

6. IMPACTES NA FLORA, FAUNA E HABITATS

6.1. FASE DE CONSTRUÇÃO

6.1.1. Predição e Avaliação de Impactes

O projecto de ampliação do Aeroporto Francisco Sá Carneiro irá ocupar uma área de cerca de 24,3 ha no espaço interior já definido actualmente pelo perímetro do Aeroporto.

As áreas a ocupar no interior deste perímetro, como referido, caracterizam-se por formações vegetais herbáceas de baixo porte ruderais, pontualmente com pastos ou estruturas arbustivas, caracteristicamente muito pobres do ponto de vista das comunidades naturais e sem qualquer interesse.

Não são pois previsíveis quaisquer impactes negativos significativos na fauna e flora nesta fase de construção.

6.2. FASE DE EXPLORAÇÃO

6.2.1. Predição e Avaliação de Impactes

O funcionamento de um Aeroporto é susceptível de induzir impactes negativos ao nível da fauna

As colisões com aves (*bird strikes*) constituem uma das maiores preocupações ao nível da operação de Aeroportos (Vd. Lobo et. Al., 1999, que se reporta a este Aeroporto em concreto). Por essa razão, em todos os Aeroportos Internacionais e também no Aeroporto Francisco Sá Carneiro são tomadas medidas (uso de falcões, disparos sonoros, etc.) para afastar as aves das áreas operacionais do Aeroporto, o que portanto já se verifica.

No Aeroporto Sá Carneiro existem no entanto, de tempos a tempos, colisões de aves com os aviões mas nunca existiram incidentes ou acidentes de voo, já que estas são raras.

A tipologia das espécies atrás referidas não deixa perspectivar impactes negativos tendo em conta o seu valor e a eventual frequência desses impactes (muito baixa).

A área do Aeroporto, por se constituir em zona aberta, vedada e com pouca actividade humana nas imediações, limitando assim os efeitos de predação e mantendo alguns níveis de tranquilidade, apesar dos níveis de ruído existentes e a existir, não deixará de atrair algumas espécies mais antropófilas.

Como espécies mais problemáticas em termos de colisões com aeronaves citam-se os Larídeos (gaiotas) juntamente com outras aves aquáticas (Limícolas).

Daí que se manterão os programas já existentes (disparos sonoros, etc.) para manter as aves afastadas do Aeroporto.

Como referido, não haverá expansão física de área do Aeroporto nem aumento de pistas de descolagem ou aterragem, existindo apenas ao longo dos anos um maior número de aviões em operação, mas nos mesmos corredores de aproximação que actualmente. Não há aumento da servidão aérea do Aeroporto.

Assim, tendo em conta todos os factores atrás descritos, não há assim aumento previsível (do ponto de vista da fauna) da área de influência de potenciais impactes nesta vertente ambiental.

Do ponto de vista da flora circunvizinha ao Aeroporto, as concentrações de poluentes atmosféricos previstas e atrás referidas não deixam antever qualquer impacto significativo.

Assim sendo, não são de perspectivar limitações ao nível da segurança de voo das aeronaves (Vd. FSF, 1997, entre outros), bem como não são de admitir impactes negativos significativos, nas populações de espécies ocorrentes nas zonas periféricas ao Aeroporto não se prevendo por isso a necessidade de adopção de medidas de minimização.

6.3. SÍNTESE

A análise efectuada permitiu verificar que durante a fase de construção não são expectáveis impactes negativos significativos na flora e habitats, uma vez que as áreas a ocupar pelas novas infra-estruturas são pobres do ponto de vista das comunidades naturais, situando-se aliás dentro do actual perímetro do Aeroporto.

Durante a fase de exploração não são de perspectivar limitações ao nível da segurança de voo das aeronaves, bem como não são de admitir impactes negativos significativos, nas populações de espécies ocorrentes quer nas zonas interiores quer periféricas ao Aeroporto.

A Alternativa Zero (não realização do projecto) implicaria a não verificação dos impactes negativos identificados.