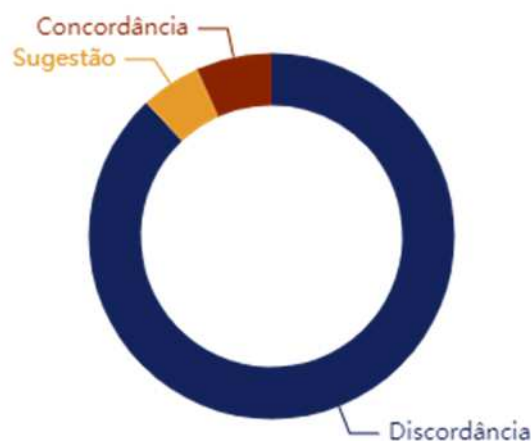
EIA Anexo III11 Resíduos
EIA Anexo III12 Qualidade do Ar
EIA Anexo III13 Ambiente Sonoro Relatório
EIA Anexo III13 Ambiente Sonoro - Avaliação Acústica
EIA Peças Desenhadas - Anexo II Plano Geral
EIA Peças Desenhadas - Anexo I Planta de Localização
Elementos Adicionais - Anexo II - <i>Shapefiles</i>
Elementos Adicionais - Anexo III - Relatório Preliminar - Levantamentos, estudos e análises para descritor de património

### 3.2. Participações Recebidas

Num total de 75 participações, 73 foram realizadas por particulares e 2 por associações. Das participações recebidas 66 foram discordantes, 5 concordantes e 4 sugestões, estando os dados resumidos na Tabela 2 e Figura 2.

**Tabela 2.** Classificação das participações recebidas

Participações	Número de Participações	Percentagem do tipo de participação (%)
Sugestão	4	5,3
Concordância	5	6,7
Discordância	66	88,0
<b>Total</b>	<b>75</b>	<b>100</b>



**Figura 2.** Gráfico da distribuição das participações recebidas (Fonte: Portal Participa em <https://participa.pt/mays/consultation/edit/6973>)

As 2 associações que apresentaram a suas participações através da plataforma participa, foram:

- Glocal Faro (ID 45593)

**Tabela 3.** Participações Recebidas

<p><b>ID 45605 em 2022-03-01</b></p> <p><b>Comentário:</b> Não concordo, porque é importante manter o ponto de visto histórico como está e não olhar apenas ara ponto de vista económico. Acho que temos bastantes zonas com problemáticas graves que são necessários resolver e não focar apenas na zona da baixa. Há sítios melhores e mais estratégicos onde se pode colocar barcos de grande porte. Olhão não é Vilamoura. Acho que há pontos que possam ser melhor aproveitados e explorados. Não os vou referir por aqui por se tratar de opinião minha.</p> <p><b>Anexos:</b> Não</p> <p><b>Tipologia:</b> Discordância</p>
<p><b>ID 45604 em 2022-03-01</b></p> <p><b>Comentário:</b> Não concordo.</p> <p><b>Anexos:</b> Não</p> <p><b>Tipologia:</b> Discordância</p>
<p><b>ID 45603 em 2022-03-01</b></p> <p><b>Comentário:</b> Não concordo! Retirar a todos, a melhor das partes de Olhão e privatiza-lá, é um roubo!</p> <p><b>Anexos:</b> Não</p> <p><b>Tipologia:</b> Discordância</p>
<p><b>ID 45602 em 2022-03-01</b></p> <p><b>Comentário:</b> Penso que não faz qualquer sentido bloquear a vista das ilhas naquele local, tantas vezes procurado para relaxar aos finais de tarde por locais e turistas.</p> <p><b>Anexos:</b> Não</p> <p><b>Tipologia:</b> Discordância</p>
<p><b>ID 45600 em 2022-03-01</b></p> <p><b>Comentário:</b> Como habitante nascido e morador na Cidade de Olhão, discordo completamente do projecto da ampliação da marina, frente aos nossos Mercados, na única zona aberta à Ria. Os Mercados de Olhão são únicos, e a sua beleza é muito apreciada quer por quem o avista do lado da Ria Formosa, assim como a beleza da Ria Formosa é muito apreciada, por quem a avista daquela zona. Segundo o relatório do Centro de Ciências do Mar do Algarve, também existe impacto ambiental a considerar. Achando eu também, que o impacto visual teria um impacto muito negativo. Olhão, é uma Cidade que até hoje tem conseguido manter as suas características, temos que saber continuar a fazer por isso.</p> <p><b>Anexos:</b> Não</p> <p><b>Tipologia:</b> Discordância</p>



**ID 45597 em 2022-03-01****Comentário:**

Considero que, em nenhum descritor, foi devidamente avaliado o impacto negativo resultante da ocultação, muito significativa, das vistas da Ria a partir da zona dos Mercados. Essa ocultação terá, certamente, um efeito extremamente negativo no sentir da população de Olhão relativamente à Ria Formosa. A população de Olhão considera a Ria Formosa, muito justamente, o seu maior património, que faz parte das suas memórias e da sua vivência presente. Privar a população de Olhão dessa relação directa e única com a Ria, substituindo-a por uma paisagem artificializada, limitada por uma barreira de passadiços e com uma floresta de mastros a perturbar o horizonte, seria socialmente impensável. Em suma, este projecto, caso siga a via da ocultação da Ria a partir da zona dos Mercados, produzirá uma rotura afectiva das populações locais com o seu património mais precioso, além de que traria sérios prejuízos económicos na sua zona mais nobre, verdadeiro ex-libris da cidade.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45596 em 2022-03-01****Comentário:**

A frente marítima da zona das praças, deve estar livre de barcos. Assim se preserva a ria e a passagem da mesma

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45595 em 2022-03-01****Comentário:**

Enquanto cidadã que nasceu, cresceu e habita na cidade de Olhão discordo da ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão. No que respeita ao impacto ambiental, segundo o Relatório Técnico de suporte ao Estudo de Impacto Ambiental, elaborado pelo Centro de Ciências do Mar do Algarve (CCMAR) a ampliação do Porto de Recreio põe em causa o bom funcionamento das pradarias subaquáticas. No que respeita à obstrução da vista para os Mercados Municipais a partir da ria e vice versa sou totalmente contra. Os mercados municipais têm história, caracterizam a cidade e conferem-lhe identidade, que está em falta em muitas outras cidades algarvias, mas na cidade de Olhão ainda não. A permissão de tal ampliação põe em causa a importância do valor histórico e cultural da cidade de todos os olhanenses. Acrescento ainda que quando me sento num café na baixa da cidade de Olhão gosto de ter um bocadinho de ria para apreciar e que muito dos turistas que nos visitam também apreciam a vista única que têm para a nossa ria.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45594 em 2022-03-01****Comentário:**

O Mercado, a arquitetura cubista, a cultura dos pescadores e a Ria Formosa são características que formam a identidade de Olhão. O presidente da câmara deve ser o primeiro defensor de sua terra, se opondo a qualquer obra ou atividade que perturbe a identidade da mesma. Ando de kayak pela Ria e conheci lugares incríveis. Acredito que entendi melhor a paz e beleza da Ria do que muitos que estão no poder. Já sinto o impacto (sonoro, ambiental e visual) das embarcações no verão retirando parte do encanto da Ria. Não é tão difícil entender que a identidade de Olhão é o que atrai o turismo. Transformar Olhão numa Vilamoura ou Quinta do Lago é falta de visão política, estratégica, turística e ambiental. Não quero tomar um haagen-dazs com vista para embarcações de luxo, escutando música comercial. Quero tomar um vinho algarvio, escutando uma música portuguesa. Uma vista desafogada para Ria com a autenticidade dos pescadores e mariscadores.

**Anexos:** 45594\_Marina.pdf

**Tipologia:** Discordância

**ID 45593 Glocal Faro em 2022-03-01****Comentário:**

Exmo Sr Presidente da CCDR do Algarve Poder-se-ia estudar projectos de melhoramento das condições actuais ou alternativas ao porto existente, se o alargamento do porto de Olhão fosse para 1º servir os pescadores, de preferência os das artes tradicionais, que o projecto da Culatra tenta revitalizar, 2º ou os pescadores das motoras, que davam suporte a uma actividade económica que existia no algarve de forma sólida e que diversificava os ovos" da economia local, 3º ou para os barcos à vela, que um número significativo de turistas utilizam quando demandam a região. Mas intervir na Ria Formosa, para ampliar um porto de recreio onde a maioria dos barcos são de revreio e poluentes, é uma prova de fraca visão económica e de inconsciência ambiental. É o ultrapassado e criminoso principio do "crescimento económico imediato" que não se baseia em prioridades nem ambientais, nem económicas, nem sociais. Apenas tem em conta o crescimento matemático, de curto prazo- as ditas contas de merceeiro! Qual o fundamento, mesmo no estrito campo económico, para: aumentar o uso dos barcos de recreio, a maioria movidos a combustível fossil, num mundo em que as Alterações Climáticas são uma realidade e uma preocupação dominante até em Portugal? Aumentar a pressão sobre a Ria Formosa com os consequentes impactos sobre a biodiversidade e a vida marinha, quando muito da sua fauna e flora estão em perigos, veja-se o caso do cavalo marinho? Poluir as águas, quando muitos algarvios vivem dos moluscos da Ria e alguns destes são produtos de excelência, como as ostras? Discordamos pois deste projecto Pela equipa do GlocalFaro -----

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45592 em 2022-03-01****Comentário:**

Exmos senhores Num momento como este, em que as Alterações Climáticas são por demais evidentes, no Algarve em particular, e a Diminuição da Biodiversidade é uma catástrofe, ampliar o porto de recreio é um crime ambiental e social porque : 1º provoca um maior uso dos barcos de recreio, sendo que a maioria esmagadora desses barcos são barcos movidos a combustível fóssil. 2º conduz a uma maior pressão sobre a Ria Formosa com os consequentes impactos sobre a biodiversidade e a vida marinha 3º é uma contradição com a campanha (apenas publicitária e/ou turística?) em defesa do cavalo marinho 4º revela uma visão económica curtíssima - destruir o que há de específico no Algarve e agravar as condições climáticas é o melhor caminho para acabar com o turismo e a habitabilidade a médio e longo prazo. Assim só posso discordar de medidas deste tipo, que de tanto quererem "aumentar o crescimento" não passam de tiros no próprios pés. Rosa Guedes CC: 008551677XZ9

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45591 em 2022-03-01****Comentário:**

Olhão anuncia-se como a Capital da Ria Formosa. Independentemente da relevância que possa ter a ampliação do seu porto de recreio, era bom que conseguíssemos realmente ver a Ria Formosa e não apenas vislumbrá-la por entre mastros de embarcações.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45590 em 2022-03-01****Comentário:**

Parece-me que a partir de agora há que conservar Olhão como está, sem ampliação de coisa alguma. Agora há que requalificar o que existe. Não podemos tapar a vista da Ria com mais embarcações. Temos que saber onde parar. Mais embarcações? Sim, se possível, mas não aqui.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45589 em 2022-03-01****Comentário:**

É essencial a preservação da Ria

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45588 em 2022-03-01****Comentário:**

Irá estragar toda a zona dos mercado que é muito importante para a cultura e turismo da cidade

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45585 em 2022-03-01****Comentário:**

Não concordo com a destruição da vista. É infeliz a ideia de que as cidades no Algarve só podem subsistir através do turismo.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45584 em 2022-03-01****Comentário:**

Discordo com a ampliação do porto recreativo de Olhão pela inerente degradação da paisagem.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45583 em 2022-03-01****Comentário:**

Tirar a vista a Olhão... Irónico.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45582 em 2022-03-01****Comentário:**

densidade elevada vai cortar a vista para a ria, aumento elevado da poluição

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45581 em 2022-03-01****Comentário:**

vai tapar a vista toda das praças com barcos

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45580 em 2022-03-01****Comentário:**

QUEREMOS A RIA PARA AS PESSOAS DA CIDADE E NÃO PARA OS BARCOS DOS ESTRANGEIROS. Queremos estar no café das praças e estar a ver a ria - e não barcos. Já chega de nos levarem a vista para encherem o seu próprio bolso. Vão fazer marinas para sítios que as pessoas não usem!

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45579 em 2022-03-01****Comentário:**

A paisagem de Olhão frente aos mercados tem um valor único, consegue juntar a Ria Formosa, sem filtros às vivências do dia a dia das pessoas de Olhão e seus visitantes. O olhar sobre a Ria "que acalma" não tem preço. Por isso deve ser mantida a frente ribeirinha como está, não deve ser ampliada a zona destinada a barcos/ veleiros, que aliás já existe na zona frente ao hotel e cumpre o seu objectivo. Tem de haver espaço para tudo, e descaracterizar a zona dos mercados, é descaracterizar Olhão, que tem como postal de visita aquela vista sobre a Ria, que não se encontra nas outras cidades vizinhas, como

seja Faro e Tavira. Sendo este um dos aspectos em que Olhão marca a diferença. Temos de ter em conta que existe um conjunto de critérios que devem ser mantidos, quando se trata da preservação da identidade e reconhecimento paisagístico de Olhão e com isso manter a oportunidade desta zona poder ser única e não uma repetição de outra qualquer cidade junto ao mar/Ria. A vista de quem chega de barco a Olhão sobre os mercados também ficará comprometida, pois sobretudo em situação de maré cheia, a vista dos mercados será recortada por inúmeros mastros.....pensem nisto! Concluindo, considero que esta ampliação da marina de Olhão tem de ser olhada como um anular da principal imagem de marca de Olhão, "mercados e vista da ria" e não deve ser efectuada. -----

**Anexos:** 45579\_AMPLIAÇÃO DA MARINA DE OLHÃO.pdf

**Tipologia:** Discordância

**ID 45578 em 2022-03-01**

**Comentário:**

Duas objecções óbvias: 1. Não compreendo nem tenho conhecimento do momento que provocou esta alteração completa de posição, no que se refere à colocação de zonas de amarração em frente aos emblemáticos mercados de Olhão. Relembro que aquando de instalação do designado Porto de Recreio, foi muito discutida a problemática que era muito cara a todos, de não deixar a marina expandir até à frente das zonas dos mercados, exactamente porque quebrava a barreira visual de grande envolvimento com a Ria, constante agora que essa questão fica completamente liquidada; 2. Também não posso concordar com a aposta de trazer barcos de maior calado para o interior da Ria por várias razões; a) pela sua natureza de recreio serão embarcações que à semelhança com o que já se verifica no mês de Agosto, pelo que não são suposições são factos observáveis são embarcações que pelo efeito do seu deslocamento provocam ondas que ao chegarem à praia exercem uma forte acção de erosão que nos períodos de preia-mar colocam em causa a já frágil duna primária que se ressentia da grande desassoreação das praias da Ria junto à barra e que já foram por isso causa principal para a destruição inclusive de habitações, tendo sido para isso mobilizados fundos públicos; b) tenho também grandes objecções pelo facto de estas embarcações de maior tamanho consomem necessariamente mais combustível, sendo assim uma maior fonte de poluição no interior da Ria; c) mais uma vez questiona a colocação principalmente de embarcações maiores e portanto com maior impacto visual numa zona que se queria até à bem pouco tempo "um horizonte livre".

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45575 em 2022-02-28**

**Comentário:**

Projeto proposto irá alterar drasticamente a paisagem natural, transformando a vista natural da marginal para Ria Formosa numa zona artificializada para o estacionamento de embarcações de recreio.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45574 em 2022-02-28**

**Comentário:**

É inadmissível a pretensão de construir mais equipamentos mesmo em frente aos Mercados de Olhão. Não foi esta a visão assinada no contrato efetuado em junho de 2017, onde se estabelecia que o número de 500 lugares de amarração seriam completados na zona Nascente. (ver artigo no sitio da Câmara

Municipal de Olhão de 16 de junho de 2017. Aquando do lançamento do vídeo por parte da CMO sobre o projeto de requalificação da zona ribeirinha de Olhão, também é visível que não existe qualquer indicação de equipamentos de amarração frente aos Mercados. Na altura da assinatura do contrato o Presidente da Câmara de Olhão proferiu as seguintes palavras: "( ... ) Olhão, que ficará, assim, dotado de uma marina condigna, de última geração, capaz de acolher embarcações nas melhores condições e em estrito respeito pelo meio ambiente". Pergunto como é que a construção de infraestruturas de modo a acolher embarcações até 25m (!!!) estará a respeitar o meio ambiente. Sabemos das várias vulnerabilidades e do equilíbrio instável da Ria Formosa, como é que permitir a entrada/navegação/manobrabilidade de mais 102 barcos de maiores dimensões vai melhorar o estado atual da nossa Ria Formosa? Será que os destinos da zona ribeirinha de Olhão e a Ria Formosa pertencem agora a esta empresa Verbos do Cais, S.A.? Há que perguntar.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45573 em 2022-02-28**

**Comentário:**

Estou em discordância com o projeto de ampliação do porto de recreio. Uma tal expansão eliminaria o contato direto da cidade de Olhão com o mar. Milloes de pessoas admiram diariamente e durante todo o ano esta maravilhosa Ria Formosa, símbolo de Olhão e parte integrante da sua cultura e tradição. Este contato com o mar é único, e envejado pela maioria das cidades do mundo. Hoje em dia este pedaço de vista despejado em frente dos mercado, pelo seu encanto, é o polo fundamental de atração do turismo para a cidade. A vista sobre os barcos de pesca, o mar sempre mudando ao ritmo das marés e o levantar e pôr do sol são maravilhas de Olhão que nada pode remplazar. A vista sobre os mercados de quem chega do mar é também uma imagem emlemática de da cidade de Olhão. Sem esta tradição e cultura centenaria Olhão perderia a sua alma para sempre, e com ela muitos estrangeiros amante desta cidade e turistas apreciadores de beleza. Este mediocre projeto privado extrairia da cidade de Olhão o seu carácter único e extraordinario. Penso que nenhum Municipio em Europa cometeria o erro de deixar destruir o encanto e alma da sua cidade- e como consecuencia gran parte da sua economia de turismo.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45572 em 2022-02-28**

**Comentário:**

Esta ampliação provocará um impacto ambiental incalculável aumentando fortemente a poluição da Ria Formosa, assim como afetará visulamente a paisagem urbana da baixa olhanense, descaracterizando ainda mais. Os benefícios comerciais não podem justificar todos os atropelos e ataques à qualidade de vida dos habitantes da cidade e das espécies autóctones da Ria Formosa.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45570 em 2022-02-28****Comentário:**

Discordo da ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão, com ocupação do espelho de água frente aos Mercados Municipais de Olhão 1. Impacto sob o Mercado Municipal de Olhão, que está classificado como MIP - Monumento de Interesse Público, que é um edifício com arquitetura associada a Eiffel e sempre ligado à Ria Formosa, tendo inclusivamente albergado a lota de peixe, durante muitas décadas. 2 Duvidas sobre a idoneidade da Verbo do Cais, S.A para promover e apresentar este estudo em nome próprio, tendo apenas o estatuto de concessionária da Requalificação, ampliação e exploração em regime de serviço publico do Porto de recreio de Olhão, que não abrange esta zona 3 A ampliação do Porto de Recreio de Olhão, já foi concretizado pela Docapesca S.A ao atribuir à Verbo do Cais, o espelho de água a poente do cais T, que era o porto de abrigo da pesca artesanal.

**Anexos:** 45570\_Discordância sobre a ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão.pdf

**Tipologia:** Discordância

**ID 45569 em 2022-02-28****Comentário:**

Destrói a zona do mercado de olhão e esplanadas que estão de frente para a belíssima Ria Formosa e vão passar a estar em frente a um estacionamento de embarcações que não são de certeza mais bonitas. Ponham longe da vista. Isto não é Vilamoura. NAO VALE A PENA ESTRAGAR O PATRIMÓNIO DE OLHÃO!!!

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45566 em 2022-02-28****Comentário:**

Como habitante da cidade de Olhão, não concordo com esta ampliação da marina para nascente. A nossa cidade ainda é das poucas em que a população pode desfrutar da Ria. A marina trouxe coisas boas à cidade, no entanto a obra proposta vai retirar o acesso à Ria numa área nobre e de fruição da população, vai arruinar o sossego e a vista fantástica que se tem nas esplanadas em frente da Ria e vai aumentar os problemas de coliformes na zona, uma vez que a muitos dos barcos servem como apartamentos e descarregam os dejetos directamente no mar ou onde estão ancorados. Existem soluções muito mais interessantes como a de mover a marina para a zona do estaleiro, aproveitando para re-qualificar aquela zona que está em condições muito más e devolvendo a frente da Ria à população de Olhão; também o porto de pesca poderia ser aproveitado para estacionar alguns dos barcos de recreio, o porto está vazio, a frota de pesca reduziu bastante e foi mudada para os portos espanhóis, de que serve à cidade tamanho porto de pesca vazio? O turismo não pode valer tudo, não podemos prejudicar toda a população de uma cidade e quem nos visita, para dar estacionamento a meia dúzia de pessoas privilegiadas que conseguem comprar e manter barcos de recreio, quanto do rendimento desse estacionamento vai para as pessoas de Olhão? Não sei o valor, concluo que será pouco pois o valor da fruição que o local dá à população olhanense é imenso. Trocamos rendimento para alguns pela fruição de todos?

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45552 em 2022-02-28****Comentário:**

Was gewinnt Olhão mit dieser unnötigen Vergrößerung der Marina? Olhão verliert einen seiner schönsten noch unverbauten Orte mit diesem fantastischen Ausblick in die Ria, Culatra und Farol in der Ferne ... Haben die Stadtplaner und Tourismusverantwortlichen wirklich nichts dazugelernt, was Verantwortung dem Património und den Einwohnern von Olhão gegenüber heisst? Auch portugiesische und ausländische Touristen lieben diesen unverbauten meditativen Ausblick in die Ria, der nicht durch ständig ein- und ausfahrende Boote gestört wird. Das letzte Stück freie Sicht in die einzigartige und wunderschöne Ria soll diesem ausschliesslich profitorientierten und nicht nachhaltigem Projekt weichen? Stoppt dieses Projekt, solange noch Zeit ist!

**Anexos:** Não**Tipologia:** Discordância**ID 45551 em 2022-02-28****Comentário:** Destrói Olhão.**Anexos:** Não**Tipologia:** Discordância**ID 45550 em 2022-02-28****Comentário:**

Ampliar a Marina de Olhão é trazer ainda mais barcos e de maior calado para dentro da Ria que, já é um ecossistema frágil e instável face ao aumento das cidades e povoações na sua zona se proteção onde, paradoxalmente, até tem um aeroporto. Por outro lado, na cidade de Olhão, a zona dos Mercados é a alma da cidade. Tem características únicas, com uma vista lindíssima para a Ria. Olhão é a única cidade que aproveita e desfruta a sua localização e a sua vista privilegiada da zona dos Mercados ultrapassou as fronteiras do Concelho e do País. Já não é só dos Olhanenses, é de todos que a visitam e dos que nela escolheram viver. A actual Marina já roubou parte do seu encanto, fechar completamente a vista e o acesso à Ria é uma afronta aos olhanenses e uma assustadora e irreversível obra de fachada. Não são mais barcos que trarão desenvolvimento e melhoria da qualidade de vida. A manutenção das características ímpares da cidade e o carisma dos seus cidadãos são o melhor Motor de Desenvolvimento. Marinas haverá outras e melhor localizadas. Olhão merece conservação, planeamento e bom senso, para um desenvolvimento sustentado numa altura em que o planeta não se compadece com mais erros estratégicos.

**Anexos:** Não**Tipologia:** Discordância**ID 45549 em 2022-02-27****Comentário:**

Ampliação da Marina de Olhão Esta ampliação da Marina de Olhão (extratos nas páginas seguinte) vai tapar completamente a vista da Ria Formosa a partir da cidade. A vista da zona nobre e central da cidade vai passar a ser para um parque de estacionamento de embarcações, com o permanente ruído de motores e cabos a bater em mastros e de noite iluminação de 1 m de altura que encandeia, como já existe em boa parte da atual marina. É inacreditável, uma barbárie, que se prive a população e visitantes de ver e apreciar aquilo que tem caracterizado Olhão e as suas gentes, a Ria Formosa. Os mercados que



são hoje uma zona de atração e onde muito bem se aproveitou a frente de Ria agora tapa-se com um estacionamento de barco, impensável. Para onde vão mudar agora a Capital da Ria Formosa? Onde irão agora os olhanenses para ver a sua Ria? Em Tavira ou em Faro? Numa altura, em que é urgente descarbonizar, porque se amplia uma marina em contraciclo e para embarcações de maior porte que, não sendo profissionais, nem deviam circular na Ria? Estou indignado com semelhante pretensão que deve ser inviabilizada. Olhão, 27 de fevereiro de 2022 Pedro Pousão Ferreira

**Anexos:** 45549\_Ampliação da Marina de Olhão.pdf

**Tipologia:** Discordância

**ID 45548 em 2022-02-27**

**Comentário:**

1. sem vista direta para o mar 2. muitos barcos perturbam o equilíbrio 3. torna a orla marítima apenas orientada para a marina 4. O único benefício é ganhar dinheiro para os proprietários das marinas.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45535 em 2022-02-26**

**Comentário:**

Não quero mais espaço para barcos de turismo em Olhão. Já há bastante. Gostaria de poder continuar sentada à beira mar com uma vista ininterrupta da Ria e das ilhas..

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45533 em 2022-02-25**

**Comentário:**

"De acordo com o Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (Resolução de Conselho de Ministros no115-A/2008, de 21 de julho de 2008), as pradarias de Z. noltei são habitats de elevada sensibilidade que exigem simultaneamente aumento de área de ocupação e incremento do grau de conservação. Para além CCMAR, Centro de Ciências do Mar, Universidade do Algarve, Campus de Gambelas, 8005-139, Faro, Portugal <http://ccmar.ualg.pt> 5 disso, Z. noltei está listada pela Convenção OSPAR como uma espécie vulnerável e em condições críticas. Os habitats de sapal e de ervas marinhas revelam-se particularmente importantes para a manutenção do estado ecológico da Ria Formosa, já que 1) são fundamentais para a conservação da biodiversidade, proporcionando abrigo e berçário a muitas espécies, incluindo espécies comerciais de peixes, moluscos e crustáceos, bem como espécies icónicas como o cavalo-marinho, 2) são verdadeiros "rins" que filtram a água, removendo com elevada eficiência os nutrientes dissolvidos na água provenientes dos efluentes urbanos e da agricultura, prevenindo fenómenos de eutrofização, bem como removendo a matéria em suspensão da coluna de água e diminuindo a turbidez, e 3) mitigam o aumento de CO2 na atmosfera/mar e a acidificação dos oceanos, porque removem o CO2 da água por fotossíntese (diminuindo a acidez) e imobilizam carbono orgânico no sedimento (Carbono Azul). O sequestro costeiro de carbono azul, isto é, o carbono que se concentra na vegetação enraizada, como sapais, mangais e ervas marinhas, é globalmente relevante. Embora esses ecossistemas ocupem apenas cerca de 0,2% da superfície do oceano, eles armazenam em seus sedimentos 50% do carbono total de

sedimentos marinhos (Duarte et al., 2005). Em face da emergência climática e da necessidade de reverter o aumento global de CO<sub>2</sub>, o recente relatório do Painel Intergovernamental para o Câmbio Climático (IPCC, 2019) destacou a necessidade da preservação e restauro dos ecossistemas costeiros sequestradores de carbono salientando também a importância dos demais serviços ecossistémicos por eles prestados." De acordo com esta informação do relatório do CCmar e perante a emergência climática que vivemos, e acrescentando que é uma zona protegida rede natura com ecossistemas únicos, este projecto parece-me um atentado ao bem comum das gerações actuais e futuras. Está na altura de parar de colocar os interesses económicos à frente dos interesses do bem-estar da vida humana , das outras espécies e da saúde do planeta. Este projecto é um verdadeiro ecocídio. E não é com um "vamos construindo e vamos vendo" que acautelamos a preservação do património natural. O que lá está tem que ser preservado como está agora, ponto final.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

#### **ID 45530 Christoph Boosfeld em 2022-02-25**

##### **Comentário:**

Discordo da proposta porque o projeto obstruiria a única vista aberta para a água e a Riberinha da orla. Já existem amarrações suficientes em Olhão e a vista dos Mercados para a água é especial para Olhão!  
----- / 25. Februar 2022

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

#### **ID 45529 Formosa - Cooperativa de Viveiristas da Ria Formosa CRL em 2022-02-25**

##### **Comentário:**

Exmos Senhores/as, Vimos deste modo dar o nosso contributo à discussão pública do projeto de Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão. Analisámos os documentos disponíveis e temos algumas considerações que gostaríamos de elencar: Custa-nos perceber que uma área tão produtiva como a da frente de Olhão em termos de produção de moluscos bivalves, mais precisamente amêijoas boas, não seja referida e tida em conta como tal no Relatório Técnico de suporte ao Estudo de Impacto Ambiental relativo ao projecto de "Ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão elaborado pelo CCMAR (Centro de Ciências do Mar, Universidade do Algarve, Campus de Gambelas). Embora pese o facto de que a frente de Olhão, mais precisamente a área sobre a qual vão incidir as operações previstas neste projecto, estar classificada como D desde Abril de 2019, classificação que proíbe a produção e venda da amêijoas boas provenientes desta zona, a verdade é que a área continua a ser reconhecida como área de produção de moluscos bivalves, com a situação das licenças dos viveiros sem aparente solução, logo, tornando-se como facto consumado de que a bem ou mal estas licenças lá estão e serão, com certeza, afectadas pela alteração da qualidade da água derivada dos finos suspensos na coluna de água, provenientes do levantamento do sedimento que será dragado na zona mencionada em projecto. Através do geoportal do Mar Português pode constatar-se que a área de afectação das dragagens previstas contém áreas de viveiro de produção de amêijoas boas. É levemente referenciado na página 11 do Resumo Não Técnico, que "o material a dragar apresenta muito pouca contaminação, as operações de dragagem e a cravação de estacas irão diminuir, temporariamente e pouco significativamente, a qualidade da água

da zona do projecto e dos viveiros de moluscos bivalves que se encontram na envolvente.” Gostávamos de perceber como se chega à conclusão de que a qualidade da água diminuirá pouco? Não nos pareceu perceptível no relatório o apuramento deste facto. Teria sido importante também referir que a zona do OLH3 tem uma taxa de recrutamento natural de amêijoa boa (*Ruditapes decussatus*) muito elevada amplamente reconhecida pelo sector. Sabendo que a fixação das larvas dos bivalves no meio natural depende fortemente das condições ambientais que influenciam as desovas naturais e a sobrevivência das larvas e de alterações do meio marinho. Será de grande importância que no quadro de operações previstas se tenha em conta a mitigação da degradação da qualidade da água do ambiente marinho circundante, ou que sejam evitadas movimentações do sedimento em alturas de desova e fixação das larvas da amêijoa boa no sedimento seja nos viveiros ou no banco natural da área afectada. A Direcção

**Anexos:** 45529\_Considerações\_Ampliação do Porto de Recreio de Olhão\_Cooperativa Formosa V1.pdf

**Tipologia:** Sugestão

**ID 45519 em 2022-02-24**

**Comentário:**

I am concerned that this expansion will bring an influx of the wrong type of tourist for Olhao. I am in favour of growing the tourism sector in Olhao but the 'larger pleasure boats' look to be just the type that need business like booze cruises in order to be profitable. Is this the type of tourism we want in Olhao?

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45511 em 2022-02-23**

**Comentário:**

Excelente projecto, irá contribuir para a limpeza desta frente marítima que devido ao mercado e a anos de uso sem qualquer controlo encontra-se visivelmente poluída e degradada. À vista podemos ver carrinhos de compras e inumeros artigos de plástico referentes a artes de pesca. Este projeto irá também trazer postos de trabalho e turismo à cidade como podemos observar em outras cidades com Marinas de recreio.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Concordância

**ID 45508 em 2022-02-22**

**Comentário:**

O vista do Farol e os islas para os mercados de olhão é integral e emblamática da cidade. Se esta expansão é permitada a cidade perderá a sua ligação única à ria. Os cidadãos e visitantes do Olhão merecem melhor do que isto.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45506 em 2022-02-22****Comentário:**

A CMO não descansa enquanto não destruir o património ambiental da Ria Formosa. Os edifícios do porto de recreio que construíram LITERALMENTE DENTRO DA RIA para serem lojas e cafés... COMPLETAMENTE desnecessário. E agora querem aumentar o porto de recreio promovendo assim o aumento do fluxo de embarcações na Ria Formosa. As medidas de proteção da Ria são poucas ou nenhuma e maioritariamente cosméticas. Ainda se dizem a "Capital da Ria Formosa" e até agora só vejo esforços e projectos para capitalizar e consequentemente destruir a Ria Formosa. Quando ela desaparecer (já não é uma questão de SE) desaparece tb toda a vida ligada à Ria e o Turismo. É triste o desrespeito que a CMO tem pela Ria Formosa já há anos (décadas?).

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45503 em 2022-02-22****Comentário:**

Exmo(as) Senhores(as), Venho por este meio na qualidade de cidadã e frequentadora da cidade de Olhão, expressar a minha opinião e o meu desacordo relativamente à localização do novo porto de recreio de Olhão. Não concordo principalmente porque é demasiado perto da zona histórica desta cidade, qualquer que seja a dimensão das embarcações. Se forem de grandes dimensões tanto pior. As razões são as seguintes: 1) Aumento do ruído (motores, mais gente, vento a bater nos mastros, etc.); 2) Aumento da poluição na zona, com perturbação da fauna e da flora, bem como a visão de outras curiosidades que se conseguem vislumbrar nas águas junto à marginal e que são sempre tema de conversa e aprendizagem a quem ali passeia; 3) Separação da zona mais nobre da cidade da sua razão de ser: a Ria Formosa, pois perturba profundamente a paisagem em todos os aspectos: • Nem o transeunte desfruta da paisagem da Ria Formosa vista da cidade de Olhão, • Nem os próprios proprietários dos barcos desfrutam da paisagem daquela zona da cidade (nomeadamente o Mercado e a sua traça característica) por estarem demasiado perto e terem outras embarcações a tapar a vista; • Nem as pessoas que passeiam na Ria formosa desfrutam da paisagem da cidade porque só se vê chapa, plástico, fibra de vidro, mastros e cores berrantes pela frente; 4) Se eventualmente ocorrerem sismos, tsunamis ou ciclones, o risco aumenta e sobra para a cidade e quem lá vive. Isto significa acréscimo de confusão e agravamento de problemas. Sugestões: Porque não deslocar este porto de recreio, eventualmente, se possível, para a zona leste da cidade. Não só ficaria perto do centro, como seria um pretexto para reabilitar a zona industrial. Porque não reorganizar os portos já existentes? -----

22/02/2022

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45501 em 2022-02-22****Comentário:**

Não ao Porto de recreio ! Sim a valorização da Ria Formosa, a autenticidade da cidade de Olhao e ao respeito a um turismo moderado .

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45500 em 2022-02-21****Comentário:**

isso vai destruir o charme de Olhão!

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45498 em 2022-02-21****Comentário:**

Nada a acrescentar

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Concordância

**ID 45497 em 2022-02-21****Comentário:**

Ver o pôr-do-sol junto aos Mercados com apenas o Bom Sucesso em frente é maravilhoso, não se deve estragar por um aumento da marina. Seria um erro enorme e muito prejudicial para a Cidade de Olhao perder o seu contato direto com o mar. Perderia as suas referencias históricas e culturais. Com uma marina em frente de toda a sua extensão ribeirinha (pois o pedaço em frente dos mercados e o ultimo que lhe resta com vista despejada), a Cidade de Olhao tornaria-se "Marina de Olhao" o que e, sem duvida, um "downgrade" significativo quando se conhece o passado glorioso da cidade. No mesmo tempo o atrativo turístico sofreria de maneira brutal frente à perca total de autenticidade de Olhao.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45492 em 2022-02-21****Comentário:**

Acho que Olhão cresceu, melhorou a vida da sua população, criou riqueza e bem estar para os seus Habitantes e que deverá aprovar esta ampliação deste Porto de Recreio, dando a todos os Fornecedores de Restauração, Hotelaria, Bares, Serviços, e traz um melhor nome a Olhão, que só com o desenvolvimento económico poderá dar bem estar À sua População.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Concordância

**ID 45491 em 2022-02-21****Comentário:**

Não concordo com a ampliação da Marina por descaracterizar a zona ribeirinha, aumentar a poluição ambiental e sonora e colocar em risco as espécies autóctones da, Rio Formosa

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45488 em 2022-02-21****Comentário:**

Em virtude do projecto de ampliação ir limitar o acesso visual, criando uma barreira visual a todos os olhanenses e visitantes, sugiro que o projecto de ampliação seja alterado de forma a contemplar somente lugares de barco até 6,00m e boca até 2,5m. Os lugares para barcos maiores poderiam ser conseguidos através da reorganização dos espaços já existentes actualmente. Desta forma não se irá privar a beleza da Ria Formosa a todos aqueles que fazendo parte desta cidade, não têm embarcação seja por opção própria, seja por incapacidade financeira. Sendo necessários mais lugares de amarração, devia ser considerado que a frente marítima não seja refém disso mesmo.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Sugestão

**ID 45484 em 2022-02-20****Comentário:**

Sem procurar desrespeitar ou desconstruir os estudos e relatórios anexos para os quais se informa que estamos perfeitamente credenciados para poder desmontar tal como se apresentam e face à forma e sentido da própria participação, vamos aproveitar para deste modo apresentar uma visão alternativa num modelo simplista e sem recurso a "estudos", e em resultado apenas de evidências, que por norma o ser humano tende a moldar segundo o seu grau de conhecimento relativo à sua própria existência e relação com a envolvente, das vivências e da relação com o habitante local e do Genius Loci de Olhão. As questões a colocar são simples e dirigem-se a cada um dos decisores (individualmente) relativamente ao assunto em questão e da sua experiência enquanto Viajantes, Turistas, ou mesmo, enquanto habitantes residentes em Olhão, nomeadamente aos eventuais habitantes na Baixa de Olhão envolvente à intervenção proposta: Qual o propósito, quando viajam a um País, cultura, local, lugar diferente daquele onde geralmente habitam? Qual o propósito de viajar ao Japão, Grécia, Egipto, África, selva Amazónica, EUA, deserto da Jordânia, etc. etc? É que se é para comer MacDonaldis, ver Marinas, passear em Centros Comerciais ou manter-se num hotel ou condomínio de pulseira colorida cuja cor lhe dá direito a usufruir espaços ou serviços, não vale a pena viajar porque temos de tudo isso por cá. O "estrangeiro" "turista", supõe-se que viaje (em geral) ao nosso País exactamente com o mesmo propósito com que nós mesmos viajamos, ou não será? (salvo algumas raras excepções a que nos abtemos a este propósito). Que temos nós de autenticidade, vivência local, cultura local, personalidade social, evocação ambiental e paisagística, arquitectónica, etc, etc. para maravilhar o viajante, pela sua diferença e identidade? A resposta parece simples: Ideias importadas! Mas até mesmo nas ideias importadas não se tem sabido usar aquelas que incluem os factores locais, sociais, humanos, culturais, arquitectónicos, etc. etc. E é aqui que reside a resposta a este "projeto de Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão que se encontra situada no distrito de Faro, concelho e junta de freguesia de Olhão e cujo projeto tem como objetivos principais: · Aumentar e melhorar a oferta de lugares de amarração para embarcações de recreio; · Criação de postos de amarração que permitam ainda a acostagem de embarcações de recreio de maiores dimensões (entre os 15 e os 25 m). A esterilidade dos objectivos relativos à identidade local, aliados a tudo o que se prevê para esta zona (e não só), sem uma visão urgente e realista, só demonstra o continuar de uma estratégia de deterioração nacional não só dos lugares, bem como de tudo aquilo a que os tornou apetecíveis ao olho de uma enviesada visão sobre economia e/ou desenvolvimento sustentável. Anexa-se uma foto de vários lugares (incluindo um em Portugal) a título de exemplo, mas

certamente os leitores do nosso comentário conhecerão muitos outros que poderiam servir como exemplo, em que se soube aliar o Turismo à cultura e vivências locais e em que estas últimas são o mote inclusivo das gentes, actividades, cultura e paisagem constituindo-se no próprio objectivo do verdadeiro turismo. ----- Arquitecto, Urbanista, Científico

**Anexos:** 45484\_Untitled 3.pdf

**Tipologia:** Sugestão

**ID 45342 em 2022-02-17**

**Comentário:**

Anexo documento onde estão explicitas as razões porque discordo do alargamento do Porto de Recreio de Olhão.

**Anexos:** 45342\_Discordo do alargamento do Porto de Recreio de Olhão.pdf

**Tipologia:** Discordância

**ID 45117 Vera em 2022-02-14**

**Comentário:**

I don't agree with the Subject. The impact on nature willen huge.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45088 em 2022-02-13**

**Comentário:**

Por favor, não acabem por matar o que resta da frente de mar em olhão.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Sugestão

**ID 45058 em 2022-02-10**

**Comentário:**

A baixa de Olhão vai ficar sem vista para mar só barcos e barquinhos. Onde antigamente se podi tira fotos onde mostrava o esplendor da Ria Formosa. Isto deviter voto da população n creio que a mesma esteja de acordo. Eu não estou de acordo. Onde e parque natural vão assinar mais ainda.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45049 em 2022-02-09****Comentário:**

É certo que os impactos no ecossistema serão negativos. como por exemplo é referido que os efeitos do aumento da turbidez podem resultar em perdas significativas de ervas marinhas (Beal et al., 2000), com consequências drásticas nos serviços por elas prestadas, como por exemplo no sequestro de carbono (Trevathan-Tackett et al., 2017). O aumento da circulação previsto causará impacto não só na zona menos sensível que é a de intervenção, como, e, principalmente, na zona envolvente...pradarias marinhas Mas o flagrante impacto negativo deste projeto é na desqualificação absoluta da paisagem da frente ribeirinha ao fechar-se a vista do horizonte que é o tesouro de Olhão - A Vista para o espelho de água da Ria Formosa em frente aos mercados.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45046 em 2022-02-09****Comentário:**

Espero que seja aprovado e que a obra avance rapidamente, como olhanense espero por um lugar para pôr o meu barco e neste momento simplesmente não existe. Cumprimentos -----

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Concordância

**ID 45043 em 2022-02-08****Comentário:**

Deveriam pensar em todo o ecossistema da nossa ria formosa. Pensem na natureza, Olhão não é Vilamoura, mas sim uma vila piscatória e é assim que os turistas gostam...

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45035 em 2022-02-08****Comentário:**

Discordo deste projecto porque, acredito, será mais um passo para a destruição da Ria Formosa!

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45033 em 2022-02-08****Comentário:**

Sendo a Ria Formosa um ecossistema único, já frágil e em risco considero que esta obra terá um impacto devastador neste nosso cantinho único. Por outro lado, está e outras obras descaracterizam Olhão, apostando num turismo que não existe em vez de conservar o que é típico e tradicional permitindo um desenvolvimento económico direccionado para outras vertentes.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância



**ID 45032 em 2022-02-08****Comentário:**

Na minha opinião quem visita Olhão continua a querer uma cidade pitoresca que não perdeu as suas características e a nível ambiental não acho que seja saudável a qualquer nível

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45027 em 2022-02-07****Comentário:**

Discordo total e plenamente desta ampliação.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45025 em 2022-02-07****Comentário:**

1) O antigo porto de pesca artesanal já foi transformado recentemente em porto de recreio/marina. Já é suficiente. 2) A vista da Ria do Mercado Municipal tem que ser protegida. É mais importante para Olhão e os milhares de pessoas que desfrutam da vista, do que uma centena de novos espaços para proprietários de barcos de recreio. 3) Não precisamos de mais barcos de recreio nesta parte da Ria Formosa que é um ecossistema frágil.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45008 em 2022-02-07****Comentário:**

A nossa ria sempre teve muitas embarcações... E onde a poluição era muito pior !!!

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Concordância

**ID 45007 em 2022-02-07****Comentário:**

Discordo profundamente desta proposta uma vez que a implementação de mais área de embarcação vai acabar com o pouco espaço que os Olhanenses têm de vista desafogada. Percebo o que queiram fazer e percebo também os benefícios e o lucro que trará à empresa e também à economia da cidade uma vez que havendo mais embarcações haverá também mais pessoas a gastar dinheiro na cidade. Por mais vantajoso que seja, não creio que seja vantajoso para os Olhanenses, eu não quero passear à beira da ria e só ver barcos à minha frente. A beleza de Olhão está no seu centro histórico e na Ria Formosa, ao destruir isto, Olhão tornar-se-á uma outra Vilamoura ou Portimão, duas cidades horríveis sem alma absolutamente nenhuma. Não façam o mesmo que foi feito à maior parte das cidades Algarvias, foi tudo destruído em prol do turismo! Tem dinheiro e querem investir na cidade façam-no de outra forma, invistam em centros empresariais, startups, coworking, centros de formação, educação, inovação, etc....É possível ter lucro e pensar na população local ao mesmo tempo mudando o tipo de investimento. Já chega de tanta destruição no Algarve! Cumprimentos, -----

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45005 em 2022-02-07****Comentário:**

Penso que a vista da frente ribeirinha deve ser preservada. Há espaço para alargar o porto para oeste. Assim sendo, teríamos maior capacidade para embarcações sem alterar ou até destruir o que existe. Obrigado.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45003 em 2022-02-07****Comentário:**

Pelo impacto ambiental e pela descaracterização da frente ribeirinha.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45001 em 2022-02-06****Comentário:**

O impacto ambiental, numa Rua Formosa já saturada de inúmeras embarcações, o facto de não haver estudos nesta área e o impacto visual para todos nós

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 45000 em 2022-02-06****Comentário:**

Não concordo com a ampliação da Marina.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 44999 em 2022-02-06****Comentário:**

Projecto sem nexo. Mostrando desconhecer as necessidades da cidade.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 44998 em 2022-02-06****Comentário:**

Não concordo com a ampliação na medida em que que, na minha opinião, os contras ultrapassam os prós no que diz respeito aos habitantes de Olhão.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 44995 Rosa em 2022-02-06****Comentário:**

Acho que estão completamente errados, quando deviam estar a limitar e restringir a carga de trafego da Ria Formosa e proteger uma zona tão sensível quanto está estão a aumentar a capacidade de carga. Parem de mexer na natureza e comecem a proteger.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 44959 em 2022-02-04****Comentário:**

Além de fazer desaparecer o que ainda resta da frente de mar para as ilhas, sem o olhar chocar de frente com centenas de barcos e veleiros, mais lugares implica mais embarcações a navegar diariamente no já frágil acossistema que é a RIA FORMOSA.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

**ID 44694 em 2022-01-19****Comentário:**

As intenções passam sempre por parecer positivas, mas em relação ao ambiente não são, na minha opinião Olhão não precisa de mais embarcações atracadas no porto de recreio, muito menos dessas embarcações e seus ocupantes a poluir e a destruir mais a ria formosa. Bem sei que o interesse monetário é grande, pois então num futuro próximo todos vamos pagar essa fatura.

**Anexos:** Não

**Tipologia:** Discordância

### 3.3. Análise das Participações Recebidas

As participações apresentadas por particulares são maioritariamente discordantes no que se refere ao EIA do Projeto de Ampliação do Porto de Receio de Olhão.

Nas participações discordantes, os participantes referem, resumidamente que:

- *"deviam estar a limitar e restringir a carga de tráfego da Ria Formosa e proteger uma zona tão sensível quando estão a aumentar a capacidade de carga. Parem de mexer na natureza e comecem a proteger";*
- *"O antigo porto de pesca artesanal já foi transformado recentemente em porto de recreio/marina. Já é suficiente";*
- *"A vista da Ria do Mercado Municipal tem que ser protegida. É mais importante para Olhão e os milhares de pessoas que desfrutam da vista, do que uma centena de novo espaços para proprietários barcos de recreio";*
- *"Não precisamos de mais barcos de recreio nesta parte da Ria Formosa que é um ecossistema frágil".*
- *"... De acordo com o Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (Resolução de Conselho de Ministros no115-A/2008, de 21 de julho de 2008), as pradarias de Z. noltei são habitats de elevada sensibilidade que exigem simultaneamente aumento de área de ocupação e incremento do grau de conservação. Para além CCMAR, Centro de Ciências do Mar, Universidade do Algarve, Campus de Gambelas, 8005-139, Faro, Portugal <http://ccmar.ualg.pt> 5 disso, Z. noltei está listada pela Convenção OSPAR como uma espécie vulnerável e em condições críticas. Os habitats de sapal e de ervas marinhas revelam-se particularmente importantes para a manutenção do estado ecológico da Ria Formosa, já que 1) são fundamentais para a conservação da biodiversidade, proporcionando abrigo e berçário a muitas espécies, incluindo espécies comerciais de peixes, moluscos e crustáceos, bem como espécies icónicas como o cavalo-marinho, 2) são verdadeiros "rins" que filtram a água, removendo com elevada eficiência os nutrientes dissolvidos na água provenientes dos efluentes urbanos e da agricultura, prevenindo fenómenos de eutrofização, bem como removendo a matéria em suspensão da coluna de água e diminuindo a turbidez, e 3) mitigam o aumento de CO2 na atmosfera/mar e a acidificação dos oceanos, porque removem o CO2 da água por fotossíntese (diminuindo a acidez) e imobilizam carbono orgânico no sedimento (Carbono Azul). O sequestro costeiro de carbono azul, isto é, o carbono que se concentra na vegetação enraizada, como sapais, mangais e ervas marinhas, é globalmente relevante. Embora esses ecossistemas ocupem apenas cerca de 0,2% da superfície do oceano, eles armazenam em seus sedimentos 50% do carbono total de sedimentos marinhos (Duarte et al., 2005). Em face da emergência climática e da necessidade de reverter o aumento global de CO2, o recente relatório do Painel Intergovernamental para o Câmbio Climático (IPCC, 2019) destacou a necessidade da preservação e restauro dos ecossistemas costeiros sequestradores de carbono salientando também a importância dos demais serviços ecossistémicos por eles prestados." De acordo com esta informação do relatório do CCmar e perante a emergência climática que vivemos, e acrescentando que é uma zona protegida rede natura com ecossistemas únicos, este projecto parece-me um atentado ao bem comum das gerações actuais e futuras. Está na altura de parar de colocar os interesses económicos à frente dos interesses do bem-estar da vida humana, das outras espécies e da saúde do planeta. Este projecto é um verdadeiro ecocídio. E não é com um "vamos construindo e vamos vendo" que acautelamos a preservação do património natural. O que lá está tem que ser preservado como está agora, ponto final."*

No que se refere às participações apresentadas que estão de acordo com a ampliação do Porto de Recreio de Olhão, os participantes salientam o facto de:

- *“Olhão cresceu, melhorou a vida da sua população, criou riqueza e bem estar para os seus Habitantes e que deverá aprovar esta ampliação deste Porto de Recreio, dando a todos os Fornecedores de Restauração, Hotelaria, Bares, Serviços, e traz um melhor nome a Olhão, que só com o desenvolvimento económico poderá dar bem estar, À sua População.”*

- *“Excelente projeto, irá contribuir para a limpeza desta frente marítima que devido ao mercado e a anos de uso sem qualquer controlo encontra-se visivelmente poluída e degradada. À vista podemos ver carrinhos de compras e inúmeros artigos de plástico referentes a artes de pesca. Este projeto irá também trazer postos de trabalho e turismo à cidade como podemos observar em outras cidades com Marinas de recreio”*

#### **4. Considerações finais**

As participações públicas foram transmitidas aos representantes das várias entidades que compõem a Comissão de Avaliação para que a sua pronúncia tenha em consideração o conteúdo das participações recebidas, quer dos particulares quer das associações.

## **ANEXOS**



Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve

## Consulta Pública

**Projeto:** Ampliação do Porto de Recreio de Olhão

**Localização:** Freguesia e Concelho de Olhão, Distrito de Faro

**Proponente:** Verbos Cais, S.A.

**Entidade Licenciadora:** Docapesca- Portos e Lotas, S.A.

Encontra-se a decorrer na Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, o processo de licenciamento único de ambiente do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto de ampliação complementar do "Porto de Recreio de Olhão", localizado na freguesia e concelho de Olhão, em fase de projeto de execução, sujeito a um procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) conforme estabelecido no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro (que estabeleceu o regime jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental - RJAIA).

Nos termos e ao abrigo do disposto no artigo n.º 15 do RJAIA, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, enquanto Autoridade de AIA informa que os elementos se encontram disponíveis para consulta, durante **30 dias úteis, de 19 de janeiro a 01 de março de 2022**, no site da CCDR Algarve ([www.ccdr-alg.pt](http://www.ccdr-alg.pt)) e no Portal Participa (<http://participa.pt/>).

No âmbito do processo de Consulta Pública serão consideradas todas as opiniões e sugestões apresentadas por escrito, desde que relacionadas, especificamente, com o projeto em avaliação.

Essas exposições deverão ser dirigidas ao Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, até à data do termo da Consulta Pública, podendo para o efeito ser usado o portal Participa.pt.

Os interessados gozam da possibilidade de impugnação administrativa, através de reclamação ou recurso hierárquico facultativo, nos termos do Código do Procedimento Administrativo, e contenciosamente, nos termos do Código de Processo dos Tribunais Administrativos, de qualquer decisão, ato ou omissão ao disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.

Faro, 18 de janeiro de 2022

O Vice-Presidente

José  
Pacheco

José Pacheco\*

Atribuído de forma digital por José Pacheco  
DN: c=PT, ou=Vice-Presidente, ou=Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, ou=José Pacheco  
Data: 2022.01.18 09:48:26 Z

\*No uso da delegação de competências decorrente do Despacho do Presidente da CCDR do Algarve, de 16 de novembro de 2020, publicado no Diário da República, II Série, n.º 248, de 23 de dezembro de 2020, sob a referência Despacho (extrato) n.º 12536/2020.

1/1

**Anexo II-** Anexos das Participações



Assunto: **DISCORDÂNCIA DO PROJECTO DE ALARGAMENTO**

Discordo do alargamento do Porto de Recreio de Olhão, na zona pretendida pela empresa concessionária Verbo do Cais SA, nomeadamente na zona situada no plano de água, frente ao edifício do Mercado de pescada, pelas razões seguintes:

A – RAZÃO PROCESSUAL

1º - As peças apresentadas, elaboradas por empresas não localizadas na região, não me parecem conhecedoras dos diversos problemas que directa e indirectamente afectam a Ria Formosa pois as suas análises, estudos e pareceres são totalmente opostos aos requisitos, condicionalismos e “modos operando” que as entidades oficiais impõem e praticam em todo o espaço de reserva, da Ria Formosa;

2º - Todo o espaço molhado em que está implantado o Porto de Recreio, seja a poente e a nascente, são espaços que eram pertença do Domínio Público Marítimo e que devido a decisões de governos, foi atribuída a sua jurisdição a uma empresa do Estado, empresa esta deficitária, a DOCAPESCA Ep., sem qualquer conhecimento técnico dos espaços de que agora é detentora. Assim e actuando numa óptica apenas comercial, concessionou por 30 anos as infraestruturas náuticas existentes, implantadas pelo antigo IPTM, à empresa comercial VERBO do CAIS SA. feita na hora, que reformulou os equipamentos existentes e assumiu a construção das infraestruturas de apoio definidas no projecto inicial.

De acordo com a legislação em vigor, qualquer obra deve ser requerida e licenciada pela entidade titular (Docapesca EP) e não pela empresa concessionária (Verbo do Cais SA). Desconhecendo-se se as edificações já construídas respeitaram a legislação, o alargamento agora requerido não o cumpre pelo que não deverá ser licenciada e aprovada pela Camara Municipal, organismo que agora tem também a jurisdição da frente ribeirinha de Olhão. Este encadeamento de organismos poderá dar origem a situações de favorecimento e a resoluções menos transparentes que não admissíveis num estado de direito.

As obras em causa devem ter uma supervisão e aprovação dos organismos que tutelam as diversas áreas envolventes, nomeadamente o Ministério do Ambiente/APA, Ministério das Infraestruturas, Ministério do Mar, entre outras.

3º - Na negociação de concessão entre a Docapesca EP. e a Verbo do Cais SA. atrás referido, foi atribuído um valor de concessão entre as partes, não resultando para o município de Olhão qualquer benefício, nem como prometido, salvaguardado espaço e condições de ocupação de outros espaços para as embarcações da comunidade náutica e piscatória existente e residente em Olhão. Na cerimónia de assinatura do contrato, na fase dos discursos, foi prometido pela Sra. Ministra do Mar e corroborado pelo Sr. Presidente da Camara de Olhão que o Porto de Recreio de Olhão apenas cresceria para poente e que nunca iria interferir com o porto de pesca artesanal. Esta promessa e palavra dada não foi cumprida e muito menos honrada pois o porto de pesca artesanal foi já concessionado à Verbo do Cais SA., designando-se Zona Nascente e o alargamento agora requerido está também fora da área prometida. (Ver internet sítio do Municipio de Olhão – Assinatura do Contrato do Porto de Recreio)

4º - A cidade de Olhão, o Porto de Pesca de Olhão, as Ilhas barreiras e a comunidade náutica residente e forasteira, têm serventia pelos canais da Ria que há longos anos deveriam ter sido dragados para uma melhor e mais segura navegação e manutenção de todo um habitat submerso que muito contribui para a economia local. No mínimo, a execução dos planos de dragagens dos canais principais e secundários da ria e as respectivas barras, deveriam ser efectuadas pela empresa VERBO do CAIS SA, uma vez que ela é a directa beneficiária, não havendo nas peças apresentadas qualquer menção sobre o assunto.

## B – RAZÃO HISTÓRICA

1º - O espaço que o requerente pretende ocupar ocupa 1/3 da área de protecção do edifício do Mercado do Peixe, tendo em atenção que os Mercados de Olhão são edificações de grande interesse arquitectónico, integrados na área mais animada da Zona histórica de Olhão, considerados ex-libris da cidade e podendo ser apreciados por quem passeia na Ria Formosa, beneficiam de uma ZEP (zona especial de protecção) de 50 metros pelo que o estacionamento de embarcações iria ofuscar o enquadramento paisagístico e limitar a sua visibilidade além de ir condicionar a animação do mercado semanal exterior e a paisagem de vista para a Ria Formosa (Ver Guia Turístico de Olhão).

2º - Entre os Mercados e no molhado está o Cais de amarração do Caíque Bom Sucesso, réplica de uma embarcação que fez parte da História de Olhão, dado que foi nela que 17 tripulantes largaram de Olhão com destino ao Brasil para comunicar ao Rei a expulsão dos Franceses. A construção da embarcação e do seu cais, foram subsidiados com fundos comunitários e hoje serve para passeios culturais na Ria Formosa. Esta embarcação tem manobralidade reduzida e ao ser permitido o alargamento do Porto de Recreio, iria no mínimo reduzir o espaço da bacia de manobra necessária às operações atracação e largada, ou o mais natural, teria de ser recolocado noutro local, o que iria romper com a página histórica dos navegantes de Olhão (Ver sítio internet do Município de Olhão em Conhecer Olhão, pág. Monumentos e Locais de Interesse).

## C – RAZÃO PAISAGISTICA

1º - O enquadramento e realce dos edifícios dos Mercados de Olhão, o cais do Caíque Bom Sucesso, o Caíque Bom Sucesso, o mastro do Bate Estacas, o antigo edifício da Alfandega e a torre da Igreja Matriz fazem parte da paisagem nobre vista da Ria que seria tapada pelos deck's e sobretudo pelos mastros das embarcações estacionadas. Em sentido inverso, a área imediatamente frontal aos mercados, onde estão autorizadas esplanadas iria ser prejudicada por quem as utiliza por ter na frente os mastros das embarcações.

## D – RAZÕES TÉCNICAS

1º - Em referências escritas sobre os Mercados de Olhão, salienta – se sempre a forma como foram construídos, sabendo – se que o espaço ocupado foi retirado ao plano de água e a edificação de cada edifício assenta em 88 estacas ligadas entre si por arcos de alvenaria de tijolo. (Olhão com História-Edição Museu Municipal de Olhão). Perante tal descrição pergunta -se:

- a) Como é possível retirar lamas para aumentar a profundidade do espaço molhado contíguo ao edifício do Mercado do Peixe sem comprometer a estabilidade dos edifícios?
- b) Como é possível retirar as lamas sem destabilizar o habitat submerso do espaço molhado e que análises foram efectuadas às lamas e que métodos foram usados para concluir que as lamas não são contaminantes, quando naquela área há colectores de descargas, originando a interdição de apanha de marisco?

2º - A limitação do espaço molhado pretendido é feito por quebra mares flutuantes que se movem com as marés, guiados por estacas. Que segurança oferecem os quebra mares tendo atracadas embarcações, sobretudo quando há ventos do quadrante Sul?

3º - As embarcações maiores, dadas as suas características de andamento, normalmente andam equilibradas em velocidade lenta ou em velocidades maiores e aqui, o equilíbrio é mantido por meio dos flap's. Em velocidades intermédias, dado a assentamento da querena na água, a esteira do deslocamento, provoca uma ondulação larga e forte o que, nos canais da Ria dada a pouca profundidade, origina movimentação das areias de fundo para as margens e daí a formação de ilhéus que com o tempo vão estreitando a navegabilidade. Tal situação não é analisada mas devia obrigar a um estudo e parecer hidrográfico a ser efectuado por entidade credível, nomeadamente o Instituto Hidrográfico, até porque existe uma sobrecarga de embarcações em toda a frente ribeirinha da cidade de Olhão.

Pelo exposto discordo do alargamento pretendido até porque está a processar-se uma entrega lenta, da frente ribeirinha de Olhão a uma só entidade o que me parece pouco consentâneo com “livre concorrência”, “mercado aberto” e “igualdade de oportunidades”.



ID-45484

Exmos Senhores/as,

Vimos deste modo dar o nosso contributo à discussão pública do projeto de Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão.

Analisámos os documentos disponíveis e temos algumas considerações que gostaríamos de elencar:

Custa-nos perceber que uma área tão produtiva como a da frente de Olhão em termos de produção de moluscos bivalves, mais precisamente amêijoas boas, não seja referida e tida em conta como tal no Relatório Técnico de suporte ao Estudo de Impacto Ambiental relativo ao projecto de “Ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão elaborado pelo CCMAR (Centro de Ciências do Mar, Universidade do Algarve, Campus de Gambelas).

Embora pese o facto de que a frente de Olhão, mais precisamente a área sobre a qual vão incidir as operações previstas neste projecto, estar classificada como D desde Abril de 2019, classificação que proíbe a produção e venda da amêijoas boas provenientes desta zona, a verdade é que a área continua a ser reconhecida como área de produção de moluscos bivalves, com a situação das licenças dos viveiros sem aparente solução, logo, tornando-se como facto consumado de que a bem ou mal estas licenças lá estão e serão, com certeza, afectadas pela alteração da qualidade da água derivada dos finos suspensos na coluna de água, provenientes do levantamento do sedimento que será dragado na zona mencionada em projecto.

Como é bem visível na figura apresentada abaixo, pode constatar-se que a área de afectação das dragagens previstas contém áreas de viveiro de produção de amêijoas boas. É levemente referenciado na página 11 do Resumo Não Técnico, que “o material a dragar apresenta **muito pouca contaminação**, as operações de dragagem e a cravação de estacas **irão diminuir, temporariamente e pouco significativamente, a qualidade da água da zona do projecto e dos viveiros de moluscos bivalves** que se encontram na envolvente.” Gostávamos

de perceber como se chega à conclusão de que a qualidade da água diminuirá pouco? Não nos pareceu perceptível no relatório o apuramento deste facto.



Teria sido importante também referir que a zona do OLH3 tem uma taxa de recrutamento natural de amêijoia boa (*Ruditapes decussatus*) muito elevada amplamente reconhecida pelo sector. Sabendo que a fixação das larvas dos bivalves no meio natural depende fortemente das condições ambientais que influenciam as desovas naturais e a sobrevivência das larvas e de alterações do meio marinho. Será de grande importância que no quadro de operações previstas se tenha em conta a mitigação da degradação da qualidade da água do ambiente marinho circundante, ou que sejam evitadas movimentações do sedimento em alturas de desova e fixação das larvas da amêijoia boa no sedimento seja nos viveiros ou no banco natural da área afectada.

A Direcção

Exmos Senhores/as,

Vimos deste modo dar o nosso contributo à discussão pública do projeto de Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão.

Analisámos os documentos disponíveis e temos algumas considerações que gostaríamos de elencar:

Custa-nos perceber que uma área tão produtiva como a da frente de Olhão em termos de produção de moluscos bivalves, mais precisamente amêijoas boas, não seja referida e tida em conta como tal no Relatório Técnico de suporte ao Estudo de Impacto Ambiental relativo ao projeto de "Ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão elaborado pelo CCMAR (Centro de Ciências do Mar, Universidade do Algarve, Campus de Gambelas).

Embora pese o facto de que a frente de Olhão, mais precisamente a área sobre a qual vão incidir as operações previstas neste projeto, estar classificada como D desde Abril de 2019, classificação que proíbe a produção e venda da amêijoas boas provenientes desta zona, a verdade é que a área continua a ser reconhecida como área de produção de moluscos bivalves, com a situação das licenças dos viveiros sem aparente solução, logo, tornando-se como facto consumado de que a bem ou mal estas licenças lá estão e serão, com certeza, afectadas pela alteração da qualidade da água derivada dos finos suspensos na coluna de água, provenientes do levantamento do sedimento que será dragado na zona mencionada em projeto.

Como é bem visível na figura apresentada abaixo, pode constatar-se que a área de afectação das dragagens previstas contém áreas de viveiro de produção de amêijoas boas. É levemente referenciado na página 11 do Resumo Não Técnico, que "o material a dragar apresenta **muito pouca contaminação**, as operações de dragagem e a cravação de estacas **irão diminuir, temporariamente e pouco significativamente, a qualidade da água da zona do projeto e dos viveiros de moluscos bivalves** que se encontram na envolvente." Gostávamos

de perceber como se chega à conclusão de que a qualidade da água diminuirá pouco? Não nos pareceu perceptível no relatório o apuramento deste facto.



Teria sido importante também referir que a zona do OLH3 tem uma taxa de recrutamento natural de amêijoia boa (*Ruditapes decussatus*) muito elevada amplamente reconhecida pelo sector. Sabendo que a fixação das larvas dos bivalves no meio natural depende fortemente das condições ambientais que influenciam as desovas naturais e a sobrevivência das larvas e de alterações do meio marinho. Será de grande importância que no quadro de operações previstas se tenha em conta a mitigação da degradação da qualidade da água do ambiente marinho circundante, ou que sejam evitadas movimentações do sedimento em alturas de desova e fixação das larvas da amêijoia boa no sedimento seja nos viveiros ou no banco natural da área afectada.

A Direcção

  
  
Formosa - Cooperativa de Viveiristas da Ria Formosa, C.R.L.  
A Direcção



ID-45549

## **Ampliação da Marina de Olhão**

Esta ampliação da Marina de Olhão (extratos nas páginas seguinte) vai tapar completamente a vista da Ria Formosa a partir da cidade.

A vista da zona nobre e central da cidade vai passar a ser para um parque de estacionamento de embarcações, com o permanente ruído de motores e cabos a bater em mastros e de noite iluminação de 1 m de altura que encandeia, como já existe em boa parte da atual marina.

É inacreditável, uma barbárie, que se prive a população e visitantes de ver e apreciar aquilo que tem caracterizado Olhão e as suas gentes, a Ria Formosa. Os mercados que são hoje uma zona de atração e onde muito bem se aproveitou a frente de Ria agora tapa-se com um estacionamento de barco, impensável.

Para onde vão mudar agora a Capital da Ria Formosa? Onde irão agora os olhanenses para ver a sua Ria? Em Tavira ou em Faro?

Numa altura, em que é urgente descarbonizar, porque se amplia uma marina em contraciclo e para embarcações de maior porte que, não sendo profissionais, nem deviam circular na Ria?

Estou indignado com semelhante pretensão que deve ser inviabilizada.

Olhão, 27 de fevereiro de 2022



Pedro Pousão Ferreira

## D. MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

### 1.- INTRODUÇÃO

O presente projeto execução refere-se às obras abrangidas pela ampliação complementar do porto de recreio de Olhão. Este projeto corresponde a um aumento de 102 postos de amarração.

#### Objetivos do Projeto

O projeto de Ampliação Complementar do Porto de Recreio de Olhão tem como objetivos principais:

- Incrementar e otimizar a oferta de lugares de amarração para embarcações de recreio no âmbito de um contrato de concessão existente;
- Criação de postos de amarração que permitam ainda a acostagem de embarcações de recreio de maiores dimensões (entre os 15 e os 25 m).

#### Localização do Projeto

A ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão, encontra-se situada no distrito de Faro, concelho e junta de freguesia de Olhão.

#### Descrição sumária das principais características físicas do Projeto

A ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão contempla uma área de cerca de 1,63ha no plano de água (zona nascente do atual Porto de Recreio de Olhão).



Área de intervenção da ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão.



Vista - Zona de implantação da ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão

O projeto da ampliação complementar propõe a remodelação e ampliação do quebra-mar atualmente existente e a criação de lugares de amarração com recurso a pontões e *fingers* flutuantes ligados a um conjunto de estacas metálicas cravadas no fundo, por intermédio de aparelhos de apoio permitindo o seu deslocamento vertical consoante as marés.

Como resultado da ampliação serão criados 102 novos lugares para embarcações com as seguintes características:

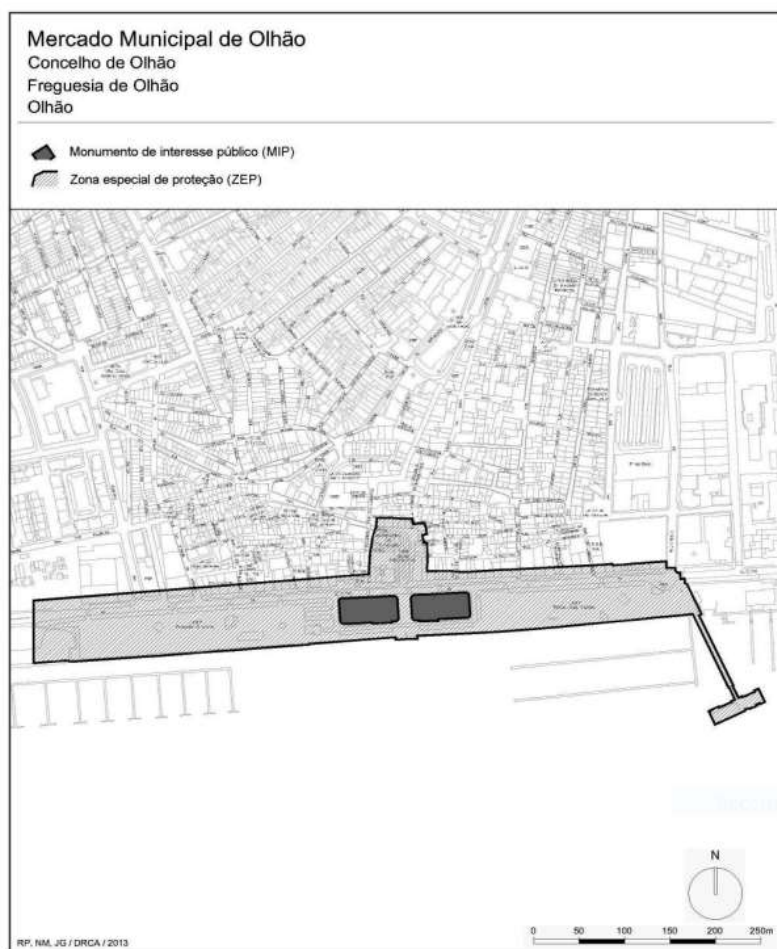
- 41 lugares para embarcações com comprimento até 6,00m. e boca até 2,50m.;
- 32 lugares para embarcações com comprimento até 12,00m. e boca até 4,00m.;
- 1 lugar para embarcação com comprimento até 12,00m. e boca até 5,00m.;
- 21 lugares para embarcações com comprimento até 15,00m. e boca até 5,00m.;
- 6 lugares para embarcações com comprimento até 18,00m. e boca até 5,20m.;
- 1 lugar para embarcação com comprimento até 25,00m. e boca até 7,00m.

Discordo da ampliação do Porto de Recreio de Olhão, com ocupação do espelho de água frente aos Mercados Municipais de Olhão

1. Impacto sob o Mercado Municipal de Olhão, que está classificado como MIP - Monumento de Interesse Público, que é um edifício com arquitetura associada a Eiffel e sempre ligado à Ria Formosa, tendo inclusivamente albergado a lota de peixe, durante muitas décadas.

- 1.1. O impacto é inaceitável para a fruição e apreciação do imóvel a partir da Ria e conforme foi definido na Portaria n.º 224/2013 publicada no Diário da República, 2.ª série — N.º 72 — 12 de abril de 2013, que fundamenta a criação da zona especial de proteção (ZEP) tendo “em consideração a envolvente urbanística e paisagística do imóvel, nomeadamente a sua relação com a praça Patrão Joaquim Lopes, a antiga alfândega, o vizinho cais de embarque, as áreas ajardinadas e a frente marítima, e a sua fixação visa salvaguardar este enquadramento, bem como os corredores de aproximação visual e as perspetivas de contemplação e edifício.” Se na Portaria não se abrange a área agora destinada à implementação da ampliação do Porto de recreio de Olhão, no mapa constante da própria Portaria, está bem representado a ocupação do espelho de água confinante, completamente desprovida de parqueamento.

#### ANEXO



7742013

É inquestionável, que a fruição deste edificado a partir da Ria, ficará seriamente comprometida com a implementação do projeto da Verbo do Cais pondo em causa o espírito da criação da própria Zona de proteção (ZEP)

1.2. Estruturais: O afundamento proposto não apresenta uma avaliação sustentada sobre o impacto nas fundações em estacas dos Mercados Municipais, que aquando da construção do Passeio Ribeirinho, teve o cuidado em reforçar o talude de proteção, que agora dispõe duma placa de betão, que se prolonga cerca de 5m para além da base da muralha.

2. Duvidas sobre a idoneidade da Verbo do Cais, S.A para promover e apresentar este estudo em nome próprio, tendo apenas o estatuto de concessionária da Requalificação, ampliação e exploração em regime de serviço publico do Porto de Recreio de Olhão, que não abrange esta zona, pelos seguintes factos:

2.1 Porto de Recreio de Olhão: Volumetria dos edificios de apoio ao Porto de Recreio não conforme com o aprovado em Plano e que ainda hoje está sem utilização.

2.2 Porto de abrigo da Pesca artesanal: Em 5 de maio de 2020, na sequência da entrega à Verbo do Cais para exploração do Porto de Abrigo para embarcações da pesca artesanal (embarcações pequenas de boca aberta), para a náutica de recreio, as obras de adaptação deste espelho de água com vista ao aumento muito significativo do numero de locais de estacionamento e da arqueação das embarcações, incluiu dragagens, feitas em claro desrespeito a todas as entidades, com jurisdição e com o vazadouro dos dragados em vala junto ao Porto de Recreio.

2.3 Estaleiro do Porto de Recreio de Olhão: O terreno, não afeto à construção do edificio, foi totalmente impermeabilizado com uma placa de betão, mesmo antes da consulta publica ter sido concluída.

Todos estes factos, criam dúvidas sobre a validade e representatividade das amostras da responsabilidade da Verba dos Cais e que sustentam o Relatório Técnico de suporte ao Estudo de Impacto Ambiental relativo ao projeto de “Ampliação complementar do Porto de Recreio de Olhão”, chamando-se a atenção para os factos:

a) A colheita de água para análise foi feita a 30 de dezembro de 2019, altura em que é particularmente favorável, pois a zona em estudo recebe 2 saídas de águas fluviais, em ano particularmente pluvioso e em simultâneo no mês com menor atividade da náutica de recreio.

No Resumo Climatológico dezembro de 2019 do IPMA, pode-se ler que o valor médio da quantidade de precipitação em dezembro foi superior ao normal e corresponde a cerca de 127 % do valor normal mensal. A circulação de barcos tem um ponto máximo no Verão, pelo que deveria ser o mês de agosto, o escolhido para as análises.

Deste facto sub avaliação clara dos problemas existentes para o Canal de Olhão, quer em termos de efeitos provocados por obsolescência da rede de esgotos quer pelo aumento da circulação de embarcações, que se traduzem na prática pela impossibilidade de consumo dos bivalves nesta zona D (SETOR 3).

b) A colheita de amostras para definição dos dragados: Os locais para recolha das amostras foram definidos pela Verbo do Cais, conforme expresso nos resultados publicados e tiveram lugar em novembro de 2019, sem se ter encontrado uma referência ao acompanhamento duma Entidade supervisora, tais como o Parque Natural ou a APA. Os valores apresentados terão sempre de ser objeto de cuidadosa supervisão, pois a intervenção tem zonas de contaminação muito diferentes,

### 3. Impacto ambiental:

A ampliação do Porto de Recreio de Olhão, já foi concretizado pela Docapesca S.A ao atribuir à Verbo do Cais, o espelho de água a poente do cais T, que era o porto de abrigo da pesca artesanal.

O Porto de Recreio de Olhão, construído pelo IPTM tinha 299 ancoradouros, com a concessão à Verbo do Cais e a intervenção efetuada passou a ser 340lugares.

Com a entrega à Verbo do Cais para exploração da área poente ao cais T, afeta à pesca artesanal, o Porto de Recreio de Olhão passou a ter 504 ancoradouros.

Com a implementação desta proposta de ampliação, o Porto de Recreio passaria a ter 610 lugares, criando ancoradouros frente aos mercados para embarcações de 15 a 25m

O impacto na circulação no canal de Olhão, quer ao nível do volume e da arqueação de embarcações tem vindo a ser enormemente promovido pela DOCAPESCA, SA, sem ser capaz de cumprir a sua missão expressa nos Planos de Dragagens anteriores. Há mais de 30 anos, que não se vê uma draga a manter a largura do canal e a sua fundura junto a Olhão. Não é aceitável, digo vergonhoso, ter arrecadado a renda 6.5 milhões de euros da Verbo Do Cais pela concessão a 35anos do Porto de Recreio de Olhão e continuar com a conversa, de que vai dragar agora,

Por esta razão a Docapesca,S.A não pode ver mais este ataque a Olhão, aprovado.

Olhão, 28 de fevereiro de 2022

António Miguel Pontes Estrela

Cidadão português e residente em Olhão

ID-45579

## **AMPLIAÇÃO DA MARINA DE OLHÃO**

A paisagem de Olhão frente aos mercados tem um valor único, consegue juntar a Ria Formosa, sem filtros às vivências do dia a dia das pessoas de Olhão e seus visitantes. O olhar sobre a Ria “que acalma” não tem preço. Por isso deve ser mantida a frente ribeirinha como está, não deve ser ampliada a zona destinada a barcos/ veleiros, que aliás já existe na zona frente ao hotel.

Tem de haver espaço para tudo, e descaracterizar a zona dos mercados, é descaracterizar Olhão, que tem como postal de visita aquela vista sobre a Ria, que não se encontra nas outras cidades vizinhas, como seja Faro e Tavira. Sendo este um dos aspectos em que Olhão marca a diferença.

Temos de ter em conta que existe um conjunto de critérios que devem ser mantidos, quando se trata da preservação da identidade e reconhecimento paisagístico de Olhão e com isso manter a oportunidade desta zona poder ser única e não uma repetição de outra qualquer cidade junto ao mar/Ria.

A vista de quem chega de barco a Olhão sobre os mercados também ficará comprometida, pois sobretudo em situação de maré cheia, a vista dos mercados será recortada por inúmeros mastros.....pensem nisto!

Concluindo, considero que esta ampliação da marina de Olhão tem de ser olhada como um anular da principal imagem de marca de Olhão, “mercados e vista da ria” e não deve ser efectuada.

Florabela Soares

28/02/2022

ID-45594

O Mercado, a arquitetura cubista, a cultura dos pescadores e a Ria Formosa são características que formam a identidade de Olhão. O presidente da câmara deve ser o primeiro defensor de sua terra, se opondo a qualquer obra ou atividade que perturbe a identidade da mesma. Ando de kayak pela Ria e conheci lugares incríveis. Acredito que entendi melhor a paz e beleza da Ria do que muitos que estão no poder. Já sinto o impacto (sonoro, ambiental e visual) das embarcações no verão retirando parte do encanto da Ria. Não é tão difícil entender que a identidade de Olhão é o que atrai o turismo. Transformar Olhão numa Vilamoura ou Quinta do Lago é falta de visão política, estratégica, turística e ambiental. Não quero tomar um haagen-dazs com vista para embarcações de luxo, escutando música comercial. Quero tomar um vinho algarvio, escutando uma música portuguesa. Uma vista desafogada para Ria com a autenticidade dos pescadores e mariscadores.