

## RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

**“Aeroporto de Faro  
Infraestruturas para ILS e Linha de Aproximação da Pista 10,  
Ampliação de Plataformas e Caminhos de Circulação e  
Ampliação e Remodelação da Aerogare”**

Novembro de 2008

## 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. PROVENIÊNCIA E ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

### ANEXO I

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

### ANEXO II

- Pareceres

## **RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA**

"Aeroporto de Faro - Infraestruturas para ILS e Linha de Aproximação da Pista 10, Ampliação de Plataformas e Caminhos de Circulação e Ampliação e Remodelação da Aerogare"

### **1. INTRODUÇÃO**

Em cumprimento do preceituado no artigo 14º do Decreto - Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, procedeu-se à Consulta Pública do "Aeroporto de Faro - Infraestruturas para ILS e Linha de Aproximação da Pista 10, Ampliação de Plataformas e Caminhos de Circulação e Ampliação e Remodelação da Aerogare".

### **2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA**

Considerando que o Projecto se integra na lista do anexo II do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a Consulta Pública decorreu durante 22 dias úteis, desde o dia 29 de Setembro a 28 de Outubro de 2008.

### **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 Agência Portuguesa do Ambiente - APA
- o Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve
- o Câmara Municipal de Faro
- o Câmara Municipal de Loulé

O Resumo Não Técnico foi disponibilizado para consulta nas Juntas de Freguesia de Montenegro e Almancil.

### **4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO**

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

- Afixação de Anúncios nas Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia acima referidas;
- Publicação de um anúncio, envio de RNT e de nota de imprensa para o Jornal de Notícias
- Envio de nota de imprensa e RNT para os jornais, revista e rádios que constam no Anexo I
- Divulgação na Internet no *site* da Agência Portuguesa do Ambiente com anúncio e RNT.
- Envio de ofício circular e RNT às entidades constantes no Anexo I.

## 5. PROVENIÊNCIA E ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos três pareceres com a seguinte proveniência: Câmara Municipal de Loulé, Câmara Municipal de Faro e Universidade do Algarve.

A **Câmara Municipal de Loulé** apresenta uma súmula dos principais impactes e medidas de minimização e compensação propostas no Estudo de Impacte Ambiental e conclui o seguinte:

- Sob o ponto de vista regional, o Aeroporto de Faro assume uma elevada importância, uma vez que constitui o principal acesso turístico à região do Algarve, como tal define-se como uma infra-estrutura fundamental ao desenvolvimento da sua principal actividade económica.
- Com este projecto consegue-se garantir um nível mais elevado de segurança e consequentemente dar uma melhor resposta à crescente procura de tráfego aéreo.
- Esta acção contribui para a implementação no terreno de acções previstas no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, na Estratégia de Desenvolvimento do Algarve (2007/2013), no Plano Regional de Ordenamento de Território do Algarve e no programa Operacional de Acessibilidades e Transportes 2000/2006.
- Apesar dos impactes positivos na fase de exploração, os impactes negativos durante esta fase são sobretudo ao nível da alteração da paisagem e do solo, nomeadamente nas áreas de sapal, canal e salinas, interferindo directamente com os recursos hídricos superficiais e subterrâneos, com a fauna terrestre, a flora e a vegetação.
- Os impactes negativos mais significativos correspondem exactamente à construção da Linha de Aproximação da Pista 10, considerando estes muito significativos, de média magnitude, dimensão local, permanente e irreversível.

A autarquia alerta para ser tido em consideração o aumento do ruído nas áreas urbanas e urbanizáveis situadas na envolvente próxima ao aeroporto e para a questão do abastecimento de combustível ao aeroporto, que de acordo com dados disponíveis é efectuado por via férrea até à estação de Loulé e daí por rodovia até ao aeroporto, com os potenciais riscos inerentes ao atravessamento de áreas residenciais densamente ocupadas.

A **Câmara Municipal de Faro** considera que uma das principais lacunas do EIA prende-se com a minimização dos impactes negativos do projecto na envolvente próxima, referindo que:

- Não contempla ou analisa a viabilidade da intervenção abranger o núcleo urbano localizado a poente (Sítio da Arábia) e que se encontra envolvido pela actual área do aeroporto. Este já se encontra em condições precárias a nível de ambiente urbano, estrutura funcional e ruído com a actual capacidade do aeroporto sendo certamente agravadas com o aumento de capacidade prevista;
- Deveria ser abrangida esta área tendo em vista a sua reestruturação e eventual reconversão de modo a integrar a área do aeroporto ou tornar compatível a sua existência com o mesmo;
- O projecto contempla a expropriação de um troço do caminho de terra batida existente (identificado como caminho periférico) o qual actualmente corresponde a um dos poucos percursos possíveis de ligação pedonal e de bicicleta entre o aglomerado de Montenegro e o acesso à Praia de Faro, segregado das principais estruturas viárias e na proximidade imediata da área da Ria Formosa;
- É de todo o interesse que seja prevista a requalificação da área envolvente ao aeroporto, nomeadamente a manutenção e adaptação dos caminhos existentes para fins de circulação pedonal e ciclovias;
- De acordo com o POOC, parte da área que limita a sul o actual aeroporto e que se prevê a sua expropriação no âmbito deste projecto, encontra-se inserida na UOPG III – Ilha de Faro, em execução no âmbito do programa POLIS, existindo a intenção de na área em questão ser instalado um parque de estacionamento público. Assim é desejável a articulação entre as duas entidades e o desenvolvimento de uma parceria.

No que diz respeito ao enquadramento paisagístico a autarquia considera que não se encontram suficientemente detalhados no EIA os seguintes aspectos:

- Atendendo à grande visibilidade do Aeroporto tanto da cidade e da praia de Faro como da Ria Formosa ou do mar, não foi devidamente acautelado o impacto na paisagem dos elementos no interior do perímetro do Aeroporto. A autarquia considera que deverá ser dada particular atenção quer à cêrcea, características construtivas e imagem do conjunto edificado sendo necessário o enquadramento paisagístico do mesmo e sua envolvente assim como a minimização do seu impacto na paisagem;
- Deverá também ser contemplada a intervenção a nível paisagístico da totalidade do perímetro do Aeroporto.

Relativamente aos impactes a nível da rede de acessibilidades e transportes considera que o aumento da capacidade do aeroporto implicará inevitavelmente uma sobrecarga nas infra-estruturas existentes devendo ser atendidas as seguintes considerações:

- O PDM de Faro prevê a criação de uma via estruturante, designada de Variante Sul de Montenegro que limitará a Norte a área de intervenção e cuja concretização permitirá um acesso mais ao aeroporto. Assim, poderá considerar-se oportuno contemplar desde já a expropriação dos terrenos localizados a Norte necessários para a via no troço entre o término da Rua Egas Moniz e a rotunda do aeroporto.
- O aumento do número de passageiros irá implicar a necessidade de aumentar as áreas afectas a instalações para Rent-a-car e similares, as quais já se encontram actualmente sub-dimensionadas e evidentemente insuficientes, situação que conduz á sobreocupação do estacionamento, tanto legal como clandestino, de uma área na periferia do aeroporto.

Considera que o projecto irá aproximar a área de emissões de poluentes para a atmosfera das habitações da zona Norte pelo que o EIA deveria ter elaborado a modelação a uma escala superior para essas zonas específicas, com o intuito de se perceber como a qualidade do ar será afectada junto dos receptores sensíveis que ficam mais expostos na sequência das alterações propostas.

Em relação aos recursos hídricos superficiais e subterrâneos refere que a pavimentação e consequente impermeabilização de novas áreas irá aumentar as águas de escorrência, as quais arrastam poluentes. Estas águas contaminadas com hidrocarbonetos, óleos, gorduras e partículas várias caso tenham como destino final o meio natural geram impactes negativos significativos. A autarquia verifica que nem todas as zonas que serão pavimentadas no âmbito do projecto, nomeadamente a zona a nordeste e a cabeceira da pista da linha de aproximação da pista 10 (oeste), não têm rede de drenagem de águas residuais pluviais. Considera que as águas de escorrência das zonas pavimentadas não deverão ter como destino final os recursos hídricos sem qualquer tipo de tratamento prévio.

Relativamente ao ruído propõe as seguintes medidas adicionais:

- As obras só podem ocorrer durante o período estipulado no art.º 14.º do regulamento Geral do Ruído. Os trabalhos fora desses horários têm de ser devidamente ponderados, sendo obrigatório garantir que o ruído gerado não afecte os edifícios sensíveis.
- Sempre que possível, as actividades nas áreas mais próximas dos receptores sensíveis (habitações) deverão ser programadas por forma a não se efectuarem no início do período diurno.
- As actividades que envolvam um aumento significativo dos níveis sonoros deverão ser iniciadas o mais tardiamente possível, tendo em atenção o horário estabelecido no RGR.
- O tempo de utilização dos equipamentos ruidosos deverá ser restrito ao essencial.

Considera também que a análise deste descritor para a fase de exploração não foi devidamente desenvolvida.

A **Universidade do Algarve (UA)** considera que apesar do projecto apresentar claras vantagens económicas e sociais, poderão ocorrer alguns impactes negativos, nomeadamente nos descritores Ecologia Aquática e Terrestre, Ambiente Sonoro e Qualidade do Ar.

Ao nível da qualidade do ar a UA saliente que deveria ser dada ênfase às emissões de gases de efeito de estufa e aos efeitos cumulativos deste projecto a par de outros em desenvolvimento em território nacional.

Considera que o Resumo Não Técnico apesar de assumir os impactes na componente sonora na envolvente do aeroporto minimiza o problema ao salientar as futuras melhorias tecnológicas das aeronaves. Refere que as populações das localidades mais próximas, Praia de Faro, Gambelas, Montenegro e até a cidade de Faro, assim como o *Campus* de Gambelas da UA têm clara percepção da incomodidade gerada pelo ruído decorrente do movimento de aeronaves.

Assim considera que seria interessante encontrar modalidades de compensação para a população daqueles núcleos populacionais e propõe como medida de compensação de carácter social o Projecto de Construção e Manutenção de uma via ciclável (incluindo equipamentos associados) que ligará a cidade de Faro à Praia de Faro e ao *Campus* de Gambelas, contornando o aeroporto, proposta já inserida no Plano de Mobilidade Sustentável de Faro. Esta via poderá contribuir para uma mobilidade ambientalmente mais sustentável ao configurar-se como um modo alternativo ao transporte para os residentes de Faro e Montenegro, incluindo para os próprios trabalhadores do Aeroporto de Faro.

## RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

"Aeroporto de Faro - Infraestruturas para ILS e Linha de Aproximação da Pista 10, Ampliação de Plataformas e Caminhos de Circulação e Ampliação e Remodelação da Aerogare"



Agência Portuguesa do Ambiente

Novembro de 2008

## **ANEXO I**

**Órgãos de Imprensa e Entidades convidadas a participar na Consulta Pública**

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Redacção do Jornal Diário de Notícias	Av.ª da Liberdade, 266	1200 LISBOA
Redacção da Rádio Renascença	Rua Capelo, 5	1200 LISBOA
Redacção RDP Antena 1	Av. Eng.º Duarte Pacheco, 6	1070 LISBOA
Redacção da T.S.F. Rádio Jornal	Rua 3 da Matinha – Edifício Altejo – Piso 3 – Sala 301	1900 LISBOA
Redacção do Jornal "O Expresso"	A/c Sr. Mário de Carvalho Rua Duque de Palmela, 37-2º	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	Av.ª Marechal Gomes da Costa, 37	1849-030 LISBOA
Redacção da SIC	Estrada da Outurela	2795 LINDA-A-VELHA
Redacção da TVI	Rua Mário Castelhana, 40	2749-502 BARCARENA
Redacção do Jornal do Algarve	Rua Jornal do Algarve, 46 Apartado 23	8900 V.R.Santo António
Jornal Região Sul	Betunes	8100-254 LOULÉ
Rádio Algarve Starts	Avenida Marçal Pacheco 67	8100 LOULÉ

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 Dtª	1200 LISBOA
Secretariado Nacional da Associação Nacional de Conservação da Natureza - QUERCUS	Apartado 4333	1508 LISBOA CODEX
Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves - SPEA	Av.ª da Liberdade, 105 – 2.º Esq.º	1250-140 LISBOA
Almargem	Alto de S. Domingos, 14	8100-756 Loulé
Vivmar – associação de Viveiristas e Mariscadores da Ria Formosa	R Comandante Francisco Manuel 8, Faro	8000-250 FARO
CPADA		

## **ANEXO II**

### **Pareceres**

para o Sr. Presidente da Câmara Municipal de Loulé  
10/11/08



**CÂMARA MUNICIPAL DE LOULÉ**

APA - Agência Portuguesa do Ambiente			
<input type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> SDGERS	<input type="checkbox"/> SDGMS	<input type="checkbox"/> SDGLP
ASSESSORIA:			
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DSEER	<input type="checkbox"/> GERA	
<input type="checkbox"/> DCAAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> GTC	
<input type="checkbox"/> DVAL	<input type="checkbox"/> D...	<input type="checkbox"/> GJR	
<input type="checkbox"/> DCOB	<input type="checkbox"/> D...	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA	
OUTROS			

*José Augusto Sereno*  
*10/11/08*

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE,  
Rua da Murgueira, 9/9A – Zambujal  
Apartado 7585  
2611-865 Lisboa – Portugal

Sua Referência

Sua Comunicação

Nossa Referência

Data

10 / DPP / 353

06. NOV 08 44957 -

**ASSUNTO:** ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROJECTO "INFRA-ESTRUTURAS PARA ILS e LINHA DE APROXIMAÇÃO DA PISTA 10, AMPLIAÇÃO DE PLATAFORMA E CAMINHOS DE CIRCULAÇÃO E AMPLIAÇÃO E REMODELAÇÃO DA AEROGARE DO AEROPORTO DE FARO". – Período de consulta pública.

Pelo presente ofício vimos remeter a posição/ manifestação desta Câmara Municipal relativamente ao Estudo de Impacte ambiental do projecto referido em epígrafe no âmbito da respectiva Consulta Pública a decorrer.

Com os melhores cumprimentos,

O VICE-PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL

(José Manuel Valente Graça)

Em anexo:  
Informação n.º82 de 21 de Out. 08  
A Deliberação de Câmara

DAT/DPP/VV

E-mail da Divisão: [dpp@cm-loule.pt](mailto:dpp@cm-loule.pt)  
Praça da República – 8100-951 LOULÉ

◆ Telefone 289 400 600 ◆  
Fax.: 289 415 557

Página 1-1



CÂMARA MUNICIPAL DE LOULÉ  
Código Postal 8100

**DAT**

DEPARTAMENTO DE  
ADMINISTRAÇÃO DO TERRITÓRIO

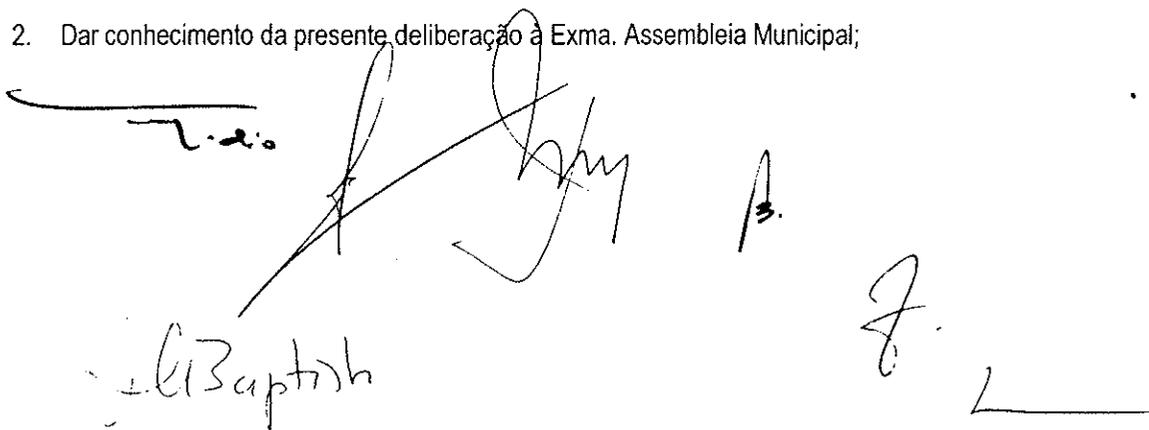
**DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO DO TERRITÓRIO**  
**DIVISÃO DE PROSPECTIVA E PLANEAMENTO**

**ASSUNTO RESOLVIDO EM REUNIÃO DE CÂMARA DE: 05 Novembro 2008**

**ASSUNTO:** ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROJECTO "INFRA-ESTRUTURAS PARA ILS e LINHA DE APROXIMAÇÃO DA PISTA 10, AMPLIAÇÃO DE PLATAFORMA E CAMINHOS DE CIRCULAÇÃO E AMPLIAÇÃO E REMODELAÇÃO DA AEROGARE DO AEROPORTO DE FARO".- Período de consulta pública promovido pela Agência Portuguesa do Ambiente.

DELIBERAÇÃO: A Câmara deliberou, por unanimidade,

1. Tomar conhecimento e ratificar o parecer emitido e enviado à Agência Portuguesa do Ambiente que consubstancia manifestação desta Câmara Municipal no Período de Discussão Pública do Estudo de Impacte Ambiental do projecto referido em epígrafe, a coberto da informação técnica n.º 82 de 21 Out. 08, da Divisão de Prospectiva e Planeamento, e despachos que sobre ela recaíram;
2. Dar conhecimento da presente deliberação à Exma. Assembleia Municipal;



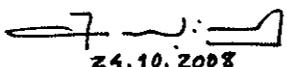
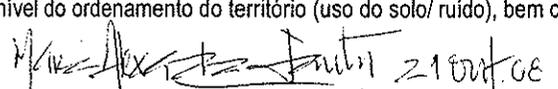


## CÂMARA MUNICIPAL DE LOULÉ

### DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO DO TERRITÓRIO DIVISÃO DE PROSPECTIVA E PLANEAMENTO

INFORMAÇÃO N.º: 082/2008/DPP

Data: 2008/10/21

<p><b>Parecer Final</b></p> <p>VIDE DESPACHO NO VETSO.</p>  <p>24.10.2008</p> <p><b>Manuel Vieira</b> Direcção do Departamento de Adm. do Território</p>	<p><b>DESPACHO</b></p> <p><i>Visto. Loulé.</i> <i>Receta à RPA e à</i> <i>Agru. Proteção e Ambient</i> <i>pl. compatibilização de EPL no</i> <i>ambiente do período de</i> <i>discussão pública</i> <i>10/28</i></p>
<p><b>Parecer</b></p> <p>À consideração do DAT a presente informação técnica para que se pondere junto do Executivo Municipal eventual manifestação da Câmara Municipal no período de discussão pública do EIA a decorrer nesta fase (estudo prévio) do projecto em referência. São identificados alguns impactes com significado na área a interencionar, inserida no território do município de Loulé (Esteiro do Baião), ao nível do ordenamento do território (uso do solo/ ruído), bem como na base económica local (salicultura/ turismo).</p> <p> 21 out. 08</p> <p><b>Maria Alexandra Santos</b> Chefe de Divisão de Prospectiva e Planeamento</p>	

**ASSUNTO:** ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROJECTO "INFRA-ESTRUTURAS PARA ILS E LINHA DE APROXIMAÇÃO DA PISTA 10, AMPLIAÇÃO DE PLATAFORMA E CAMINHOS DE CIRCULAÇÃO E AMPLIAÇÃO E REMODELAÇÃO DA AEROGARE DO AEROPORTO DE FARO".

#### I. ENQUADRAMENTO

Estando a decorrer de 29 Set. a 28 Out., o **período de consulta pública**<sup>1</sup> relativa ao Estudo de Impacte Ambiental do projecto – Estudo Prévio "Infra-estruturas para ILS (Instrument Landing System – Sistema de Aterragem por Instrumento) e Linha de Aproximação da Pista 10, Ampliação de Plataforma e Caminhos de Circulação e Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro", cumpre informar sobre as condicionantes legais e outros ao projecto, em particular da **linha de aproximação da pista 10 com incidência no concelho de Loulé** propostos e relativamente ao descritor **Ordenamento do Território**.

O Estudo de Impacte ambiental do projecto "Infra-estruturas para ILS e Linha de Aproximação da Pista 10, Ampliação de Plataforma e Caminhos de Circulação e Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro" aborda vários descritores:

- Clima e Microclima

<sup>1</sup> De acordo com o n.º 2 do art.º 14.º e art.º 24.º e 26.º do DL n.º 69/2000 de 3 Mai., com as alterações introduzidas pelo DL n.º 197/2005 de 8 Nov.



## CÂMARA MUNICIPAL DE LOULÉ

- Geomorfologia e Geologia
- Solos e Capacidade de Uso do Solo
- Uso do Solo e Ordenamento do Território
- Recursos Hídricos Superficiais e Subterrâneos
- Análise da Dinâmica de Escoamento
- Ecologia Terrestre e Aquática
- Paisagem
- Qualidade do Ar
- Ambiente Sonoro
- Sócio-Economia
- Património Arqueológico, Arquitectónico e Cultural

Atendendo a que os serviços não dispõem de técnicos habilitados em todas as áreas técnicas correspondentes, serão desde logo analisados os descritores com implicação no ordenamento do território, ambiente e nas populações, sem prejuízo de (se julgado conveniente) ser solicitado apoio especializado para a análise dos demais descritores.

### II. ANTECEDENTES

Os projectos de Infra-estruturas para a ILS e Linha de aproximação da Pista 10, assim como os de Ampliação de Plataformas e Caminhos de Circulação e Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro, constituem intervenções que se enquadram no Programa do XVII Governo Constitucional.

Este projecto de certa forma vai ao encontro dos termos de referência indicados por entidades envolvidas em sede do **Estudo de Ordenamento da Actividade na Envolvente do AFR** designado de "O Aeroporto Internacional de Faro como oportunidade para o Desenvolvimento competitivo da Região do Algarve", mas **não é referido no EIA**. Este estudo teve como objectivo a delimitação de áreas na envolvente do Aeroporto susceptíveis de acolher actividades directa ou indirectamente relacionadas com a actividade aeroportuária, com a intenção da definição de um Modelo Territorial a consagrar em IGT – de âmbito Regional (PROT e outros) e municipal (PDM) Este será desenvolvido com base no Plano Director do AFR<sup>1</sup> (Janeiro 2007), e em eventuais dados de actualização do mesmo.

### III. LOCALIZAÇÃO E ENQUADRAMENTO FACE AOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL E PROGRAMAS ESTRATEGICOS

Após análise do Estudo de Impacte Ambiental do projecto em referência, constata-se que este projecto refere que estão **em vigor** os seguintes **Instrumentos de Gestão Territorial (IGT)**:

<sup>1</sup> Também não referido no EIA.



## CÂMARA MUNICIPAL DE LOULÉ

- Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) – aprovado em 4 de Setembro pela Lei n.º58/2007;
- Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (PROT Algarve – PROTAL) – aprovado em Conselho de Ministros, a 24 de Maio de 2007, pela RCM n.º 102/2007 de 3 de Agostos, alterada pela Declaração de Rectificação n.º 85-C/2007, de 2 de Outubro;
- Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 115-A/2008, de 21 de Julho);
- Plano Director Municipal de Loulé (Aviso n.º 5374/2008 de 27 Fev.);
- Plano Director Municipal de Faro (Aviso n.º 17508/2008 de 27 Maio.);

E os seguintes **programas estratégicos**:

- Plano de Ordenamento da Orla Costeira Vilamoura – Vila Real de Santo António (RCM n.º 103/2005, de 27 de Junho);
- Estratégia de Desenvolvimento do Algarve 2007-2013;
- Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes (POAT) – referente ao período de 2000 a 2006;

Bem como, incidem os seguinte **normativos** face às ocorrências identificadas:

- Reserva Ecológica Nacional, criada em 5 de Julho pelo Decreto-Lei n.º321/83 com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 180/2006, de 6 de Setembro;
- Reserva Agrícola Nacional, criada pelo Decreto-Lei n.º 451/82, de 16 de Novembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 278/95, de 25 de Outubro;
- Domínio Público Hídrico, definido no Decreto-Lei n.º 468/71, de 5 de Novembro, com as alterações introduzidas pelos Decreto-Lei n.º 53/74 (Diário do Governo 233/74, I Série), n.º 89/87 (DR 48/87, I Série A), e n.º 16/2003 (DR 129/2003, I Série A);

#### IV. APRECIÇÃO TÉCNICA

O objecto do EIA – "Infra-estruturas para ILS e Linha de Aproximação da Pista 10, Ampliação de Plataforma e Caminhos de Circulação e Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro" localiza-se nos concelhos de Loulé e Faro, abrangendo o território das freguesias do Montenegro (Faro) e de Almancil (Loulé).

**A área do projecto abrangida pelo concelho de Loulé, é a que compreende parte da linha de aproximação da Pista 10, recaindo esta sobre a área protegida do Parque Natural da Ria Formosa.**

A referida Linha de Aproximação desenvolve-se segundo o eixo da Pista, com um comprimento de 900m a partir da soleira da pista no sentido da aproximação (poente), sendo que cerca de 670m são



## CÂMARA MUNICIPAL DE LOULÉ

sobre a área aluvionar inundável situada a poente na cabeceira da pista, com incidência na área do Esteiro do Baião.

**A Linha de Aproximação** é constituída por marcas, formadas por quatro luminárias montadas numa linha transversal ao eixo, e afastadas entre si de 30m. Cada marca conta com um suporte para a sua instalação no terreno, que vai permitir também a **construção de um passadiço** para o acesso entre o **aterro e as marcas**.

**A estrutura de suporte** deste sistema será constituída por um **conjunto de estacas ocas metálicas cravadas no terreno**, formando a infra-estrutura de cada suporte das marcas, uma vez cravadas as estacas, será preparado o seu encabeçamento para receber a estrutura da plataforma, que fará o travamento entre a cabeça das estacas e sobre esta os passadiços.

A linha de aproximação encontra-se **em fase de estudo prévio**, onde é apresentado projecto com plantas gerais da proposta assim como também perfis, desenhos gerais com a estrutura de suporte e dos processos construtivos explicativos do tipo de intervenção a implementar. Seguir-se-á a esta fase a elaboração do respectivo RECAPE (Relatório de Conformidade do Projecto de Execução), o qual acompanhará o desenvolvimento do Projecto de Execução.

**O licenciamento** (ou a autorização) **do projecto só poderá ser concedido após Declaração de Impacte Ambiental Favorável** ou Condicionalmente Favorável, **emitida pelo Senhor Secretário de Estado do Ambiente**, ou decorrido o prazo para a sua emissão.

A entidade licenciadora deste projecto é o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC), tendo em conta que o projecto da Linha de Aproximação, se encontra parcialmente fora da área de jurisdição da ANA/AFR.

### V. SOLOS/ OCUPAÇÃO DO SOLO E ANÁLISE DOS IMPACTES

O EIA refere:

A área destinada à Linha de Aproximação da Pista 10, localiza-se sobre áreas inundáveis, áreas de salinas, sapal, lodaçal e matos.

**Os principais impactes ocorrem na fase de construção**, onde se verificam as principais interferências a nível da ocupação do solo e as potenciais afectações a valores naturais, paisagístico e socioeconómicos existentes.

A criação dos acessos temporários necessários às obras de implantação da linha de aproximação da Pista 10 terá no uso do solo um **impacte negativo muito significativo**, uma vez que implicará a alteração, mesmo que temporária, de áreas de sapal e de salina. Quanto ao ordenamento do



## CÂMARA MUNICIPAL DE LOULÉ

território, esta acção terá também um impacte de elevada significância, uma vez que **implica a alteração da vegetação e do uso do solo em área do POOC-VVRSa, do PO-PNRF e da REN**, sobrepondo-se ainda ao Sítio da Rede Natura 2000 Ria Formosa/ Castro Marim e à ZPE Ria Formosa. Este será um **impacte de elevada significância, de dimensão local e de baixa magnitude**, durante a fase de construção.

Da **alteração do uso do solo** no local afectado, **áreas de sapal, canal e salina**, a construção da Linha de Aproximação terá um impacte negativo significativo, de carácter irreversível. Consiste esta na construção de uma estrutura metálica elevada, assente em estacas ocas, o que implica alterações pontuais da ocupação do solo. Também no ordenamento do território esta acção terá um **impacte negativo muito significativo**, uma vez que esta área se insere em **Espaço Lagunar** (uso sustentável dos recursos) do POOC-VVRSa; em **Zona de Reserva Natural do PNRF**; em Sítio da **Rede Natura 2000** Ria Formosa/Castro Marim; na ZPE Ria Formosa; e em REN. Este será um **impacte de média magnitude, de dimensão local, permanente e irreversível**.

Relativamente à **colocação das estacas**, o **impacte negativo** resultante será **pouco significativo** e reversível, pois as estacas são ocas e a respectiva cravação nas áreas com água (construção com a máquina sobre barcaça) não induzirá perturbações notáveis na ressuspensão de sedimentos, considerando-se serem perturbações locais e de carácter momentâneo. Neste contexto, considera-se que ao fim de um dia a situação estará estabilizada e seguramente ao fim de 2 dias não haverá diferença entre a situação antes e depois.

### V.a.1. ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Refere o EIA que os impactes sobre o **ordenamento do território serão significativos** ocorrendo principalmente na área do projecto da Linha de Aproximação da Pista 10.

#### PDM (Aviso nº 5374/2008 de 27 Fev.)

Apesar da alteração por adaptação face ao PROT – Algarve, ter sido publicado por Aviso nº 5374/08 de 27 Fev, não resultaram daquelas alterações às Cartas de Ordenamento e de Condicionantes do PDM de Loulé.

Relativamente à análise da Planta de Ordenamento, verifica-se que a área do Projecto em estudo abrange a categoria de "Solo rural - Espaços Naturais", na subcategoria "Grau III – Parque Natural da Ria Formosa", de acordo com o art.º 54º do Regulamento do PDM, que determina a aplicação do estabelecido no Decreto Regulamentar n.º 2/91, de 24 de Janeiro.



## CÂMARA MUNICIPAL DE LOULÉ

Relativamente à análise da Planta de Condicionantes, para a área do Projecto em estudo abrange a categoria de "Solo rural - Espaços Naturais", na subcategoria "Espaços Naturais", " Grau I – Áreas de Reserva Ecológica Nacional", de acordo com o art.º 65º do Regulamento do PDM que determina a aplicação do estabelecido nos art.ºs 4º, 5º e 6º do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março.

PLANO SECTORIAL DA REDE NATURA 2000 (Resolução do Conselho de Ministros n.º 115-A/2008, de 21 de Julho)

No que respeita à Rede Natura 2000, algumas partes do projecto em estudo estão dentro da área do **SIC PTCON0013 – Ria Formosa/Castro Marim (RCM n.º 142/97 de 28 de Agosto)** e da área da **ZPE PTZPE0017 – Ria Formosa (D.L. n.º 384-B/99 de 23 de Setembro)**.

O Plano Sectorial na sua **caracterização** faz referências dos "**Habitats naturais e semi-naturais**", "**Espécies da Flora**" e "**Espécies da Fauna**" e ainda "**Espécies de Alvo de Orientações de Gestão – Aves**".

A implementação do projecto em estudo exige o cumprimento das orientações de Gestão, que são dirigidas principalmente para a preservação de habitats aquáticos e de ecossistemas dunares.

POOC-VVRSa – Plano de Ordenamento da Orla Costeira Vilamoura – Vila Real de Santo António (RCM n.º 103/2005, de 27 de Junho)

A área sujeita à construção da linha de aproximação da Pista 10 está totalmente dentro da área do **POOC-VVRSa**, esta área tem normas específicas que interditam a alteração da morfologia a alteração da morfologia do solo e a destruição do coberto vegetal.

O **artigo 11º** do regulamento daquele instrumento lista as **actividades interditas** na área de intervenção do POOC. Sendo as mais relevantes: a) Alteração da morfologia do solo ou do coberto vegetal, com excepção das situações as situações previstas no presente Regulamento; f) Todas as acções que impermeabilizem ou poluam as areias; g) Todas as acções que poluam as águas.

O Projecto da Linha de Aproximação à Pista 10 recai sobre "**Espaço Lagunar** (uso sustentável dos recursos)" incluído na classe de "Espaços Naturais", que segundo o **art.º 21º** do Regulamento do POOC, são compostos por áreas de **Habitats naturais, seminaturais ou outros**, com notáveis valores ambientais e paisagístico no contexto deste troço da orla costeira.

A implementação do projecto em estudo exige a consulta da entidade competente, o Instituto de Conservação da Natureza e Biodiversidade, que deverá emitir parecer favorável a este respeito.

PROT – PLANO REGIONAL DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO DO ALGARVE (RCM N.º 102/2007, DE 3 DE AGOSTO, RECTIFICAÇÕES INTRODUZIDAS PELA DECLARAÇÃO DE RECTIFICAÇÃO N.º 85-C/2007 DE 2 OUT, E AS ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS PELA RCM N.º 188/2007 DE 28 DEZ.)



## CÂMARA MUNICIPAL DE LOULÉ

Relativamente ao projecto em estudo, as opções territoriais estruturantes definidas para a área de transportes e logística, mais concretamente as respeitantes ao transporte aéreo, nomeadamente a de assegurar a necessária evolução de capacidade e qualidade ao Aeroporto Internacional de Faro, em complementaridade com os outros modos de transporte e assegurando as redes de abastecimento de combustíveis.

Neste contexto, importa atender às normas orientadoras definidas neste plano, em particular às normas específicas de carácter sectorial referentes a acessibilidades e mobilidade, mais concretamente, ao transporte aéreo.

Relativamente ao Aeroporto Internacional de Faro, determina-se que deverão ser assegurados os fluxos de investimento contínuo para adequação da capacidade e dos níveis de serviço do aeroporto de Faro às solicitações da procura.

O projecto em estudo vai exactamente ao encontro desta norma, promovendo a actualização do Aeroporto Internacional de Faro, tendo em conta as previsões de tráfego esperadas para os próximos anos. Como tal, este projecto vai de encontro ao estipulado no PROT-Algarve, promovendo a sua implementação.

### PNPOT – PROGRAMA NACIONAL DA POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO (LEI N.º 58/2007, DE 4 DE SETEMBRO)

Um dos 24 problemas para o Ordenamento do Território que este Programa identifica é o subdesenvolvimento dos sistemas aeroportuário e ferroviário de suporte à conectividade internacional de Portugal, no quadro ibérico, europeu e global.

Neste contexto, o Programa de Acção do PNPOT determina, como segundo objectivo estratégico, reforçar a competitividade territorial de Portugal e a sua integração nos espaços ibéricos, europeu e global; e um dos seus objectivos específicos é particularmente relevante para o projecto em estudo:

- "2.2 Melhorar os sistemas e infra-estruturas de suporte à conectividade internacional de Portugal no quadro ibérico, europeu e global, reconhecendo-se que as plataformas portuárias e os sistemas de transportes assumem um papel chave de suporte à conectividade internacional e de afirmação de Portugal no Mundo. São definidas várias medidas prioritárias a ter em conta para a prossecução deste objectivo, destacando-se a seguinte: Consolidar o papel estratégico do Aeroporto de Sá carneiro, no Noroeste, e de Faro, no Sul, assegurando boas articulações intermodais com as redes de transportes terrestres (2007-2010)."



## CÂMARA MUNICIPAL DE LOULÉ

O projecto em estudo vai ao encontro destes princípios e objectivos, promovendo a actualização do Aeroporto Internacional de Faro, tendo em conta as previsões de tráfego esperadas para os próximos anos.

### POAT – Programa Operacional de Acessibilidade e Transportes 2000/2006

Os objectivos da política de transportes para o período de 200 a 2006, apresentam-se como relevantes para o projecto em estudo:

- Objectivo 1: Criar condições, a nível do sistema de transportes e respectivas infra-estruturas, para o aumento da produtividade e da competitividade das empresas portuguesas e para a sua maior integração no mercado global, privilegiando uma abordagem integrada da mobilidade respeitadora do ambiente e do ordenamento do território;
- Objectivo 2: Criar condições para o desenvolvimento em Portugal de uma plataforma de serviços que vocacione o país para o papel de rótula de articulação dos transportes de longo curso entre a Europa, a África e o extremo oriente.

O ponto 4.4 da Estratégia Sectorial definida no POAT adianta ainda que, no contexto da integração de Portugal na Europa e da globalização da economia, o transporte aéreo assume uma importância fundamental no transporte internacional de passageiros apresentado a nível mundial taxas de crescimento anual de 7,7% enquanto a média do conjunto dos transportes se situou nos 3,1%, tendo como referência os últimos 25 anos.

### POPNERF – Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa

O novo Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa, resultante da revisão do documento anterior, ainda não foi publicado, mas são já públicos os documentos que foram sujeitos a discussão pública (que decorreu entre 24 de Abril e 6 de Junho de 2007), encontrando-se já aprovado e aguardando publicação em Diário da República.

De acordo com o POPNERF (revisão), a planta do projecto em estudo que se inclui no PNERF está distribuída por zonas de vários tipos, onde a **Linha de Aproximação** à Pista 10 está sobretudo sobre "**Área Marinha de Protecção Parcial I**", mas também sobre pequenas áreas de "**Áreas Marinhas de Protecção Parcial II**" (art.º 21º e art.º22º); toda esta área está também sobre "**Área de Intervenção Específica**" (art.º 26 e art.º 27).

Desta forma no que respeita às acções previstas para "**Área Marinha – Protecção Parcial I**" e "**Área Marinha – Protecção Parcial II**", **as mesmas não se enquadram nas actividades permitidas para estas**



## CÂMARA MUNICIPAL DE LOULÉ

**áreas**; deste modo, a implementação do projecto em estudo exige a **consulta da entidade competente nesta matéria** – o Instituto da Conservação da Natureza e Biodiversidade, que deverá emitir parecer favorável a este respeito.

Do Regulamento do Plano destaca-se, ainda o **Art.º 7º**, que determina quais os **actos e actividades Interditos** na área de intervenção do POPNRF.

### V.a.2. SOCIO-ECONOMIA

O EIA refere:

As obras para a construção da Linha de Aproximação da Pista 10, é uma das fases mais problemáticas do processo construtivo, uma vez que as características, condicionantes e uso da área prevista poderão **afectar uma das componentes da base económica local (a salicultura)**, ainda que ela não tenha muita expressão, em particular em termos de emprego.

Os diversos trabalhos comuns inerentes às diversas fases do processo construtivo, comportam impactes positivos e negativos simultaneamente. Os impactes negativos terão a ver, essencialmente, com a **perturbação da população local e afectação negativa temporária da economia de base local** que é sustentada pela exploração de recursos na Ria Formosa. Os positivos decorrem do investimento que vai ser realizado e da mobilização de recursos humanos para a sua execução.

Relativamente aos impactes negativos:

Durante a fase de construção, o **acesso à área de construção da estrutura da Linha de aproximação** será efectuado a partir da **EM 527-1** (Concelho de Faro), através da utilização dos diques existentes que poderá levar a situações de **ruptura dos diques**, com **reflexos negativos no sistema de alimentação das salinas**.

A localização do **estaleiro** da obra da Linha de Aproximação **junto do dique do Ludo** e o seu acesso a partir da estrada municipal **EM 527-1** (Concelho de Faro), poderá ter alguma **interferência com a circulação na estrada** de acesso à Praia de Faro.

Outro aspecto prende-se com a construção da estrutura da Linha de Aproximação, e respectivos vãos e altura suficientes para passagem de pequenas embarcações, apenas pontualmente poderá **interferir** com a **navegabilidade nos estreitos do Baião** e outros de menor dimensão, embora de carácter temporário e reversível.



## CÂMARA MUNICIPAL DE LOULÉ

Ainda durante a fase do processo construtivo poderá ocorrer **perturbações no sistema hídrico existente** (nos fluxos de águas e marés) e nas explorações locais de sal a norte do Dique do Ludo e viveiros de bivalves (a sul do Dique do Ludo), devido à eventual turvação da água.

A **ocupação dos terrenos ocupados pelas salinas** e áreas **potencialmente aproveitáveis** para **piscicultura** extensiva determinará a ocupação irreversível dessas áreas com **reflexos negativos na economia tradicional** associada à cultura de sal ou outras espécies.

Ao nível da população, considera-se um impacte positivo pelo provável **afluxo de pessoas** movidas **para os trabalhos nas obras** do Aeroporto.

Ao nível do emprego, **cria postos de trabalho**, mesmo que **temporários** (11 meses para a linha de aproximação e 30 meses para a ampliação de plataformas e caminhos).

Ao nível das actividades económicas, uma vez que **poderá dinamizar** a economia local, designadamente ao nível da **restauração, comércio e retalho e prestação de serviços**.

Relativamente ao **processo construtivo**, a solução pelo **uso das estacas ocas**, prevê **um investimento global de 3 milhões de euros**, correspondente em grande parte a incorporação, o que traduzirá num impacte positivo, de magnitude reduzida na economia nacional.

O investimento previsto para as obras de **ampliação de plataformas**, aerogare e restantes obras, que se estima em **81 milhões de euros**, constitui um factor importante de dinamização do sector da construção civil na região.

Na fase de exploração:

O projecto na sua totalidade, **constituirá um impacte positivo** para as populações em geral e para os utilizadores e operadores do Aeroporto de Faro em particular, na medida em que constituirá um **reforço das condições de segurança de funcionamento do aeroporto**, da sua operacionalidade e fiabilidade e da capacidade de processamento de passageiros e carga.

A remodelação e aumento da plataforma de estacionamento para aeronaves (prevista para 2011), vai permitir **um aumento da capacidade de processamento horário** de aeronaves de 22 para 30 movimentos/hora. Para além disso permitirá acolher aeronaves de maiores dimensões. Toda esta dinâmica gera impactes positivos, com reflexos no desenvolvimento socioeconómico da Região do Algarve e do **sector do turismo** em particular, dando assim resposta, de forma indirecta às



## CÂMARA MUNICIPAL DE LOULÉ

**necessidades crescentes da procura.** Este impacte positivo **terá incidência a partir de 2011**, ano em que se prevê finalizar as intervenções.

### V.b. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO/ COMPENSATÓRIAS

O EIA aponta medidas minimizadoras e compensatórias dos impactes negativos causados pela alteração no uso do solo.

Desta forma, as medidas de minimização propostas têm como principal objectivo a minimização do impacte da obra no uso do solo, assim como a minimização das áreas afectas por estruturas temporárias de acesso e apoio à obra.

- Como medida compensatória pela utilização de algumas áreas destinadas à conservação da natureza, como previsto no Plano de Ordenamento da Orla Costeira Vilamoura-Vila Real de Santo António e no Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa, o proponente deverá participar no **financiamento de acções de conservação e recuperação de áreas naturais dentro do Parque**, definidas no art.º 6º do Regulamento da revisão do POPNRF, **durante um período de 5 anos e ao abrigo do Protocolo a estabelecer** (em vias de ser assinado segundo informação do AFR);
- Ao abrigo do referido protocolo, a **ANA irá financiar o Centro de Recuperação de Aves do Parque Natural da Ria Formosa (PNRF) com 40 000€ anuais, durante 3 anos**, sugerindo-se que este protocolo seja estendido à ajuda na recuperação das salinas abandonadas em locais afastados do Aeroporto de Faro, nomeadamente durante o período de 5 anos. Em contrapartida o PNRF deverá auxiliar o Aeroporto no programa de monitorização relativo à avifauna.
- **Implementação de um programa de monitorização da qualidade da água** a aplicar durante a fase de construção, principalmente a nível de SST e hidrocarbonetos;
- Acompanhamento das acções através de **uma fiscalização eficaz e rigorosa**, cumprindo as normas de boa prática e de manutenção dos diversos equipamentos, de forma a evitar a contaminação da água;
- Os **estaleiros de materiais**, assim como o estacionamento de máquinas devem ser feitos sempre **fora dos buffers** e quaisquer áreas de habitats, devendo respeitar-se as áreas já estudadas e delimitadas para o efeito;



## CÂMARA MUNICIPAL DE LOULÉ

- A **circulação de máquinas e pessoal** com a conseqüente implementação de acessos temporários e caminhos deverá ser a menor possível e **confinada a um perímetro de intervenção a definir** que não deverá ser nunca transposto, de acordo com a cartografia de acções temporárias fornecida. Nos locais onde ocorrer a compactação dos solos, provocada pela abertura dos referidos acessos temporários (para serventia das obras) e pela circulação de maquinaria e que não venham a ser ocupados por construção ou pavimentação, deverá proceder-se à sua descompactação adequada, facilitando dessa forma a regeneração dos solos e da vegetação;
- Deve ser **removida por arranque manual, a vegetação exótica infestante de sapais** que possa ter entretanto invadido o espaço livre, após o fim da obra, assim como aquela que possa surgir durante o processo de re-colonização. Essa **operação de limpeza** deverá decorrer até duas vezes por ano, **no decurso de 5 anos**, se necessário até à completa colmatação do sapal/juncal.

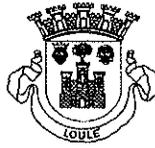
### VI. CONCLUSÃO

Sob o ponto de vista regional, o Aeroporto Internacional de Faro assume uma elevada importância, uma vez que constitui o principal acesso turístico à região do Algarve, como tal, define-se como uma infra-estrutura fundamental ao desenvolvimento da principal actividade económica do Algarve.

Com as novas infra-estruturas de apoio, consegue-se assim garantir um nível mais elevado de segurança e conseqüentemente dar uma melhor resposta à crescente procura do tráfego aéreo.

A alteração à actividade aeroportuária decorrente da implementação do projecto em estudo, tem impactes tanto na fase de execução como na fase da sua exploração, esta última considera-se ser um impacte positivo, apesar de reter aspectos negativos na sua exploração sobretudo ao nível da alteração da paisagem e da alteração do solo, nomeadamente nas áreas de sapal, canal e salinas, interferindo directamente com os recursos hídricos superficiais e subterrâneos, com a fauna terrestre, a flora e a vegetação. Esta acção contribui para a implementação no terreno de acções previstas no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, na Estratégia de Desenvolvimento do Algarve 2007/2013, no Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve e no Programa Operacional de Acessibilidade e transportes 2000/2006.

Os impactes negativos mais significativos correspondem exactamente à construção da Linha da Aproximação da Pista 10, considerando-se estes muito significativos, de média magnitude, de dimensão local, permanente e irreversível.



## CÂMARA MUNICIPAL DE LOULÉ

Face ao exposto, julga-se de dar a conhecer ao executivo municipal o teor da presente informação no sentido deste ponderar eventual manifestação nesta fase de discussão pública do EIA deste projecto.

À consideração superior

A técnica

Vera Vidal

DPP/VV



APA - Agência Portuguesa do Ambiente			
<input type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> SDGFS	<input type="checkbox"/> SDGMCS	<input type="checkbox"/> SDGLP
ASSESSORIA:			
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMR	<input type="checkbox"/> GERA	
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> DPCA	<input type="checkbox"/> GTIC	
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> LIA	<input type="checkbox"/> GJUR	
<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DGRHFP	<input type="checkbox"/> GAIA	
<input type="checkbox"/> OUTROS: 061098			

1847  
1969

**FAX** Câmara Municipal de Faro, Câmara Municipal de Faro, Câmara Municipal de Faro

29 -10- 2008

Para: EXMO. SR. DIRECTOR-GERAL DA AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE De: DEPARTAMENTO DE URBANISMO

V/ Fax 214 719 074

Data: 28-10-2008

N/ Fax 289 802 326

Nº pags.: 1 +7

ASSUNTO: CONSULTA PUBLICA DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL REFERENTE ÀS 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

No âmbito da Consulta Publica identificada em epígrafe e para os devidos efeitos junto se anexa a análise efectuada pelos serviços técnicos desta autarquia.

Com os melhores cumprimentos,

O Vice-Presidente

Augusto Miranda

Caro Augusto  
Miranda  
27.10.08

FC/



**Departamento de Urbanismo**  
Divisão de Planeamento e Ordenamento do Território

## INFORMAÇÃO

Exm.º Senhor  
Vice-Presidente da CMFaro

**ASSUNTO:** CONSULTA PUBLICA DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL REFERENTE ÀS 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

**DATA:** 28-10-2008

1. No âmbito da análise aos elementos que integram a Avaliação de Impacte de Ambiental supra identificado foram emitidas a informações técnicas de 24.10.2008 do Sr. Eng.º Abel Nunes , e de 27.10.2008 do Sr. Arq.º Miguel Tavares, com as quais se concorda, e que identificam uma série de questões a ser devidamente equacionadas e corrigidas.
2. Para além das questões abordadas nas referidas informações, importa ainda salientar que a Linha de Aproximação da Pista 10 a implementar não poderá de forma alguma inviabilizar a utilização pedonal e ciclável na ligação entre a via de acesso à Praia de Faro que circunda a poente o aeroporto, e a zona do Ludo, no limite com o concelho de Loulé, de forma a que seja possível concretizar o Parque Ambiental do Pontal previsto no âmbito do programa POLIS Ria Formosa.
3. Assim, pelo exposto, e caso superiormente se concorde com o teor das informações emitidas, deverá o mesmo ser desde já transmitido à Agência Portuguesa do Ambiente para efeitos de participação da CMFaro na Consulta Publica que hoje termina.

É quanto cumpre informar e submeter à consideração superior.

O Chefe da Divisão de Planeamento e Ordenamento do Território

Filipe Cunha

Conced.  
F. Cunha  
14/10/08  
28/10/08  
Com. Inf. A. de...  
Câmara M. de Faro  
28/10/08

FCJ



**Departamento de Urbanismo**  
Divisão de Planeamento e Ordenamento do Território

## INFORMAÇÃO

**ASSUNTO:** Estudo de Impacte Ambiental - Infra-estruturas 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

**DATA:** 27-10-2008

Refere-se a presente informação à apreciação sumária do documento acima identificado, tendo em vista a identificação das principais dúvidas e possíveis contributos tanto no processo de discussão pública como no desenvolvimento futuro do processo.

1. Relativamente ao teor do documento, a apreciação do Sr. Eng.º Abel Nunes em anexo, incide nos aspectos referentes à Qualidade do Ar, Qualidade das Águas Superficiais, Qualidade das Águas Subterrâneas, e Ruído, sendo que o seu teor identifica diversos aspectos não contemplados ou insuficientes no Estudo em Análise, para além de avançar com recomendações e sugestões para a minimização dos impactos previstos.
2. No âmbito do Planeamento e Ordenamento do território, relativamente à globalidade da proposta em discussão, considera-se que existem aspectos que de momento não se encontram suficientemente identificados e detalhados ou que a proposta e respectivo estudo não assegura a sua salvaguarda e que se considera que deverão ser atendidos no desenvolvimento do processo, nomeadamente no que concerne ao impactos na Estrutura Urbana existente e prevista, Enquadramento Paisagístico e Acessibilidades e Transportes.
3. Em termos gerais, considera-se que a generalidade das questões identificadas na presente apreciação e que a seguir se desenvolvem, derivam essencialmente do facto de o processo em curso não ter sido antecedido de uma proposta mais abrangente e integrada que sustentasse e fundamentasse as fases de proposta subsequentes, entre as quais o presente EIA, sendo de referir que se encontra em elaboração o "Estudo do Ordenamento de Actividades na Envolvente do AFR", cuja conclusão se prevê para 31 de Dezembro de 2008, pelo que se considera prematuro o documento em apreciação.
4. Independentemente do exposto, relativamente ao teor do Estudo em questão, considera-se que uma das suas principais lacunas consiste na minimização dos impactos da intervenção na envolvente próxima e estrutura urbana existente, nomeadamente no que concerne aos seguintes aspectos:
  - 4.1. A proposta prevê a ampliação da capacidade do Aeroporto, sem contemplar ou pelo menos analisar a viabilidade de a intervenção abranger o núcleo urbano de carácter habitacional localizado a poente (Sítio da Arábia) e que se encontra envolvido pela actual área do Aeroporto, dado que já com a actual capacidade da referida infra-estrutura, as condições precárias e incompatíveis que apresenta a nível de ambiente urbano, estrutura funcional e ruído serão certamente agravadas com o aumento de capacidade e funcionamento previsto para a Infraestrutura



## Departamento de Urbanismo

Divisão de Planenamento e Ordenamento do Território

- 4.2. Deste modo considera-se que deverá a proposta abranger a área em questão tendo em vista a sua reestruturação e eventual reconversão de modo a integrar a área do Aeroporto ou, no mínimo, tornar compatível a sua coexistência com o mesmo.
  - 4.3. Ainda no que concerne aos impacto da intervenção na envolvente imediata do Aeroporto, verifica-se que a proposta contempla a expropriação de um troço do caminho em terra batida existente (identificado como Caminho Periférico), o qual actualmente corresponde a um dos poucos percursos possíveis de ligação pedonal e de bicicleta entre o aglomerado de Montenegro e o acesso à praia de Faro, segregado das principais estruturas viárias e na proximidade imediata da área da Ria Formosa.
  - 4.4. Deste modo, considera-se de todo o interesse que qualquer intervenção de ampliação do Aeroporto preveja a requalificação da área envolvente nomeadamente na manutenção e adaptação dos caminhos existentes para fins de circulação pedonal e ciclovia.
  - 4.5. Sobre esta matéria importa ainda referir que de acordo o POOC, parte da área que limita a sul o actual perímetro do Aeroporto e que se prevê a expropriação, se encontra inserida na UOPG III - Ilha de Faro, pelo que qualquer intervenção carece da prévia definição das suas características, sendo de referir que a Unidade Operativa mencionada se encontra em execução no âmbito do programa Polis Ria Formosa, em sede do qual se prevê o reordenamento da Praia de Faro e requalificação das respectivas acessibilidades e estacionamento.
  - 4.6. Nesse âmbito, informa-se que existe a intenção de na área em questão ser instalado um parque de estacionamento público, pelo que se considera que deverão ser concertadas as posições de ambas entidades relativamente a esta matéria, sendo desejável que seja desenvolvida uma parceria para esse efeito.
5. No que concerne ao impacto e enquadramento paisagístico da intervenção considera-se que não se encontram suficientemente detalhados no presente estudo os seguintes aspectos:
- 5.1. Derivado das suas características de localização, envolvente e topografia, o Aeroporto de Faro possui uma grande visibilidade, tanto a partir da cidade de Faro, como da Praia de Faro e respectivo acesso viário, da Própria Ria Formosa e toda uma faixa que a envolve ou mesmo do mar, tornando qualquer intervenção ou aumento de elementos no interior de este perímetro, sejam, eles edificados ou não, num impacto visual muito significativo na paisagem que abrange uma área bastante considerável e que se considera que não estão suficientemente acautelados.
  - 5.2. Assim, considera-se essencial que seja dado particular relevo e atenção tanto à cêrcea, características construtivas e imagem do conjunto edificado a implementar, como à totalidade das estruturas complementares necessárias para o seu funcionamento, sendo determinante que seja assegurado o enquadramento paisagístico das mesmas e sua envolvente assim como a minimização do seu impacto.
  - 5.3. No seguimento do exposto, sugere-se ainda que seja contemplada a intervenção a nível de paisagístico da totalidade do perímetro do Aeroporto, considerando que a mesma só se encontra prevista para o seu limite norte.

**Departamento de Urbanismo**

Divisão de Planenamento e Ordenamento do Território

6. No que concerne aos impactos da intervenção a nível de rede de Acessibilidades e Transportes, considera-se que o aumento da capacidade e funcionamento do Aeroporto implicará inevitavelmente uma sobrecarga nas infraestruturas existentes, pelo que ainda que eventualmente seja mais aplicável no âmbito do referido Estudo de Ordenamento em curso, se considera que deverão ser atendidas as seguintes considerações:
- 6.1. O PDM de Faro prevê a criação de uma via estruturante, identificada como Variante a Sul de Montenegro que limitará a norte a área de intervenção e cuja implementação permitirá uma acessibilidade mais eficaz ao Aeroporto, sendo que actualmente se encontra em preparação o processo de concurso nestes serviços para a elaboração do referido projecto e aprovado o perfil base para esse efeito, o qual prevê, para além da circulação viária, a implementação de corredores de transportes públicos e de ciclovias inseridas em corredor verde.
- 6.2. Nesta perspectiva e atendendo ao facto de a referida via corresponder a uma infraestrutura que trará benefícios evidentes tanto ao funcionamento do Aeroporto como à qualificação e minimização dos impactos na estrutura urbana de Montenegro e acessibilidades existentes, considera-se que poderá ser oportuno a intervenção contemplar desde já a expropriação dos terrenos localizados a norte necessários para o efeito no troço compreendido entre o termino da Rua Egas Moniz e a rotunda do Aeroporto.
- 6.3. Outro aspecto que se considera insuficientemente desenvolvido e que poderá ter um impacto relevante, consiste no facto de em paralelo com a sobrecarga das infraestruturas existentes, com o aumento do fluxo de passageiros ser previsível, a necessidade de aumentar as áreas afectas a instalações para Rent-a-car e similares, as quais já se encontram actualmente sub-dimensionadas e evidentemente insuficientes para as actuais necessidades, situação que conduz à sobreocupação do estacionamento, tanto legal como clandestino, de uma área considerável na periferia do Aeroporto.
7. Em suma, considera-se que existem diversos aspectos que carecem ser contemplados na intervenção em questão, pelo que se propõe o envio da presente apreciação assim como a do Sr. Eng. Abel Nunes no âmbito do processo de participação no período de consulta pública em curso e cujo prazo termina no dia 28 do corrente mês.

É quanto cumpre informar e submeter à consideração superior.

Miguel Tavares (Arqt.º)



Departamento de Urbanismo  
Divisão de Gestão Urbanística

# INFORMAÇÃO

Inf. N.º 390.08/DGU/almunes

data: 2008/10/24

**ASSUNTO: ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL - INFRA-ESTRUTURAS 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**

### INFORMAÇÃO:

A remodelação a realizar no Aeroporto de Faro destina-se essencialmente à ampliação das plataformas de estacionamento, o reajustamento dos caminhos de circulação das aeronaves e a construção de infra-estruturas do ILS e linha de aproximação da pista 10. Para além da melhoria das condições de segurança, o projecto em análise visa o aumento da capacidade operacional do aeroporto nas horas de ponta, sensivelmente entre as 10 e as 11 horas da manhã, de forma a permitir o aumento dos 22 para os 30 movimentos por hora, o que se reflecte num aumento de 36% do trânsito aéreo durante esse período.

No âmbito do estudo de Impacte ambiental, foram analisados os seguintes descritores ambientais:

- 1 - Geologia e Morfologia
- 2 - Solos
- 3 - Uso do Solo e Ordenamento do território;
- 4 - Recursos Hídricos Superficiais;
- 5 - Recursos Hídricos Subterrâneos;
- 6- Dinâmica de sedimentos e Dinâmica sedimentar;
- 7 - Flora, vegetação e habitats terrestres;
- 9 - Fauna Terrestre
- 10 - Ecologia Aquática;
- 11 - Fictoplancton;
- 12 - Paisagem;
- 13 - Qualidade do Ar;
- 14 - Ambiente Sonoro;
- 15 - Sócio Economia;
- 16 - Património;

Na presente análise, serão analisados os Impactes ao nível dos seguintes descritores: Qualidade do Ar, Qualidade das Águas Superficiais, Qualidade das Águas Subterrâneas, e Ruído.

### Qualidade do ar

Na fase de construção, o EIA identificou como principais impactes negativos na qualidade do ar, as poeiras e partículas geradas pelas obras e as emissões de gases escape de camiões e outras máquinas / equipamentos que serão utilizados em obra. Os impactes decorrentes da construção foram considerados "negativos, de magnitude reduzida, pouco significativos a significativos, temporários, imediatos, prováveis reversíveis e locais". Foram definidas medidas minimizadoras /



### Departamento de Urbanismo

compensadoras consideradas muito eficazes / eficazes. A este respeito não tenho considerações adicionais a fazer.

Na fase de exploração, serão as emissões de gases de escape de aviões e o trânsito automóvel as principais fontes de poluição.

O EIA indica que o funcionamento do aeroporto gera impactos ao nível da qualidade do ar na zona de análise, negativos e significativos para o poluente NO<sub>2</sub>, (dióxido de azoto), CO (monóxido de Carbono) e SO<sub>2</sub> (dióxido de enxofre), sendo pouco significativos para os restantes gases poluentes. De mencionar que, de acordo com a metodologia de classificação dos impactos utilizado neste EIA, ao nível do descritor da qualidade do ar, um impacto é classificado significativo quando ocorrer a violação dos critérios e padrões de qualidade legalmente estabelecidos.

Uma vez que este EIA foi elaborado no âmbito do projecto de alterações das infra-estruturas do aeroporto, acima de tudo importa comparar o cenário de execução das alterações com a situação de referência. Sem as alterações e na hipótese de o acréscimo estimado de tráfego aéreo se manter, o EIA prevê um cenário mais grave em termos de valores máximos de concentração horárias. Os resultados das modelações de dispersão dos poluentes indicam que no cenário de execução do projecto, no ano 2020, irá verificar-se um decréscimo global nas emissões poluentes, tanto na base horária como anual.

No âmbito da análise dos impactos neste descritor, importa adicionalmente considerar que a execução do projecto vai aproximar a área de emissões das habitações (zona norte). Face a essa aproximação, no âmbito do presente EIA, teria sido útil elaborar a modelação a uma escala superior para essas zonas específicas, para se perceber como é que a qualidade do ar será afectada junto dos receptores sensíveis (nomeadamente habitações) que ficarem mais expostos na sequência das alterações a efectuar.

### Recursos Hídricos Superficiais

Ao nível dos recursos hídricos superficiais, o EIA identificou os impactos gerados pelos derramamentos acidentais de lubrificantes, combustíveis e outras substâncias nocivas, tanto na fase de construção como na fase de exploração. Identificou também os impactos gerados pela suspensão de sedimentos e consequente aumento de turbidez, devido às operações de enterramento das estacas na ria. Os impactos decorrentes da suspensão de sedimentos de cravação das estacas não me parecem significativos não carecendo de mais comentários. Relativamente aos decorrentes de derramamentos, tal como o nome indica, são acidentais, logo de muito baixa frequência. Foram definidas medidas minimizadoras / compensatórias, classificadas como muito eficazes, pelo que a este respeito também não tenho comentários a fazer.

Apesar dos impactos identificados no EIA ao nível deste descritor, a análise elaborada não identifica a seguinte questão que considero de grande importância:

A pavimentação de uma área, por a impermeabilizar, tem como consequência directa o aumento caudal das escorrências superficiais, as quais arrastam os contaminantes presentes no pavimento. Essas escorrências, quando provenientes de um pavimento betuminoso são contaminadas por hidrocarbonetos, óleos, gorduras, combustíveis, partículas várias (borracha, metal, etc), ou seja,



### Departamento de Urbanismo

um conjunto de substâncias poluentes que caso tenham como destino final o meio natural geram impactos negativos significativos.

Na situação em análise as escorrências que não forem recolhidas por uma rede de drenagem de águas residuais, terão como destino directo um sistema natural de grande sensibilidade que é a ria formosa ou então o solo e na sequência os aquíferos. Face à ampliação das zonas pavimentadas, importa analisar das infra-estruturas existentes. Verifica-se que a rede de drenagem de águas residuais pluviais não envolve a totalidade da área do aeroporto, não se encontrando servidas algumas zonas que serão pavimentadas no âmbito do projecto, nomeadamente a zona nordeste e a zona da cabeceira da pista da linha de aproximação da pista 10 (oeste). Uma vez que o EIA não identificou esta questão, considera-se que esta questão deverá ser melhor desenvolvida, para garantir que as escorrências das zonas pavimentadas não tenham como destino os recursos hídricos, sem qualquer tipo de tratamento prévio.

De notar que a contaminação dos recursos hídricos superficiais induz impactos vai afectar outros descritores ambientais, nomeadamente ecologia aquática, fitoplancton, solos, etc.

#### **Recursos Hídricos Subterrâneos**

Aos recursos hídricos subterrâneos aplica-se a análise anterior, relativa aos recursos hídricos superficiais.

#### **Ambiente Sonoro**

Relativamente ao ambiente sonoro, segundo o Quadro síntese de Impactes, o EIA identifica impactos negativos, de elevada a média magnitude, significativos, temporário, reversível e local na fase de construção. Foram definidas medidas de minimização / compensatórias para esta fase de eficácia moderada. No entanto, julga-se que deverão ser recomendadas medidas adicionais visando a redução da incomodidade provocada pelo do ruído das obras junto de receptores sensíveis:

- As obras só podem ocorrer durante o período estipulado no artigo 14.º do Regulamento Geral do Ruído (RGR), aprovado pelo dl 9/2007 – Dias úteis, das 07 às 20 horas. Os trabalhos fora desses horários têm de ser devidamente ponderados, sendo obrigatório garantir que o ruído gerado pela actividade não afecte as edifícios sensíveis. Caso contrário a prática dos trabalhos constitui transgressão ao RGR, ficando o empreiteiro sujeito aos processos de contra-ordenação previstos nesse Regulamento;
- Sempre que possível, as actividades nas áreas mais próximas dos receptores sensíveis (ex: habitações) deverão ser retardadas na medida do possível, de forma a não ocorrerem no início do período diurno;
- As actividades que envolvam um aumento significativo dos níveis sonoros, deverão ser iniciadas o mais tardiamente possível, tendo em atenção o horário estabelecido no artigo 14.º do RGR
- O tempo de utilização dos equipamentos ruidosos deverá ser restrito ao essencial.

Relativamente à fase de exploração, o EIA não identificou impactos significativos na alteração dos níveis sonoros decorrentes da remodelação a efectuar. A este respeito importa mencionar que a



## Departamento de Urbanismo

análise elaborada no EIA, contemplou os indicadores Ln e Lden, ou seja, indicadores que têm em consideração os níveis sonoros durante todo o dia (Lden) e durante todo o período nocturno (Ln). Sendo dos principais objectivo da remodelação, o aumento de capacidade do n.º de movimentos no período de ponta (10-11), será aproximadamente nesse período que os níveis sonoros de ruído ambiente exterior vão sofrer os maiores acréscimos. O acréscimo dos níveis sonoros durante o período diurno (das 07 às 20), por se tratar de uma média dos níveis sonoros na totalidade desse período, não vai sofrer grandes alterações face à situação de referência. Contudo, no período das 09 às 11, as alterações ao ambiente sonoros relativamente à situação de referência, muito certamente serão significativas. Interessava, ter sido prevista a alteração dos níveis sonoros também para esse intervalo de tempo, dado o maior acréscimo de movimentos aéreos, consequentemente a produção de mais ruído.

Outro aspecto a mencionar é que o EIA, apenas considerou as isofonas dos 60 e 63 dBa. Estas isofonas representam níveis sonoros elevados, superiores aos que se registam na grande maioria do dia (e que também não foram registados nas medições acústicas elaboradas no âmbito deste EIA) pelo que não serão as mais adequados para a avaliação em causa, nomeadamente quando se trata de estabelecer a comparação com a situação de referência. O estudo deveria também ter analisado a alteração, face à situação de referência, das isofonas de níveis sonoros inferiores, nomeadamente 55 e 50 dB's, uma vez que será nesta gama de valores expectável as maiores alterações no ruído ambiente exterior.

Ainda a mencionar que, face ao aumento da capacidade do aeroporto, muito provavelmente o trânsito rodoviário crescerá, especialmente no período das 09 às 12, pelo que se julga que no âmbito deste EIA, deveria ter sido feita referência a esse respeito.

Face ao exposto, considera-se que a análise ao ambiente acústico, durante a fase de exploração não foi devidamente desenvolvida.

O Técnico Superior

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Abel Nunes', written over a horizontal line.

ABEL NUNES



UNIVERSIDADE DO ALGARVE  
REITORIA

026954 29/10/08

Exmº Senhor  
Director Geral da  
Agência Portuguesa do Ambiente  
Apartado 7585  
2611-865 Amadora

APA - Agência Portuguesa do Ambiente			
<input checked="" type="checkbox"/> DG	<input type="checkbox"/> SDGFS	<input type="checkbox"/> SDGMCs	<input type="checkbox"/> SDGLP
ASSESSORIA:			
<input type="checkbox"/> DPEA	<input type="checkbox"/> DFEMR	<input type="checkbox"/> GERA	
<input type="checkbox"/> DACAR	<input type="checkbox"/> OPCA	<input type="checkbox"/> GTIC	
<input type="checkbox"/> DALA	<input type="checkbox"/> IFA	<input type="checkbox"/> GJUR	
<input type="checkbox"/> DOGR	<input type="checkbox"/> DGRHFP	<input checked="" type="checkbox"/> GAIA	
<input type="checkbox"/> OUTROS:			

*Exmº Sr. Sane Gabriel*

AIA 1969

Augusto Semano (CPI)

*Az*

SUA REFERÊNCIA

SUA COMUNICAÇÃO DE

NOSSA REFERÊNCIA

DATA

RT - 169/08

28.10.2008

ASSUNTO:

Junto se envia, para os devidos efeitos, o parecer desta Universidade, inserido na participação pública do processo de Avaliação de Impacte Ambiental 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".

Com os melhores cumprimentos,

O Reitor

João Guerreiro

*Exmº Sr. Sane Gabriel  
Nedow  
03.97.08*

Na resposta indicar sempre a nossa referência



## Parecer

No âmbito da participação pública do processo de Avaliação de Impacte Ambiental 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”, proposto pela empresa ANA – Aeroportos de Portugal, S.A., a Universidade do Algarve considera o seguinte:

Não obstante as claras vantagens económicas e sociais deste projecto, poderão estar também associados alguns impactes negativos, dos quais realçamos as componentes da Ecologia Aquática e Terrestre e do Ambiente Sonoro e Qualidade do Ar.

O projecto insere-se em Espaço Lagunar do POOC-Vilamoura-Vila Real de Santo António, em zona do Parque Natural do PNRF, em sítio da Rede Natura 2000 – Ria Formosa/Castro Marim, na ZPE Ria Formosa e em REN. Em face dos impactes ecológicos negativos significativos, propõem-se no Estudo de Impacte Ambiental, adequadamente, medidas de compensação, correspondentes à participação no financiamento de acções de conservação e recuperação de áreas naturais dentro do Parque Natural da Ria Formosa, bem como o financiamento de um Centro de Recuperação de Aves.

No que respeita aos impactes na Qualidade do Ar relativos à fase de exploração, o Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental refere que a comparação da situação de referência com a situação futura revela um acréscimo de emissões acentuado de 2007 para 2011 e ligeiro de 2007 para 2020, para todos os poluentes em estudo, excepto as partículas. Deveria ser dada ênfase às emissões de gases com efeito de estufa e aos efeitos acumulativos que este projecto, a par com outros projectos de desenvolvimento em território nacional, possa originar, numa altura em que as alterações climáticas estão na agenda política portuguesa e da própria União Europeia.

No que respeita aos impactes no Ambiente Sonoro relativos à fase de exploração, o Resumo Não Técnico assume uma alteração (negativa) do ambiente sonoro na área de influência do Aeroporto mas minimiza o problema ao dar ênfase às futuras melhorias tecnológicas das aeronaves.

Consideramos que a população das localidades mais próximas – Praia de Faro, Gambelas, Montenegro e até a cidade de Faro – bem como os utilizadores do Campus de Gambelas da Universidade do Algarve têm clara percepção da incomodidade gerada pelo ruído decorrente do movimento das aeronaves. Por conseguinte, seria interessante encontrar modalidades de compensação para a população daqueles núcleos populacionais as quais serão as primeiras a acolher os referidos impactes negativos.

Em consequência, propomos como medida compensatória de carácter social o Projecto, Construção e Manutenção de uma via ciclável (incluindo equipamentos associados) que ligará a cidade de Faro à Praia de Faro, contornando o aeroporto (proposta já inserida no Plano de Mobilidade Sustentável de Faro, ver Figura 1), bem como a ligação desta com o Campus de Gambelas.

Esta via ciclável poderá contribuir para uma mobilidade ambientalmente mais sustentável ao configurar-se como um modo alternativo de transporte para os residentes de Faro e Montenegro, incluindo para os próprios trabalhadores do Aeroporto de Faro.

*LD avaliou a viabilidade de implementação desta ligação*

**Figura 1 - Via ciclável entre a cidade de Faro e a Praia de Faro (traço a amarelo)**

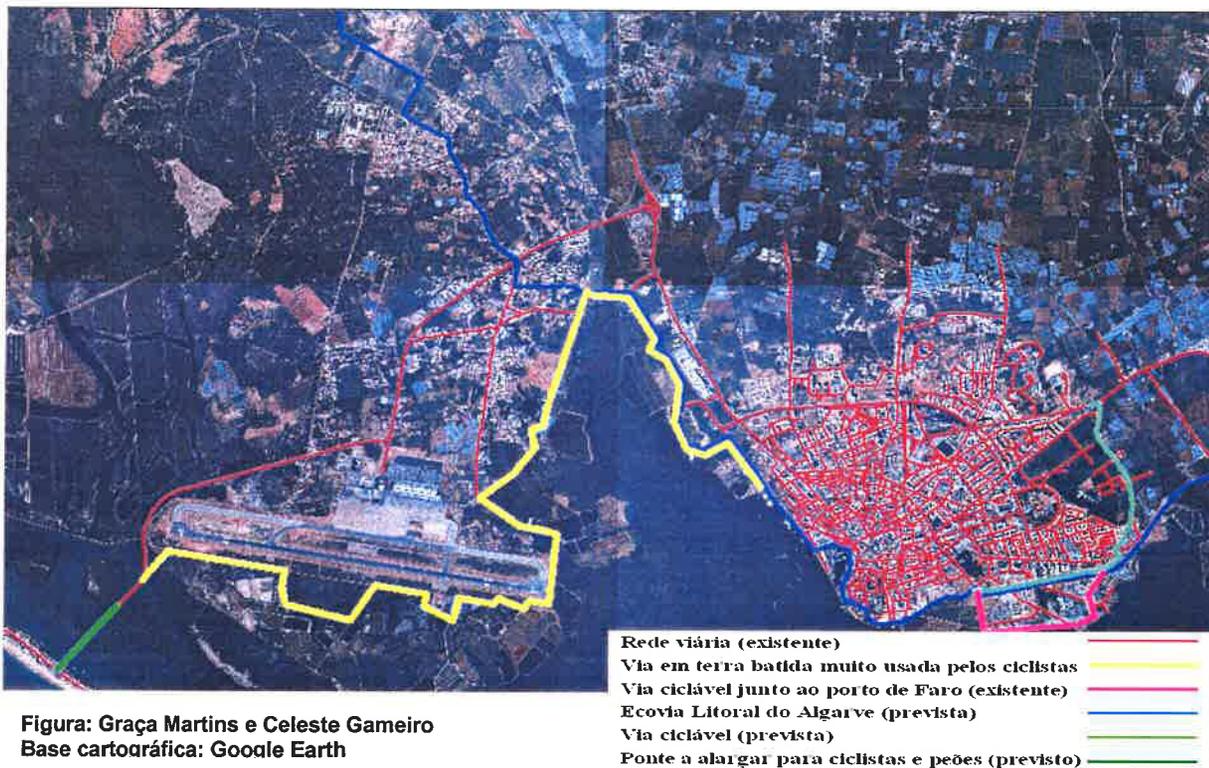


Figura: Graça Martins e Celeste Gameiro  
Base cartográfica: Google Earth

Fonte: GUERREIRO, J. (Coord.); TEIXEIRA, V.; ROSA, M. e GAMEIRO, C. (2008): Plano de Mobilidade Sustentável de Faro – Relatório de Propostas, Agência Portuguesa do Ambiente.

Outubro. 2008