



■ [**RELATÓRIO** de consulta pública]
Aeroporto de Beja

■ [Outubro de 2004]



EQUIPA DE TRABALHO

Elaboração:

- *Augusto Serrano*

Secretariado:

- *Paulo Santos*



ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO
2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA
3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA
4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO
5. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS
6. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS
7. SÍNTESE DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA
8. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

ANEXO I

- Órgãos de Imprensa e Entidades convidados a participar na Consulta Pública

ANEXO II

- Lista de presenças na Reunião de Câmara

ANEXO III

- Pareceres



RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“Aeroporto de Beja”

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do preceituado no artigo 14º do Decreto - Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio, procedeu-se à Consulta Pública do *“Aeroporto de Beja”*.

2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

Considerando que o Projecto se integra na lista do anexo II do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, a Consulta Pública decorreu durante 25 dias úteis, desde o dia 14 de Setembro até 19 de Outubro de 2004.

3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA), incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi disponibilizado para consulta nos seguintes locais:

- o Instituto do Ambiente
- o Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo
- o Câmara Municipal de Beja

O Resumo Não Técnico foi disponibilizado para consulta na Junta de Freguesia de São Brissos.

4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

A publicitação do Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico, foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncios na Câmara Municipal e Junta de Freguesia acima referidas;
- Publicação de um anúncio, envio de RNT e de nota de imprensa para o seguinte jornal:
 - o Correio da Manhã
- Envio de nota de imprensa e RNT para os jornais, revista e rádios que constam no Anexo I
- Divulgação na Internet no *site* do Instituto do Ambiente com anúncio e RNT.
- Envio de ofício circular e RNT às entidades constantes no Anexo I.



5. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS

No âmbito da Consulta Pública, o IA, tendo por objectivo promover um maior envolvimento das autarquias directamente interessadas e prestar esclarecimento relativamente ao processo de AIA, do projecto e respectivos impactes ambientais realizou uma reunião de trabalho. Esta reunião teve lugar no dia 14 de Outubro na Câmara Municipal de Beja. Para a reunião foi convidada a Junta de Freguesia de São Brissos.

A lista de registo das presenças na reunião de trabalho com as Autarquias encontra-se no Anexo II do presente Relatório.

Nesta reunião de trabalho, estiveram presentes representantes do IA, da EDAB e seus consultores, tendo sido prestados todos os esclarecimentos às questões apresentadas pelos interessados.

6. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos **5** pareceres com a seguinte proveniência:

- Câmara Municipal de Beja
- DRAAL – Direcção Regional de Agricultura do Alentejo
- IEP – Instituto das Estradas de Portugal
- GEOTA – Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente
- Alentejo XXI – Associação de Desenvolvimento Integrado do Meio Rural

7. SÍNTESE DOS RESULTADOS DA CONSULTA PÚBLICA

Durante a Consulta Pública foram recebidos 5 pareceres de entidades, verificando-se que nenhuma se opõe ao projecto.

A Câmara Municipal de Beja e a Associação de Desenvolvimento Integrado do Meio Rural - Alentejo XXI consideram que o projecto constitui um contributo insubstituível para o reforço da base económica regional e local, tendo reflexos positivos no território nacional e regional. Segundo estas entidades, a associação deste projecto ao EFMA e ao Porto de Sines, vem potenciar sinergias e integrar complementaridades que contribuem para a dinamização e diversificação da base económica local e regional. Como impacte negativo apontam o ruído, mas consideram que não há mudanças a assinalar, dado que as descolagens e aterragens terão lugar na actual pista, não se alterando as condições actuais e que nos aviões comerciais o ruído é mais reduzido que nos aviões militares.

O GEOTA considera que o novo Aeroporto de Beja é viável, sob a perspectiva económica e ambiental, apresentando algumas considerações e/ou recomendações. Considera ainda que os impactes poderão ser fortemente minimizados caso sejam adoptadas as medidas previstas no EIA assim como a construção efectiva da ETAR prevista, durante a 1.ª fase do projecto, a monitorização do património arqueológico, não só durante as obras de construção, mas também ao longo da fase de expansão, a monitorização da qualidade do ar, tendo em conta a envolvente rodoviária e uma aplicação mais abrangente do Projecto de Integração Paisagística com vista à gestão e ordenamento eficiente do território, procurando enquadrar o desenvolvimento social e económico às características do meio.

A DRAAL refere que nada tem a opor ao estudo apresentado. O IEP, informa que não existe interferência do corredor do IP8 – Santiago do Cacém / Beja com o projecto em avaliação.



8. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

Para a **Câmara Municipal de Beja** os impactes negativos são praticamente insignificantes face aos impactes positivos.

A Câmara refere o ruído como um impacte negativo e que o acréscimo dos níveis de ruído está associado ao maior movimento de aeronaves, às instalações de terra e à utilização do espaço envolvente para actividades económicas, considerando no entanto que os acréscimos não são significativos, uma vez que o ruído dos aviões comerciais é mais reduzido que dos militares.

Para a Câmara, o projecto constitui um contributo insubstituível para o reforço da base económica regional e local, assim como reflexos positivos no território nacional e regional. O aeroporto permite quebrar o isolamento da cidade e projectá-la no exterior, devido a tratar-se de um empreendimento com uma forte vertente de internacionalização.

A associação deste projecto ao EFMA e ao Porto de Sines vem potenciar sinergias e integrar complementaridades que contribuem para a dinamização e diversificação da base económica local e regional.

O Aeroporto de Beja, devido à valência na área de transporte de pessoas e bens, possibilita o desenvolvimento de outros sectores como o turismo, serviços e actividades associadas às TIC's.

A **DRAAL** refere que nada tem a opor ao estudo apresentado.

O **IEP** informa que não existe interferência do corredor do IP8 – Santiago do Cacém / Beja com o projecto em avaliação.

Para o **GEOTA** o novo Aeroporto de Beja é viável, sob a perspectiva económica e ambiental, apresentando as seguintes considerações e/ou recomendações:

- a justificação da necessidade do empreendimento não está totalmente fundamentada; contudo valoriza o esforço efectuado no sentido de valorizar uma infra-estrutura já existente;
- considera primordial maior detalhe nos estudos de viabilidade económica do projecto, não só directa mas também indirecta, e que deverão esclarecer quem suportará tais custos, numa lógica de gestão eficaz;
- considera necessário efectuar um levantamento suportado por dados de campo ao nível da flora e fauna, de forma a servir de base comparativa para os estudos de monitorização futuros, sob pena de não virem a ser produzidos resultados credíveis;
- no que respeita ao risco de colisão de aves com as aeronaves, a informação é vaga e subjectiva, considerando fundamental um levantamento de campo no seguimento do acima referido;
- o projecto deverá ser enquadrado numa estratégia multimodal, não tendo em conta apenas os acessos rodoviários (IP2 e IP8), mas também os acessos ferroviários, os quais necessitam de um melhor esclarecimento;
- apesar do projecto ser uma mais valia para o desenvolvimento regional, não foram analisados outros factores que poderão induzir impactes graves de diversos níveis: pressão imobiliária e conseqüente ordenamento do território; risco de poluição acrescido ao nível do solo e recursos hídricos; efeitos económicos locais e regionais que poderão resultar numa alteração da estrutura social local.

Considera ainda que os impactes poderão ser fortemente minimizados, caso sejam adoptadas as medidas previstas no EIA e tendo em atenção aos seguintes pontos:



- construção efectiva da ETAR prevista, durante a 1.^a fase do projecto;
- monitorização do património arqueológico não só durante as obras de construção, mas também ao longo da fase de expansão;
- monitorização da qualidade do ar, tendo em conta a envolvente rodoviária;
- aplicação mais abrangente do Projecto de Integração Paisagística com vista à gestão e ordenamento eficiente do território, procurando enquadrar o desenvolvimento social e económico às características do meio.

A **Associação de Desenvolvimento Integrado do Meio Rural - Alentejo XXI** considera o aproveitamento para fins civis da Base Aérea de Beja um importantíssimo empreendimento, que pela natureza dos impactes socio-económicos passíveis de gerar, assume um carácter estruturante.

Permite desenvolver uma fileira económica ligada ao sector agro-pecuário e contribuir directamente para a diversificação de actividades e reforço da base económica local. Em articulação com o EFMA e do Porto de Sines, pode-se considerar no plano regional, como uma plataforma importante de vários sectores económicos.

Considera irrelevantes os impactes negativos e com reduzida expressão face aos impactes positivos.

No que diz respeito à ocupação de solos afectos à RAN considera que se assiste a uma reconversão cultural da agricultura, cujos critérios não assentam prioritariamente nos solos de classe A ou B, mas noutros factores condicionadores.

Em relação ao ruído, face à distância do aeroporto à cidade, não prevê impactes assinaláveis, desde que se respeite a regra até agora instituída de não sobrevoar o núcleo urbano. No que respeita a S. Brissos, considera que não há mudanças a assinalar, dado que as descolagens e aterragens terão lugar na actual pista, não se alterando as condições actuais. Refere ainda que o ruído dos aviões militares é superior aos civis, logo neste âmbito os impactes não vão ser mais significativos dos que já existem à várias décadas.

As instalações de terra e a ocupação do espaço adjacente com actividades económicas, induzirão impactes positivos, nomeadamente na qualificação do espaço com reflexos favoráveis ao nível da dinamização socio-económica da freguesia de S. Brissos.

Todos os pareceres analisados encontram-se em Anexo ao presente Relatório, para os quais se remete para uma análise mais detalhada.



RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“Aeroporto de Beja”

Instituto de Ambiente

Outubro de 2004



ANEXO I

Órgãos de Imprensa e Entidades convidadas a participar na Consulta Pública

LISTA DE ENTIDADES
- Aeroporto de Beja -

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Liga para a Protecção da Natureza - LPN	Estrada do Calhariz de Benfica, 187	1500 LISBOA
Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e Ambiente - GEOTA	Travessa Moinho de Vento, 17-c/v Dt ^a	1200 LISBOA
Secretariado Nacional da Associação Nacional de Conservação da Natureza - QUERCUS	Apartado 4333	1508 LISBOA CODEX
Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente - CPADA	Rua Ferreira à Lapa, 25 – R/c	1150-155 LISBOA
Sociedade Portuguesa de Ecologia - SPECO	Museu Laboratório e Jardim Botânico Rua da Escola Politécnica	1249 LISBOA
Centro de Estudos da Avifauna Ibérica - CEAI	Prolongamento da Av. Infante D. Henrique - Talhão 7 - r/c	7000 ÉVORA
Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves - SPEA	Rua da Vitória, 53-3-Esq ^o	1100-618 LISBOA
Associação dos Arqueólogos Portugueses – AAP	Largo do Carmo	1200 LISBOA
Associação Portuguesa dos Arquitectos Paisagísticos - APAP	Rua do Século, 79-r/c esq ^o	1200 LISBOA
Frente Ecológica Portuguesa – FEP	Rua Nova da Trindade, 1 - 4 ^o Frente	1200 LISBOA
Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente/UNL	FCT/UNL - Quinta da Torre	2825 MONTE DA CAPARICA
Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil	Rua José Estevão, 137-8 ^o	1150 LISBOA
Associação Portuguesa de Geólogos - APG	Apartado 2109	1103 LISBOA CODEX
Associação Nacional de Municípios Portugueses - ANMP	Av. ^a Elias Garcia, 7 – 1. ^o	1000-146 LISBOA
Associação Nacional de Freguesias - ANAFRE	Rua António Pereira Carrilho, 5 - 3. ^o	1000-046 LISBOA
Alentejo XXI - Associação de Desenvolvimento Integrado do Meio Rural	R. da Misericórdia, 10	7800- 285 BEJA
Associação de Agricultores do Baixo Alentejo	R. Ilha da Madeira, 2-1. ^o	7800- 461 BEJA
Associação Comercial do Distrito de Beja	R. Luís de Camões, 37	7800- 508 BEJA
Associação Galba - Gabinete de Acção Local do Baixo Alentejo	Pç. da República, 29-1. ^o - Sala 5	7800- 427 BEJA

LISTA DE ENTIDADES
- Aeroporto de Beja -

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Associação de Municípios do Distrito de Beja	Pç. da República, 12	7800- 427 BEJA
Região de Turismo da Planície Dourada	Praça da República, 12 – 1.º	7800-427 BEJA
IEP – Instituto das Estradas de Portugal	Praça da Portagem	2800 ALMADA
Instituto Nacional de Aviação Civil	Rua B - Aeroporto de Lisboa	1700-008 LISBOA
Federação Portuguesa de Voo Livre - FPVL	Av. Cidade Lourenço Marques Praceta B – Módulo 2	1800-093 LISBOA
Estado Maior da Força Aérea	Av. Leite Vasconcelos Clafa - Alfragide	720 AMADORA

LISTA DOS ORGÃOS DE IMPRENSA

- Aeroporto de Beja -

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Redacção do "Jornal de Notícias"	Rua Gonçalo Cristóvão, 195 – 219	4049-011 PORTO
Redacção RDP Antena 1	Av. Eng.º Duarte Pacheco, 6	1070 LISBOA
Redacção da T.S.F. Rádio Jornal	A/c Sr. José Milheiro Rua 3 da Matinha – Edifício Altejo – Piso 3 – Sala 301	1900 LISBOA
Redacção da Rádio Renascença	Rua Capelo, 5	1200 LISBOA
Redacção do Jornal "O Independente"	Av.ª Almirante Reis, 113 – Sala 802 – 8.º	1150-014 LISBOA
Redacção do Jornal "O Expresso"	A/c Sr. Mário de Carvalho Rua Duque de Palmela, 37-2º	1200 LISBOA
Redacção do "Diário de Notícias"	Av.ª da Liberdade, 266	1200 LISBOA
Redacção do Jornal "Correio da Manhã"	Av.ª João Crisóstomo, 72	1069-043 LISBOA
Redacção do "Jornal Público"	Rua Amílcar Cabral, Lote 1	1700 LISBOA
Redacção da Agência Lusa	A/C Sr. António Neves Rua Dr. João Couto, Lote C - Apartado 4292	1507 LISBOA CODEX
Redacção da RTP Regiões	Av.ª 5 de Outubro, 197	1050 LISBOA
Redacção da SIC	Estrada da Outurela	2795 LINDA-A-VELHA
Redacção da TVI	Rua Mário Castelhana, 40	2749-502 BARCARENA
Jornal de Beja	Lg. Escritor Manuel Ribeiro, 10-2.º B	7800 BEJA
Jornal Diário do Alentejo	Pç. da República, 12	7800 BEJA
Jornal do Sul	R. Diogo Gouveia, 29	7800 BEJA
Rádio Voz da Planície	R. da Misericórdia, 4	7800-285 BEJA
Rádio Pax	R. de Angola - C. Comercial do Carmo - Torre C-11.º - Apartado 348	7801-904 BEJA



ANEXO II

Lista de presenças na reunião de Câmara



AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

“Aeroporto de Beja”

Câmara Municipal de Beja

14 de Outubro – 11 horas

NOME	ENTIDADE/ORGANISMO	FUNÇÕES	CONTACTO
J. Caminha Marques	C.M. Beja	Presidente	284311800
A. M. Gil	EDAB	Presidente	284327411
VITOR SILVA	CM BEJA	VEREADOR	962718772
LUIS BARBOSA	COBA	Administrador	217929000
José Gaspar	EDAB	II	961446208
Mário Rui Refende	EDAB	II	961446208
Miguel Quaresma	CMB	Técnico	962718776
ANA MARIA RANOA	CMB	técnica	966821782
Francisco	IA	técnico	214728284
Alexandre Marques	CCDR Alentejo	Técnica	919177271
MANUEL CANTAREIRO	CM BEJA	VEREADOR	284311808
Fernando Pereira	IA	Representante	214728246



ANEXO III

Pareceres recebidos



GABINETE DE AMBIENTE

Praça da Portagem, 3º Piso
2809-013 ALMADA
Tel: 21 287 9486 / 21 294 7264
Fax: 21 294 7394

[Exmº Senhor
Engº João Gonçalves
Presidente do Instituto do Ambiente]

Rua da Murgueira, 9/9A
Zambujal - Ap. 7585
2611 - 865 AMADORA

Sua Referência:

Sua Comunicação de:

Nossa referência:
1487/GAMB

Antecedente:

Saída:

125825
001610

Data:

20. OUT. 2004

Assunto: Consulta Pública do Processo de Avaliação de Impacte Ambiental "Aeroporto de Beja"

Em resposta ao V. Of. Circ. 009705/04-SACI-DAIA-1231, de 01/09/2004, informa-se que foi aprovado o corredor do IP8 – Santiago do Cacém / Beja (até ao Nó de S. Brissos), cujo esboço corográfico, do troço na proximidade do Aeroporto de Beja, se anexa. De referir, que não existe interferência do referido corredor com o projecto referido em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos, *As Jussuaris*

O Vice-Presidente do Conselho de Administração

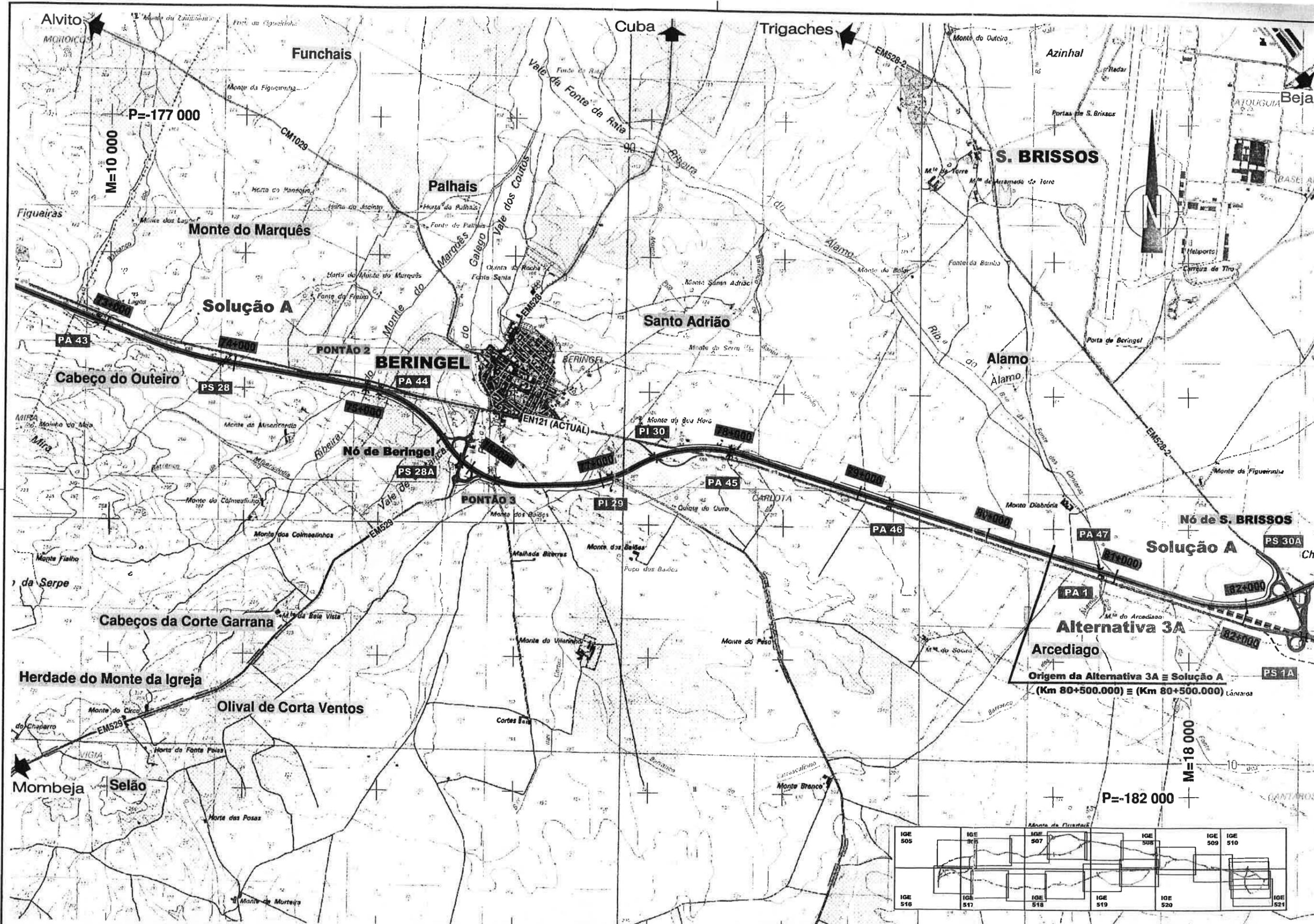
António Pinelo

António Pinelo

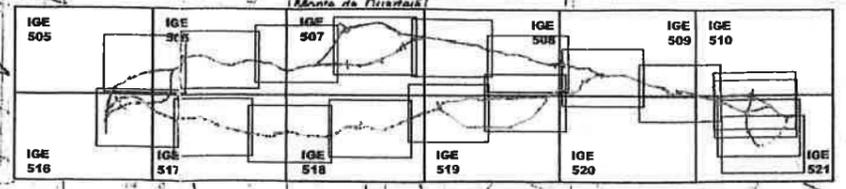
IA Instituto do Ambiente	
PRES.	<input type="checkbox"/> VPFS <input type="checkbox"/> VPLG <input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:	
SACI <i>DAIA</i>	<input checked="" type="checkbox"/> GDQA
SADF	<input type="checkbox"/> GERA
SEPA	<input type="checkbox"/> GJUR
SIPP	<input type="checkbox"/> GSTI
SLRA	<input type="checkbox"/>
OUTROS:	

MJS/GAMB

*6. Augusto
ALB
22-10-2004*



Alternativa 3A
Arcediago
 Origem da Alternativa 3A ≡ Solução A
 (Km 80+500.000) ≡ (Km 80+500.000) Látaras



IEP Instituto das Estradas de Portugal

Projecto

Processo: PO4/01
 Projecto: AM/SS/ME/CPA
 Verificat:

Título Complementar: **IP8 SANTIAGO DO CACÉM / BEJA**

Escala(s) Numérica(s): 1:25000
 Escala(s) Gráfica(s): 1:25m

Substituído por

Designação: Estudo Prévio
Esboço Corográfico

Número: **SCBE-V00.2-SA.02-009**
 Data: Maio/2002 Folh: 12/90



DRAAL
Direcção Regional
de Agricultura do
Alentejo

Ministério da Agricultura,
Pescas e Florestas

15 Out 04 026801

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		
OUTROS:			

Ao
Instituto do Ambiente
R. da Murgueira, 9/9^A
Zambujal - AP.7585

2611 - 865 AMADORA

SUA REFERÊNCIA

SUA DATA

NOSSA REFERÊNCIA

001889

DATA

ASSUNTO: *Projecto do Aeroporto de Beja - AIA nº 1231*

Em resposta ao vosso ofício circ.10473/04 SACI/DNJA de 2004.09.22 informa-se que esta Direcção Regional de Agricultura nada tem a opor ao estudo apresentado .

De referir que a ocupação de solos da R. A .N de acordo com o Dec - Lei 196/89 de 14/6 carece de parecer prévio da respectiva Comissão Regional a funcionar na sede desta Direcção Regional de Agricultura.

Com os melhores cumprimentos

Ø Director Regional

Luis Telo Rasquilha de Abreu

Francisco de Paula Correia
Supervisor Regional
Director de Serviços de Envolvimento Rural

MCS/NC

→ Augusto S
Al
21.10.2004



Instituto do Ambiente
MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

CONSULTA PÚBLICA

Ficha de participação

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>
		VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSOCIADOS:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SEP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		
OUTROS: 04005506			

AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

"Aeroporto de Beja"

1. IDENTIFICAÇÃO

Entidade: GABINETE DE APOIO AO DESENVOLVIMENTO 19-10-2004
CÂMARA MUNICIPAL DE BEJA

Nome:

Morada: RUA MESTRE HANDEL N.º 12

Localidade: BEJA Código Postal: 7800

Tel.: 284 311 800 Fax: 284 311 895

5 Agosto 2004

2. TOMADA DE POSIÇÃO

3. COMENTÁRIOS

Após consulta da documentação disponível e depois de uma apreciação global pode concluir-se o seguinte:

- 1) Os impactes negativos são praticamente insignificantes face aos impactes positivos.
- 2) - Dos impactes negativos o mais expressivo é o ruído, cujos efeitos sobre o território são genericamente conhecidos, porque não se trata de um empreendimento novo, mas de uma obra que tem como suporte duas pistas já existentes como infra-estruturas básicas da Força Aérea.
- 3) O acréscimo dos níveis de ruído está associado ao maior movimento de aeronaves, às instalações de terra e à utilização do espaço envolvente para actividades económicas. Relativamente às aeronaves, estas são comerciais dispendo de níveis de ruído mais baixos que os aviões militares. Sobre as instalações de terra e o futuro parque para o exercício das actividades económicas, dadas as suas características e a distância de S. Brissos os

Nº de Folhas Anexas:

Data: 2004/10/19

Assinatura: *[Assinatura]*

Nota: Só se aceitam sugestões/reclamações que se relacionem com o projecto em avaliação.

Esta Ficha deverá ser remetida directamente ao Instituto do Ambiente até ao próximo dia 19 de Outubro de 2004.

Folha Anexa n.º:

impactes sonoros são muito limitados.

- 4) Sobre os impactes positivos do aeroporto, de referir que se reportam a um nível superior com reflexos no âmbito do território regional e nacional constituindo um contributo insubstituível para o reforço da base económica local e regional.
- 5) O Aeroporto permite quebrar o isolamento da cidade e projectá-la no exterior, devido a tratar-se de um empreendimento com uma vertente forte de internacionalização.
- 6) O Aeroporto associado ao Empreendimento de Fins Múltiplos de Alqueva e ao Aeroporto de Sines assume características de projecto estruturante que vem potenciar sinergias e integrar complementaridades que contribuem para a dinamização e diversificação da base económica local e regional.
- 7) O Aeroporto de Beja, devido às valências nas áreas do transporte de pessoas e bens, possibilita o desenvolvimento da fileira aeroportuária com abrangência estruturadora ao nível de outros sectores, designadamente turismo, serviços e actividades associadas às TIC'S. Deste modo, o aeroporto é um projecto âncora.

Pelo exposto, pode afirmar-se que os benefícios são incomensuravelmente superiores aos prejuízos que o empreendimento pode gerar.

Data: 2004/10/17.

Assinatura: 

Nota: Só se aceitam sugestões/reclamações que se relacionem com o projecto em avaliação



**ALENTEJO XXI - Associação de Desenvolvimento
Integrado do Meio Rural**

IA ENTR. 018534 04 10 21

IA Instituto do Ambiente					
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>	VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:					
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDQA	<input type="checkbox"/>		
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>		
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>		
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>		
SLRA	<input type="checkbox"/>				
OUTROS:					

Para:
Instituto do Ambiente
Ministério das Cidades, do Ordenamento do
Território e do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9A - Zambujal, Ap. 7585
2611-865 Amadora

Sua referência

Sua Comunicação de

Nossa Referência

Data:

501/04

15/10/2004

ASSUNTO: Avaliação de Impacte Ambiental
"Aeroporto de Beja"

Exmo(s). Sr(s).

Vimos por este meio enviar o nosso parecer sobre a consulta pública efectuada à Avaliação de Impacte Ambiental do Aeroporto de Beja.

Sem outro assunto de momento, os nossos melhores cumprimentos.

A Técnica Superior,

Susana Henriques

(Susana Henriques)

*eng. Ant. S.
AC
21.10.2004*



Ficha de participação

AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

“Aeroporto de Beja”

1. IDENTIFICAÇÃO

Entidade: ALENTEJO XXI - ASS. DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DO MEIO RURAL
Nome: SUSANA HENRIQUES
Morada: RUA DA MISERICÓRDIA, 10
Localidade: BEJA Código Postal: 7800-285
Tel.: 284 318395 Fax: 284 318394

2. TOMADA DE POSIÇÃO

Parecer favorável sobre a avaliação de impactes

3. COMENTÁRIOS

Após consulta do processo que está em audiência pública e análise da cartografia referente à área de abrangência da infra-estrutura, vimos por este meio emitir os seguintes comentários:

- Manifestar a posição da Associação de considerar, no âmbito do desenvolvimento local e regional, a utilização para fins civis da Base Aérea de Beja um importantíssimo empreendimento, que pela natureza dos impactes sócio-económicos passíveis de gerar, assume um carácter âncora e estruturante. Âncora porque vai permitir desenvolver uma fileira económica ligada ao sector aero-portuário, estruturante na medida em que pode contribuir directamente para a diversificação de actividades e reforço da Base Económica Local e, por via da articulação com o EFMA e o Porto de Sines, pode considerar-se no plano regional, como uma plataforma importante na integração de vários sectores económicos.
- Os impactes negativos que foram evidenciados no estudo, em nossa opinião, são irrelevantes e com reduzida expressão face aos impactes positivos. Relativamente à RAN, tem-se assistido no concelho de Beja a uma reconversão cultural da agricultura cujos critérios não assentam prioritariamente nos solos de classe A e B, mas noutros factores condicionadores, como sejam os locacionais, com importância para as acessibilidades, aptidões para as culturas de olival, vinha, pomares, pecuária extensiva e disponibilidade de

Nº de Folhas Anexas:1.....

Data: 2004/10/15

Assinatura:Susana Henriques.....

Nota: Só se aceitam sugestões/reclamações que se relacionem com o projecto em avaliação.

Esta Ficha deverá ser remetida directamente ao Instituto do Ambiente até ao próximo dia 19 de Outubro de 2004.



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

N.Ref FAX: 180 | GEOTA | 04
V/Fax: 21 4719074 N° Pags 1+ 15
Data: 19|10| 2004

Assunto: Estudo de Impacte Ambiental
"Aeroporto de Beja"

Exmo(a). Senhor(a)
Presidente do Instituto do
Ambiente

IA Instituto do Ambiente			
PRES.	<input type="checkbox"/>	VPFS	<input type="checkbox"/>
		VPLG	<input type="checkbox"/>
ASSESSORIA:			
SACI	<input checked="" type="checkbox"/>	GDOA	<input type="checkbox"/>
SADF	<input type="checkbox"/>	GERA	<input type="checkbox"/>
SEPA	<input type="checkbox"/>	GJUR	<input type="checkbox"/>
SIPP	<input type="checkbox"/>	GSTI	<input type="checkbox"/>
SLRA	<input type="checkbox"/>		
OUTROS:		04005525	

19 -10- 2004

Exmo Senhor,

Junto enviamos o Parecer elaborado por esta associação no âmbito do Estudo de Impacte Ambiental "Aeroporto de Beja" para integrar o processo de Consulta do Público.

Com os melhores cumprimentos

Isabel Moura

Presidente

Severina

5 Agosto 2004
19.10.2004

Travessa do Moinho de Vento
n°17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS; AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

PARECER NO ÂMBITO DA CONSULTA PÚBLICA DO AIA “AEROPORTO DE BEJA”

Outubro de 2004

1. Introdução

Em termos nacionais não há uma forte aposta numa política de transportes e não se vislumbra uma integração eficaz de qualquer infra-estrutura aeroportuária, presente e futura, deverá ter no quadro de uma estratégia nacional de transportes. O presente projecto tem como objectivo ajudar a alcançar uma mobilidade sustentável no espaço português. Também, a crescente preocupação da opinião pública com as questões ambientais e de saúde pública reforça a importância dos estudos de impacto ambiental na construção de novos aeroportos ou na modificação de estruturas já existentes (Falcão, 2002).

2. Definição do projecto

O projecto em análise consiste na utilização mista, civil e militar, da Base Aérea n.º 11 (BA11), da Força Aérea Portuguesa (FAP), abrangida pelo DL 44152 de 11 de Janeiro de 1962 (RS, pp1-2). O projecto do Aeroporto de Beja (AB), desenvolvido em área adjacente da BA11, respeita à incorporação de infra-estruturas e equipamentos de apoio à utilização civil do aeródromo militar, rentabilizando o uso já existente e onde a função militar veio a perder significativa expressão (RS, pp1-2).

Os estudos ambientais envolveram a caracterização ambiental de uma área de cerca de 110ha contíguas à BA11, onde se irão implementar as novas infra-estruturas a afectar à componente civil do AB (correspondente à 1ª e 2ª fase do futuro empreendimento) (RS, pp1-5). Contudo, o presente parecer tem apenas em consideração o EIA desenvolvido para a 1ª das fases, ou seja uma área correspondente a 23ha (cerca de 21% da área

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS, AZÓRICA; C.A. Almadeira; FPCUB;
LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

total), prevendo-se a construção de diversos equipamentos que assegurarão três funções essenciais, como citado no EIA (RS, pp3-6):

- Tráfego de passageiros;
- Tráfego de mercadorias;
- Manutenção de aeronaves.

No que respeita ao programa temporal, "foi considerado o ano de 2007 como o do início de actividade, tendo sido admitido um período de vida útil de 20 anos (até 2030). Quanto à desactivação do empreendimento, tal não é expectável num horizonte inferior a 100 anos" (RS, pp3-43). Quer em termos nacionais como internacionais, não existe experiência de avaliação ambiental no que toca ao desmantelamento de aeroportos, tal como referido no estudo, e como tal não foi considerada essa fase.

O EIA é da responsabilidade da COBA SA, tendo sido iniciado em Janeiro de 2004 e concluído em Abril do mesmo ano. O proponente do projecto – Empresa de Desenvolvimento do Aeroporto de Beja (EDAB) – tem como objectivo identificar os impactes ambientais associados à construção e exploração do futuro AB e as respectivas medidas a aplicar (RNT, pp1).

3. Análise do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA)

Requisitos legais

Segundo o DL 69/2000 de 3 de Maio, o EIA em questão poderia ser abrangido pelo Anexo I do mesmo, mais concretamente no ponto 7 a) "Construção de vias para o tráfego ferroviário de longo curso e aeroportos cuja pista de descolagem e de aterragem tenha um comprimento de pelo menos 2100 m". Porém, no entender da equipa técnica e conforme referido no EIA (RS, pp1-9), o empreendimento por não integrar a construção de uma pista mas sim partilhar com a FAP a pista da BA11 é enquadrável no anexo II, ponto 13, considerando um "projecto de ampliação/beneficiação de instalações/infra-estruturas já existentes".

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS; AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés; OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

Relativamente ao Art.º 14º, ponto n.º 2, b) prazo de consulta pública varia consoante a natureza, dimensão ou localização do projecto. O processo de consulta pública considera um período de 20 a 30 dias para projectos previstos no Anexo II, segundo a alínea b), em detrimento de não ter sido considerado um projecto referente ao anexo I (cujo período poderia ser prolongado até 50 dias).

O GEOTA considera que seria importante uma participação alargada já que, como refere o EIA, o futuro empreendimento poderá ter repercussões importantes à escala regional. De realçar também que Resumo Não Técnico (RNT) não está disponível no portal do Instituto do Ambiente por dificuldades técnicas e informáticas, tal como foi confirmado pelos técnicos, dificultando assim uma ampla e transparente divulgação e consequente participação no processo de AIA.

Porém, e de acordo com o preceituado, a consulta pública do presente EIA tem lugar durante 25 dias, de 14 de Setembro a 19 de Outubro do presente ano.

Correcção Metodológica

O vasto trabalho desenvolvido ao longo do EIA, nomeadamente ao nível do património natural e cultural, não está reflectido no RNT. Também a hipótese zero, isto é, a evolução da situação de referência sem o empreendimento não está reflectida no resumo.

É também considerada uma análise de risco para o ambiente e população cuja metodologia aplicada é correcta, embora ignore alguns mas importantes factores de risco. O modelo utilizado poderia ser melhorado com dados de terreno, por exemplo no que respeita ao risco de colisão de aves. O exposto no EIA é vago e a fundamentação é subjectiva.

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS, AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

Relativamente aos impactes cumulativos do projecto, estes resultam, sumariamente, de: integração do empreendimento em rede; articulação multimodal; e potenciação do tráfego de mercadorias e de passageiros. O EIA assume que "...o empreendimento poderá contribuir para a deterioração da qualidade do ambiente e qualidade de vida das populações..." (RS, pp6-84), mas não adianta dados concretos para uma correcta avaliação sobre a implementação do futuro aeroporto. Apenas realça a mais valia da dinamização socio-económica que se fará sentir.

Apesar dos impactes assinalados, o GEOTA considera que a articulação do futuro AB poderá ser sustentada e enquadrada às características do meio sempre em permanente monitorização e aplicando as medidas recomendadas. Poderá ser mesmo um ponto de partida para travar a desertificação crescente que se tem vindo a registar!

4. Justificação da Necessidade do Projecto

Independentemente da sua localização, a construção de um aeroporto, apresenta sempre impactes ambientais de grande magnitude e significância, muitos deles irreversíveis. Os principais impactes resultam da operação aeroportuária, mas também da ocupação do território devida à construção desta infra-estrutura e de outras ocupações induzidas pelo aeroporto (habitações, complexos industriais, acessibilidades,...). No caso em estudo, a fase de construção poderá ser bastante minimizada pelo aproveitamento das infra-estruturas da existente BA11; contudo não se podem negligenciar os potenciais impactes na envolvente e um possível, bem como um progressivo desenvolvimento da área ao nível socio-económico.

Conforme citado no EIA, "a área a intervencionar com a construção do futuro AB localiza-se na sua totalidade no concelho de Beja, freguesia de São Brissos. Esta região homogénea apresenta uma boa localização e fácil acessibilidades, situando-se a meia distância entre Lisboa (180 km) e o Algarve (150 km), assim como entre o litoral alentejano (100 km) e a fronteira de Espanha (60 km)" (RS, pp2-1). Parece ser um local estratégico

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS; AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés; OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombaral, Associação de Defesa do Património de
Mértola



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

para promover o desenvolvimento regional ao mesmo tempo que descentraliza o transporte aéreo dos grandes pólos citadino e turístico, respectivamente Lisboa e Faro. Julga-se válido justificar o empreendimento com base em 3 vértices de desenvolvimento regional: Porto de Sines, AB e Empreendimento de Fins Múltiplos de Alqueva (EFMA) – para além de não inteiramente avaliados os impactes cumulativos que daqui possam advir: pressão urbanística e maior ocupação dos solos.

Há, no que respeita à justificação do projecto com base numa estratégia aérea nacional, várias questões a colocar:

- Em que dados se baseiam para concluir que o aeroporto da Portela está a alcançar o limite máximo de utilização?
- Caso se avance com o aeroporto da Ota, que acontecerá ao existente na Portela – será desactivado ou reduzida a taxa de utilização?

O GEOTA considera que basear a justificação e viabilidade do empreendimento, ainda que a bem do desenvolvimento regional do Alentejo, em estimativas de tráfego e previsões sobre a tendência de crescimento dos últimos anos, apenas alegando que “em 2012 é eminente a ruptura do aeroporto da Portela e que a Ota só entrará em funcionamento em 2015” (RS, 2-7), é insuficiente. Contudo, valoriza o esforço a ser efectuado no sentido de um melhor aproveitamento de uma infra-estrutura já existente.

5. Questões Chave em Impactes Ambientais

Geologia, geomorfologia e hidrologia

Considera-se que a caracterização geológica ao longo do estudo revela várias falhas sem, no entanto, comprometer a avaliação deste parâmetro. É referido que “as actividades de desmatção, modelação de terrenos e construção das componentes do AB implicam acréscimos nos escoamentos superficiais e decréscimos na infiltração” (RS, pp6-12); sabendo que “as unidades litológicas na área em estudo permitem a existência de 2 tipos de aquíferos: permeabilidade por porosidade e de permeabilidade por fissura” (RS, pp5-

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS, AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LQURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

14), considera-se importante a existência de um plano de monitorização que previna o aumento de escoamento com possíveis consequências ao nível da contaminação dos aquíferos (em caso de acidente ou incidente) e dos solos.

De realçar que haverá um desenvolvimento induzido aliado ao futuro AB, por exemplo ao nível da ocupação dos solos e afectação dos mesmos por pressão urbana e/ou industrial, de difícil controlo e com potencial de impacte superior ao empreendimento em causa.

Solos

O EIA constata que na área de influência do empreendimento "predominam os *Barros*, aos quais está associado uma capacidade de uso elevada (AVB), incluídos em RAN" (RS, pp 6-13). Contudo é necessária especial atenção pois em condições climáticas áridas, semi-áridas e mesmo sub-húmidas secas, em especial em situações continentais com carência de água, como é o caso do Baixo Alentejo, "o uso sequencial da água para rega não é sustentável, pois leva à salinização e sodicidade dos solos, à poluição dos aquíferos, como é caso do aquífero dos Gabros de Beja, levando a um processo acelerado de desertificação", revela Eugénio Sequeira (2000).

Em relação aos impactes directos nos solos, existe a probabilidade de aumento de erosão devido às desmatações e terraplanagens, como consta no estudo (RS, pp6-14). A equipa que elaborou o EIA classifica tais impactes como magnitude reduzida; o GEOTA considera que desta forma negligencia-se o potencial de desenvolvimento urbano e industrial anexo ao futuro AB, podendo atingir dimensões e magnitudes razoáveis para a área envolvente, classificada como RAN.

Qualidade dos recursos hídricos

Relativamente a este descritor está patente no capítulo 9 do EIA (Lacunas de informação) que "não existe qualquer estação de monitorização da qualidade da água; (...) a situação foi obviada através de uma campanha de amostragem pontual e de representatividade

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS, AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

reduzida" (RS, pp9-1). Perante a análise efectuada concluiu-se que a qualidade da água superficial era imprópria para consumo.

De ressaltar que foram identificados os principais poluentes relacionados com a actividade aeroportuária para as águas de escorrência, feita a partir da literatura internacional. Lamenta-se o facto de não existir qualquer tipo de dados a nível nacional dos contaminantes de águas de drenagem por forma a permitir analisar alternativas ao uso do meio hídrico e avaliar os potenciais impactes.

No que concerne aos recursos subterrâneos, o estudo defende a boa qualidade da água (RNT, pp15). Por baixo dos Barros de Beja - cerca de 350 km² de solos férteis, que se estendem desde Ferreira do Alentejo até Serpa - repousa uma das mais importantes reservas de água do Alentejo - o aquífero dos Gabros de Beja; porém "está fortemente contaminado com nitratos, provenientes de décadas de actividade agrícola" (Sequeira, 2000). De facto, apenas no presente mês de setembro Beja foi decretada como zona vulnerável a nitratos, abrangida pelo Decreto-Lei n° 68/99 que estabelece o regime legal destinado a proteger as águas contra a poluição causada por nitratos de origem agrícola e impedir a propagação da referida poluição.

Contudo já em 2002 (anterior à elaboração do EIA), "o Governo ponderava a classificação do aquífero como 'zona vulnerável à poluição por nitratos'. A actividade agrícola nestas zonas passa, então, a ter de respeitar normas rígidas para a rega e aplicação de fertilizantes, o oposto da prática corrente de adubar em excesso o solo, que o regadio do Alqueva pode vir a intensificar" (Garcia, 2002). Considera-se que este descritor está mal analisado e sem fundamento aparente para a avaliação efectuada.

Na condição acima descrita no que respeita à qualidade do aquífero de Beja, considera-se também inviável o "desenvolvimento pleno das culturas de regadio" como alegado na evolução da situação ambiental sem o empreendimento (RS, pp5-132).

Travessa do Moinho de Vento
n°17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS, AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

Assim, tendo em conta as medidas preconizadas para o descritor em questão, considera-se aceitável a construção do AB, desde que a construção da ETAR também esteja concluída aquando da entrada em funcionamento do AB, previsto para 2007, por forma a evitar algum tipo de contaminação por escorrência a partir de uma clerrame.

Qualidade do ar

A análise da qualidade do ar efectuada nos EIA permite afirmar que, apesar de um eventual acréscimo mais significativo da poluição atmosférica, particularmente nas emissões de NO_x, esta componente não é decisiva na invalidação do empreendimento, dada a envolvente natural do AB aliado à baixa população aí residente.

Em termos comparativos, foi elaborado um estudo relativo ao monóxido de carbono (CO), dióxido de azoto (NO₂) e partículas para o futuro Aeroporto da Ota, bem como outros resultados de interesse, relativos ao Aeroporto da Portela, sendo estas concentrações de poluentes discutidas à luz dos valores limite legais para os vários poluentes. Tal projecto teve por objectivo analisar a qualidade do ar na envolvente de infra-estruturas aeroportuárias, quantificando os níveis de concentração de poluentes devidos à operação de aeronaves. Concluiu-se que "para o Aeroporto da Portela, com o actual volume de tráfego, os valores limite legais são respeitados e que, em condições meteorológicas normais, as concentrações se encontram largamente abaixo daqueles limites." (Falcão, 2002).

Sabendo que a projecção económica aponta no sentido de 20 a 25 voos por dia, 7 anos após o inicio da exploração do AB (RS, pp2-4), não será decerto um impacte grave para a zona em questão.

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS, AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

Salienta-se, porém, que na fase de construção "os impactes associados à emissão e deposição de partículas, bem como a emissão de gases tóxicos poderão assumir alguma importância" devido ao movimento de terras com alguma expressão (RS, pp6-37). Destaca-se a fraca relevância deste factor, pelo que o GEOTA considera essencial o devido acompanhamento de obra com implementação de todas as medidas preconizadas.

Julga-se como ponto extremamente negativo a não consideração dos impactes relativos ao "aumento de tráfego rodoviário de ligeiros e pesados de passageiros e mercadorias", apresentado como "desprezível" (RS, pp6-84) face à dinamização socio-económica aparente. Como contraponto, "para o aeroporto da Portela verifica-se que as maiores concentrações de monóxido de carbono são verificadas nas taxiways e zona de estacionamento principal, junto ao terminal" (Falcão, 2002).

Ruído

A metodologia utilizada na avaliação do ruído parece ser correcta, pelo que se considera que, apesar de um aumento dos níveis de ruído na área circundante do futuro AB, estes serão aceitáveis, já que "os valores apurados situam-se abaixo dos valores legais admitidos" (RNT, pp22).

Sendo expectável um possível aumento da população, a avaliação do descritor 'ruído' peca por não analisar sobre a população potencialmente afectada; a base da monitorização são os actuais residentes na área circundante.

Também não avaliou o efeito do tráfego rodoviário e ferroviário induzido pelo aeroporto. A presença de fontes de ruído na imediação dos acessos rodoviários poderá provocar localmente aumentos significativos do ruído, sobretudo na envolvente.

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS; AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés; OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

Valores naturais (fauna e flora)

De uma forma geral a metodologia utilizada para a caracterização da situação de referência e posterior avaliação dos impactes ambientais para ambas as categorias – flora e fauna – é manifestamente incompleta. Os próprios técnicos corroboram que “o trabalho de campo não cobriu um ciclo anual para uma correcta avaliação da diversidade da flora e fauna da área” (RS, pp9-1). Entende-se assim que o período de amostragem, de Janeiro a Abril é insuficiente para uma correcta inventariação, tendo apenas sido efectuada uma única visita à área de enquadramento do empreendimento, tal como citado no EIA (RS, pp5-27).

O estudo da avifauna incide praticamente nos aspectos de prevenção de acidentes, descurando-se as questões do efeito de vazio, resultado de uma fonte de perturbação permanente, apesar daquela zona ser já palco de serviços aéreos militares. Mas, o potencial crêscimo de perturbação não foi cuidadosamente investigado, apenas se concluiu pelo EIA que “não sendo uma área com elevada densidade de aves considera-se a ocorrência de acidentes pouco provável” (RS, pp6-25).

Também não houve capacidade para avaliar os impactes na faixa de influência indirecta do novo aeroporto, por manifesta insuficiência de dados ou projecções sobre a futura ocupação do solo nessa faixa. Esses potenciais impactes não foram considerados e poderão ter alguma expressão na área envolvente.

Na avaliação de riscos para o ambiente e a população, retractado no capítulo 6.8.3, a informação de base sobre o biota e o *risco de colisão de aeronaves com aves* deveria ser mais desenvolvido.

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS, AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO, Palhota Viva;
ADPCC Bombarral, Associação de Defesa do Património de
Méritoia



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

Paisagem

Não haverá grandes considerações a fazer sobre o presente descritor. É claro que a paisagem deverá sofrer alterações, mas como apresentado no EIA, este mesmo empreendimento foi considerado um "projecto de ampliação/beneficiação de instalações/infra-estruturas já existentes", como expresso nos requisitos legais.

A região em estudo apresenta-se já com alguma intervenção humana, quer pelas áreas agrícolas que aí existem, quer pela própria BA11. Tal afectação da paisagem é minimizada pelo aproveitamento das infra-estruturas, pelo que este parâmetro é classificado como positivo. Contudo não existe uma avaliação cuidada sobre os restantes projectos indirectos referenciados nos impactes cumulativos, pelo que o GEOTA considera que este descritor está insuficientemente caracterizado.

Património construído

Na região existem vestígios de ocupação com grande valor patrimonial. Apesar de na área de influência da 1ª fase do AB não terem sido registadas ocorrências, dever-se-à salvaguardar a necessidade de realizar levantamentos e estudos sobre os valores histórico-arquitectónicos, etnográficos, simbólicos e culturais, a um nível geográfico mais vasto do que o contemplado no estudo.

Actividades económicas

Este parece ser um factor decisivo para avançar com o futuro AB. Porém, os impactes resultantes dependem essencialmente da resposta que os agentes económicos e as autoridades locais e regionais tiverem perante o projecto.

De salientar que os aspectos positivos em termos de avaliação de impactes prendem-se essencialmente com os impactes socio-económicos directos (oferta de emprego, maior capacidade competitiva) e também regionais (desenvolvimento do turismo na região do

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associação fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS, AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

EFMA, desenvolvimento do Porto de Sines), com implicações na fixação da população local. O EIA também prevê uma nova dinâmica económica, "que envolverá diversas actividades económicas, nomeadamente a construção civil, o comércio e a restauração" (RNT, pp21). Contudo é necessário ponderar um futuro crescimento económico faseado por forma a obter-se um planeamento sustentado do solo.

Ordenamento do território

Este descritor engloba os acessos multimodais de transporte a serem criados e a respectiva afectação do território, nomeadamente:

- Articulação com o IP2 e o IP8, numa vertente de comunicação Litoral-Interior, Norte-Sul;
- Eventual ligação ao modo ferroviário, nomeadamente à Rede de Alta Velocidade (RAVE).

No que respeita às acessibilidades ferroviárias, "o projecto do AB prevê a possibilidade de construção de uma ramal, cujo terminal se situará a 500m, no caso do tráfego o justificar de futuro. Este ramal possibilitará a ligação do AB à linha ferroviária do Sul, que liga Lisboa, Alentejo e Algarve." (RS, pp2-8). Também é considerada a ligação RAVE de Sines a Beja devido "à importância do movimento de mercadorias em ambos os locais" (RS, pp2-9). Porém, o traçado da RAVE está ainda por definir...

O estudo apresenta referências aos impactes cumulativos do aumento do tráfego rodoviário pela articulação com o IP2 e IP8. Contudo não revela factos objectivos no que respeita aos acessos ferroviários e respectivas condicionantes em termos ecológicos do terreno (já que a área circundante está classificada como RAN). O GEOTA considera que tal custo (económico e ambiental) deverá ser, em parte, imputado ao custo do AB.

De salientar ser necessário um estudo mais aprofundado sobre os impactes da ocupação indirecta (resultante do desenvolvimento induzido, por exemplo, de novos espaços urbanos, áreas comerciais, entre outros), uma vez que os principais impactes sobre o

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS; AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés; OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

ordenamento do território e uso do solo resultarão essencialmente dos efeitos induzidos e não da estrutura aeroporto em si. Assim, estes impactes estão essencialmente dependentes de uma correcta política de ordenamento para a região do Alentejo.

6. Conclusões

O GEOTA aposta numa estratégia nacional de transportes com ênfase na mobilidade sustentada no espaço português. O local proposto para o novo Aeroporto de Beja adequa-se no âmbito da rentabilização pelo uso civil das infra-estruturas já existentes da Base Aérea de Beja N.º 11 da FAP, proporcionando uma utilização mista. Apesar da maior vocação para transporte de carga, o empreendimento poderá ser um complemento das estrutura aeroportuárias já existentes.

O GEOTA, considera o novo AB viável, sob a perspectiva económica (rentabilização de infra-estruturas) e ambiental, salvo algumas falhas relevantes. Pela análise do EIA, apresenta-se, em seguida, algumas conclusões e/ou recomendações:

- A justificação da necessidade do empreendimento não está totalmente fundamentada; Contudo, valoriza-se o esforço a ser efectuado no sentido de um melhor aproveitamento de uma infra-estrutura já existente;
- Considera-se primordial os estudos detalharem com mais pormenor a viabilidade económica do projecto, não só directa, mas também indirecta e quem suportará tais custos, numa lógica de uma gestão eficaz;
- Existe a necessidade absoluta de se efectuar um levantamento suportado por dados de campo ao nível da flora e fauna, de forma a servir de base comparativa para os estudos de monitorização futuros, sob pena de não virem a ser produzidos resultados credíveis;

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395,53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS; AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés; OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

- Através da análise do EIA, nada se concluiu no que respêita ao risco de colisão de aves com as aeronaves; a informação é vaga e subjectiva. Considera-se fundamental um levantamento de campo no seguimento do acima referido;
- Os acessos ferroviários necessitam de melhor esclarecimento no próprio estudo numa perspectiva de enquadrar o novo AB numa estratégia multimodal e não apenas tendo em conta a viabilização dos acessos rodoviários (IP2 e IP8);
- O AB é tido como “um empreendimento âncora que por si só terá reduzida dinâmica (...) mas poderá induzir um desenvolvimento social e económico na região de Beja” (RS, pp10-3). Apesar de bem presente a mais valia do desenvolvimento regional, não está contemplado ao longo do estudo certos factores adjaçentes que poderão trazer impactes graves a diversos níveis: pressão imobiliária e consequente ordenamento do território; risco de poluição acrescidos principalmente ao nível do solo e das linhas de água; e efeitos económicos locais e regionais que poderão resultar numa alteração da estrutura social local;
- Os impactes atrás citados poderão ser fortemente minimizados se forem adoptadas as medidas previstas no próprio estudo, salvaguardando, também, os seguintes pontos:
 - Construção efectiva da ETAR prevista durante a 1ª fase do AB;
 - Monitorização do património arqueológico não só durante as obras de construção, mas também ao longo da fase de expansão (o mesmo se aplica para a 2ª fase de obra caso se venha a efectuar);
 - Monitorização da qualidade do ar tendo em conta a envolvente rodoviária;
 - Aplicação mais vasta do Projecto de Integração Paisagística (PIP) com vista á gestão e ordenamento eficiente do território, procurando enquadrar um desenvolvimento social e económico às características do meio.

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS, AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola



Organização Não Governamental de
Ambiente, de Utilidade Pública, com
actividades desde 1981

7. Referências Bibliográficas

Falcão, L. (2002): Estudo da qualidade do ar na envolvente de uma infra-estrutura aeroportuária. Lisboa: Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa: Projecto aeroespacial 2. Outubro de 2002.

Garcia, R. (2002): "Poluição de Águas Subterrâneas Pode Comprometer Regadio nos Barros de Beja", *Público* [online], Lisboa. Disponível em: <http://jornal.publico.pt/2002/02/08/Destaque/X02CX02.html> [21-02-2002].

Sequeira, E. (2000): "O Alqueva face às questões ambientais, à Nova PAC e à Directiva Quadro da Água" in Conferência proferida na *Sociedade das Ciências Agrárias*, 24 de Fevereiro, rua do Junqueiro, Lisboa.

Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@netcabo.pt
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |
Associado fundador da Confederação Portuguesa das
Associações de Defesa do Ambiente | Membro de:
Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum |
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do
ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo;
Amigos da Beira; ARCHAIS,AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB;
LOURAMBI; Marês, OIKOS; PATO; Palhota Viva;
ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de
Mértola