



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

| Identificação | |
|---|---|
| Designação do Projecto: | Infraestruturas para ILS e Linha de Aproximação da Pista 10, Ampliação de Plataformas e Caminhos de Circulação e Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro |
| Tipologia de Projecto: | Infra-estruturas (ponto 13 do anexo II do DL 69/2000, de 3 de Maio, na redacção que lhe foi dada pela Declaração de Rectificação 2/2006, de 6 de Janeiro, e pelo DL 197/2005, de 8 de Novembro) |
| Fase em que se encontram os Projectos: | <ul style="list-style-type: none">• Infra-estruturas do ILS (<i>Instrument Landing System</i>) da Pista 10, em Projecto de Execução• Infra-estruturas da Linha de Aproximação da Pista 10, em Estudo Prévio• Ampliação de Plataformas, RET (<i>Rapid Exit Taxiways</i>), Caminhos de Circulação, Infra-estruturas para Hangar e Centro de Alimentação de Pistas Nascente, em Projecto de Execução;• Ampliação e Remodelação da Aerogare, em Estudo Prévio. |
| Localização: | Distrito de Faro, Concelhos de Faro (Freguesia de Montenegro) e de Loulé (Freguesia de Almancil) |
| Proponente: | ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. (ANA) |
| Entidade licenciadora: | Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC) |
| Autoridade de AIA: | Agência Portuguesa do Ambiente |
| | Data: 13 de Janeiro de 2009 |

| | |
|-----------------|---|
| Decisão: | Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada |
|-----------------|---|

| | |
|---|--|
| Condicionantes da DIA aplicáveis ao conjunto de projectos avaliado | <ol style="list-style-type: none">1. Cumprimento de todas as servidões e restrições de utilidade pública e consulta a todas as entidades competentes, nomeadamente:<ul style="list-style-type: none">• Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (POP NRF) (Decreto Regulamentar n.º 2/91, de 24 de Janeiro), cuja entidade com competências é o Parque Natural da Ria Formosa (PNRF-ICNB);• Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Vilamoura / Vila Real de Santo António (RCM n.º 103/2005, de 27 de Junho), cuja entidade com competências é a Administração da Região Hidrográfica (ARH) do Algarve;• Rede Natura 2000, cuja entidade com atribuições é o Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB);• Domínio Público Hídrico (DPH), cuja entidade com competências é a Administração da Região Hidrográfica (ARH) do Algarve;• Área de Servidão da Estrada Municipal n.º 527-1, cuja entidade com competências é a Câmara Municipal (CM) de Faro.2. Cumprimento das medidas de minimização e compensação, bem como dos programas de monitorização e dos elementos a entregar em sede de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) e em sede de licenciamento, constantes da presente DIA. |
|---|--|

| | |
|---|--|
| Condicionantes da DIA aplicáveis ao projecto da Linha de Aproximação da Pista 10 | <ol style="list-style-type: none">3. Verificação de enquadramento do projecto da Linha de Aproximação da Pista 10 nos Instrumentos de Gestão Territorial aplicáveis. |
|---|--|



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

| | |
|--|--|
| Elementos a entregar em sede de licenciamento dos Projectos de Infra-Estruturas do ILS da Pista 10 e de Ampliação de Plataformas, RET, Caminhos de Circulação, Infra-Estruturas para Hangar e Centro de Alimentação e Pistas Nascente | <ol style="list-style-type: none">1. Plano de Recuperação e Integração Paisagística de toda a área a intervir.2. Autorização da entidade gestora da rede de águas residuais para a rejeição dos futuros caudais a descarregar na rede pública, durante a fase de exploração do projecto.3. Identificação do local de depósito temporário das terras sobranes dentro do perímetro do Aeroporto e do destino final a dar às mesmas.4. Indicação das áreas que poderão constituir potenciais manchas de empréstimo, incluindo representação cartográfica em escala adequada. |
|--|--|

| | |
|--|--|
| Elementos a entregar em fase de RECAPE dos Projectos da Linha de Aproximação da Pista 10 e de Ampliação e Remodelação da Aerogare | <ol style="list-style-type: none">5. Apresentação das opções adoptadas quanto aos métodos construtivos dos aterros pontuais e temporários, a executar no âmbito da construção da Linha de Aproximação, bem como os estudos geológicos/geotécnicos que fundamentaram tais opções.6. Apresentação das medidas de protecção da vegetação e da camada superficial do solo afectado com a criação dos acessos temporários à obra de implementação das infra-estruturas para a Linha de Aproximação da Pista 10.7. Apresentação das medidas previstas para minimização dos riscos inerentes à ressuspensão de sedimentos durante as acções de cravação das estacas da Linha de Aproximação.8. Indicação da localização exacta da área de estaleiro de apoio à frente de obra, prevista para a vizinhança da cabeceira da Pista 10.9. Plano de Recuperação e Integração Paisagística de toda a área a intervir. Este plano deverá incluir a recuperação de todas as áreas afectadas durante a fase de construção da Linha de Aproximação. Deverão ser definidas as características dos <i>habitats</i> que se pretendem obter no final do plano de recuperação, o qual não deverá exceder os 5 a 8 anos. O plano deverá, igualmente, conter o projecto de execução das medidas compensatórias propostas no Estudo de Impacte Ambiental relativamente ao arranque de chorão (<i>Carpobrotus edulis</i> e <i>Carpobrotus acynaciformis</i>) na área do Parque Natural da Ria Formosa (PNRF).10. Projectos e acções relativos à recuperação e manutenção das áreas de salinas tradicionais e outras áreas importantes para a conservação da avifauna. Estes projectos e acções deverão ter, pelo menos, a duração temporal do Programa de Recuperação e Integração Paisagística.11. Plano de Monitorização para a Linha de Aproximação da Pista 10 relativo à Fauna Terrestre.12. Autorização da entidade gestora da rede de águas residuais para a rejeição dos futuros caudais, a descarregar na rede pública, durante a fase de exploração do projecto.13. Identificação do local de depósito temporário das terras sobranes dentro do perímetro do Aeroporto e do destino final a dar às mesmas.14. Indicação das áreas que poderão constituir potenciais manchas de empréstimo, incluindo representação cartográfica em escala adequada. |
|--|--|

Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:

Medidas de minimização e de compensação aplicáveis ao conjunto de projectos avaliado:

Fase de Preparação Prévia à Execução das Obras

1. Acordar previamente com os serviços municipais competentes e/ou operadores devidamente licenciados para o efeito, o destino final adequado para os resíduos produzidos em fase de obra;



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

2. Os trabalhos devem ser planeados, de forma a intervir o mínimo possível sobre o terreno e restringir-se às áreas estritamente necessárias. Deve ser privilegiada a utilização dos acessos já existentes em detrimento da abertura e construção de novos acessos. Caso os mesmos se encontrem degradados deverá proceder-se à sua recuperação. As vias de acesso aos locais das obras não deverão ser asfaltadas nem ter largura superior a 10m;
3. Realizar acções de sensibilização dos trabalhadores para a importância dos valores ecológicos presentes e para a necessidade de adoptar comportamentos que respeitem a fauna e os seus biótopos, evitando situações de perturbação e degradação dos habitats naturais;
4. Informar sobre o decurso da obra os habitantes e utilizadores de instalações situadas numa faixa até cerca de 200 m do limite de intervenção. Deverá ser divulgada informação sobre o projecto e os seus objectivos bem como dados relativos ao início dos trabalhos, o seu regime de funcionamento e a sua duração;
5. Privilegiar a contratação de mão-de-obra local;

Fase de Execução da Obra

6. Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 8, 9, 14, 30, 37 e 38;
7. As movimentações de terras deverão ser limitadas espacialmente, de forma a reduzir as afectações na morfologia e no relevo das áreas a intervencionar, e evitadas durante o período de ocorrência de precipitação intensa (entre Outubro e Abril) para minimizar a exposição do solo e os fenómenos de arrastamento de terras;
8. A inclinação dos taludes deverá ser limitada a 1V:3h, no caso dos aterros, e a 1V:1.5H, no caso das escavações;
9. Sempre que aplicáveis, deverão ser implementadas as medidas constantes no Regulamento de Segurança e Acções para Estruturas de Edifícios e Pontes, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 235/83, de 31 de Maio;
10. Os estaleiros de obra deverão ser localizados no interior ao perímetro do Aeroporto de Faro;
11. As acções de desmatção e limpeza superficial dos terrenos deverão ser executadas sem qualquer recurso a aterros da zona húmida e com renaturalização da área no final da obra, de forma a alterar o mínimo possível a vegetação circundante;
12. Não deverá ocorrer a queda de materiais para o exterior do limite dos taludes, sobre as áreas de salinas e sapal. Caso tal se verifique, deverão ser informadas as entidades competentes e os materiais derramados deverão ser imediatamente removidos e conduzidos para um destino final adequado;
13. A armazenagem de combustíveis e de resíduos, nomeadamente os passíveis de contaminarem as águas superficiais ou subterrâneas, por lixiviação, deverá ser sempre efectuada em locais devidamente impermeabilizados e afastados das linhas de água, nomeadamente exteriores ao domínio hídrico;
14. Deverão ser tomadas todas as diligências, de forma a evitar a ocorrência de derrames, mesmo que acidentais, de hidrocarbonetos ou de outras substâncias poluentes. Contudo, em caso de derrame, de modo a evitar o arrastamento pelas águas pluviais e/ou contaminação dos solos envolventes, deverão as terras contaminadas ser, de imediato, removidas e enviadas para destino final adequado;
15. Caso sejam afectadas captações de água subterrânea, deverá ser reposta a situação inicial ou garantida a satisfação do abastecimento, através da construção de furo ou poço com características semelhantes ou de indemnização aos proprietários;
16. Sempre que ocorram acidentes com passível afectação dos recursos hídricos, os mesmos deverão ser comunicados, de imediato, às entidades competentes, designadamente a Administração da Região Hidrográfica do Algarve, I. P. (ARH do Algarve);
17. As águas residuais domésticas produzidas nos estaleiros deverão ser encaminhadas para sistema de retenção adequado e, posteriormente, conduzidas a sistema municipal dotado de ETAR;
18. Todas as escorrências provenientes das áreas de estaleiro, abastecimento de combustível, oficinas e outras onde se desenvolvam actividades potencialmente poluidoras deverão ser conduzidas a um sistema de pré-tratamento que permita a decantação e separação das substâncias poluentes;
19. Nos locais de intersecção do nível freático, deverá proceder-se à bombagem e drenagem das águas acumuladas;
20. Deverá ser assegurada a manutenção e verificação periódica das condições de funcionamento de todos os órgãos e sistemas de drenagem das áreas pavimentadas, assim como de todos os sistemas separadores de



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

hidrocarbonetos;

21. As obras de reposição do caminho periférico exterior ao Aeroporto não deverão ser executadas durante os meses de Inverno (Outubro a Fevereiro), dado que neste período é expectável uma maior concentração de aves aquáticas nas salinas circundantes;
22. Nas áreas verdes ou de incultos situados dentro do perímetro do Aeroporto, que confinam com as pistas, executar obras (de terraplenagem e/ou drenagem), de modo a evitar a formação de charcas e, consequentemente, a presença de algumas espécies de aves no interior do perímetro do Aeroporto;
23. Colocar painéis amovíveis do lado Nascente do estaleiro central, onde se encontram as habitações;
24. A movimentação de camiões e maquinaria pesada deve ser feita, preferencialmente, por vias pavimentadas e consolidadas, de forma a reduzir a emissão de poeiras. Sempre que forem utilizadas vias não asfaltadas, deverá ser reduzida a velocidade de circulação;
25. Os trabalhos deverão decorrer apenas entre as 8h00 às 20h00, nos dias úteis. Caso excepcionalmente venha a ser concedida pela Câmara Municipal uma licença especial de ruído que possibilite a execução das obras fora deste período, deverá então ser implementado o programa de monitorização constante da presente DIA;
26. As actividades de fabrico de betão devem decorrer o mais afastado possível dos usos do solo sensíveis ao ruído. A vedação do estaleiro deverá ter características de isolamento e absorção sonora, sendo constituída por painéis do tipo barreira acústica absorvente do lado do estaleiro. Essa vedação deverá garantir uma atenuação de 15 dB. A face dos painéis metálicos absorventes voltada para o interior do estaleiro deverá garantir valores do coeficiente de absorção sonora $\alpha \geq 0.6$ nas bandas de oitava centradas nas frequências a partir de 250 Hz;
27. Os trabalhos deverão ser executados de forma a minimizar as afectações das áreas de viveiros de peixe ou de bivalves, e deste modo reduzir o impacte sobre a economia das populações que exploram estas áreas;
28. A circulação de veículos afectos à obra deverá ser feita com redução da velocidade, sobretudo na proximidade dos lugares adjacentes à estrada nacional 125-10, devendo também restringir-se os sinais sonoros ao mínimo indispensável. Os veículos deverão ainda circular com os faróis acesos em médios mesmo durante o dia para reduzir a possibilidade de acidentes;
29. Deverão ser condicionados os acessos aos locais da obra, especialmente ao longo do Dique do Ludo, criadas áreas de segurança e instalada sinalização adequada;
30. Deverão ser assinaladas todas as áreas de acesso aos estaleiros central e de frente de obra.

Fase Final de Execução da Obra

31. Executar a medida 51 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente;
32. Para controlar as eventuais deformações que ocorram depois de atingida a cota final das obras, deverão ser colocadas marcas superficiais. O nível superior da plataforma só deverá ser regularizado depois de estabilizadas as deformações;
33. A camada superficial de solo existente nas áreas a decapar deverá ficar disponível para posterior utilização nos espaços verdes, objecto de integração paisagística, devendo os solos ficar protegidos com coberturas impermeáveis, de forma a evitar a mobilização e arrastamento por acção do vento e da precipitação;
34. Proceder à descompactação dos solos nos locais em que tal se verifique, nomeadamente em resultado da abertura de acessos temporários e da circulação de maquinaria e veículos afectos à obra;
35. Após conclusão da obra, os estaleiros devem ser imediatamente desmantelados e removidas todas as estruturas provisórias de apoio, bem como todos os materiais e entulhos depositados nos solos. As zonas de manobras devem ser convenientemente recuperadas e o anterior uso do solo deve ser reposto em todas as áreas afectadas.
36. Deverá ser reposta a via de circulação externa à vedação do lado sul do Aeroporto, com recurso à pavimentação com camada betuminosa e contemplando a identificação de uma faixa independente para ciclovias, de forma a dar corpo ao actual uso de lazer da população em torno do perímetro do Aeroporto. Neste âmbito, deverá ainda ser tomado em consideração o parecer emitido pela Universidade do Algarve, em sede de consulta pública.

Fase de Exploração

37. A armazenagem de combustíveis e de resíduos, nomeadamente os passíveis de contaminarem as águas superficiais ou subterrâneas, por lixiviação, deverá ser sempre efectuada em locais devidamente



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

impermeabilizados e afastados das linhas de água, nomeadamente exteriores ao domínio hídrico;

38. Deverão ser tomadas todas as diligências, de forma a evitar a ocorrência de derrames, mesmo que acidentais, de hidrocarbonetos ou de outras substâncias poluentes. Contudo, em caso de derrame, de modo a evitar o arrastamento pelas águas pluviais e/ou contaminação dos solos envolventes, deverão as terras contaminadas serem de imediato removidas e enviadas para destino final adequado;
39. Sempre que ocorram acidentes com passível afectação dos recursos hídricos, os mesmos deverão ser comunicados, de imediato, às entidades competentes, designadamente a Administração da Região Hidrográfica do Algarve, I. P. (ARH do Algarve);
40. Implementação de boas práticas conducentes à racionalização da utilização de fontes emissoras de poluentes atmosféricos;
41. Optimização das deslocações no Aeroporto, de forma a reduzir os percursos associados ao “taxiing” e aos períodos de espera das aeronaves na pista e nas portas de acesso à Aerogare;
42. Melhoria das condições de acesso ao Aeroporto, nomeadamente através do incremento das alternativas de transporte colectivo e da criação de mais áreas de estacionamento;
43. Modernização dos equipamentos de apoio à actividade aeroportuária, optando por modelos que apresentem menores taxas de emissão de poluentes atmosféricos.

Programas de Monitorização

RECURSOS HÍDRICOS

1. Águas Superficiais

- o Fase de Construção

Deverão ser realizadas as análises apresentadas no quadro seguinte:

| Parâmetros físico-químicos | Periodicidade | Locais |
|---|---------------|---|
| SST | Mensal | A jusante das obras, nos locais onde foram realizadas as campanhas do EIA |
| Condutividade | Mensal | |
| pH | Mensal | |
| Nitratos | Bi - mensal | |
| Fósforo reactivo solúvel | Bi - mensal | |
| Hidrocarbonetos Totais (dissolvidos e emulsionados) | Trimestral | |
| Hidrocarbonetos Policíclicos Aromáticos (PAH) | Trimestral | |
| Antraceno | Trimestral | |
| Naftaleno | Trimestral | |
| Metais Pesados (Chumbo, Ferro, Cádmió e Crómio) | Trimestral | |

- o Fase de Exploração

Deverão ser realizadas as análises apresentadas no quadro seguinte:

| Parâmetros físico-químicos | Periodicidade | Locais |
|---|---------------|---|
| SST Condutividade pH Temperatura OD CBO5 | Semestral | Na ria Formosa, do lado poente do Aeroporto de Faro |



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

| Parâmetros físico-químicos | Periodicidade | Locais |
|--|---------------|---|
| CQO Alcalinidade Nitratos Amoníaco Fósforo reactivo solúvel Azoto Total Fósforo total Sulfatos Clorofila a Coliformes Termotolerantes Hidrocarbonetos Totais (dissolvidos e emulsionados) Hidrocarbonetos Policíclicos Aromáticos (PAH) Antraceno Naftaleno Metais Pesados (Cumbo, Ferro, Cádmió e Crómio) | Semestral | Na ria Formosa, do lado poente do Aeroporto de Faro |

2. Águas Subterrâneas

A monitorização da qualidade da água subterrânea tem como objectivo controlar a evolução dos iões principais e mais nocivos (cloreto, sulfato, nitrato, sódio, cálcio, magnésio, bicarbonato, potássio, alumínio, ferro e manganês).

Para tal, deverá ser efectuada uma campanha de medições dos parâmetros a monitorizar, antes do início da fase de construção e outra antes da entrada em funcionamento das novas infra-estruturas, para que se estabeleça uma correcta situação de referência com vista a analisar futuramente o comportamento do sistema. Poderão ser utilizadas as captações AFR1 (dentro do perímetro do aeroporto) C68 ou C69 e AFR2, se esta corresponder a um furo vertical.

Deverão ser realizadas as seguintes análises semestrais (época de águas altas e época de águas baixas) aos seguintes parâmetros:

| Parâmetros | Periodicidade |
|--|---------------|
| Resíduo seco Temperatura Bicarbonato Nitritos Fluoretos Fosfatos Cálcio Sódio Potássio Magnésio Sílica, Metais pesados (ferro, cádmio, zinco, cobre e crómio) | Semestral |
| Condutividade eléctrica pH Hidrocarbonetos Cloretos | Trimestral |

Em caso de acidente com possível afectação deste recurso, deverá ser previsto o respectivo programa de monitorização da área afectada, com designação dos parâmetros em função do tipo de acidente e produtos derramados.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ECOLOGIA

1. Fauna Terrestre

o Fase de Exploração

Deverá ser adoptado um Plano de Monitorização da Linha de Aproximação da Pista 10, o qual deverá estar integrado num plano de monitorização geral abrangendo todo o Aeroporto de Faro e ter como base os trabalhos de monitorização já realizados diariamente. Este programa deverá ser mantido em permanência, servindo para disponibilizar informação ao programa de gestão da avifauna no Aeroporto.

O Plano de Monitorização para a Linha de Aproximação da Pista 10 deverá ser implementado durante, pelo menos, dois anos completos, de modo a abarcar todas as variações sazonais, em particular os períodos de migrações e invernada. Assim, deverão ser realizadas as seguintes acções:

- Antes da instalação da Linha de Aproximação: i) caracterização das comunidades de aves que frequentam o local, com análise repartida pelos períodos de migração, nidificação e invernada, registando as espécies, número e dimensão dos bandos e altitude de voo; ii) estudo dos movimentos diários verificados entre o Ludo e a Ria relacionados com a exploração do alimento disponibilizado com as subidas e descidas das marés (reportado igualmente aos períodos das migrações, reprodução e invernada); iii) estudo do comportamento e das reacções das aves face à passagem das aeronaves; iv) avaliação da eventual mortalidade de aves causada pela estrutura da Linha de Aproximação já existente na Pista 28 devido a colisões, como forma de antecipação na obtenção de informação adicional sobre os impactes deste tipo de estrutura;
- Após a instalação da Linha de Aproximação: i) realizar as mesmas acções referidas no ponto anterior; ii) estudo das interacções que as aves têm com a infra-estrutura (tipo de utilização, atracção, afastamento, colisões, etc) durante o dia e noite, com as luzes ligadas e apagadas; iii) estudar a eficácia das medidas propostas na presente DIA para minimizar os impactes sobre a avifauna.

2. Ecologia Aquática

o Fase de Construção

Deverá ser adoptado um plano de monitorização constituído por duas componentes distintas:

- Componente 1: acompanhamento da produtividade dos viveiros a jusante da área intervencionada. Para tal deverão ser efectuados inquéritos aos viveiristas com uma frequência bimestral. A informação obtida será analisada em conjunto com os dados recolhidos na componente 2;
- Componente 2: monitorização da composição e abundância da componente ictiológica, de moluscos e crustáceos decápodes. Deverão ser abrangidos os seguintes locais:
 - Estação 1: a jusante da comporta da área 7;
 - Estação 2: a montante da comporta da área 7;
 - Estação 3: a jusante da comporta da área 6;
 - Estação 4: a montante da comporta da área 6;
 - Estação 5: entre a Estação 1 e a Estação 3 (controlo dos viveiros de bivalves);
 - Estação 6: na ribeira de São Lourenço na porção norte da zona 4AB.

A frequência deverá ser bimestral e durante o período de colocação da estacaria deverão ser realizadas duas monitorizações adicionais, aquando da colocação de metade e da totalidade das estacas.

Os procedimentos deverão ser de natureza conservativa, sendo os organismos identificados *in situ* e no menor período de tempo possível. Após identificação dos organismos amostrados, os mesmos deverão ser libertados no respectivo local de colheita.

Os valores recolhidos deverão ser comparados com os resultados obtidos para a caracterização da situação de referência.

o Fase de Exploração

Deverá ser adoptado um plano de monitorização da composição e abundância da componente ictiológica, de moluscos e crustáceos decápodes, abrangendo os seguintes locais:



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Estação 1: a jusante da comporta da área 7;
- Estação 2: a montante da comporta da área 7;
- Estação 3: a jusante da comporta da área 6;
- Estação 4: a montante da comporta da área 6;
- Estação 5: entre a Estação 1 e a Estação 3 (controlo dos viveiros de bivalves);
- Estação 6: na ribeira de São Lourenço na porção norte da zona 4AB.

A frequência deverá ser sazonal (4 vezes por ano) durante os primeiros 4 anos. Após este período, e mediante a análise dos resultados obtidos e a confirmação da inexistência de impactes negativos, a continuidade do programa de monitorização deverá ser avaliada.

Os procedimentos deverão ser de natureza conservativa, sendo os organismos identificados *in situ* e no menor período de tempo possível. Após identificação dos organismos amostrados, os mesmos deverão ser libertados no respectivo local de colheita.

Os valores recolhidos deverão ser comparados com os resultados obtidos para a caracterização da situação de referência.

3. Fictoplâncton

O programa de monitorização da qualidade da água deverá conter uma componente de fitoplâncton, monitorizando as seguintes variáveis:

| Variáveis | Métodos |
|---|---|
| Concentração de Clorofila a | Espectrofotometria, fluorimetria |
| Nutrientes inorgânicos dissolvidos (N, P, Si) | Espectrofotometria |
| Composição e abundância de fitoplâncton | Microscopia de inversão e de epifluorescência |
| Parâmetros físico-químicos da água (temperatura, salinidade, etc) | Sonda multiparâmetros |

Uma vez que a monitorização do fictoplâncton deverá ser incluída no programa de monitorização da qualidade da água, seguirá as condições previstas no mesmo (periodicidade, locais de amostragem, entre outros).

AMBIENTE SONORO

o Fase de Construção

Caso excepcionalmente venha a ser concedida pela Câmara Municipal uma licença especial de ruído que possibilite a execução das obras fora do período permitido (dias úteis das 8h00 às 20h00), deverá proceder-se à monitorização dos níveis sonoros nos locais mais sensíveis, por forma a verificar o cumprimento dos valores-limite estabelecidos no Regulamento Geral do Ruído (Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, na sua redacção actual).

O índice de ruído a monitorizar será o LAeq em dB(A).

Deverão também ser efectuadas medições de espectro em bandas de 1/3 de oitava durante o funcionamento de máquinas, equipamentos e quaisquer operações ruidosas, de forma a averiguar a existência ou não de características tonais do ruído.

Para averiguar a existência ou não de características impulsivas do ruído dentro do intervalo de tempo de avaliação deverá ser monitorizado o nível sonoro contínuo equivalente, LAeq, em simultâneo com característica impulsiva e fast.

Os procedimentos de recolha e registo dos sinais sonoros medidos seguirão as recomendações constantes nas Normas Portuguesas aplicáveis, nomeadamente as estabelecidas na Norma Portuguesa NP-1730 ("Acústica. Medição e descrição do ruído ambiente").

Os locais de monitorização deverão ser seleccionados em função da proximidade dos receptores com usos sensíveis ao ruído relativamente aos locais em obra (p.e. casas de habitação junto dos estaleiros de obra e próximas dos locais de circulação dos veículos afectos à obra).



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

A frequência de realização das medições deverá ser agendada em função da calendarização das actividades de construção e à definição do tipo de equipamento a utilizar.

Os aspectos relativos à periodicidade das campanhas de monitorização, aos intervalos de tempo de amostragem, às técnicas, métodos e critérios de análise deverão seguir o disposto na legislação em vigor, nomeadamente no Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, e rectificado pela Declaração n.º 18/2007, de 16 de Março, assim como as recomendações constantes na NP-1730.

o Fase de Exploração

Por forma a aferir as previsões de ruído indicadas no EIA para a fase de exploração, devem ser enviados, nos anos simulados de 2011 e 2020, os relatórios periódicos produzidos pelo Sistema de Monitorização de Ruído de Tráfego Aéreo existente no Aeroporto de Faro.

Deverá, ainda, ser especificamente efectuada uma campanha de medição num ponto escolhido na zona habitada mais próxima do Aeroporto e susceptível de ser afectada pelas operações das aeronaves realizadas em terra.

QUALIDADE DO AR

o Fase de Construção

Durante a fase de construção, deverão ser efectuadas medições da qualidade do ar ambiente junto aos receptores sensíveis e na Central de Betão, caso a mesma venha a ser instalada, para monitorização dos seguintes parâmetros:

- Dióxido de Azoto (NO₂);
- Monóxido de Carbono (CO);
- Partículas em Suspensão (PM₁₀);
- Dióxido de Enxofre (SO₂);
- Benzeno;

Paralelamente, deverão ser efectuadas medições dos seguintes parâmetros meteorológicos:

- Velocidade do vento;
- Direcção do vento;
- Quantidade de Precipitação;
- Temperatura do Ar;
- Humidade relativa;
- Radiação Solar;
- Nebulosidade

As medições deverão ser efectuadas junto aos receptores sensíveis, tendo em conta o Decreto-Lei n.º 111/2002, e os seguintes critérios:

- Pontos localizados junto aos locais habitados mais expostos;
- Pontos representativos do pior cenário em termos de exposição e número de receptores afectados;
- Pontos localizados de forma a evitar micro ambientes de muito pequena dimensão;
- Ausência de fontes emissoras locais próximas, de forma a evitar a admissão directa de emissões não afectas ao Aeroporto.

Durante toda a fase de construção, deverá ser efectuada, pelo menos, uma campanha de monitorização ao longo de quinze dias sequenciais, no período em que se preveja um maior e mais demorado condicionamento às normais condições de circulação de tráfego automóvel.

Durante esta fase, deverá ser analisada uma possível alteração à zona de monitorização proposta para a fase de exploração tendo em conta o faseamento e localização das obras, de forma a caracterizar o pior cenário em



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

termos de receptores afectados.

Caso seja instalada a Central de Betão, deverá proceder-se a duas medições pontuais por ano, intervaladas no mínimo de 3 meses, na chaminé central de forma a caracterizar o efluente de saída.

Caso o programa de monitorização venha a revelar o incumprimento de um valor limite, deverão ser analisadas as causas do mesmo e adoptadas medidas de minimização, bem como avaliada a eficácia da sua implementação.

Os relatórios de monitorização deverão ser entregues não só à Autoridade de AIA, mas também à CCDR-Algarve.

o Fase de Exploração

Deverão ser efectuadas duas campanhas de monitorização, por local, ao longo de quinze dias sequenciais, no semestre seco e no semestre húmido. As medições nos receptores sensíveis deverão ser efectuadas em simultâneo. Estas campanhas devem ser levadas a cabo no ano início de exploração e nos anos subsequentes, com periodicidade anual. No segundo ano de monitorização, e de acordo com os resultados obtidos nas campanhas anteriores, poderá ser revisto o programa de monitorização.

Caso o programa de monitorização venha a revelar o incumprimento de um valor limite, deverão ser analisadas as causas do mesmo e adoptadas medidas de minimização, bem como avaliada a eficácia da sua implementação.

Os relatórios de monitorização deverão ser entregues não só à Autoridade de AIA, mas também à CCDR-Algarve.

Medidas de minimização e de compensação exclusivamente aplicáveis ao projecto da Linha de Aproximação da Pista 10:

Fase de Preparação Prévia à Execução das Obras

1. Realização de prospecções por meios geofísicos próprios para os meios húmido e aquático, na área de influência do projecto da Linha de Aproximação à Pista 10;
2. Negociar atempadamente a aquisição dos terrenos abrangidos pela Linha de Aproximação e pela ampliação das vias de circulação do lado sul do Aeroporto, de forma a assegurar as compensações devidas aos proprietários dos mesmos;
3. Assegurar a compatibilidade entre a capacidade de carga dos diques que limitam os tanques de alimentação das salinas e as cargas a movimentar para construção da Linha de Aproximação;

Fase de Execução da Obra

4. Dada a proximidade aos tanques das salinas, deverá ser assegurada a não afectação destas estruturas aquando da construção das estacas 5, 6, 7, 21, 22 e 23 da Linha de Aproximação;
5. Deverá ser verificada a existência de condições de passagem de embarcações, de forma a garantir as condições de navegabilidade nos esteiros. No caso de ocorrerem alterações dos fundos após conclusão dos trabalhos de cravação das estacas, deverá proceder-se à limpeza do leito para permitir a passagem das embarcações;
6. Os estaleiros de obra deverão ser localizados no interior ao perímetro do Aeroporto de Faro e na área definida junto ao dique do Ludo para o esteiro de suporte à Linha de Aproximação. Neste último caso, o espaço ocupado deverá restringir-se ao mínimo necessário;
7. Caso a cravação das estacas da Linha de Aproximação impeça a continuidade do escoamento no esteiro, deverão ser tomadas medidas apropriadas para repor a situação inicial, nomeadamente a possibilidade de alargamento do canal para garantir uma secção semelhante à existente actualmente;
8. A execução dos trabalhos de construção da Linha de Aproximação deverá ser acompanhada por um especialista em fauna marinha e avifauna aquática.
9. Deverão ser condicionados os acessos aos locais da obra, especialmente ao longo do Dique do Ludo, criadas áreas de segurança e instalada sinalização adequada;
10. Deverão ser assinaladas todas as áreas de acesso aos estaleiros central e de frente de obra, assim como o estaleiro de ápio à construção da Linha de Aproximação do lado norte do Dique do Ludo;
11. Salvaguardar as infra-estruturas ou equipamentos existentes na área atravessada pela faixa da Linha de Aproximação e sistemas de apoio (valas, passagens hidráulicas e comportas para a água de alimentação das salinas), ou realizar as obras necessárias à sua protecção;
12. Acompanhamento arqueológico da obra para a colocação das estacas da Linha de Aproximação à Pista 10.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Fase Final de Execução da Obra

13. Após conclusão da obra, os estaleiros devem ser imediatamente desmantelados e removidas todas as estruturas provisórias de apoio, bem como todos os materiais e entulhos depositados nos solos. As zonas de manobras devem ser convenientemente recuperadas e o anterior uso do solo deve ser reposto em todas as áreas afectadas. Especificamente no que se refere às áreas intervencionadas na zona da Linha de Aproximação, devem estas ser alvo de limpeza após conclusão dos trabalhos procurando repor-se a situação original;
14. Deverão ser reparados/recuperados os diques utilizados para acesso às obras da Linha de Aproximação;

Fase de Exploração

15. Minimizar os riscos de colisão de aves com a Linha de Aproximação da Pista 10, em particular durante os períodos nocturnos em que as luzes estão apagadas, devendo ser equacionada a possibilidade de aplicar iluminação muito fraca e de tonalidade azulada ao longo do passadiço e nas plataformas;
16. Como medida compensatória, participar no financiamento de acções de conservação e recuperação de áreas naturais dentro do Parque Natural da Ria Formosa (PNRF), definidas no Regulamento do futuro Plano de Ordenamento do PNRF, actualmente em revisão, durante um período de 5 anos. Esta participação deverá incluir acções de conservação da avifauna e de arranque do "chorão" (*Carpobrotus edulis* e *Carpobrotus acynaciformis*), espécie invasora muito abundante na área do Parque.

| | |
|--|--|
| Validade da DIA: | 13 de Janeiro de 2011 |
| Entidade de verificação da DIA: | Autoridade de AIA |
| Assinatura: | <p>O Secretário de Estado do Ambiente</p> <p>Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa (No uso das delegações de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série), publicado no Diário da República de 25/07/2005)</p> |

Anexo: Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas; Resumo da Consulta Pública; e Razões de facto e de direito que justificam a decisão.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ANEXO

| | |
|---|--|
| <p>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</p> | <p><u>Resumo do Procedimento de AIA</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Entrada do EIA na APA: 26 de Agosto de 2008;• Análise da conformidade do EIA, de acordo com as disposições do artigo 12º do DL n.º 69/2000 de 3 de Maio (alterado e republicado pelo DL n.º 197/2005 de 8 de Novembro) e da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, tendo sido emitida a Declaração da Conformidade do EIA a 18/09/2008;• Solicitação de elementos adicionais, ao abrigo do n.º 6 do artigo 13º do DL n.º 69/2000 de 3 de Maio, alterado e republicado pelo DL n.º 197/2005 de 8 de Novembro;• Análise dos novos elementos de resposta recebidos a 14/10/2008;• Solicitação de pareceres externos específicos a entidades externas com competência no âmbito do projecto em avaliação, nomeadamente:<ul style="list-style-type: none">– Águas do Algarve;– Autoridade Florestal Nacional (AFN);– Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM);– Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC);– Direcção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR);– Direcção-Geral de Energia e Geologia (DGEG);– Direcção Geral dos Recursos Florestais (DGRF);– Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Algarve (DRAP Alg);– Direcção Regional da Economia do Algarve (DRE – Algarve);– Electricidade de Portugal (EDP);– Estradas de Portugal (EP);– Instituto de Meteorologia (IM);– Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação (INETI);– Rede Eléctrica Nacional (REN);– Transgás - Sociedade Portuguesa de Gás Natural;– Turismo de Portugal.• Análise dos pareceres externos recebidos e sua integração\$ no parecer técnico final;• Realização de uma visita ao local, efectuada no dia 03/11/2008, onde estiveram presentes representantes do projectista, do proponente e da empresa responsável pelo EIA bem como os representantes da CA;• Realização da Consulta Pública, que decorreu durante 22 dias úteis, desde 29/09 a 28/10/2008, e análise dos seus resultados;• Elaboração de Parecer Técnico Final da Comissão de Avaliação;• Elaboração da Proposta de DIA pela Autoridade de AIA e envio para a tutela (registo de entrada n.º 6995, de 26.12.2008);• Emissão da DIA. |
|---|--|



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

| | |
|--|--|
| | <p><u>Resumo dos Pareceres Externos</u></p> <p>A <u>ANACOM</u> afirma ter verificado que o local previsto para concretização do projecto é atravessado (no plano horizontal) por uma zona de desobstrução prevista na futura servidão radioelétrica de protecção à ligação hertziana Aeroporto <> S.Miguel, licenciada em nome do IM e cuja constituição está ainda em curso. O texto da futura servidão prevê um condicionamento na cota máxima para colocação de obstáculos dentro da zona de desobstrução. A ANACOM recomenda então que, entre os pontos assinalados no extracto da carta geográfica apresentado em anexo ao seu parecer, o projecto em apreciação não exceda a cota indica no gráfico também em anexo.</p> <p>A <u>DGEG</u> informa no seu parecer que não existe sobreposição da área de estudo do projecto com áreas afectas a recursos geológicos, com direitos mineiros concedidos ou requeridos.</p> <p>Por sua vez, a <u>EDP</u> alerta para a necessidade de apresentar os projectos de detalhe que permitam avaliar os conflitos com a rede eléctrica estabelecida junto aos limites do AFR que serão alargados e com as redes e instalações eléctricas de serviço público existentes, que alimentam o próprio aeroporto e serviços afins, estabelecidos na zona de ampliação da aerogare.</p> <p>Esta entidade considera ainda que deverão ser indicadas as necessidades futuras de potência para o AFR, para que seja possível emitir parecer sobre o eventual reforço e alteração das redes de alimentação MT ou da necessidade de uma nova subestação AT/MT.</p> <p>Relativamente ao parecer do <u>IM</u>, destaca-se a análise feita em matéria de Meteorologia Aeronáutica que conclui que, caso as alterações previstas para o Aeroporto de Faro não tenham em consideração a localização mais adequada para o serviço de observação meteorológica no aeródromo, será posta em causa a segurança das operações de aproximação, aterragem e descolagem, principalmente em condições meteorológicas adversas e a qualidade da observação naquele aeródromo.</p> <p>Do ponto de vista da geologia e neotectónica, o <u>INETI</u> considera que não há aspectos impeditivos à implementação do projecto, embora aponte como preocupação, a presença de grandes estruturas tectónicas regionais activas próximas, tal como referido no próprio EIA. Quanto à Hidrogeologia, este Instituto salienta a necessidade de implementar o plano de monitorização proposto no EIA.</p> <p>A <u>REN</u> informa que não ocorrerão quaisquer interferências com as Linhas de Muito Alta Tensão e/ou outras infra-estruturas da Rede Nacional de Transporte de Electricidade.</p> <p>As <u>restantes entidades consultadas</u> (AFN, DGADR, DRE Algarve, DRAPALG e EP) informam nos seus pareceres que nada têm a opor relativamente ao conjunto de projectos em avaliação.</p> |
| <p>Resumo do resultado da consulta pública:</p> | <p>Durante o período de Consulta Pública, foram recebidos três pareceres com a seguinte proveniência: Câmara Municipal de Loulé, Câmara Municipal de Faro e Universidade do Algarve. Os resultados encontram-se expressos no ponto 7 do Parecer da CA.</p> |
| <p>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</p> | <p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Final da Comissão de Avaliação e na respectiva proposta da Autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos.</p> <p>O procedimento de AIA em apreço incidiu sobre um conjunto articulado de projectos de intervenção sobre o Aeroporto de Faro (AFR), designadamente:</p> <ul style="list-style-type: none">• Infra-estruturas para ILS (<i>Instrument Landing System</i>) e Linha de Aproximação da Pista 10, com duas componentes funcionais em termos aeronáuticos: |



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Infra-estruturas do ILS da Pista 10, em fase de Projecto de Execução (PE);
- Infra-estruturas da Linha de Aproximação da Pista 10, em fase de Estudo Prévio (EP).
- Ampliação de Plataformas, RET (*Rapid Exit Taxiways*), Caminhos de Circulação, Infra-estruturas para Hangar e Centro de Alimentação de Pistas Nascente, em fase de PE;
- Ampliação e Remodelação da Aerogare, em fase de EP.

O AFR localiza-se na Região do Algarve (NUTS II), distrito de Faro, abrangendo território das freguesias de Montenegro, concelho de Faro, e de Almancil, concelho de Loulé. Insere-se numa área contígua ao Parque Natural da Ria Formosa, sendo que parte da Linha de Aproximação da Pista 10 se desenvolve já no espaço desta reserva natural e afecta áreas da Rede Natura 2000.

Tendo em conta a importância estratégica do AFR, enquanto principal acesso turístico à região do Algarve, o conjunto de projectos em avaliação visa não só satisfazer os padrões internacionais de transporte aéreo e o normativo ICAO (*International Civil Aviation Organization*), em termos de segurança aeronáutica, mas também dar resposta ao crescimento de tráfego aéreo previsto, permitindo incrementar a capacidade de processamento horário de aeronaves dos actuais 22 mov/h para os 30 mov/h.

Face à tipologia dos projectos em avaliação e a natureza dos aspectos ambientais associados às intervenções previstas, destacam-se os seguintes aspectos:

- Quanto aos impactes sobre a Flora, Vegetação e Habitats, realçam-se como mais significativos, embora localizados, os que decorrem da fase de construção da Linha de Aproximação à Pista 10.

Para minimizar estes impactes, deverá ser apresentado, em sede de RECAPE, um plano de recuperação de todas as áreas afectadas durante a obra, o qual deverá conter ainda o projecto de execução das medidas compensatórias referentes ao arranque de chorão na área do PNRF. Daí a medida de compensação n.º 16 relativa ao projecto da Linha de Aproximação da Pista 10, bem como o elemento n.º 9 a entregar em fase de RECAPE relativo aos Projectos da Linha de Aproximação da Pista 10 e de Ampliação e Remodelação da Aerogare, constantes da presente DIA.

Ao nível da Fauna os principais impactes deverão decorrer também da instalação da Linha de Aproximação, devido à afectação de *habitats* importantes. Para minimização dos mesmos deverão ser implementadas as medidas compensatórias previstas, tendo no entanto em conta que as mesmas não terão que incidir obrigatoriamente em áreas de salinas.

Será também necessária a implementação dos planos de monitorização definidos em anexo.

- No que respeita ao Ambiente Sonoro, o período autorizado para os trabalhos deverá decorrer apenas das 8h00 às 20h00, nos dias úteis. Caso excepcionalmente venha a ser concedida, pela Câmara Municipal, uma licença especial de ruído que possibilite a execução das obras fora deste período, deverá então ser implementado um plano de monitorização para a fase de construção, de acordo com as directrizes apresentadas na presente DIA.
- No que se refere ao âmbito Sócio-Económico, importa frisar o impacte fortemente positivo dos projectos, ao permitirem uma melhoria da capacidade operacional, da segurança e da qualidade de serviço prestado pelo AFR, enquanto principal estrutura de recepção de turistas da região.

Os impactes negativos decorrem principalmente da fase de construção e estão relacionados, sobretudo, com a afectação temporária da exploração piscícola e de sal, existentes na área da Linha de Aproximação e a norte



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

desta, bem como com o acréscimo da pressão sobre as acessibilidades.

Num contexto mais local, considera-se que a solução adoptada para reposição da via de circulação externa à vedação do lado sul do Aeroporto deverá contemplar a identificação de uma faixa independente para ciclovias, de forma a dar corpo ao actual uso de lazer da população em torno do perímetro do Aeroporto. Neste âmbito, deverá ainda ser equacionado o parecer emitido pela Universidade do Algarve, em sede de consulta pública. Daí a medida de minimização n.º 36 relativa ao conjunto de projectos avaliado, constante da presente DIA.

- Em matéria de Ordenamento do Território e Uso do Solo, e de forma a aferir da viabilidade dos projectos com os instrumentos de gestão territorial e regimes aplicáveis, deverá o requerente garantir, antes demais, a consulta de um conjunto de entidades externas da administração central e local, nomeadamente: Parque Natural da Ria Formosa (PNRF-ICNB), ICNB, ARH do Algarve e Câmara Municipal de Faro.

No que se refere à compatibilidade do projecto com os IGT, importa sobretudo realçar a sua situação relativamente ao POOC Vilamoura / VRSA. De acordo com a Carta de Ordenamento do POOC, o projecto incide sobre as Classes de Espaço: *Espaços de Equipamentos, Serviços e Infra-estruturas, Espaço Lagunar – Uso Sustentável dos Recursos*, e *Espaços Agrícolas*. Estas duas últimas classes apresentam usos interditos, pelo que importa verificar qual a possibilidade de acomodarem o uso agora pretendido.

A área a expropriar para restabelecimento do caminho periférico a Sul dos limites do Aeroporto encontra-se classificada como *Espaço Agrícola* no POOC. Nesta Classe de Espaço, são interditas todas as acções que impliquem alteração ao uso dominante dos solos. No entanto, dadas as reduzidas áreas a ocupar para restabelecimento do caminho periférico, considerou a CA não haver efectivamente alteração do uso dominante do solo.

O projecto da Linha de Aproximação da Pista 10 prevê a ocupação de áreas classificadas pelo POOC como *Espaço Lagunar de Uso Sustentável dos Recursos*. Estas áreas encontram-se destinadas à exploração dos recursos marinhos e à reposição do sistema lagunar em terrenos resultantes de aterro sobre as zonas húmidas, uso no qual não se enquadra o projecto agora previsto.

Destaca-se, contudo, que a área a ocupar é relativamente reduzida, que, dada a orientação da Pista 10, não há alternativas de localização para a Linha de Aproximação e que a CA considerou os impactes negativos expectáveis não são significativos e são passíveis de minimização.

Acresce que se encontra em fase final de revisão o Plano de Ordenamento do PNRF, o qual permite acções da natureza do projecto em apreço, bem como procede à alteração do referido POOC, no sentido do mesmo também viabilizar acções da natureza do projecto em apreço.

Assim, face ao exposto, o projecto da Linha de Aproximação da Pista 10 poderá ser aprovado, condicionado à verificação de enquadramento do mesmo nos IGT aplicáveis.

- No que respeita aos impactes no Património, é de salientar o projecto das Infra-estruturas para ILS da Pista 10 e respectiva Linha de Aproximação. Dos 900m de comprimento desta Linha, 670m irão desenvolver-se em área aluvionar inundável, eventualmente depositária de património arqueológico de carácter náutico.

Existindo a probabilidade de impacto negativo sobre eventual património enterrado nos sedimentos aluvionares, deverá ser realizada, em fase prévia à obra, prospecções por meios geofísicos próprios para os meios húmido e aquático. Deverá também ser feito o respectivo acompanhamento arqueológico da obra para a colocação das estacas da Linha de



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

| | |
|--|--|
| | <p>Aproximação. Estas questões encontram-se acauteladas na presente DIA.</p> <p>Quanto aos resultados da Consulta Pública, todas as preocupações pertinentes manifestadas se encontram devidamente acauteladas no próprio projecto, como é o caso da maioria dos aspectos sublinhados pelas Câmaras Municipais, ou nas medidas constantes da presente DIA, como é o caso da medida compensatória de construção da ciclovia, sugerida pela Universidade do Algarve.</p> <p>Face ao exposto, ponderados os impactes negativos e a sua possibilidade de minimização, bem como perspectivados os impactes positivos, resulta que o projecto de “Infraestruturas para ILS e Linha de Aproximação da Pista 10, Ampliação de Plataformas e Caminhos de Circulação e Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro” poderá ser aprovado, desde que cumpridas as condições constantes da presente DIA.</p> |
|--|--|