



S.

R.

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
CAPITANIA DO PORTO DO DOURO

PLANO PRÉVIO DE INTERVENÇÃO DA CAPITANIA DO PORTO DO DOURO



CAPITANIA DO PORTO DO DOURO
PLANO PRÉVIO DE INTERVENÇÃO

SALVAMENTO NA BARRA DO PORTO DO DOURO

CARTA DE PROMULGAÇÃO

O Plano Prévio de Intervenção para o salvamento na barra do porto do Douro, doravante abreviadamente designado por PPI, é o instrumento ao dispor do Capitão do Porto e Autoridade Marítima Local que contém as disposições e procedimentos a utilizar nas ações de salvamento na barra do porto do Douro.

O PPI foi elaborado de acordo com a legislação em vigor, atentos os procedimentos estabelecidos em matéria de busca e salvamento marítimo, competências e acordos estabelecidos, pressupondo o envolvimento dos órgãos locais da Autoridade Marítima em toda a sua extensão, e prevendo uma estreita relação com os Maritime Rescue Coordination Center (MRCC), Maritime Rescue Sub-Centre (MRSC) e estruturas de proteção civil, além de outras entidades que colaboram no âmbito das suas responsabilidades.

Porto, 30 de dezembro de 2024.

O CAPITÃO DO PORTO

Rui Pedro Gomes Fernando da Silva Lampreia
Capitão-de-mar-e-guerra

REGISTO DE ALTERAÇÕES

[illegible]

Índice

1. Lista de Abreviaturas e Acrónimos	5
2. Referências Legislativas	6
3. Finalidade	6
4. Objetivos	7
5. Aplicação e vigência	10
6. Ativação	10
7. Matriz de Intervenção Operacional e matriz de alerta	11
8. Quadros de apoio	13
9. Conceito de Operação	15
10. Execução	16
11. Comunicação	19
12. Exercícios	19
13. Revisão do PPI	20
14. Oficialização do PPI	20
15. Lista de distribuição	20

1. LISTA DE ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS

AM	- Autoridade Marítima
ANEPC	- Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil
APC	- Agente de Proteção Civil
APDL	- Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL, S.A.)
RSBP	- Regimento de Sapadores Bombeiros do Porto
BSBG	- Batalhão de Sapadores Bombeiros de Vila Nova de Gaia
CSREPC	- Comando Sub-Regional de Emergência e Proteção Civil da Área Metropolitana do Porto
CMP	- Câmara Municipal do Porto
CMG	- Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia
COMPC	- Coordenador Municipal de Proteção Civil
COS	- Comandante das Operações de Socorro
DIOPS	- Dispositivo Integrado de Operações de Proteção e Socorro
DIR	- Dispositivo Integrado de Resposta
DON	- Diretiva Operacional Nacional
IPMA	- Instituto Português do Mar e da Atmosfera
NOP	- Norma Operacional Permanente
PCOC	- Posto de Comando Operacional Conjunto
PM	- Polícia Marítima
PMG	- Polícia Municipal de Vila Nova de Gaia
PMP	- Polícia Municipal do Porto
PMEPCG	- Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil de Vila Nova de Gaia.
PMEPCP	- Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil do Porto
PSP	- Polícia de Segurança Pública
POSIT	- Ponto de Situação
PPI	- Plano Prévio de Intervenção
QUADA	- Quadros de dados de Apoio

REPC	- Rede Estratégica de Proteção Civil
ROB	- Rede Operacional de Bombeiros
SIOPS	- Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro
SIRESP	- Sistema Integrada Rede Emergência e Socorro Portugal
SMPC	- Serviço Municipal de Proteção Civil
SPM	- Serviço Polícia Municipal
TO	- Teatro de Operações
ZA	- Zona de Apoio
ZCR	- Zona de Concentração e Reserva
ZRR	- Zona de Receção de Reforços

2. REFERÊNCIAS LEGISLATIVAS

- Lei n.º 80/2015 procede à segunda alteração à Lei nº 27/2006, de 3 de julho – Lei de Bases da Proteção Civil (LBPC);
- Decreto – Lei nº 15/94, de 22 de janeiro – Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo.
- Decreto – Lei nº 44/2002, de 2 de março – Estrutura da Autoridade Marítima Nacional
- Decreto – Lei nº 43/2002, de 2 de março – Sistema da Autoridade Marítima
- Lei nº 65/2007, de 12 de novembro (alterada pelo Decreto-Lei n.º 114/2011, de 30 de novembro e pelo Decreto-Lei n.º 44/2019, de 10 de abril, que a republicou) – Organização da Proteção Civil Municipal;
- Decreto-Lei n.º 90-A/2022, de 30 de dezembro – Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro (SIOPS).

OUTRAS REFERÊNCIAS

- Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do Porto do Douro;
- Normas de Execução Permanentes da Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC);
- Caderno Técnico PROCIV#11 – Guia para elaboração de planos prévios intervenção, conceitos.

3. FINALIDADE

O presente Plano Prévio de Intervenção (PPI) tem por finalidade apresentar as ações concretas dos diferentes Agentes de Proteção Civil (APC), para uma melhor gestão integrada dos recursos disponíveis nas situações em se verifiquem condições meteorológicas e oceanográficas adversas, que dificultem a prática da barra do porto do Douro, assim como em situações de risco iminente ou de ocorrência de acidentes em que o plano deva ser ativado.

Para além dos órgãos locais da Autoridade Marítima, o presente plano prevê a utilização de recursos dos seguintes APC:

- Autoridade Portuária (APDL, S.A.);
- Comando Sub-Regional de Emergência e Proteção Civil da Área Metropolitana do Porto (CSREPC-AMP);
- Regimento de Sapadores Bombeiros do Porto (RSBP);
- Batalhão de Sapadores Bombeiros de Vila Nova de Gaia (BSBG);
- Polícia Municipal (PMP/PMG) do Porto e de Vila Nova de Gaia;
- Polícia de Segurança Pública (PSP);
- Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM);
- Serviço Municipal de Proteção Civil (SMPC) do Porto (SMPCP);
- Serviço Municipal de Proteção Civil (SMPC) de Vila Nova de Gaia (SMPCG);
- Outras entidades públicas e privadas.

4. OBJETIVOS

O PPI para a barra do Porto do Douro tem como objetivos:

4.1 Objetivos Gerais:

- Assegurar a mobilização, prontidão, empenhamento e gestão dos meios e recursos, tendo em vista um elevado nível de eficácia na prevenção e na resolução dos acidentes que possam surgir na barra do porto do Douro, em articulação com o Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do Porto do Douro;
- Assegurar que a emissão de aviso amarelo ou superior relativo a agitação marítima pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I. P. (IPMA) para a linha de costa norte de Portugal continental, implicará o estado de alerta para o dispositivo deste Plano que poderá ser de **vigilância** (acompanhamento da evolução das condições meteorológicas e oceanográficas), **monitorização** (vigilância da evolução das condições meteorológicas e oceanográficas com reforço de meios de socorro prontos do órgão local da Autoridade Marítima Nacional), em função das embarcações que pretendam praticar a barra, e **emergência** (emprego dos meios adequados do órgão local da Autoridade Marítima Nacional e dos agentes de proteção civil) em caso de resposta a acidente na barra.

4.2. Objetivos específicos

- Inventariar os meios e recursos disponíveis para atuar no porto e na barra do porto do Douro;
- Providenciar, através de uma resposta concertada, as condições e os meios indispensáveis à minimização dos efeitos adversos;
- Definir o modo de atuação dos vários organismos, serviços e estruturas a empenhar em operações de apoio ou de proteção e socorro e salvamento marítimo;
- A identificação dos possíveis cenários provenientes dos riscos inerentes às condições meteorológicas e oceanográficas adversas nomeadamente acidente à saída da barra com embarcação de pesca, acidente à entrada da barra com embarcação de pesca, acidente com embarcação de recreio, acidente com embarcação de comércio, acidente com embarcação marítimo-turística ou acidente com pessoas arrojadas ao mar por galgamento costeiro no molhe da barra e conseguir a otimização da resposta e a integração dos meios dos diversos APC que possam vir a intervir em cada cenário previsto;
- Em permanente articulação com todos os APC e entidades desenvolver a resposta imediata e adequada às ações de:
 - Fecho ou condicionamento da barra tendo em causa o acidente em questão;
 - Despacho imediato dos meios de socorro ou apoio;
 - Unidade de comando e Posto de Comando Operacional Conjunto (PCOC);
 - Eficácia na gestão da informação pública.

4.3. Tipificação dos riscos

Os acidentes fluviais/marítimos constituem um risco com potencial para gerar danos críticos ao nível da população devido ao elevado número de mortos e feridos que podem provocar. Ocasionalmente ocorrem naufrágios na faixa costeira e ao largo de Portugal Continental, de pequenas embarcações (sobretudo de pesca) que provocam vítimas. Contudo, não se têm registado acidentes nos últimos anos envolvendo grandes embarcações nos rios/águas territoriais de Portugal Continental.

Os acidentes fluviais/marítimos acontecem essencialmente em ligações fluviais e de corredores de tráfego marítimo, podendo distinguir-se o seu nível de suscetibilidade de acordo com a sua tipologia e intensidade de circulação. Assim, considera-se que as áreas de suscetibilidade elevada correspondem às principais ligações fluviais, em que se insere a área mais intensa de tráfego de recreio no acesso às Marinas do troço do estuário do rio Douro, de tráfego de pesca no acesso à Doca da Afurada e fundeadouros interiores de pesca local, do tráfego de passageiros do Ouro-Afurada, do tráfego de passeios turísticos no rio Douro junto à Afurada e do tráfego comercial de acesso aos portos interiores do rio Douro.

Os episódios de inundações e galgamentos costeiros em Portugal Continental são recorrentes. A ocorrência-tipo analisada considera uma situação de mar muito agitado coincidente com marés vivas de grande amplitude (durante o equinócio de inverno), levando ao galgamento do mar e consequente inundação de locais distintos, mas próximos, com afetação de apoios de praia, estruturas e infraestruturas existentes na orla costeira, assim como ocasionais danos humanos. A zona da foz do Douro, mais concretamente, os molhes da barra do rio Douro e as praias das Pastoras e do Carneiro, inserem-se nesta caracterização de suscetibilidade de fenómenos de galgamento costeiro.

Face à identificação dos riscos, descrevem-se no quadro seguinte os cenários prováveis de ocorrência, os efeitos esperados, assim como as medidas a implementar para fazer face às ocorrências:

RISCO	CENÁRIO	EFEITOS NA ÁREA DA BARRA	MEDIDAS DE MITIGAÇÃO
Galgamento costeiro no molhe da barra	1. Circulação de pessoas no molhe norte da barra. 2. Acidente com pessoas arrojadas ao mar	1. Pessoas presas ou feridas sobre o molhe norte da barra. 2. Acidentados: a) 1+ náufragos à deriva; b) 1+ mortos /desaparecidos;	1. Ativação das Fases de Alerta da Matriz de Intervenção Operacional: a) Fase ALFA – interditar raiz do molhe norte da barra do Douro; b) Fase BRAVO - alargar perímetro de segurança. Acesso pedonais interditos. c) Fase CHARLIE - interditar estradas. Garantir extração de pessoas das infraestruturas de risco.
Entrada /saída da Barra	1. Navio/embarcação pede assistência 2. Acidente com navio/embarcação de: - Pesca; - Recreio; - Comércio; - Marítimo-turística;	1. Barra condicionada ou navio/embarcação em dificuldades. 2. Acidentados: a) 1+ náufragos à deriva; b) 1+ mortos /desaparecidos; c) Redes e destroços na água; d) Navio/embarcação afundada/ encalhada/ à deriva; e) Navio/ embarcação com incêndio a bordo; f) Poluição por hidrocarbonetos;	1. Assegurar a prontidão de meios de emergência e socorro: a) Meios da CP Douro/CLPM Douro; b) Meios de salvamento da ESV do Douro; c) Meios de pilotagem da APDL; 2. Ativar meios de emergência e socorro: a) Meios de salvamento da ESV da Foz; b) Meios da CP Douro/CLPM Douro; c) Meios de reboque da APDL; d) Meios auxiliares de socorro dos RSB Porto e/ou BSB Gaia; e) Meios de combate a incêndios dos RSB Porto e/ou BSB Gaia; f) Meios da PMP/G e/ou PSP; g) Meios do INEM e/ou CB; h) Meios de combate à poluição da APDL; i) Meios de outras entidades em função das necessidades;

5. APLICAÇÃO E VIGÊNCIA

O PPI é um instrumento de âmbito operacional local, aplicável à área identificada na figura abaixo, onde são empenhados os APC bem como as entidades, organismos e serviços com responsabilidade de intervenção nesta zona.

A área de aplicação é delimitada pelas seguintes coordenadas:

Norte – 41º 08' 54".000;

SUL – 41º 08' 40".000;

Leste – 008º 40' 00".000

Oeste – 008º 41' 10".000.

Fora desta área aplica-se o disposto no Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do Porto do Douro.



O plano é de execução permanente, desde a data da sua homologação.

O Diretor do PPI para acidentes na barra do Porto do Douro é o Capitão do Porto do Douro.

6. ATIVAÇÃO

A ativação deste PPI visa:

- Assegurar a colaboração das várias entidades intervenientes, garantindo a mobilização mais rápida dos meios e recursos afetos ao plano;
- Uma maior eficácia e eficiência na execução das ordens e procedimentos previamente definidos.

6.1 Competência para ativação do plano

O plano é automaticamente ativado quando se verificar um dos critérios a seguir indicados ou por decisão do Capitão do Porto do Douro.

6.2 Critérios para a ativação do plano

- Condições meteorológicas e oceanográficas adversas junto à barra do porto do Douro ou avisos na costa norte do País para as seguintes situações:
 - a) Avisos meteorológicos (amarelo, laranja ou vermelho) relativos a agitação marítima ou em conjugação com avisos de vento forte, emitidos pelo IPMA, para o Distrito (ver Anexo A);
 - b) Estados de Alerta Especiais (EAE) – conforme art.º 17.º do SIOPS, de nível AZUL, AMARELO, LARANJA ou VERMELHO, relativos a condições meteorológicas adversas de agitação marítima e de vento forte, emitidos por Comunicados Técnico-Operacionais Distritais da ANEPC/CSREPC-AMP Porto para o Distrito;
 - c) Avisos de sinais visuais de mau tempo da Autoridade Marítima/Capitania do Porto do Douro ativados no mastro de sinais, sito na Estação Salva-Vidas do Douro (Cantareira), em conformidade com o disposto no APÊNDICE I ao Edital n.º 185/2019 da Capitania do Porto do Douro, estabelecido no Decreto-Lei n.º 283/87, de 25 de julho (ver anexo B);
 - d) Avisos de sinais visuais de barra condicionada ou fechada, em conformidade com o disposto no APÊNDICE II ao Edital n.º 185/2019 da Capitania do Porto do Douro (ver anexo B).
- Consideram-se as seguintes condições meteorológicas e oceanográficas adversas como suscetíveis de potenciar a prevenção ou de originar acidentes junto à barra do porto do Douro:
 - a) Vento F5+/Ondulação W/NW/N 3,0+ mts/Maré 2,5+ mts/Período 16+ seg.; Mar alteroso com rebentação na linha de fecho da barra e/ou galgamento no molhe norte;
 - b) Vento F7+/Ond. S/SW 3+ mts/Maré 2,0+ mts/ Período 16+ seg.; Rebentação do mar na linha de fecho ou vagas com varrimento do molhe sul e no canal ascendente da barra;
 - c) Ondulação superior de 4 metros.

7. Matriz de Intervenção Operacional e matriz de alerta

Na sequência dos vários acontecimentos de anos recentes, relativos a acidentes pessoais e graves danos materiais em estruturas de apoios de praia e restauração resultantes dos galgamentos costeiros nas praia das Pastoras e praia do Carneiro e no molhe norte da barra do Douro, foi desenvolvido pelo Serviço Municipal de Proteção Civil (SMPC) da Câmara Municipal do Porto, uma **Matriz de Intervenção Operacional (Anexo C)** para a Previsão de Agitação Marítima Forte, com a colaboração ativa e os contributos da Autoridade Marítima, através da Capitania do Porto do Douro e dos restantes agentes de Proteção Civil municipal, a qual define Fases de Alerta, face ao contexto de previsão de condições meteorológicas adversas e

ocorrência de agitação marítima forte, assim como, define as áreas de risco a interditar (Anexo D), estabelece os procedimentos, as medidas a implementar para mitigar os riscos das potenciais ocorrências de danos materiais e humanos e ainda, o regime de articulação das entidades com responsabilidade na área de intervenção.

Compete à Capitania do Porto do Douro elaborar e emitir os comunicados de implementação das Fases previstas na referida Matriz, designados por comunicados de Intervenção Operacional – Porto, conforme exemplo (Anexo E).

Os comunicados de implementação das Fases de alerta são divulgados por e-mail conforme a lista de contactos prevista na referida Matriz, podendo, por razões de rapidez de implementação, ser ativadas por telemóvel, via SMS.

Sempre que houver condições meteorológicas e oceanográficas adversas, pode ainda a barra ser fechada ou condicionada, sendo esta informação divulgada por aviso à navegação publicado no Portal ANAVNET e difundidos pelo Instituto Hidrográfico (IH), enviado por e-mail para uma lista de endereços pré-definida, içados/ativados os sinais visuais ou luminosos correspondentes no mastro de sinais da Capitania do Porto, sito na Estação Salva-Vidas do Douro, e acionado este Plano Prévio de Intervenção da Barra do Porto do Douro.

Para efeitos dos riscos de ocorrência de acidentes fluviais/marítimos na área da barra do Douro é estabelecida a seguinte **Matriz de Alerta**, com correspondência de Fases com a Matriz de Intervenção Operacional, acima indicada.

Matriz de Alerta	Medidas	Matriz de Intervenção Operacional
Fase de Aviso	1 - Emitir Aviso à navegação ANAVNET – barra fechada ou condicionada. 2 – Divulgar Aviso à navegação para entidades, associações e operadores marítimos/fluviais; 3 - Ativar sinais visuais ou luminosos - barra fechada ou condicionada.	Fase ALFA
Fase de Monitorização	1 – Acionar a prontidão dos meios de salvamento próprios; 2 – Promover a prontidão de meios auxiliares de socorro;	Fase Bravo
Fase de Emergência	1 – Aciona meios de salvamento; 2 – Aciona meios de socorro; 3 – Aciona meios de auxiliares de salvamento; 4 – Aciona meios de apoio;	Fase CHARLIE

8. Quadros de apoio

O presente plano aplica-se à iminência ou ocorrência dos riscos de acidente marítimo na barra do Porto do Douro, identificados no ponto 4.3.

O acionamento dos meios é efetuado com recurso à Grelha de Alarmes abaixo descrita, após análise das condições meteorológicas e oceanográficas verificadas no local e em função da caracterização da situação ou acidente.

GRELHA DE ALARMES

<u>AM - AUTORIDADE MARITIMA</u> <u>(CP Douro / CL PM Douro)</u>		Esta tabela aplica-se a situações de iminência ou ocorrência de acidente marítimo na barra do Porto do Douro.	
1º ALARME	2º ALARME	3º ALARME	
Piquete do CL PM	Meios náuticos CP Douro	Meios de Apoio do DMN	
Meio náutico da ESV do Douro	Meios terrestres da CP Douro	BIRPOL do DMN	
Meio náutico da PM	Meios terrestres do CL PM Douro	Equipas de investigação do CL PM	
	Equipas de segurança do CL PM	GMF – Grupo de Mergulhadores Forenses da PM	

<u>MARINHA</u>		Esta tabela aplica-se a situações de iminência ou ocorrência de acidente marítimo na barra do Porto do Douro.	
1º ALARME	2º ALARME	3º ALARME	
Meio Aéreo (solicitado através do MRCC Lisboa)	Navio SAR	Equipas de FZ	
	Mergulhadores da armada		
	Meios hidrográficos		

ANEPC/CSRPC-AMP PORTO - PORTO		Esta tabela aplica-se a situações de iminência ou ocorrência de acidente marítimo na barra do Porto do Douro.	
1º ALARME	2º ALARME	3ºALARME	
Posto de Comando Móvel	Meios terrestres	Corpos de Bombeiros	

RSBP - REGIMENTO DE SAPADORES BOMBEIROS DO PORTO		Esta tabela aplica-se a situações de iminência ou ocorrência de acidente marítimo na barra do Porto do Douro.	
1º ALARME	2º ALARME	3ºALARME	
Meio náutico de buscas	Equipa de mergulhadores	Equipa de desencarceramento	
	Ambulância	Grua móvel	

	Meios de combate a incêndios	

BSBG - BATALHÃO DE SAPADORES BOMBEIROS DE VILA NOVA DE GAIA		Esta tabela aplica-se a situações de eminência ou ocorrência de acidente marítimo na barra do Porto do Douro.
1º ALARME	2º ALARME	3ºALARME
Meio náutico de buscas	Equipa de mergulhadores	Equipa de desencarceramento
	Ambulância	Grua móvel
	Meios de combate a incêndios	

SMPC - SERVIÇO MUNICIPAL DE PROTEÇÃO CIVIL – PORTO E VILA NOVA DE GAIA		Esta tabela aplica-se a situações de iminência ou ocorrência de acidente marítimo na barra do Porto do Douro.
1º ALARME	2º ALARME	3ºALARME
Equipas de mobilidade pública (barreiras metálicas)	Equipas de transporte de pessoas Equipas de transporte de material	Equipas de limpeza urbana

PM - POLÍCIA MUNICIPAL – PORTO E VILA NOVA DE GAIA		Esta tabela aplica-se a situações de iminência ou ocorrência de acidente marítimo na barra do Porto do Douro.
1º ALARME	2º ALARME	3ºALARME
Equipas de segurança de área	Equipas de manutenção de ordem pública	

PSP - POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA – PORTO E VILA NOVA DE GAIA		Esta tabela aplica-se a situações de iminência ou ocorrência de acidente marítimo na barra do Porto do Douro.
1º ALARME	2º ALARME	3ºALARME
Equipas de policiamento	Equipa de controlo de tráfego rodoviário	

<u>INEM - INSTITUTO NACIONAL DE EMERGÊNCIA MÉDICA</u>		Esta tabela aplica-se a situações de iminência ou ocorrência de acidente marítimo na barra do Porto do Douro.
1º ALARME	2º ALARME	3º ALARME
Equipas móveis de emergência médica	Equipas de emergência médica de campanha	

<u>AUTORIDADE PORTUÁRIA APDL, S.A.</u>		Esta tabela aplica-se a situações de iminência ou ocorrência de acidente marítimo na barra do Porto do Douro.
1º ALARME	2º ALARME	3º ALARME
Embarcação dos pilotos	Meios de reboque	Dispositivo de Combate à Poluição
	Meios náuticos de combate a incêndios	

9. CONCEITO DE OPERAÇÃO

É intenção do Capitão do Porto (CP), na qualidade de Comandante das Operações de Socorro (COS), para condições meteorológicas e oceanográficas adversas na zona da barra do Porto do Douro, a partir de aviso vermelho do IPMA para ondulação e/ou em situação de Fase de Emergência:

- Constituir um Posto Comando Conjunto Operacional (PCOC) do órgão local da Autoridade Marítima Nacional (AM), com os Agentes de Proteção Civil (APC) integrando no limite oficiais de ligação da Autoridade Portuária (APDL, S.A.), do Comando Sub-Regional de Emergência e Proteção Civil da Área Metropolitana do Porto (CSREPC-AMP), do Regimento de Sapadores Bombeiros do Porto (RSBP), da Batalhão de Sapadores Bombeiros de Vila Nova de Gaia (BSBG), da Polícia Municipal (PM) do Porto e de Vila Nova de Gaia, a Polícia de Segurança Pública (PSP), do Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM) e ainda, em caso de necessidade, do Coordenador Municipal de Proteção Civil (COM) e do Responsável pelos Serviços Municipais de Proteção Civil (SMPC) do Porto e de Vila Nova de Gaia;
- Mobilizar um Dispositivo Integrado de Resposta (DIR) constituído por meios humanos e equipamentos de intervenção, reforço, apoio e assistência, pertencentes aos Agentes de Proteção Civil (APC) e a outras entidades, públicas ou privadas, que colaborem nesta matéria.
- Desenvolver as ações do Dispositivo Integrado de Resposta (DIR) de forma:

- Automática, de acordo com o planeamento, mas com a flexibilidade indispensável para se adaptarem às alterações e situações imprevisíveis que possam ocorrer;
 - Estruturada, com base nos meios e recursos, e em conformidade com a informação do Posto de Comando Operacional Conjunto (PCOC);
 - Adequada às necessidades e exigências da resposta, devendo esta ser tomada em tempo oportuno, para aumentar o seu nível de intervenção e prontidão;
 - Organizar o Teatro de Operações (TO), com a definição clara de responsabilidades de coordenação, comando e controlo dos Agentes de Proteção Civil, no âmbito da sua responsabilidade;
 - Mobilizar e treinar os Agentes de Proteção Civil e entidades intervenientes no PPI, no âmbito das comunicações e dos procedimentos operacionais, através da realização de exercícios de simulação da situação de emergência, de cariz local, a realizar anualmente;
 - Compete ao Diretor do PPI definir a política de divulgação aos “média” da informação relativa ao acidente ou incidente, designando para o efeito o local onde funcionará o Gabinete de Imprensa.
- Instalação do Posto de Comando Operacional Conjunto (PCOC):

O Posto de Comando Operacional Conjunto (PCOC) terá funcionamento nas instalações da:

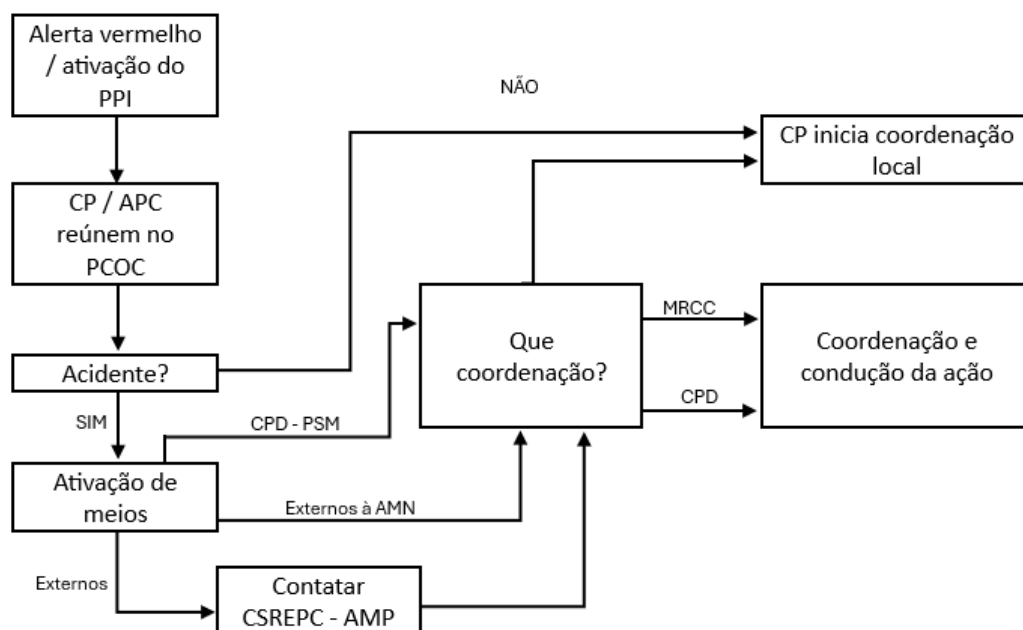
- Capitania do Porto do Douro – tem condições físicas e operacionais para PCOC e condições deficientes para Gabinete de Imprensa; dista cerca de 4,5 Km da entrada da barra;

A Estação Salva-Vidas do Douro - pode servir como local de avaliação das condições meteorológicas e oceanográficas locais; encontra-se na zona de enfiamento da barra.

10. EXECUÇÃO

Nas situações em que é promulgado pelo IPMA aviso vermelho para a agitação marítima, os oficiais de ligação dos APC reúnem no PCOC com o Capitão do Porto ou o Oficial Adjunto, iniciando os procedimentos de ação deste Plano de acordo com o esquema seguinte:

Ação inicial



A comunicação de aviso vermelho para a agitação marítima é expedida via correio eletrónico institucional para a lista de contactos dos APC identificados no ponto 15.

Missão, tarefas e responsabilidades dos Agentes de Proteção Civil e entidades intervenientes no PPI:

I - Posto de Comando Operacional Conjunto:

- O Capitão do Porto é o Comandante das Operações de Socorro;
- Assume as funções de SAR MISSION COORDINATOR e despacha meios para o local informando o MRCC;
- O Capitão do Porto passa a ON SCENE COORDINATOR quando for determinado pelo MRCC;
- Solicita ao MRCC o despacho de meio aéreo para o Teatro de Operações;
- Concentra, receciona e atribui prioridades;
- Aciona os meios de acordo com o plano de salvamento marítimo (PSM) da Capitania do Porto do Douro;
- Sectoriza o TO por especialidades: mergulhadores, rebocadores, embarcações de salva-vidas, viaturas de apoio, etc;
- Garante a ligação com o CSRPC, o Coordenador Operacional Municipal e os Agentes de Proteção Civil;
- Implementa o plano de comunicações.

II – Órgão Local da Autoridade Marítima Nacional

- A AMN cumpre todas as missões que legalmente lhe estão atribuídas;
- Mobiliza os meios de acordo com a respetiva tabela de empenhamento de meios;
- Assegura a manutenção da lei e ordem, na zona de intervenção, salvaguardando a atuação das outras Entidades e Organismos operacionais;
- Estabelece o perímetro de segurança.

II – Serviços da Autoridade Portuária

- Através da Capitania do Porto colaboram na prossecução dos objetivos estabelecidos no presente plano;
- Disponibilizam meios, recursos e pessoal para a efetiva montagem do Dispositivo Integrado de Resposta, ao nível local;
- Reforçam o acompanhamento da situação, em permanente articulação com o PCOC;
- Desenvolvem normas e procedimentos operacionais, para suportar este PPI;
- Coordenam esforços de recuperação e as necessidades logísticas com as entidades e organismos de suporte às ações a desenvolver.

III – Regimento de Sapadores Bombeiros do Porto (RSBP) e Batalhão de Sapadores Bombeiros de Vila Nova de Gaia (BSBG)

- Mobilizam os meios de acordo com a respetiva tabela de acionamento de meios.
- Desenvolvem todas as ações que conduzam a uma imediata intervenção em acidentes, potenciando uma atuação articulada do DIR, visando uma célere reposição das condições de normalidade;
- Informam o CSREPC-AMP sobre qualquer alteração que ocorra nos respetivos meios e recursos e capacidades de intervenção;
- Todo o efetivo e meios do CB, que integra o DIR incorporam a cadeia de comando operacional estabelecida, e executam as missões que forem atribuídas;
- Empenham-se nas mais diversas ações de acordo com a missão atribuída pelo PCOC;
- Participam na prestação de primeiros-socorros aos sinistrados, assim como na evacuação;
- Colaboram nas ações de mortuária;
- Executam outras missões com os meios próprios, de acordo com as determinações superiores.

IV – Polícia Municipal do Porto (PMP) e Polícia Municipal de Vila Nova de Gaia (PMG)

- A PMP e PMG cumprem todas as missões que legalmente lhes estão atribuídas;
- Mobilizam os meios de acordo com a respetiva tabela de empenhamento de meios;
- Asseguram a manutenção da lei e ordem, na zona de intervenção, salvaguardando a atuação das outras Entidades e Organismos operacionais;

VII – Coordenador Municipal de Proteção Civil

- Integra o PCOC articulando com os APC,
- Mantém permanente ligação de articulação operacional com o diretor do PPI (Capitão do Porto do Douro), assim como com o CSREPC-AMP.

VIII - Entidades intervenientes empresas de salvação marítima ou de mergulhadores comerciais locais

- Colaboram na prossecução dos objetivos estabelecidos no presente plano;
- Participam em exercícios no âmbito deste plano.

11. COMUNICAÇÕES

O sistema de Comunicações de emergência e socorro baseia-se na rede de VHF da banda marítima de acordo com o diagrama abaixo indicado. Esta rede primária de comunicações pode ainda ser complementada por contactos diretos através da rede GSM/GPRS de telemóvel.

	Capitania	Emb. Sinistrada	ESV	UN	Meios Aéreos	PM	BOMBEIROS	Outros
Capitania	---	16-67 16-11	16-67 16-39	16-67 16-39	67 11	16-67 16-39	Canais ANEPC SIRESP	Canais ANEPC 16-67 16-11
Emb. Sinistrada	16-67 16-11	---	16-67 16-11	16-67 16-11	67 11	16-67 16-11	---	
ESV	16-67 16-39	16-67 16-11	---	16-67 16-39	67 11	16-67 16-39	---	
UN	16-67 16-39	16-67 16-11	16-67 16-39	---	67 11 06	16-67 16-39	---	
Meios Aéreos	67 11	67 11	67 11	67 11 06	---	67 11	67 11 06	
PM	16-19 67-39	16-67 16-11	16-67 16-39	16-67 16-39	67 11	---	Canais ANEPC	16-67
BOMBEIROS	Canais ANEPC SIRESP	---	---	---	67 11 06	Canais ANEPC	---	16-67 Canais de manobra da ANEPC
Outros	16-67 16-11 Canais ANEPC	16-67 16-11	16-67 16-11	16-67 16-11	67 11	16-67 16-11 Canais ANEPC	16-67 16-11 Canais ANEPC	-

Como sistema auxiliar, poderá ser usada sob a coordenação da ANEPC/CSREPC-AMP a rede Estratégica de Proteção Civil (SIRESP) em operações de proteção e socorro entre agentes de PC e para as operações de apoio.

12. EXERCÍCIOS

Deve ser efetuado anualmente um exercício do tipo CPX e um exercício LIVEX, preferencialmente no outono, com a participação de todos os agentes de proteção civil mencionados neste plano, tendo em vista a resposta à emergência na barra do porto do Douro.

13. REVISÃO PPI

O PPI é revisto de acordo com a validade do Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil do Porto e sempre que sejam identificadas circunstâncias que o justifiquem.

14. OFICIALIZAÇÃO DO PPI

O presente PPI é homologado pelo Vice-almirante Diretor-geral da Autoridade Marítima após apreciação prévia da Comissão Distrital de Proteção Civil.

15. LISTA DE DISTRIBUIÇÃO

01. Órgão Local da Autoridade Marítima Nacional
02. Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL, S.A.)
03. Regimento de Sapadores Bombeiros do Porto
04. Capitania do Porto do Douro
05. Comando Sub-Regional de Emergência e Proteção Civil da Área Metropolitana do Porto
08. Batalhão de Sapadores Bombeiros de Vila Nova de Gaia
09. Comando Local da Polícia Marítima do Douro;
10. Câmara Municipal do Porto
11. Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia
12. Polícia de Segurança Pública – Divisão do Porto
13. Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM)
14. Serviço Municipal de Proteção Civil (SMPC) do Porto (SMPCP)
15. Serviço Municipal de Proteção Civil (SMPC) de Vila Nova de Gaia (SMPCG)

Porto, 30 de dezembro de 2024

O CAPITÃO DO PORTO

Rui Pedro Gomes Fernando da Silva Lampreia
Capitão-de-mar-e-guerra

ANEXO A

Parâmetros dos Avisos Meteorológicos



Para Portugal Continental						
Aviso	Parâmetro	Amarelo	Laranja	Vermelho	Unidade	Notas
Vento	Rajada Máxima do Vento	70 a 90	91 a 130	> 130	km/h	
Precipitação	Chuva/Aguaceiros	10 a 20 30 a 40	21 a 40 41 a 60	> 40 > 60	mm/1h mm/6h	Milímetros numa hora Milímetros em 6 horas
Neve	Queda de Neve	5 a 10 1 a 5	11 a 100 6 a 30	> 100 > 30	cm cm	Cota (altitude >1000 m) Cota (altitude <1000 m)
Trovoada	Descargas Eléctricas	a)	b)	c)		a) Frequentes e Dispersas. b) Frequentes e Concentradas. c) Muito Frequentes e excessivamente concentradas.
Nevoeiro	Visibilidade	*≥ 48h	*≥ 72h	*≥ 96h		* - duração
Tempo Quente	Temperatura Máxima	# a # *	# a # *	> # *	°C	* - duração ≥ 48 horas
Tempo Frio	Temperatura Mínima	# a # *	# a # *	< # *	°C	* - duração ≥ 48 horas
Agitação Marítima	Altura Significativa das Ondas	4 a 5	5 a 7	> 7	m	

Legenda de cores dos avisos:

Considerações consoante a cor do aviso.	
Cinzentos	Informação em actualização.
Verde	Não se prevê nenhuma situação meteorológica de risco.
Amarelo	Situação de risco para determinadas atividades dependentes da situação meteorológica. Acompanhar a evolução das condições meteorológicas.
Laranja	Situação meteorológica de risco moderado a elevado. Manter-se ao corrente da evolução das condições meteorológicas e seguir as orientações da <u>ANPC</u> .
Vermelho	Situação meteorológica de risco extremo. Manter-se regularmente ao corrente da evolução das condições meteorológicas e seguir as orientações da <u>ANPC</u> .

ANEXO B

APÊNDICE I

SINAIS VISUAIS DE AVISO DE MAU TEMPO

(Decreto-Lei n.º 283/87, de 25 de julho)

SINAL N.º	FORÇA E DIREÇÃO DO VENTO	SINAL DIURNO	SINAL NOTURNO
1	VENTO DE FORÇA 8 OU SUPERIOR COMEÇANDO NO QUADRANTE NOROESTE (NW)		
2	VENTO DE FORÇA 8 OU SUPERIOR COMEÇANDO NO QUADRANTE SUDOESTE (SW)		
3	VENTO DE FORÇA 8 OU SUPERIOR COMEÇANDO NO QUADRANTE NORDESTE (NE)		
4	VENTO DE FORÇA 8 OU SUPERIOR COMEÇANDO NO QUADRANTE SUESTE (SE)		
5	VENTO DE FORÇA 12 DE QUALQUER DIREÇÃO		
6	VENTO DE FORÇA 7 DE QUALQUER DIREÇÃO		
7	VENTO RONDANDO NO SENTIDO DO MOVIMENTO DOS PONTEIROS DO RELÓGIO		
8	VENTO RONDANDO NO SENTIDO DO MOVIMENTO CONTRÁRIO AO DOS PONTEIROS DO RELÓGIO		

APÊNDICE II

SINAIS VISUAIS DA SITUAÇÃO DA BARRA

SINAL DE SITUAÇÃO DA BARRA	SINAL DIURNO	SINAL NOTURNO
BARRA FECHADA A TODA A NAVEGAÇÃO		
BARRA FECHADA A EMBARCAÇÕES DE COMPRIMENTO FORA-A-FORA INFERIOR A 35 METROS		
BARRA FECHADA A EMBARCAÇÕES DE COMPRIMENTO FORA-A-FORA INFERIOR A 11 METROS		

Mastro de Sinais (nas coordenadas 41°08',79 N - 008°40',01 W; Datum WGS 84)

Serviço Municipal de Proteção Civil



Plano Prévio de Intervenção

Agitação Marítima Forte

- Galgamento Costeiro -

Município do Porto, 20 de dezembro de 2024

Índice

Introdução	3
Objetivos.....	4
Articulação em contexto de ativação	5
Matriz de Intervenção Operacional Integrada	6
Grelha de caracterização de cenários	6
Grelha de alarmes	7
Quadros de dados de apoio	7
Anexos	10
A. Perímetros a implementar	10
B. Lista de contactos	11
C. Lista de distribuição.....	12



Introdução

A definição de um plano prévio de intervenção (PPI) em contexto de agitação marítima - galgamento costeiro - apresenta-se como instrumento de planeamento e gestão operacional da máxima relevância.

Sempre que o contexto da agitação marítima está associada a uma realidade meteorológica adversa - chuvas e vento forte, com emissão e difusão institucional de AVISOS à população, a pertinência e a relevância do plano são elevadas. Não só porque estão em causa a defesa do património, material e ambiental e as pessoas, como o tecido económico instalado nas áreas de influência/proximidade ao perímetro de impacto.

A finalidade do presente Plano Prévio de Intervenção - PPI e a sua consequente ativação visa, fundamentalmente, coordenar e disciplinar esforços de atuação, por parte dos Agentes de Proteção Civil, em contexto de jurisdição da Autoridade Marítima Nacional e Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA - APDL, e dos demais serviços/entidades de cooperação.

Assim, o presente plano será ativado aquando a alteração da fase de alerta por parte da Autoridade Marítima Nacional através da Capitania do Porto do Douro.

Cumulativamente às ações desenvolvidas pela APDL e Águas e Energias do Porto, E.M (AE dP E.M.) no âmbito das suas competências, esta promove informações aos seus clientes relativas a condições meteorológicas adversas ou agitação marítima forte, bem como promove eventuais suspensões temporárias dos licenciamentos atribuídos. O Serviço Municipal de Proteção Civil - SMPC desencadeia as diligências previstas, junto da linha costeira, a fim de informar o contexto adverso e veicular o quadro aderente de medidas de autoproteção.



Objetivos

Os PPI visam estabelecer os princípios funcionais e orientadores aplicados a qualquer acidente, sendo definidas as missões, tarefas e responsabilidades dos Agentes de Proteção Civil - APC, outros organismos e entidades intervenientes, identificando e definindo as suas regras de atuação, salvaguardando a necessária articulação e hierarquização, de acordo com a legislação aplicável e as Diretivas Operacionais Nacionais emanadas pela Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC). Os PPI têm como principais objetivos conseguir a otimização da resposta e a integração dos meios dos diversos APC que possam vir a intervir em cada cenário previsto e orientar, agente a agente, com base nas indicações dos Planos de Emergência, a respetiva resposta operacional.

Este processo deve desenvolver-se com base num exercício evolutivo que começa no nível do Agente de Proteção Civil, podendo passar para um nível de comando superior, face a um eventual cenário e tendo em vista minimizar os prejuízos, as perdas de vida e o restabelecimento da normalidade.

No caso específico deste PPI, está compreendida a agitação marítima forte e o possível galgamento costeiro, com os consequentes riscos que tal pode compreender. Estes riscos não são apenas os diretos para as populações residentes nas áreas possivelmente afetadas, mas também os riscos para a economia, no que concerne a equipamentos, bens e mobiliário urbano, bem como comércio e serviços.

Assim sendo, este plano visa apresentar uma linha condutora, de modo a identificar, classificar e graduar situações de risco que se prendem com a possibilidade de galgamento costeiro em caso de agitação marítima forte, bem como delinear as respetivas ações a desenvolver, de modo a prevenir e minimizar os efeitos que tal acontecimento possa desencadear.



Articulação em contexto de ativação

1. A Autoridade Marítima Nacional, sem prejuízo da utilização de outro canal de comunicação complementar, através de correio eletrónico, emite um Aviso ao SMPC, e ao Sr. Diretor do DMPC. O SMPC centralizará a sua atualização no Centro de Gestão Integrada do Porto - CGIP, aquando da previsão de agitação marítima forte, em conformidade com o previsto para as cheias do Rio Douro (responsabilidades de emissão: Centro de Previsão e Prevenção de Cheias do Rio Douro);
2. Em caso de receção de comunicado de ativação, espera-se que a APDL, além de garantir as medidas de prevenção - em sede do assoreamento e limpeza dos canais – nas áreas de jurisdição, articule as ações de implementação de medidas com os Serviços Municipais;
3. Serão articulados com as devidas entidades, no âmbito das suas competências, os condicionamentos de trânsito bem como a colocação de maciços de betão, grades e sinalética.



Matriz de Intervenção Operacional Integrada

Grelha de caracterização de cenários

Estado do Mar	Efeitos expectáveis	Localização
Ondulação de 4 a 5 metros	Perigo para pessoas localizado no acesso aos molhes	Passeios de acesso aos Molhes da Foz
Ondulação de 5 a 6 metros	Perigo para pessoas e bens localizados próximo à Avenida D. Carlos I	Centro Social da Foz / Restaurante Oporto Antigo Sanatório Complexo de Ténis Rest./Bar SHIS Zona Habitacional Rest. Varanda do Sol
Ondulação superior a 6 metros	Perigo para pessoas, bens e infraestruturas	Concessionário Praia da Luz Pizza Hut da Foz Acesso Sul à esplanada da Praia do Molhe Esplanada da Praia do Molhe Praia Homem do Leme Bar Homem do Leme Concessionário Praia do Aquário Passadiço Praia do Castelo do Queijo Forte de São Francisco Xavier Edifício Transparente

*Localizações são cumulativas



Grelha de alarmes

NÍVEL	MEDIDAS/ALARMES	MEIOS HUMANOS	MEIOS MATERIAIS
Medidas mitigadoras do risco	Anualmente e logo que a época balnear termina: - São interditados os acessos aos túneis dos Ingleses e de Cadouços com a colocação de big bags de areia e gradeamento; - São colocados maciços de betão nas zonas historicamente mais vulneráveis a galgamentos costeiros, como por exemplo a Av. D. Carlos I; - São pré colocados os gradeamentos necessários para o estabelecimento dos vários perímetros de segurança. Estes meios e medidas de salvaguarda da segurança de pessoas e bens mantêm-se até à abertura da época balnear.		
*FASE ALFA (ondulação 4-5m)	– Interditar os acessos aos 3 molhes; – Fechar perímetro amarelo (que está sempre implementado e com os topos abertos quando não há avisos em vigor); – Interditar o passadiço de Gondarém (zona inferior).		
*FASE BRAVO (ondulação 5-6m)	– Mantém todas as medidas preventivas e de proteção do aviso amarelo. – Implementar o perímetro laranja com o gradeamento já pré colocado na Av. D Carlos I (interdição da Av. D Carlos I a viaturas e peões). – Fecho do acesso às praias mais próximas dos molhes e historicamente mais vulneráveis a galgamento costeiros. - Interdição das zonas próximas à Pizza Hut.		
*FASE CHARLIE (ondulação >6m)	– Mantém todas as medidas preventivas e de proteção do aviso amarelo e do laranja, no entanto o perímetro laranja é alargado. – Interdição de todas as praias. – Possível corte de vias na Av. do Brasil, Av. de Montevideu e na rua Coronel Raúl Peres.		

* A Autoridade Marítima emite comunicado de alteração da “FASE”

Quadros de dados de apoio



Estruturas sensíveis	Ocupação	Ação
Centro Social da Foz do Douro	Crianças (dos 3 meses aos 6 anos) – 110 Idosos de Centro de Dia – 35 Colaboradores – 39	Existindo necessidade de evacuação promover transporte para ponto alternativo. (Salão Paroquial da Igreja S. João da Foz do Douro) Dr.ª. Daniela Pereira – 918580185 – secretaria@centrosocialfozdouro.pt dir.tecn@centrosocialfozdouro.pt



Missão das entidades	
Capitania do Porto do Douro Polícia Marítima	- Emitir comunicado relativamente à agitação marítima e respetiva fase - Realiza o balizamento e diligências necessárias dentro da sua jurisdição
Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA - APDL	- Emissão de aviso à população e estabelecimentos comerciais na área de intervenção - Encerramento temporário de estabelecimentos comerciais e equipamentos na área de jurisdição
Departamento Municipal de Proteção Civil - DMPC	- Emissão de aviso à população reforçando as medidas de autoproteção - Articulação e ativação dos demais serviços municipais - Colabora na reposição da normalidade
Regimento de Sapadores Bombeiros - RSB	- Resposta aos pedidos de socorro no âmbito das suas competências - Na fase Charlie providenciar a colocação do Veículo de Comando e Comunicações - VCOC na Foz do Douro, como redundância ao sistema existente
Polícia Municipal do Porto - PMP	- Garantir o cumprimento do perímetro de segurança reforçando meios operacionais nos “picos” da agitação marítima: 02 horas antes e depois das preia-mar - Eventual reboque de viaturas - Manutenção da ordem pública
Departamento Municipal de Mobilidade	- Coloca sinalização e outro tipo de material que seja necessário para a criação dos perímetros e alterações do sentido de trânsito - Colabora com recursos humanos na implementação do perímetro de segurança
Divisão Municipal de Conservação, Infraestruturas e Gestão de Frota - DMCIGF	- Colabora na colocação de maciços de betão
Empresa Municipal de Ambiente do Porto - EMAP	- Colabora na reposição da normalidade no âmbito das competências atribuídas, nomeadamente na limpeza da via pública
Águas e Energia do Porto - AEdP	- Quando solicitada a sua intervenção apoiam na desobstrução das caixas de escoamento das águas pluviais - Encerramento temporário de estabelecimentos comerciais e equipamentos na área de jurisdição
Centro de Gestão Integrada do Porto - CGIP	- Centraliza todos os alertas e articula o acionamento dos meios entendidos como necessários, com os vários agentes de proteção civil - Monitorização da Agitação Marítima através da câmara CCTV para o efeito



Anexos

A. Perímetros a implementar



*Acessíveis em pormenor através do seguinte [link](#)



B. Lista de contactos

Nome	Entidade	Email	TLM
Tenente-Coronel Carlos Marques	RSB/CoMPC	saraivamarques@cm-porto.pt	936 781 709
Dr.º Luís Moutinho	DMPC	luismoutinho@cm-porto.pt	936 780 347
Superintendente Leitão da Silva	PMP	leitao.silva@cm-porto.pt	935 398 165
Capitão-de-Mar-e-Guerra Rui Pedro Gomes Fernando	Capitão do Porto do Douro	capitaoporto.douro@amn.pt	919 678 395
Capitão-de-Fragata Paulo Sérgio Salvado Pires	Adjunto do Capitão do Porto do Douro	capdouro.ofadj@amn.pt	916 352 721
Eng.º Nuno Ribeiro	APDL - Chefe de Divisão de Segurança Portuária	nuno.ribeiro@apdl.pt	927 183 987
Eng.º Lino Antunes	APDL - Técnico Superior de Segurança	lino.antunes@apdl.pt	927 24 4543

C. Lista de distribuição

1. Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA;
2. Águas e Energia do Porto, E.M.;
3. Bombeiros Voluntários do Porto;
4. Bombeiros Voluntários Portuenses;
5. Capitania do Porto do Douro;
6. Comando Sub-Regional de Emergência de Proteção Civil da Área Metropolitana do Porto;
7. Cruz Vermelha Portuguesa – Delegação do Porto;
8. Departamento Municipal de Mobilidade;
9. Empresa Municipal de Ambiente do Porto;
10. Instituto Nacional de Emergência Médica – Delegação Regional do Norte;
11. Junta da União das Freguesias de Aldoar, Foz do Douro e Nevogilde;
12. Polícia Marítima da Capitania do Porto do Douro;
13. Polícia Municipal do Porto;
14. Regimento de Sapadores Bombeiros do Porto;
15. Serviço Municipal de Proteção Civil;
16. Reserva;
17. Arquivo.



ANEXO D



ANEXO E

Comunicado de Intervenção Operacional – Porto (exemplo)



AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL CAPITANIA DO PORTO DO DOURO



Comunicado Operacional n.º 12/2024
(10 de outubro de 2024)

- AGRAVAMENTO DAS CONDIÇÕES OCEANOGRÁFICAS -

1. FASE IMPLEMENTADA:

- a) **BRAVO** – Entre 2024-10-09 09:00 e 2024-10-10 00:00;
- b) **ALFA** – Entre 2024-10-10 00:00 e 2024-10-10 06:00.

NÍVEL *	MEDIDAS	ESTADO DO MAR
FASE ALFA	1 – Interditar acessos aos molhes da Barra do Porto do Douro. 2 – Emitir comunicado para os Agentes da Proteção Civil com 72 horas de antecedência. 3 – Avisar comerciantes e outros alvos de interesse com 24 a 48 horas de antecedência.	4 a 5 metros
FASE BRAVO	1 – Barra do Porto do Douro FECHADA. 2 – Trocar informação entre Agentes da Proteção Civil (APC). 3 – Alargar perímetro de segurança. Acessos pedonais interditos (a definir entre os APC).	5 a 6 metros
FASE CHARLIE	1 – Interditar estradas. 2 – Garantir extração de pessoas das infraestruturas de risco. 3 – Constituição de célula de risco na Capitania do Porto do Douro.	Superior a 6 metros

* - A Capitania do Porto do Douro emite comunicado com a alteração da **FASE**.

2. MEDIDAS EM VIGOR:

- a) Informados os APC através de “*Comunicado Operacional*” emitido pela Capitania do Porto do Douro;
- b) Informados os OCS locais;
- c) Barra do Porto do Douro **FECHADA** a toda a navegação desde as 12h00 de 07 de outubro (situação em análise contínua);
- d) **FECHADO** o acesso pedonal aos molhes da Barra do Porto do Douro;
- e) **ABERTA** a navegação em toda a extensão da Via Navegável do Douro.

3. MEDIDAS A IMPLEMENTAR:

Continuar a monitorizar a situação, em articulação com demais APC.

4. RECOMENDAÇÕES:

- a) Redobrar a atenção ao circular junto à orla costeira e zonas ribeirinhas, nomeadamente em praias expostas ao mar e sujeitas ao efeito da rebentação.
- b) Reforçar a vigilância das amarrações das embarcações atracadas nos cais e marinas ou fundeadas/amarradas.
- c) Garantir a adequada fixação de estruturas ou equipamentos que possam ficar expostas ao efeito do vento e mar.
- d) Acautelar a remoção, para locais seguros, de embarcações varadas em locais que possam ser afetados pela ação do mar e do rio.
- e) Primar por uma postura de segurança e de precaução ativa, não assumindo comportamentos de risco.
- f) Acompanhar o evoluir dos níveis de água nas zonas ribeirinhas.

5. PRÓXIMA AVALIAÇÃO/COMUNICADO:

Quando ocorram alterações significativas.

6. PREVISÃO METEOROLÓGICA:

A previsão meteorológica, com base nos dados disponíveis, aponta para um agravamento da agitação marítima, prevendo-se:

AVISO	PERÍODO	ESTADO DO MAR
LARANJA	09OUT (09:00) - 10OUT (00:00)	Ondas de oeste com 5 a 7 metros de altura significativa, podendo atingir 12 metros de altura máxima.
AMARELO	10OUT (00:00) - 10OUT (06:00)	Ondas de noroeste com 4 a 5 metros.

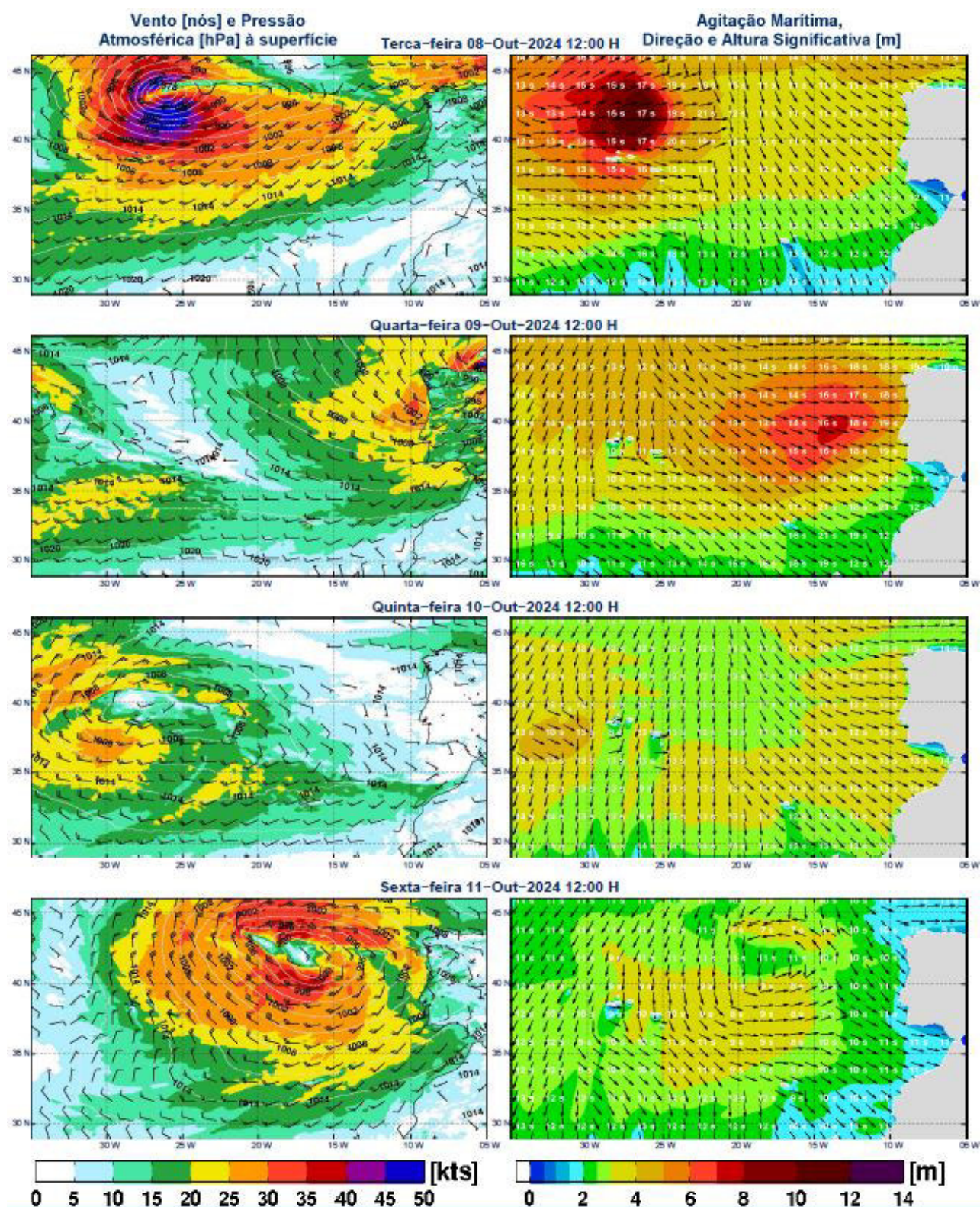
Fonte: Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA)

MARÉS DE RISCO (PREIAS-MAR):

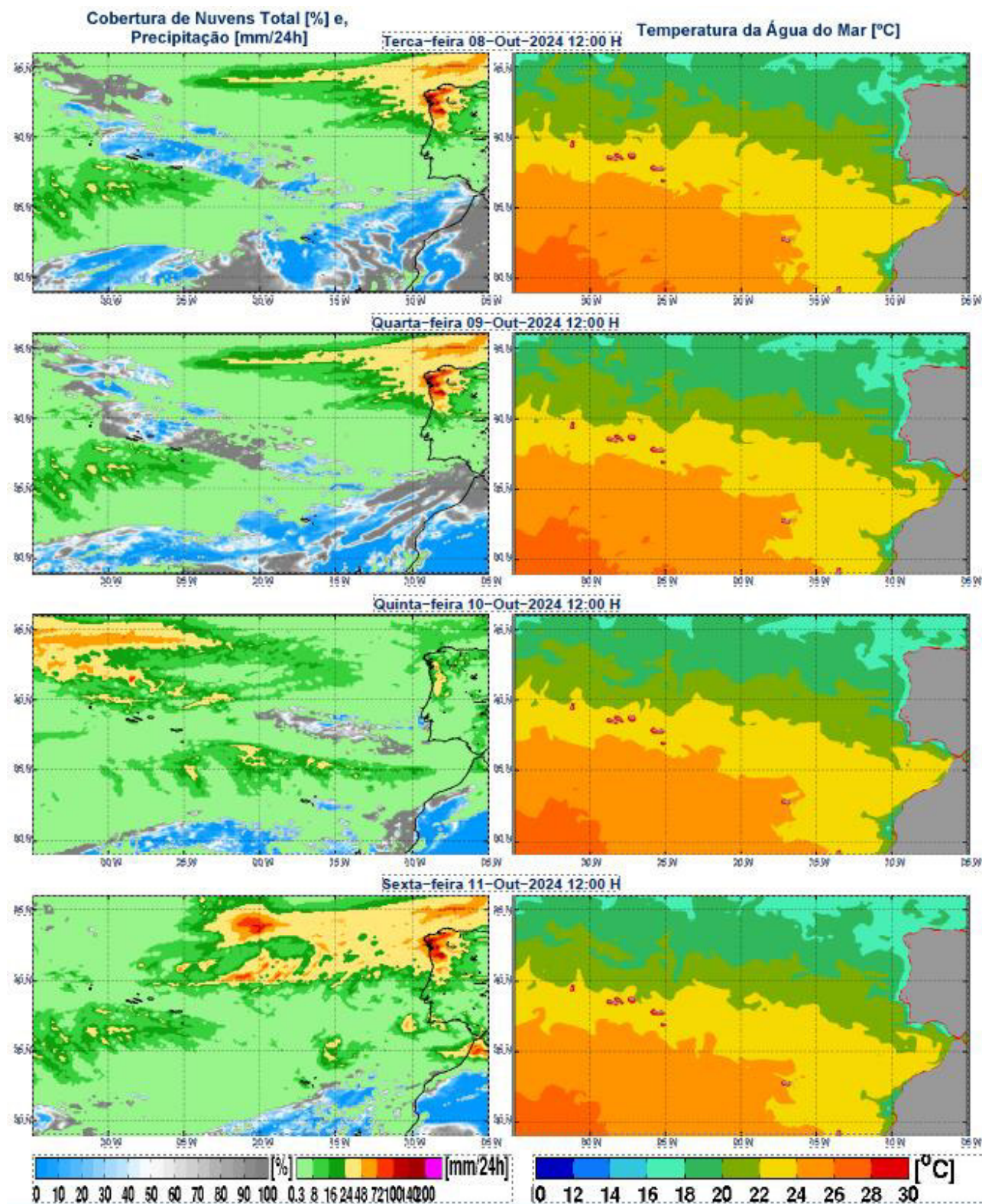
DIA e HORA	ALTURA	PREVISÃO DA ONDULAÇÃO (ALTURA/ DIREÇÃO/ PERÍODO)	OBSERVAÇÕES:
2024-10-09 07:10	2.8 m	4 a 5 m / W / 18 s	1. A convergência do período de preias-mar com o agravamento da agitação marítima aumenta a possibilidade de ocorrência de galgamentos que poderão afetar arruamentos e infraestruturas. 2. Risco acrescido de ocorrência de inundações nas zonas ribeirinhas, em caso de precipitação intensa.
2024-10-09 19:37	2.6 m	4 a 5 m / W / 18 s	
2024-10-10 08:09	2.7 m	4 m / NW / 13 s	

Fonte: Instituto Hidrográfico

7. QUADROS DE SITUAÇÃO:



Fonte: Instituto Hidrográfico



Fonte: Instituto Hidrográfico

Porto, 10 de outubro de 2024

O Capitão do Porto,
[CÓPIA DIGITAL]
[ASSINADO NO ORIGINAL]
Capitão-de-mar-e-guerra