

DECISÃO SOBRE A DEFINIÇÃO DE ÂMBITO DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

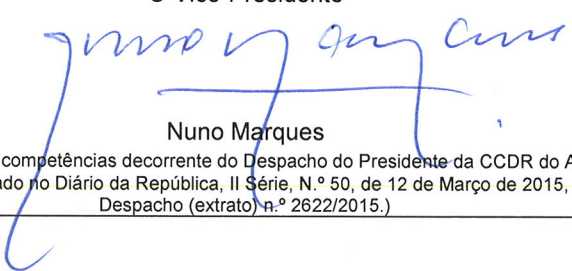
Identificação	
Designação do Projeto	Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval, Incluindo Estacionamento a Nado e Modernização das Instalações da Quinta do Progresso, em Faro
Fase em que se encontra o Projeto	Anteprojecto
Tipologia de Projeto	Anexo II, n.º 12, alínea b) e n.º 4, alínea g)
Enquadramento no regime jurídico de AIA	Artigo 1.º, n.º 3, alínea i)
Localização	Faro, concelho de Faro
Proponente	Nave Pegos – Comércio e Manutenção de Embarcações, Lda.
Entidade licenciadora	Câmara Municipal de Faro
Autoridade de AIA	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve

Decisão:	A Proposta de Definição do Âmbito (PDA), cumpre, na generalidade, as normas técnicas relativas à estrutura, metodologia e conteúdo do Estudo de Impacte Ambiental (EIA).
-----------------	--

Aspetos a desenvolver no EIA e não referidos na PDA	Para além do proposto na PDA, o EIA deverá integrar ainda os resultados da apreciação desenvolvida pela Comissão de Avaliação (CA) e que constam detalhadamente do Parecer em anexo, corrigindo e colmatando as falhas apontadas. Ressalva-se, contudo, que em função do desenvolvimento da informação em falta, poderá ser necessário avaliar outras matérias além das referidas na PDA e na apreciação efetuada sobre a mesma.
--	--

Validade da DDA:	Nos termos do n.º 1 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, a presente decisão caduca, se decorridos dois anos a contar da presente data, não tiver sido iniciado o procedimento de avaliação do respetivo EIA.
-------------------------	---

Data:	18.02.2016
--------------	------------

Assinatura:	<p>O Vice-Presidente</p>  <p>Nuno Marques</p> <p>(No uso da delegação de competências decorrente do Despacho do Presidente da CCDR do Algarve, de 23 de Fevereiro de 2015, publicado no Diário da República, II Série, N.º 50, de 12 de Março de 2015, sob a referência Despacho (extrato) n.º 2622/2015.)</p>
--------------------	--

Anexo: Parecer da Comissão de Avaliação

1/1

**PROPOSTA DE DEFINIÇÃO DO ÂMBITO DO
ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL**

**AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO DE ESTALEIRO NAVAL,
INCLUINDO PARQUEAMENTO A NADO E MODERNIZAÇÃO
DAS INSTALAÇÕES DA QUINTA DO PROGRESSO, EM FARO**

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO



**CCDR – Algarve
APA, IP /ARH Algarve
ICNF, I.P.
DRC Algarve
Câmara Municipal de Faro**

Fevereiro 2016

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	1
2. OBJETIVOS E JUSTIFICAÇÃO DO PROJETO	2
3. DESCRIÇÃO DO PROJETO	3
4. ANÁLISE DA PROPOSTA DE DEFINIÇÃO DE ÂMBITO	3
4.1. Alternativas do projeto	4
4.2. Identificação das questões mais significativas a desenvolver no EIA	4
4.2.1. Recursos Hídricos e Qualidade da Água do Aquífero	4
4.2.2. Ecologia	6
4.2.3. Socioeconomia	7
4.2.4. Resíduos	7
4.2.5. Análise de Riscos Ambientais	7
4.2.6. Proposta Metodológica para avaliação de Impactes	8
4.2.7. Outros aspetos a ter em conta	8
5. PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS CONSULTADAS	8
5.1. Universidade do Algarve	8
5.2. Turismo de Portugal, I.P	9
5.3. ANA, Aeroportos de Portugal, S.A	9
6. CONCLUSÃO	9

ANEXOS

ANEXO 1 - PLANTA DE LOCALIZAÇÃO E PLANO GERAL

ANEXO 2 - PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS CONSULTADAS

1. INTRODUÇÃO

A Proposta de Definição do Âmbito (PDA) do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto de "Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval, incluindo Parqueamento a Nado e Modernização das Instalações da Quinta do Progresso, em Faro", em fase de Anteprojeto, deu entrada na Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (CCDR-Algarve), no dia 30 de dezembro de 2015, para apreciação ao abrigo do disposto no artigo 12º do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei nº 47/2014, de 24 de março (RJAIA) e da Portaria nº 395/2015, de 4 de novembro.

O proponente é Nave Pegos – Comércio e Manutenção de Embarcações, Lda..

A entidade competente para a autorização do projeto é a Câmara Municipal de Faro.

O projeto em causa, consiste na pretensão de ampliar e requalificar o estaleiro naval da Nave Pegos, instalado em Faro, incluindo a criação de um plano de água com comporta para servir de parqueamento a nado e de apoio ao estaleiro existente, assim como novas infraestruturas de apoio, nomeadamente uma gare com serviços ao cliente, secretariado, portaria, uma pequena unidade de alojamento local, loja náutica e cafetaria. Paralelamente é pretendido, ainda, melhorar serviços já existentes, como a escola náutica, os serviços de reparação em fibra e madeira, reparação e fabrico de velas, espaço para workshops e formação náutica. O local passará a ter uma capacidade de parqueamento a nado de 120 a 130 lugares para além dos 170 a 190 lugares a seco, existentes.

O projeto enquadra-se na tipologia definida na alínea b) do ponto 12 do Anexo II, do RJAIA, no que se refere às novas componentes a implementar e na alínea g) do ponto 4 do Anexo II do mesmo regime jurídico, no que se refere aos melhoramentos pretendidos, nomeadamente, aos serviços de reparação em fibra e madeira.

Foi expresso pelo proponente a decisão de não realizar Consulta Pública.

A PDA foi elaborada pela empresa AMBIENTAR – Consultores em Ambiente, Lda.

A CCDR-Algarve, na sua qualidade de Autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental (AAIA), nomeou uma Comissão de Avaliação (CA) constituída pelas seguintes entidades e respectivos representantes:

CCDR – Algarve – alínea a) do nº2, do art.º 9º - Luisa Ramos (Coordenação), Conceição Calado

APA, IP /ARH Algarve - alínea b) do nº2, do art.º 9º - Alexandre Furtado

DRC Algarve – alínea d) do n.º 2, do art.º 9º – Frederico Tátá Regala

ICNF, I.P. – Manuela Abreu

Câmara Municipal de Faro - alínea h) do nº2, do art.º 9º - Rui Terremoto

Face às características do projeto e à sua localização a CCDR solicitou, de acordo com a alínea b), do nº 3 do art.º 12º, do referido diploma, parecer às seguintes entidades: Faculdade de Ciências e Tecnologia (FTC) da Universidade do Algarve (UAlg), Turismo de Portugal, I.P., Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I.P. (LNEG), Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC) e Aeroportos de Portugal I.P. (ANA), encontrando-se em anexo ao presente parecer, os pareceres da FTC UAlg, do Turismo de Portugal e da ANA Aeroportos, dado que a ANPC e o LNEG não remeteram qualquer parecer.

A 2 de fevereiro de 2016 realizou-se uma reunião onde estiveram presentes os representantes da CA.

2. OBJETIVOS E JUSTIFICAÇÃO DO PROJETO

A Nave Pegos, Lda. tem desenvolvido a sua atividade de apoio à náutica de recreio nas últimas décadas, com especial incidência na vela de recreio.

O objetivo principal deste projeto consiste essencialmente em ampliação do existente, visando, sobretudo, aumentar a capacidade de estacionamento de embarcações de recreio. Presentemente conta com 170-190 lugares de estacionamento em seco e passará para 300-320 lugares, com a adição de 120-130 parqueamentos a nado.

A capacidade instalada de alar (içar) e arrear embarcações está neste momento esgotada. Com duas gruas para o efeito, e um fosso de elevação, não é possível aumentar a capacidade de manuseamento de embarcações. As operações de alar/arrear estão limitadas a, em condições ótimas, 6 a 8 manobras diárias.

Havendo neste momento a necessidade de projetar o melhoramento constante dos serviços prestados, nomeadamente, a formação de marinhagem; a formação técnica de colaboradores e educandos externos (em técnicas ligadas ao mar e à náutica de recreio); a melhoria de serviços de estacionamento e manutenção naval deste tipo de embarcações; serviços prestados às autoridades marítimas (recuperação de salvados, dragagens e serviços de estacionamento e manutenção de embarcações); e prestação de serviços específicos para as embarcações de vela de recreio oceânica, como a reparação e construção de velas, afinação e manutenção de aparelhos, afinações de mastro, e outros serviços especializados.

3. DESCRIÇÃO DO PROJETO

O projeto é constituído por uma parte fluvial e uma parte terrestre. A parte terrestre corresponde à modernização/beneficiação das instalações existentes atualmente e que, à parte a reconstrução das ruínas do moinho de maré presente no local, compreende essencialmente trabalhos de modernização no interior dos edifícios existentes. As intervenções não contemplam qualquer intervenção na zona de estacionamento a seco.

O estacionamento a nado é constituído por cinco elementos funcionais:

- Retenções periféricas nas margens;
- Plano de água;
- Sistema de comporta;
- Sistema de Escoamento/Enchimento Autónomo e Renovação passiva de água;
- Estruturas de acostagem.

Em paralelo com a criação do plano de água artificial com comporta, pretende-se criar novas estruturas de apoio, a partir exclusivamente da alteração funcional do extenso edificado existente promoveu-se a criação de uma gare com serviços ao cliente, secretariado, portaria; uma pequena unidade de alojamento local, loja náutica, cafetaria, etc.

Pretende-se, ainda, melhorar as condições dos serviços existentes como a escola náutica, serviços de reparação em fibra e madeira, melhores condições de trabalho geral, reparação e fabrico de velas, novas instalações de pessoal, espaço para *workshops* e formação (náutica), formação técnica, etc.

4. ANÁLISE DA PROPOSTA DE DEFINIÇÃO DE ÂMBITO

Considera-se que a Proposta de Definição de Âmbito (PDA) apresentada, segue do ponto de vista conceptual os pressupostos definidos na legislação para a elaboração deste tipo de documentos no âmbito das Avaliações de Impacte Ambiental (AIA), isto é, de acordo com as normas técnicas que constam do anexo III, da Portaria nº 395/2015, de 4 de novembro. A caracterização do projeto permite de forma clara a sua compreensão a nível das suas componentes, da sua localização, bem como do seu enquadramento administrativo e antecedentes processuais.

Na generalidade, embora com algumas lacunas, julga-se correta a definição das questões significativas e as propostas para a caracterização do ambiente afetado, a definição de impactes ambientais e o planeamento do EIA.

4.1. Alternativas do projeto

Tendo presente a dimensão e as características do projeto considera-se que as alternativas a avaliar na fase de Anteprojeto estarão relacionadas essencialmente com as soluções construtivas.

Não foram consideradas alternativas de localização do projeto dado as instalações da Nave Pegos já existirem no local em causa há mais de 30 anos.

Embora o projeto não tenha considerado alternativas de localização, de acordo com o previsto no n.º 2 do anexo V do RJAIA, deverão ser descritas as soluções alternativas razoáveis estudadas, incluindo a "ausência de intervenção, tendo em conta a localização e as exigências no domínio da utilização dos recursos naturais e razões da escolha em função:

- a) Das fases de construção, funcionamento e desativação;
- b) Da natureza da atividade;
- c) Da extensão da atividade;
- d) Das fontes de emissões."

pele que, além da "alternativa zero", ou seja, a ausência de qualquer intervenção e tendo presente a dimensão e as características do projeto considera-se que eventuais alternativas a avaliar na fase de Anteprojeto estarão relacionadas essencialmente com as soluções construtivas.

4.2. Identificação das questões mais significativas a desenvolver no EIA

A análise da CA, foca apenas os aspetos e questões que se consideraram ser de comentar, merecendo, de um modo geral, concordância os aspetos não objeto de comentários.

4.2.1. Recursos Hídricos e Qualidade da Água do Aquífero

Relativamente à designada parte "fluvial", deverá ser desenvolvido um capítulo, onde, com detalhe, sejam descritas as componentes do projeto e sua relação funcional, bem como as características hidrodinâmicas resultantes da sua implementação, tendo presente o sistema de escoamento/enchimento autónomo e renovação passiva de água. Deverão ser apresentadas simulações para diferentes cenários de retenção de água (desde o regime natural até ao máximo de tempo de retenção previsível) e determinada a possível alteração da qualidade da água para cada um deles, nomeadamente ao nível do seu estado trófico, como indicado na PDA.

Para os fatores Recursos Hídricos e o da Ecologia nos aspetos que dependem do meio hídrico, a maior preocupação relativamente ao desenvolvimento deste projeto prende-se com a possível contaminação do meio com substâncias classificadas como prioritárias ou poluentes específicos (da Diretiva Quadro da Água), decorrente das operações de

manutenção/limpeza das embarcações que são levadas a cabo atualmente, e que estão previstas no projeto em causa. A PDA é praticamente omissa relativamente a esta questão, devendo a mesma ter um desenvolvimento aprofundado no EIA.

Com efeito, a pretensão em apreço constitui uma unidade potencialmente produtora/utilizadora de substâncias classificadas como prioritárias ou poluentes específicos, no âmbito da Diretiva-Quadro da Água e respetivas diretivas subsequentes (Diretiva 2008/108/CE e 2013/39/UE), transpostas para direito interno pela Lei nº 58/2005, de 29 de dezembro e pelo Decretos-Lei nº 103/2010, de 24 de setembro e 2018/2015, de 7 de outubro.

Neste âmbito, o projeto deverá contemplar o estudo e a justificação de adoção de soluções técnicas que permitam o tratamento adequado, em termos quantitativos (e.g., segregação de caudais) e qualitativos, das águas residuais provenientes das operações de manutenção/limpeza de embarcações e maquinaria. Deverá ser tido em conta que apesar de certas substâncias (e.g., compostos de tributilestano, nonilfenóis, PCB, etc.) terem uma utilização limitada ou mesmo proibida dentro do espaço comunitário, as mesmas poderão ser libertadas a partir da manutenção/reparação de embarcações provenientes de outras partes do globo.

Deverão ser definidos programas de monitorização de todas as águas residuais de origem industrial (i.e., as águas residuais provenientes de qualquer tipo de atividade que não possam ser classificadas como águas residuais domésticas nem sejam águas pluviais), das águas da zona de estacionamento a nado e das águas do sistema lagunar na área de influência do projeto, tendo em conta a hidrodinâmica deste meio receptor. Em função da tipologia dos poluentes (com diferentes graus de adsorvência a material particulado e de bioacumulação) deverá prever-se a sua amostragem nos sedimentos e em organismos vivos.

Os programas de monitorização acima indicados, bem como a caracterização inicial das águas superficiais, sedimentos e biota da área adjacente ao projeto, deverão contemplar como base os seguintes poluentes/parâmetros:

- pH;
- CBO5;
- COT;
- SST;
- Azoto total;
- Fósforo total;

-
- Hidrocarbonetos totais derivados do petróleo de C10 a C40;
 - Óleos e Gorduras;
 - Detergentes (sulfato de lauril e sódio);
 - Amoníaco;
 - Azoto amoniacal;
 - Compostos bifenílicos policlorados (PCB);
 - Boro;
 - Zinco;
 - Compostos de tributilestanho;
 - Mercúrio e compostos de mercúrio (fração dissolvida);
 - Cádmiu e compostos de cádmio (fração dissolvida);
 - Níquel e compostos de níquel (fração dissolvida);
 - Chumbo e compostos de chumbo (fração dissolvida);
 - Cobre total;
 - Nonilfenóis;
 - Éteres difenílicos bromados;
 - Ftalato de di(2 -etil -hexilo);
 - Tricloroetileno;
 - Tetracloroetileno;
 - 1,2-Dicloroetano e Triclorometano.

As utilizações dos recursos hídricos que vierem a ocorrer quer em fase de construção, quer em fase de exploração (captações e/ou rejeição) requerem a emissão de título de utilização dos recursos hídricos (TURH), os quais serão inscritos no Título Único Ambiental, previsto no Decreto-Lei nº 75/2015, de 11 de maio, retificado pela Declaração de Retificação nº 30/2015, de 18 de junho.

Salienta-se que atualmente a empresa não dispõe de qualquer TURH para rejeição de águas residuais industriais no meio hídrico, apesar da atividade que atualmente exerce.

4.2.2. Ecologia

Relativamente ao fator Ecologia e no que se refere aos planos de monitorização a apresentar estes deverão prever:

- Monitorização do sedimento quanto à granulometria, teor de matéria orgânica e poluentes;
- Monitorização da qualidade da água, nomeadamente, no que respeita à transparência, pH, teor de oxigénio dissolvido e teor de clorofila a).

- Pontos de amostragem dentro da zona de estacionamento a nado, à saída desta bacia e no canal de navegação de acesso ao estaleiro (500m);
- Duas amostragens anuais (verão e inverno);
- Em cada amostragem, determinar a composição, distribuição e abundância das comunidades de fitoplâncton (referenciando o fitoplâncton tóxico), macrobentónicas, piscícolas e avifauna. Particularmente em relação à avifauna, deverá ser efetuado um estudo comparativo com salinas existentes na proximidade.

A PDA refere a necessidade de um cais de espera exterior à zona de estacionamento a nado. De modo a evitar a existência de um estacionamento exterior e possíveis constrangimentos em situações de baixa-mar, deverão ser estudadas e equacionadas alternativas de localização.

4.2.3. Socioeconomia

Em termos socioeconómicos, será importante avaliar, para a fase de exploração, como se poderá compatibilizar o uso e funções definidos no PDM com o projeto que se pretende aprovar.

4.2.4. Resíduos

O Estudo de Impacte Ambiental deverá apresentar os resíduos produzidos nas fases de construção e exploração do projeto, as quantidades de resíduos previsíveis, bem como identificar e avaliar os impactos resultantes da produção de resíduos. Em cada uma das fases, deverão ainda ser propostas medidas de mitigação que minimizem os impactos considerados, as quais deverão estar de acordo com os requisitos previstos na legislação relativa à gestão de resíduos, designadamente o Decreto-Lei nº 178/2006, de 5 de setembro e o Decreto-Lei nº 46/2008, de 11 de março, alterados e republicados pelo Decreto-Lei nº 73/2011, de 17 de junho.

4.2.5. Análise de Riscos Ambientais

Para além dos riscos identificados na PDA, com os quais a CA concorda, o EIA deverá apresentar uma análise dos vários riscos ambientais identificados no presente parecer, bem como dos riscos de segurança de pessoas e bens que interfiram com terceiros na envolvente da exploração, quer existentes quer espectáveis em resultado da implementação do projeto, e que complementem os aspetos incluídos no "Sistema de Proteção e Segurança Coletiva".

4.2.6. Proposta Metodológica para Avaliação de impactes

Em consequência do disposto no nº 1 do artigo 18º do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, o EIA deverá fazer uma avaliação dos impactes não somente qualitativa mas também numérica.

4.2.7. Outros aspetos a ter em conta

Existem ainda algumas questões relacionadas com o projeto que pela sua relevância deverão ter um desenvolvimento mais aprofundado para os vários fatores, bem como, esclarecer algumas dúvidas de conceção do projeto, nomeadamente:

- Não é claro se atualmente, ou no projeto futuro, as instalações integram um posto de abastecimento de combustíveis para as embarcações. Caso esteja previsto, deverá ser devidamente enquadrada pelo EIA sob todos os seus aspetos relevantes.
- É importante que o EIA desenvolva um capítulo onde seja explicada a relação deste projeto, a nível da sua complementaridade funcional e de articulação de "Timings" com o projeto (que se poderá considerar complementar) das dragagens do canal de acesso.

Relativamente às fontes de informação/ cartografia deverá ser acrescentada a Carta de ocupação do solo COS 2007, e indicar as datas e escala da informação cartográfica.

Relativamente às condicionantes e servidões e restrições de utilidade pública, deverá ser acrescentada a servidão ferroviária e constituir um capítulo distinto.

5. PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS CONSULTADA

A **Universidade do Algarve**, para além de algumas lacunas detetadas na PDA, enumera os vários aspetos a ter em consideração aquando da elaboração do EIA, para as diferentes fases do projeto, de onde se destacam:

- Quanto à hidrodinâmica e regime sedimentar, esta entidade considera importante determinar o potencial enchimento sedimentar da bacia a criar (taxa anual e volumes associados) e quais as necessidades relativamente a futuras dragagens (quer na zona de estacionamento a nado quer no canal), para se ter uma ideia de quando será necessário proceder a novas dragagens e qual a sua recorrência.
- Identificação das substâncias perigosas para o ambiente, que na fase de construção e na fase de exploração do projeto, podem causar efeitos nefastos/nocivos aos organismos vivos existentes na área do estacionamento a nado e na envolvência da totalidade do projeto.
- Atendendo à diversidade de usos que o espaço intervencionado já teve, seria relevante avaliar também a presença de indicadores de contaminação com derivados de petróleo, nomeadamente através da análise a hidrocarbonetos de petróleo, e benzeno, tolueno,

etilbenzeno, e xilenos (BTEX), eventualmente em detrimento da análise a PCB os quais têm mobilidade muitíssimo reduzida no solo e cuja presença é pouco provável dada a ocupação histórica da área a escavar.

- Relativamente à ecologia, a tipologia de informação para o ecossistema lagunar marinho não pode limitar-se à ictiofauna. O EIA deverá considerar todos os grupos relevantes neste ecossistema, como: fito e zooplâncton, macroinvertebrados (bivalves, gastrópodes, crustáceos), cefalópodes, flora aquática, aves, etc...não esquecendo as espécies protegidas ou ameaçadas desta zona considerada sensível.

O **Turismo de Portugal, I.P.**, salienta que o fator socioeconomia, pela relevância do projeto para a qualificação do produto "turismo náutico", pelo seu contributo para a qualificação das infraestruturas e serviços de apoio às embarcações, bem como os fatores paisagem e património, enquanto recursos turísticos, deverão ser devidamente desenvolvidos na elaboração do EIA.

A **ANA, Aeroportos de Portugal, S.A.**, refere que se mantém válido o teor do parecer emitido por via do Processo FAR2015/00047, do Portal Autárquico.

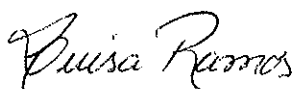
6. CONCLUSÃO

Da análise da PDA considera-se que esta, de um modo geral, foi elaborada de acordo com o Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro e a Portaria n.º 395/2015, de 4 de novembro, que definem genericamente o conteúdo e o alcance da informação a ser desenvolvida no EIA, verificando-se, no entanto, que alguns aspetos deverão ser complementados de acordo com o presente parecer.

No que se refere à elaboração do Resumo Não Técnico alerta-se para a necessidade de cumprir o Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, nomeadamente o mencionado no Anexo III, e o documento "Critérios de Boa Prática para Avaliação e Elaboração de Resumos Não Técnicos", que pode ser consultado na página da Autoridade Nacional de Avaliação de Impacte Ambiental, a Agência Portuguesa do Ambiente.

Assim, após análise da PDA, a CA delibera favoravelmente sobre a mesma, devendo o EIA incluir os aspetos referidos no presente Parecer.

Pela Comissão de Avaliação,



Luísa Ramos

ANEXO 1

Planta de Localização e Plano Geral

PLANTA DE LOCALIZAÇÃO



Enquadramento Administrativo:



NUTS II:



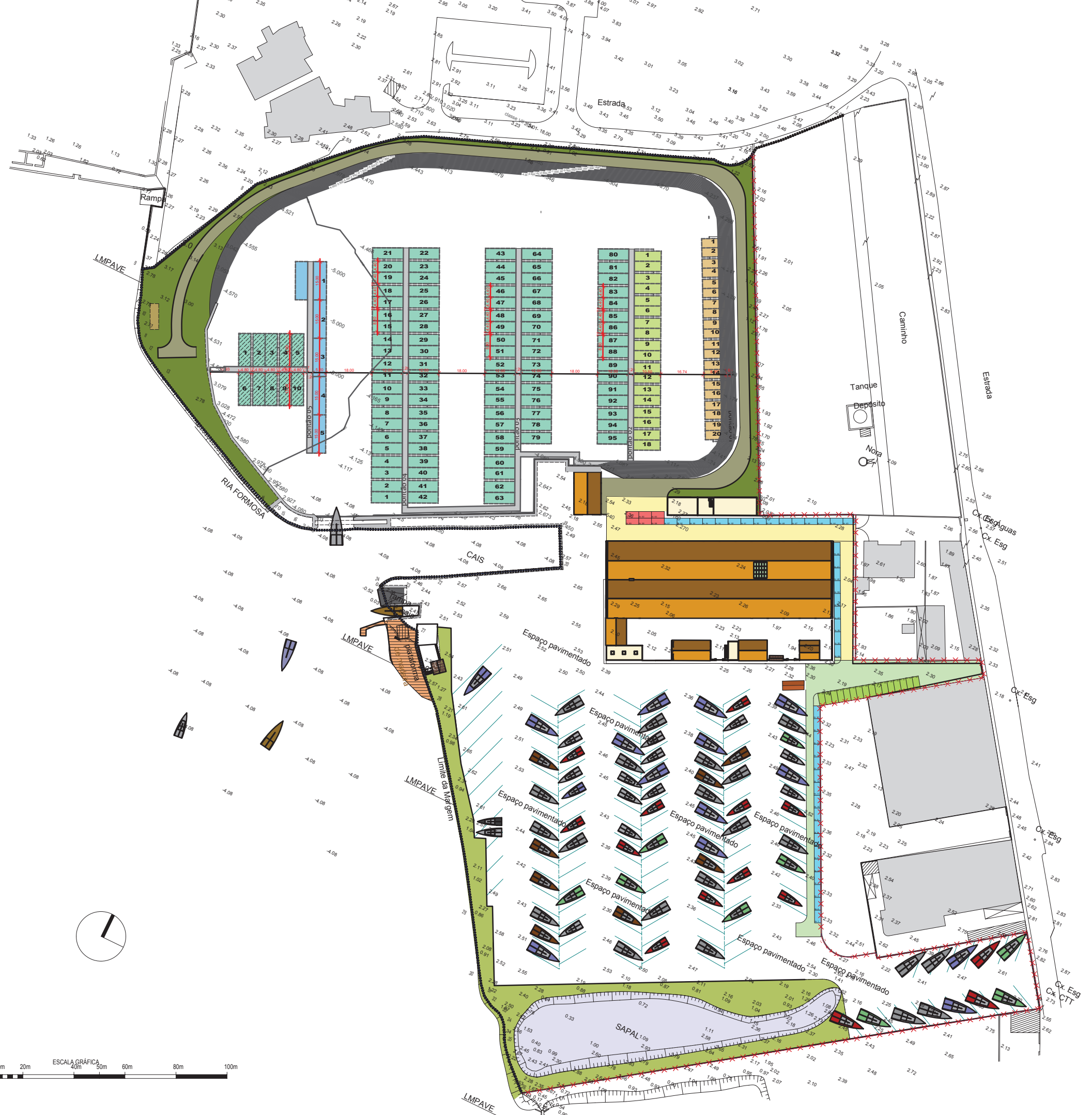
Limites Administrativos

- Concelhos
- Freguesias

Fonte: CAOP 2015

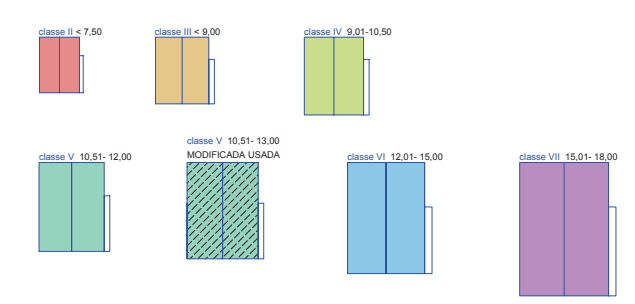
Projecto

- Área de Implantação



- CÓDIGO DE CORES:**
- ESTACIONAMENTO PARA VISITANTES
 - ESTACIONAMENTO PARA UTENTES
 - ESTACIONAMENTO PARA PESSOAL
 - ZONA DE CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL LIVRE
 - ZONA DE CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL RESERVADA A UTENTES
 - ZONA DE CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL PROIBIDA
 - ZONA DE ACESSO RESTRITO
 - LIMITE DA INTERVENÇÃO

Pontão/ Classe	I	II	III	IV	V	VI	VII	totais
Pontão01			20					20
Pontão02				18	16			34
Pontão03					36			36
Pontão04					42			42
Pontão05					10	7		17
								0
Totais		0	20	18	104	7	0	149
%	0%	0%	13%	12%	70%	5%	0%	



Projecto: AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO DE ESTALEIRO NAVAL, INCLUINDO PARQUEAMENTO A NADO E MODERNIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DA QUINTA DO PROGRESSO, FARO

Arquitecto: ARQ. TO TIERRI F. FARIAS
 Coordenador: Membro da Ordem dos Arquitectos Portugueses nº4696

Cliente/ requerente: **NAVE PEGOS Comércio e Manutenção de Embarcações, Lda.**
 Cont. Fiscal nº 503621951
 Quinta do Progresso, Sítio da Panasqueira, 8005-164 FARO

Fase do projecto: Anteprojecto

Conteúdo: **PLANO GERAL - PROPOSTO**

Revisão: #02

Layout no. file no.: 011/210.620.621.632.633.635

Escala: 1/750

Ref. interna: EQ-2014-002

Formato: A1 ao balcão

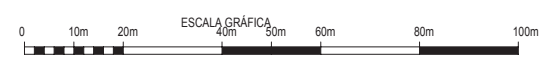
Peça Desenh. nº: **0005**

Data: 15.03.2015

Project no.: 00170

tierri farias arquitecto

Avenida 5 de Outubro - 55 - 1.º esq. - 8000-075 FARO
 +351 289 812 727 - mail: tierri@fararquitectos.com



Este desenho constitui propriedade intelectual dos seus autores e não pode ser reproduzido sem a sua prévia autorização de acordo com a legislação em vigor

ANEXO 2

Pareceres das Entidades Externas Consultadas



UAlg FCT
UNIVERSIDADE DO ALGARVE
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

Campus de Gambelas - Edifício 8 - 8005-139 Faro - Portugal
Tel.: +351 289 800 953 - Fax: +351 289 800 066
fct@ualg.pt - www.fct.ualg.pt

Exmº. Senhor
Presidente da CCDR Algarve
Dr. David Santos
Praça da Liberdade,2
8000-164 FARO

SUA REFERÊNCIA

SUA COMUNICAÇÃO DE
05-01-2016

NOSSA REFERÊNCIA
25-Direção FCT

DATA
18. 01.2016

DATA

ASSUNTO:

**Proposta de Definição de Âmbito (PDA) do EIA da Ampliação e
Requalificação de Estaleiro Naval, Incluindo Parqueamento a nado e
Modernização das Instalações da Quinta do Progresso, em Faro –
Pedido de Parecer**

Dando cumprimento ao solicitado por V. Exa., na vossa comunicação de 05-01-2016, endereçada a esta Faculdade, junto envio o parecer relativa ao PDA da Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval, elaborado pelos Professores Doutores Óscar Ferreira, Alexandra Cravo, e Luís Nunes.

Com os melhores cumprimentos,

A Diretora

Maria de Lurdes Cristiano



UNIVERSIDADE DO ALGARVE
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

Campus de Gambelas –Edifício 2 - 8005-139 Faro - Portugal
Tel.: +351 289 800 953 - Fax: +351 289 800 066
fct@ualg.pt - www.fct.ualg.pt

PARECER DA UNIVERSIDADE DO ALGARVE REFERENTE AO PDA DA AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO DE ESTALEIRO NAVAL, INCLUINDO PARQUEAMENTO A NADO E MODERNIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DA QUINTA DO PROGRESSO, EM FARO

Referente ao ponto “2.14 Identificação das substâncias perigosas no projeto”

No ponto “2.14 Identificação das substâncias perigosas no projeto”, o documento menciona que durante a fase de construção, as substâncias potencialmente perigosas referem-se a combustíveis e óleos utilizados para a circulação de máquinas e viaturas associadas à obra e que durante a fase de exploração, as substâncias potencialmente perigosas resumem-se a tintas e óleos utilizados nos trabalhos de reparação das embarcações, ou combustíveis necessários para a circulação de embarcações. No entanto, é referido anteriormente (páginas 18, 25-27) que na constituição dos pontões existem metais e plásticos. É conhecido que estas substâncias são perigosas para o ambiente, podendo causar efeitos nefastos/nocivos aos organismos vivos existentes na área do parqueamento a nado e na envolvimento deste projecto.

Referente ao ponto “4.1 Principais ações associadas às fases de construção, exploração e desativação, com potenciais impactes significativos”

No ponto 4.1. PRINCIPAIS AÇÕES ASSOCIADAS ÀS FASES DE CONSTRUÇÃO, EXPLORAÇÃO E DESATIVAÇÃO, COM POTENCIAIS IMPACTES SIGNIFICATIVOS, no quadro 4, pg. 41, na Fase de Construção, ação *Movimentação de Terras na zona do parqueamento a nado*, deve considerar-se também como impacte o aumento de sólidos em suspensão, tal como se referiu na Fase de Desativação. Este impacte é particularmente relevante para organismos filtradores na zona envolvente deste projeto, que podem ficar com as brânquias colmatadas e morrer por asfixia.

Na fase de construção, associada à ação *Manutenção da qualidade da água do plano de água artificial* (pg. 42) aponta-se que: “o principal impacte prende-se com a qualidade da água e está relacionado com as trocas de água entre a ria e a zona do parqueamento a nado, que se reflete na qualidade da água e conseqüentemente na produção primária do sistema e restante cadeia alimentar, procurando evitar a ocorrência de eutrofização por dinoflagelados e diatomáceas. Os potenciais impactes na qualidade da água (por insuficiente troca de água) que provoquem a sua degradação poderão originar *blooms* de fitoplâncton “tóxico” e haverá desequilíbrios na cadeia trófica. No entanto, desde que garantida a

qualidade da água, a criação de um novo plano de água com uma dimensão razoável, poderá ter um efeito positivo nos habitats adjacentes, sendo ele próprio um novo habitat potencialmente mais diverso e interessante que a situação existente”. A eutrofização pode ser um dos problemas ambientais mas podem ocorrer outros impactes negativos associados a problemas de contaminação por influência de compostos persistentes como combustíveis, PAHs, tintas, óleos, lubrificantes, metais, água de lavagem, plásticos...como referido anteriormente nas páginas 18, 25-27.

Referente ao ponto “ 4.2.Potenciais Impactes Significativos”

Na pg 43 refere-se “tráfego fluvial”. Não se entende o contexto.

Referente ao ponto “4.3. Fatores ambientais relevantes tendo em conta os potenciais impactes ambientais”

Descritores de elevada Relevância – Recursos Hídricos

Referem-se “ainda, eventuais ocorrências de contaminação da água resultantes de trabalhos diversos na construção e de operações de manutenção e de abastecimento das embarcações. Estes serão minimizados (redução do risco) na área do estacionamento que os irá confinar e permitir a sua limpeza.” Esta afirmação é discutível, pois para compostos solúveis, estes dissolvem-se e dispersam-se na água, o que torna a sua remoção praticamente impossível. Por outro lado, parte destes contaminantes podem ser libertados para a área envolvente através das trocas promovidas a partir das comportas. Tendo em conta a diversidade de contaminantes presentes e a sensibilidade da área envolvente, a monitorização deveria incluir locais na proximidade do projeto, na fase de construção e de operação.

Referente ao ponto “5.2. Geologia, Geomorfologia e Geotecnia”

No ponto “4.4. Identificação de riscos ambientais”, o documento menciona vários riscos geológicos, genericamente de pequena relevância para a obra em questão. Não é, no entanto mencionado, de forma adequada, a questão relativa à possibilidade de inundações costeiras por sobre-elevação do nível do mar. Esta questão foi, no entanto, adequadamente levantada na p. 19 (2.5 Estacionamento a nado), referindo-se a possibilidade de uma sobre-elevação de 0,6-0,7 m acima do nível do mar. Como a obra em causa aumentará o espelho de água, localmente, é necessário salvaguardar que as cotas máximas de intervenção (retenção da bacia de estacionamento) estejam acima dos máximos potenciais de sobre-elevação para a região. Para a avaliação desta questão os trabalhos de Carrasco et al. (2012; 2013) devem ser tidos em consideração. De acordo com os autores supracitados, os níveis máximos de inundações previstos por sobre-elevação, considerando a potencial subida do nível do mar, são de 2.39m e de 2.84 m acima do nível médio do mar, ou seja, cerca de 4.6 m e cerca de 5 m acima do zero hidrográfico.

A escala de cartografia geológica parece desapropriada (demasiadamente generalista) para a escala de intervenção.

Referente ao ponto “5.3 Solos e Uso dos Solos”

O documento faz referência nas páginas 18 e 23 à Portaria 1450/2007, de 12 de novembro, no que diz respeito à classificação de materiais de acordo com o grau de contaminação, respetivamente:

- “A qualidade do material de escavação, aferida através de uma campanha de amostragem e análise laboratorial efetuada em setembro 2015 (ver elementos constantes do Anexo 12), classifica esse material como sendo de Classe 2, correspondente a material com contaminação vestigiária, de acordo com a Portaria 1450/2007, de 12 de novembro. De referir ainda que este material enquadra-se na formação quaternária das Areias Faro-Quarteira, bem como todo o volume de escavação em seco.”

e

- “Tal como já havia sido referido anteriormente foi realizada em setembro de 2015 uma campanha de amostragem da qualidade do material a escavar, apresentando-se no Anexo 12 os respetivos boletins analíticos, bem como a tabela comparativa com os valores limite da Portaria 1450/2007, de 12 de novembro.

De acordo com a referida Portaria, os resultados apresentados revelam que o material de escavação se enquadra na Classe 2 - Material dragado com contaminação vestigiária, passível de ser utilizado em obras de construção de infraestruturas, nomeadamente na constituição de aterros compactados, ou em ações de requalificação que impliquem a modelação do solo.

Para tal deverão ser analisados, em conjunto com entidades envolvidas no licenciamento de empreitadas ou em operações de requalificação do território (CM Faro, CCDR-Algarve, entre outras), a futura ocorrência de obras deficitárias em terras onde possa ser utilizado o material escavado ou a existência de locais onde esse material possa ser colocado em depósito (como áreas de exploração de inertes em processo de recuperação).”

No entanto, os critérios de qualidade estabelecidos na referida Portaria (artigo 8º) são aplicáveis à imersão (60.º do Decreto -Lei n.º 226 -A/2007, de 31 de Maio), e à recarga de praias e assoreamentos artificiais com vista à utilização balnear (n.º 2 do artigo 69.º do Decreto -Lei n.º 226 -A/2007, de 31 de Maio).

Uma vez que o destino final previsto para o material escavado é outro, então os critérios de qualidade do solo deveriam ser os estabelecidos pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA, 2011) para solos: “a avaliação do sítio contaminado considera critérios estabelecidos com base nos efeitos do contaminante na saúde humana e/ou no ambiente. No documento *Soil, GroundWater and Sediments Standards for Use UnderPart, 2009* são apresentados os critérios genéricos de avaliação e recuperação (doravante designados “critérios genéricos de Ontário”) para o solo, consoante o respectivo uso (...), para águas subterrâneas, em situações de potabilidade ou não, e para sedimentos em águas superficiais.”

Em relação à caracterização da qualidade do solo apresentada no Anexo do documento, deveria ser indicada a localização exata dos pontos de amostragem, incluindo a profundidade, bem como os métodos de amostragem, e controlo de qualidade da mesma. Pelas indicações dadas, assume-se que as amostras S1 a S6 terão sido colhidas à superfície. No entanto, a intervenção a efectuar procederá à remoção de material até cerca de 6 m de profundidade, sendo assim necessário proceder à análise de parâmetros físicos e químicos ao longo da coluna sedimentar que será extraída. Não há, à partida, garantia que os valores de contaminação sejam idênticos em profundidade e à superfície, nomeadamente se houver níveis de lodos que possam ter retido contaminantes. Assim, as camadas de “aterros” (com argilas e areias argilosas) e de “aluviões, areias e lodos” (com vasas e lodos negros com matéria orgânica), se cruzadas pela cota de fundo de escavação, deverão ser analisadas pois será nelas que a acumulação de eventuais contaminantes será expectavelmente maior.

Em futuras campanhas recomenda-se o uso das normas ISO aplicáveis. Recomenda-se, ainda que a escala de cartografia de solos seja mais detalhada do que o proposto face à dimensão da área de intervenção. Uma escala de 1/10000 parece mais adequada.

Atendendo à diversidade de usos que o espaço intervencionado já teve, seria relevante avaliar também a presença de indicadores de contaminação com derivados de petróleo, nomeadamente através da análise a hidrocarbonetos de petróleo, e benzeno, tolueno, etilbenzeno, e xilenos (BTEX), eventualmente em detrimento da análise a PCB os quais têm mobilidade muitíssimo reduzida no solo e cuja presença é pouco provável dada a ocupação histórica da área a escavar.

Especificamente em relação à proposta metodológica, o documento deveria referir a necessidade de considerar os instrumentos de gestão territorial e as condicionantes ao uso do solo, em vigor ou previstos para a área de estudo - estas já foram inclusivamente revistas em fase de PDA. Neste sentido a lista de fontes de informação está muito incompleta, com reflexos na metodologia de recolha e tratamento da informação e na forma de apresentação dos resultados. Estes últimos apenas referem a produção de carta de uso, esquecendo as plantas de ordenamento e a cartografia de condicionantes a uma escala suficiente para a análise ($\geq 1:10\ 000$).

Referente ao ponto “5.5 Hidrodinâmica e regime sedimentar”

Para o projecto em causa não se afigura necessário determinar a evolução da linha de costa. Seria, no entanto, razoável determinar o potencial enchimento sedimentar da bacia a criar (taxa anual e volumes associados) e quais as necessidades relativamente a futuras dragagens (quer na zona de estacionamento a nado quer no canal), para se ter uma ideia de quando será necessário proceder a novas dragagens e qual a sua recorrência.

Nas fontes de informação o levantamento batimétrico a que o PDA se refere não é por satélite. Foi por avioneta e designa-se genericamente por SISTEMA LIDAR. Este reparo aplica-se a outros locais onde esta fonte de informação é referida.

Referente ao ponto “5.7 Ambiente Sonoro”

O documento refere na página 56 que “tendo em consideração a presença reduzida de recetores sensíveis na proximidade imediata do local do projeto e como não são expectáveis

impactes para os mesmos, dado o tipo de atividade associada ao projeto em análise, considera-se dispensável efetuar medições de ruído locais”.

No entanto são facilmente identificáveis os seguintes recetores sensíveis:

- Conjunto habitacional, a menos de 20 metros;
- Escola Superior de Saúde de Faro, a cerca de 150 metros;
- Departamento de Psiquiatria e Saúde Mental do Hospital Distrital de Faro, a cerca de 170 metros;
- Teatro Municipal de Faro, a cerca de 180 metros; passando a rua a utilizar pelos veículos pesados durante a fase de construção a cerca de 30 metros do edifício.

Deverá haver, pelo menos, o cuidado de calendarizar os trabalhos e fazer uma escolha criteriosa do equipamento tendo em conta as atividades desenvolvidas nas instituições referidas.

Referente ao ponto “5.8. Ecologia”

A tipologia de informação para o ecossistema lagunar marinho limita-se a ictiofauna? Se assim for, a lista desta informação está muito incompleta para a Ria Formosa, devendo ser também considerados outros grupos relevantes neste ecossistema como: fito e zooplâncton, macroinvertebrados (bivalves, gastrópodes, crustáceos), cefalópodes, flora aquática, aves, etc...não esquecendo as espécies protegidas ou ameaçadas desta zona considerada sensível.

Referente ao ponto “6.5. Hidrodinâmica e regime sedimentar”

No documento na parte de Critérios - Definição das fronteiras espaciais e temporais da análise

é referida a “Monitorização da qualidade da água dentro do plano de água artificial durante o tempo previsto de vida do projeto, com recurso a medições *in situ* com sondas multiparamétricas e a análises químicas e microbiológicas (de acordo com legislação aplicável).”

Esta afirmação é vaga. Para a fase de construção e de exploração, tendo em conta as actividades desenvolvidas, devem identificar-se que parâmetros *in situ* se vão medir assim como que parâmetros químicos se devem caracterizar na zona do estaleiro, estacionamento a nado e zona envolvente da Ria Formosa. Estes parâmetros devem ser avaliados na situação de referência e posteriormente durante a fase de exploração em função dos compostos expectáveis (ex: compostos orgânicos e metais presentes em lubrificantes, óleos, materiais de limpeza, tinta, plásticos), parte deles incluídos na DIRETIVA 2013/39/UE de 12 de agosto de 2013, no que respeita às substâncias prioritárias no domínio da política da água.

REFERÊNCIAS

APA (2011). *Guia para a avaliação de ameaça iminente e dano ambiental*. Agência Portuguesa do Ambiente - Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional. Lisboa, Portugal.

Carrasco A.R., Ferreira Ó., Matias A., Freire, P., 2012. Flood hazard assessment and management of fetch-limited coastal environments. *Ocean and Coastal Management*, 65, pp. 15-25.

Carrasco, A.R., Ferreira, Ó., Matias, A., 2013. Managing flood risk in fetch-limited environments In: Conley, D.C., Masselink, G., Russell, P.E. and O'Hare, T.J. (eds.), *Proceedings 12th International Coastal Symposium (Plymouth, England)*, *Journal of Coastal Research*, Special Issue No. 65, pp. 892-897, ISSN 0749-0208.


EQUIPA TÉCNICA

Óscar Ferreira, Lic. em Geologia Económica e Aplicada, Doutorado em Ciências do Mar, Prof. Associado da Universidade do Algarve

Alexandra Cravo, Lic. Biologia Marinha e Pescas, Doutorada em Ciências do Mar, Prof. Auxiliar da Universidade do Algarve

Luís Nunes, Lis. Engenharia do Ambiente, Doutorado em Ciências da Engenharia, Prof. Auxiliar da Universidade do Algarve

Exmº. Senhor
Dr. David Santos
Presidente
CCDR-Algarve
Praça da Liberdade, 2
8000-164 FARO

Dr. VONNY
20160122


VI/ Refª. Ofº S00038-201601-AMB

NI/ Refª SAI/2016/897/DVO/DEOT/FV
Procº. 14.01.14/508

21 JAN. 2016

ASSUNTO: Proposta de Definição de Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental da Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval, incluindo Parqueamento a Nado e Modernização das Instalações da Quinta do Progresso, Faro.

Reportando-nos ao assunto mencionado em epígrafe, junto se envia cópia da Informação de Serviço deste Instituto, com o nº INT/2015/393[DVO/DEOT/ACB], bem como dos despachos que sobre a mesma recaíram.

Com os melhores cumprimentos

Diretora do Departamento de
Ordenamento Turístico



Fernanda Praça

Em anexo: O mencionado

Informação de Serviço n.º INT/2016/393/DVO/DEOT (Proc.º 14.01.14/508)

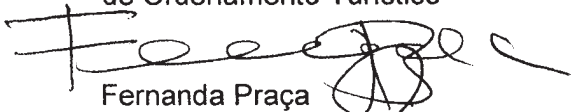
Assunto: Proposta de Definição de Âmbito (PDA) do Estudo de Impacte Ambiental da Ampliação e Requalificação do Estaleiro Naval, incluindo Parqueamento a Nado e Modernização das Instalações da Quinta do Progresso, concelho de Faro
Promotor: Nave Pegos – Comércio e Manutenção de Embarcações, Lda.

Visto. Concordo.

Considerando o exposto na Informação de serviço, emite-se parecer favorável à Proposta de Definição de Âmbito (PDA) do projeto mencionado em epígrafe, alertando-se para o mencionado no ponto 3.4 da Informação, onde se sublinha o descritor socio-economia, designadamente pela relevância do projeto para a qualificação produto *turismo náutico*, pelo seu contributo para a qualificação das infraestruturas e serviços de apoio às embarcações, bem como os descritores paisagem e património, enquanto recursos turísticos, e que deverão ser devidamente desenvolvidos na elaboração do EIA.

Comunique-se à CCDR Algarve.

A Diretora do Departamento
de Ordenamento Turístico



Fernanda Praça
(Por subdelegação de competências)
20.01.2016

DEPARTAMENTO DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Informação de Serviço nº INT/2016/393 [DVO/DEOT/ACB]

20.01.2016

Assunto: Proposta de Definição de Âmbito (PDA) do Estudo de Impacte Ambiental da Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval, incluindo Parqueamento a Nado e Modernização das Instalações da Quinta do Progresso, Faro (Proc. nº 14.01.14/508)
Promotor: Nave Pegos – Comércio e Manutenção de Embarcações, Lda.

1. ENQUADRAMENTO

O presente parecer refere-se à Proposta de Definição de Âmbito do EIA, do projeto referenciado em epígrafe, sendo emitido na sequência do ofício enviado pela CCDR Algarve, em 05/01/2016, com o n.º S00038/2016, com n.º de entrada neste Instituto 2016-E-414 de 07/01/2016, a dar conhecimento que o período para a emissão do parecer por parte das entidades públicas com competências na apreciação deste projeto é de 15 dias, durante o qual o Turismo de Portugal, I.P (TP) se poderá pronunciar.

A APA disponibilizou no seu sítio da internet o Resumo Não Técnico (RNT) do Estudo de Impacte Ambiental (EIA).

O estudo do PDA do EIA da Ampliação e Requalificação do Estaleiro Naval, encontra-se sujeito a AIA por se enquadrar na alínea b) do nº 3, do art.º 12º do DL nº 151-B/2013 de 31 de Outubro.

2. DESCRIÇÃO

O projeto prevê a ampliação e requalificação do Estaleiro Naval da Nave Pegos, incluindo parqueamento a nado e modernização das instalações da Quinta do Progresso, localiza-se na União das Freguesias de Faro, concelho de Faro.

O terreno, onde se implanta o projeto, localizado no limite poente do perímetro urbano da cidade de Faro, inclui uma antiga salina (correspondente à área onde será implantado o parqueamento a nado), vários armazéns e outras construções, incluindo as ruínas de um moinho de maré, uma área pavimentada com 22.470 m², utilizada para parqueamento a seco de embarcações que utilizam as instalações da Nave Pegos e ainda uma área húmida de sapal com 2.600, 00 m², no limite sul.

A área de implantação do projeto é enquadrada a poente pela zona lagunar da ria Formosa, a nascente pela Linha de Caminho de Ferro do Algarve, a norte pelo Parque Ribeirinho de Faro e a sul por terrenos incultos sem uso específico atribuído. De referir ainda a proximidade ao aeroporto de Faro e à estação de comboios de Faro.

O projeto é constituído por uma parte fluvial e uma parte terrestre. A parte terrestre corresponde à modernização/beneficiação das instalações existentes atualmente e que, à parte a reconstrução das ruínas do moinho de maré presente no local, compreende essencialmente trabalhos de modernização no interior dos edifícios existentes. As intervenções não contemplam qualquer intervenção na zona de parqueamento a seco.

A nova infraestrutura de parqueamento a nado, apresenta uma área de intervenção com cerca de 31.000m², sendo a área do plano de água artificial de 25.033 m² medida pela cota máxima, desenvolve-se numa parcela que confina com o Domínio Público Marítimo.

Turismo de Portugal, IP
Rua Ivone Silva, Lote 6 1050-124 Lisboa - Portugal T. +351 211 140 200 F. +351 211 140 830 NIF: 508 666 236 info@turismodeportugal.pt
www.turismodeportugal.pt www.visitportugal.com

21
2016/2016

DEPARTAMENTO DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Em paralelo com a criação do plano de água artificial com comporta, pretende-se criar novas estruturas de apoio. A partir exclusivamente da alteração funcional do extenso edificado existente, de acordo com o exposto no ponto 2.4 do documento em análise, promoveu-se a criação de uma gare com serviços ao cliente, secretariado, portaria, uma pequena unidade de alojamento local, loja náutica, cafetaria e outros.

O programa da intervenção no edificado contempla na Nave Principal (Norte) no espaço térreo a existência de um espaço maior de exposição museológica, repleto de referências náuticas, onde se inserem os restantes espaços previstos: alguns espaços comerciais ligados à náutica de recreio, serviços específicos a tripulações em trânsito ou parquedadas, uma pequena cafetaria e uma zona de jogos de mesa. No piso superior prevê-se uma área administrativa e de supervisão e uma zona de biblioteca e de lazer. Contíguo aos dois pisos prevê-se “uma pequena unidade de hospedagem, com 8 quartos”, de apoio ao estaleiro naval e aos seus clientes, com um jardim interior que fornece iluminação natural aos quartos.

Na Nave Principal (Sul), de acesso restrito ao pessoal do estaleiro, prevê-se espaços de armazenagem especializada, novas instalações do pessoal e um novo balneário para o estacionamento a nado.

Pretende-se ainda proceder à reconstrução de um antigo moinho com a função de sala de convívio dos utentes/clientes e cujo torreão servirá para albergar um posto de vigia à navegação no canal de aproximação.

O objetivo principal deste novo projeto de ampliação, visa sobretudo aumentar a capacidade de estacionamento de embarcações de recreio. Neste momento conta já com 170-190 lugares de estacionamento em seco, e passará para 300-320 lugares de estacionamento, com a adição de 120-130 parqueamentos a nado.

3. APRECIÇÃO

3.1. No que diz respeito aos Instrumentos de Gestão Territorial, verifica-se que a área de intervenção do mesmo, no que se refere ao Plano Diretor Municipal de Faro, de acordo com a Planta de Ordenamento - Condicionantes Especiais, integra na sua totalidade “Área do Parque Natural da Ria Formosa”. De acordo com a Carta de Ordenamento - Síntese, a Quinta do Progresso, além de se inserir no “Parque Natural da Ria Formosa”, insere-se também em “Espaço Cultural” do tipo “I - Parque Ribeirinho”.

Na área do “Parque Natural da Ria Formosa”, de acordo com o art.º 31º do regulamento do PDM, “...os usos e atividades obedecem ao disposto no Decr. Reg. nº 2/91, de 24/01, e às condicionantes definidas neste PDM delimitadas na planta de condicionantes especiais e na planta de ordenamento - síntese”. No âmbito do POPNRF o projeto em causa é compatível com o estabelecido neste Plano.

No que se refere à inserção em “Espaço Cultural” do tipo “I - Parque Ribeirinho”, de acordo com o art.º 33º do regulamento do PDM “...o objetivo principal do parque ribeirinho de Faro, é contribuir para a divulgação dos valores naturais da Ria Formosa e para a consciencialização da população local e nacional, da importância desses valores, aliada à criação de uma área de lazer para a população local”.

3.2. Quanto à oferta de alojamento turístico existente no concelho de Faro, de acordo com a base de dados do Turismo de Portugal, I.P., é atualmente de 15 empreendimentos turísticos classificados e em funcionamento, com uma capacidade global de 1524 camas distribuídas por 773 unidades de alojamento, encontrando-se a maioria desta oferta

Turismo de Portugal, IP
Rua Ivone Silva, Lote 6 1050-124 Lisboa - Portugal T. +351 211 140 200 F. +351 211 140 830 NIF: 508 666 236 info@turismodeportugal.pt
www.turismodeportugal.pt www.visitportugal.com

DEPARTAMENTO DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

localizada na freguesia de S. Pedro, e uma percentagem significativa de empreendimentos diz respeito a estabelecimentos hoteleiros de categoria baixa/média (dos 15 existentes, cinco são de 2* e quatro de 3*) e a três apartamentos turísticos de categoria inferior (de 2*). Além da Pousada de Estói, existem somente mais dois Hotéis, denominados "Hotel Eva" e "Hotel Faro", de 4*, um na freguesia de S. Pedro e outro na da Sé, não existem mais estabelecimentos hoteleiros de categoria superior.

O alojamento prospetivado para o concelho é de 1841 camas, distribuídas por 907 unidades de alojamento, a que corresponde um total de 17 novos projetos de arquitetura de empreendimentos turísticos que já foram objeto de parecer favorável por parte do Turismo de Portugal, I.P., prevendo, na maioria (onze empreendimentos), categorias superiores - 4 ou 5 estrelas.

Acrescenta-se ainda que com a passagem de competências, numa primeira fase para as DRE e depois para as Câmaras Municipais da apreciação de projetos de arquitetura de Casas de Campo, Agro- Turismo, Turismo de Habitação e Parques de Campismo e Caravanismo, poderão existir empreendimentos turísticos deste tipo (ou estar previstos) na área do traçado do estudo em análise.

3.3. Acrescenta-se que, de acordo com a base de dados deste Instituto, se verifica, e salvaguardando o exposto anteriormente, no último parágrafo, em 3.2., a presença dos seguintes empreendimentos turísticos na proximidade da área de intervenção do PDA do EIA do projeto Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval, incluindo Parqueamento a Nado e Modernização das Instalações da Quinta do Progresso, num raio de 500 m, empreendimentos estes que potencialmente poderão beneficiar diretamente da requalificação do estaleiro naval:

- a existência de um hotel denominado "Hotel Afonso III", de 2*, com capacidade de 79 camas, distribuídas por 41 unidades de alojamento, sito na freguesia de S. Pedro, no concelho de Faro, a cerca de 200 m. do estudo em análise.

- a existência de um hotel denominado "Hotel Alnacir", de 2*, com capacidade de 88 camas, distribuídas por 53 unidades de alojamento, sito na freguesia de S. Pedro, no concelho de Faro, a cerca de 400 m. do estudo em análise.

- a existência de um processo de um empreendimento com um PIP com parecer favorável deste Instituto, datado de 27/03/2015, correspondente a um projeto de um hotel-apartamento, de 3*, com capacidade prevista de 64 camas, distribuídas por 32 unidades de alojamento, sito na freguesia da Faro, no concelho de Faro, a cerca de 500 m. do estudo em análise.

3.4. A proposta de definição do âmbito, é apresentada de modo claro e organizado, identificando sumariamente a metodologia de análise proposta para a caracterização das diferentes vertentes ambientais, avaliação de impactes (incluindo os efeitos cumulativos) e para a elaboração do plano de monitorização, apresentando uma proposta de estrutura para o EIA.

A nível de descritores do EIA são apresentadas as metodologias específicas a aplicar a cada um deles - clima; geologia e geomorfologia; solos; uso do solo; recursos hídricos; gestão de resíduos, hidrodinâmica e regime sedimentar; ecologia; socio-economia; paisagem; ordenamento do território; ambiente sonoro; qualidade do ar e património.



DEPARTAMENTO DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

A ampliação e requalificação do “estaleiro naval” assenta numa procura de “turismo náutico”, sendo de relevar a importância para este produto turístico no que se refere ao aumento da capacidade de estacionamento de embarcações de recreio, nomeadamente no número de lugares de estacionamento a nado com a adição de 120-130 lugares aos 170-190 lugares de estacionamento em seco já existentes, de modo a fazer face à inexistência de ancoradouros a nado para embarcações de recreio com mastro, em Faro.

Realça-se ainda a criação das novas infraestruturas de apoio, através da revitalização do edificado existente, naves industriais de alvenaria de pedra e cal do início do séc. XX, com interesse do ponto de vista do património industrial.

A nível de descritores do estudo de impacte ambiental elaborado, relativamente aos três que estão mais relacionados com o turismo: socio-economia, paisagem e património, salienta-se que a informação apresentada para a socio-economia se considera insuficiente para uma análise aprofundada do produto “turismo náutico”. No entanto, esta situação é passível de ser verificada e exigida em fase posterior, no Estudo de Impacte Ambiental do estaleiro naval. Salienta-se a importância para o setor do turismo da requalificação do estaleiro naval que irá beneficiar diretamente o incremento da atividade náutica em Faro.

4. CONCLUSÃO

Face ao exposto, e do ponto de vista do turismo, propõe-se a comunicação da presente informação de serviço à CCDR Algarve.

Considera-se nada haver a opor a esta Proposta de Definição de Âmbito do EIA da Ampliação e Requalificação do Estaleiro Naval, que se julga conter os aspetos essenciais que importa abordar no Estudo de Impacte Ambiental. No entanto, sob o ponto de vista do sector do turismo, deverá ter-se em atenção, no estudo do EIA, os aspetos referidos no ponto 3.4. deste parecer.

À consideração superior

O Arquiteto

(António Barahona)

Em anexo: Imagem relativa ao enquadramento do projeto do PDA do EIA e listagem dos empreendimentos turísticos classificados e dos processos com parecer favorável sobre o projeto de arquitetura no concelho de Faro.

Turismo de Portugal, IP

Rua Ivone Silva, Lote 6 1050-124 Lisboa - Portugal T. +351 211 140 200 F. +351 211 140 830 NIF: 508 666 236 info@urismodeportugal.pt
www.turismodeportugal.pt www.visitportugal.com

Empreendimentos Turísticos Classificados

Processo	Tipo de Empreendimento Turístico	Designação do Empreendimento	N.º de camas	N.º de Unidades de Alojamento	Categoria Prevista	Freguesia	Concelho
HT-HO-10829	HOTEL	Adelaide Hotel	31	19	2 Estrelas	S.PEDRO	FARO
HT-HO-14004	HOTEL	Hotel 3K Faro Aeroporto	101	51	3 Estrelas	ESTÓI	FARO
HT-HO-5009	HOTEL	Hotel Afonso III	79	41	2 Estrelas	S.PEDRO	FARO
HT-HO-1109	HOTEL	Hotel Alnacir	88	53	2 Estrelas	S.PEDRO	FARO
HT-HO-6662	HOTEL	Hotel Dom Bernardo	86	43	3 Estrelas	S.PEDRO	FARO
HT-HO-168	HOTEL	Hotel Eva	268	134	4 Estrelas	S.PEDRO	FARO
HT-HO-155	HOTEL	Hotel Faro	180	90	4 Estrelas	SÉ	FARO
HT-HO-8164	HOTEL	Hotel Ibis Faro	162	81	2 Estrelas	S.PEDRO	FARO
HT-HO-6290	HOTEL	Hotel Mónaco	169	88	3 Estrelas	MONTENEGRO	FARO
HT-HO-140	HOTEL	Hotel Santa Maria	107	60	3 Estrelas	SÉ	FARO
HT-HO-10051	HOTEL	Hotel Sol Algarve	59	38	2 Estrelas	S.PEDRO	FARO
HT-PO-12942	POUSADA	Pousada de Faro Estói Palace Hotel	126	63	Pousada	ESTÓI	FARO
6565	Apartamentos Turísticos	Apartamentos Turísticos de Armando Martinho Romão	10	3	2 Estrelas	FARO	FARO
6191	Apartamentos Turísticos	Apartamentos Turísticos de Armando Martinho Romão	14	3	2 Estrelas	FARO	FARO
4353	Apartamentos Turísticos	Apartamentos Turísticos de Frans Dexters	44	6	2 Estrelas	ESTÓI	FARO

Empreendimentos Turísticos com parecer favorável do TP

Processo	Tipo de Empreendimento Turístico	Designação do Empreendimento	N.º de camas	N.º de Unidades de Alojamento	Categoria Prevista	Tipo de projecto (alterações de empreendimento classificado, projecto novo ou PIP)	Data do parecer favorável	Localidade
HT-HO-14004	Hotel	O3H Orange Three Hotel	101	51	3*	projeto novo	2011-07-29	Monte Negro
TER-HR-7449	Hotel Rural (TER)	n.d.	30	15	4*	projeto novo	2009-07-16	Santa Bárbara de Nexe
HT-HO-13133	Hotel	Hotel Vale do Seixo	22	11	4*	projeto novo	2007-05-08	Estói
HT-HA-13638	Hotel-apartamento	Hotel-Apartamento Monrepos Resort Golf & SPA Deluxe	160	67	5*	projeto novo	2015-05-21	Gorjões
TER-HR-8390	Hotel Rural (TER)	Hotel Rural Flor de Sai	82	39	4*	projeto novo	2009-10-02	Faro
TER-HR-7448	Hotel Rural (TER)	n.d.	30	15	4*	projeto novo	2009-06-30	Santa Bárbara de Nexe
TER-HR-7446	Hotel Rural (TER)	n.d.	30	15	4*	projeto novo	2009-07-27	Santa Bárbara de Nexe
HT-HO-13904	Hotel	n.d.	200	100	4*	projeto novo	2011-05-20	Faro
HT-PE-451	Hotel	City Inn Hotel de Faro	50	38	3ª categoria	projeto novo	2013-02-14	Faro
HT-HA-14351	Hotel-apartamento	n.d.	64	32	3*	PIP	2015-03-27	Faro
HT-HO-12301	Hotel	n.d.	368	184	4*	PIP	2010-06-14	Faro
HT-HO-14319	Hotel	Hotel Aliança	26	13	2*	PIP	2015-03-03	Faro
HT-HO-12310	Hotel	n.d.	120	60	5*	PIP	2007-05-07	Faro
MCAT-AT-14358	Apartamentos Turísticos	n.d.	20	10	3*	PIP	2015-02-27	Faro
HO-12746	Hotel	Hotel Faro	340	170	4*	Projeto de alterações	17-01-2014	Sítio da Má Vontade
HÁ-13638	Hotel-apartamento	H.A. Monrepos Resort Golf & Spa	160	67	5*	Projeto Novo	21-05-2015	Santa Bárbara de Nexe
HO-10829	Hotel	Adelaide Hotel	38	20	3*	Projeto de alterações de emp. class.	10-07-2015	Faro

Imagem com a identificação dos empreendimentos turísticos existentes na envolvente ao projeto no concelho de Faro



LEGENDA:

- Empreendimentos Turísticos (ET)
 - ET Classificados *
 - Projetos de ET c/ Parecer Favorável
 - PIP de ET com Parecer Favorável
 - PU, PP e Loteamentos
 - Planos de Urbanização (PU) *
 - Planos de Pormenor (PP) *
 - Equipamentos de Interesse p/ Turismo
 - Marinas e Portos em Exploração *
 - Escolas *
 - Outros
 - EIA *
- (*) Resultados de pesquisa

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

Praça da Liberdade, 2
8000-164 Faro

Sua Referência_ P.º 21.01.00001.2016; Of.º S00040-201601-AMB, de 05-01-2016
Nossa Referência_ P.º 0051/16-6.1 - Processo Portal Autárquico FAR2015/00047
N.º_ 572684

Data_28.01.2016

ASSUNTO_
SUBJECT_

Servidão Aeronáutica do Aeroporto de Faro (Decreto- Lei n.º 51/80, de 05 de março). Proposta de Definição de Âmbito (PDA) do EIA da Ampliação e Requalificação de Estaleiro Naval, incluindo Parqueamento a Nado e Modernização das Instalações da Quinta do Progresso, em Faro

Exmos Senhores,

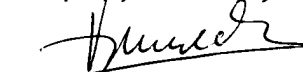
Analisado o CD enviado em anexo ao vosso ofício, constata-se estar incluído o nosso parecer, enviado em resposta a solicitação, por via do Processo FAR2015/00047 do Portal Autárquico pelo que a ANA, SA nada mais tem a acrescentar.

No referido parecer onde se lê LSB2015/00047 deve ler-se FAR2015/00047.

Apesar deste pequeno lapso o teor do parecer mantém-se válido.

Com os melhores cumprimentos,

Direção Técnica Aeroportuária
Operações e Safety



Vitor Figueiredo

DIREÇÃO TÉCNICA AEROPORTUÁRIA

Rua C_Edifício 69_2º piso
Aeroporto de Lisboa
1700-008 Lisboa_Portugal
Tel (351) 218 413 500
Fax (351) 218 413 695

www.ana.pt

CIPC 500 700 834 Reg. 8197 Conservatória Registo Comercial de
Lisboa (1ª Capital Social 200 000 000 Euros