

**AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL DA
AMPLIAÇÃO DA ÁREA DE MANOBRA DO AERÓDROMO DE PONTE DE SOR – 2ª FASE**



ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

Resumo Não Técnico

Novembro de 2010



ambisitus

projectos, gestão e avaliação ambiental, lda

Estudo de Impacte Ambiental da Ampliação da Área de Manobra do Aeródromo Municipal de Ponte de Sor-2ª Fase

- Fase de Projecto de Execução -

RESUMO NÃO TÉCNICO

Tomo I – Relatório

Tomo II – Anexos (Documentos Complementares e Anexos Técnicos)

Tomo III – Resumo Não Técnico

Tomo IV – Aditamento

Novembro de 2010

Projecto n.º A025

RESUMO NÃO TÉCNICO

ÍNDICES

Índice de texto

ÍNDICES.....	v
I. INTRODUÇÃO	1
II. JUSTIFICAÇÃO E BREVE DESCRIÇÃO DO PROJECTO	1
III. LOCALIZAÇÃO E ACESSOS.....	3
IV. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA	6
V. EVOLUÇÃO DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA SEM O PROJECTO	8
VI. AVALIAÇÃO DE IMPACTES E MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO A ADOPTAR	8
VI.1. ATMOSFERA.....	8
VI.1. GEOLOGIA, GEOMORFOLOGIA E GEOTECNIA.....	9
VI.2. SOLOS: CAPACIDADE DE USO E OCUPAÇÃO	9
VI.3. RECURSOS HÍDRICOS SUPERFICIAIS	9
VI.4. RECURSOS HÍDRICOS SUBTERRÂNEOS	10
VI.5. PATRIMÓNIO NATURAL	10
VI.6. PAISAGEM.....	11
VI.7. ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO	11
VI.8. SÓCIO-ECONOMIA.....	11
VI.9. AMBIENTE SONORO	12
VI.10. PATRIMÓNIO CULTURAL.....	12
VII.PROGRAMA DE MONITORIZAÇÃO.....	12

I. INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o Resumo Não Técnico (RNT) do Estudo de Avaliação de Impacte Ambiental (EIA) da Ampliação da Área de Manobra do Aeródromo Municipal de Ponte de Sor – 2ª Fase. O EIA referido é constituído por um volume de Relatório, um volume de Anexos Técnicos e o documento referente ao Resumo Não Técnico que aqui se apresenta.

Com a elaboração de um Resumo Não Técnico, pretende-se resumir e traduzir em linguagem simples e clara toda a informação do EIA relevante para a compreensão do projecto bem como dos seus efeitos para o ambiente e população.

O aeródromo de Ponte de Sor é uma infra-estrutura existente, que com as características actuais, apenas permite operações do tipo VFR (Visual Flight Rules), ou seja, operações de acordo com as regras de voo visual entre o nascer do Sol menos 25 minutos e o pôr-do-sol mais 25 minutos diurno, possuindo por isso utilização diurna.

O promotor do Projecto em análise é a Câmara Municipal de Ponte de Sor. O Estudo de Impacte Ambiental, elaborado em fase de Projecto de Execução foi realizado pela Ambisitus – Projectos, Gestão e Avaliação Ambiental, Lda no período correspondente entre Junho e Agosto de 2010.

A entidade licenciadora do projecto é a Câmara Municipal de Ponte de Sor.

II. JUSTIFICAÇÃO E BREVE DESCRIÇÃO DO PROJECTO

O objectivo principal da ampliação do Aeródromo Municipal de Ponte de Sôr, é o acolhimento da Base Principal de Meios Aéreos do Ministério da Administração Interna, representado pela Empresa de Meios Aéreos, SA (EMA). O Aeródromo Municipal de Ponte de Sor passa a ser utilizado para instalação da base principal de meios aéreos próprios e permanentes daquele Ministério para as missões, deslocações e destacamentos no âmbito do combate a incêndios florestais, protecção civil e segurança interna.

Adicionalmente, o aeródromo terá também uma utilização pública, permitindo o seu uso por aviação civil e comercial.

O Aeródromo Municipal de Ponte de Sor era uma infra-estrutura existente, já certificada pelo Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), constituída pelos seguintes elementos (ver Figura 1):

- Uma pista de 800 metros de comprimento e 23 metros de largura;
- Um *taxiway* paralelo com 900 metros de comprimento e 10,5 m de largura, cujo eixo se encontra afastado 37,5 metros do eixo da pista;
- Quatro *taxiways* de ligação, entre a pista e o *taxiway* principal;
- Uma placa de estacionamento com cerca de 11 725 m²;
- Quatro hangares com uma área bruta de construção de 1760 m²;
- Dois edifícios de apoio;
- Dois parques de estacionamento e um acesso directo à EN2.

Por *taxiway* entende-se uma faixa de pista que permite a movimentação das aeronaves de/e para a pista ou placa de estacionamento.



Figura 1 – Aeródromo Existente em Janeiro de 2009

Após o Aeródromo Municipal ter sido seleccionado, ao nível nacional, para receber a base principal dos meios aéreos de combate aos incêndios e Protecção Civil, tornou-se imperativo a sua adaptação a estas novas funções. Para cumprir com as exigências da condição atrás referida, a pista terá de que possuir um comprimento superior a 1500 metros, que lhe permita ser utilizada por helicópteros pesados (tipo Kamov Ka 32 A11BC e Ecureuil AS350) para além de outros aviões de maior envergadura (Beriev BE200ES) a adquirir ou a alugar pelo Estado Português com fins consagrados nos interesses do país e protecção civil. Adicionalmente pretende-se a possibilidade de utilização nocturna da infra-estrutura.

Assim a ampliação da área de manobra do aeródromo engloba os seguintes pontos:

- Construção da nova pista (com um total de 1800m);
- Prolongamento da pista actual e passagem da mesma a *taxiway* paralelo (Taxiway A);
- Execução de 2 *taxiways* de ligação entre as duas últimas;
- Pintura e sinalização diurna e preparação de instalações para a implementação posterior da sinalização luminosa;
- Execução e provimento de um sistema de drenagem profundo.

Devido a urgência em concluir a infra-estrutura, nomeadamente devido aos compromissos assumidos pelo Município, foram iniciadas as obras de ampliação, considerando a município que apenas a construção do último troço da pista (designado por soleira deslocada), com 305 m enquadraria o projecto no procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental. Este procedimento, regido pelo Decreto-Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio, na sua actual redacção obriga à realização de um Estudo de Impacte Ambiental para os projectos de construção de aeródromos com pista superior a 1500m.

Desta forma foram já construídos cerca de 1495 m da nova pista, foi instalado o sistema de drenagem profunda, foram construídos os *taxiways* de ligação B e C e iniciado o A (que corresponde em parte à pista pré-existente), faltando executar o troço de pista correspondente à

soleira deslocada, a pintura da sinalização diurna e instalação da sinalização luminosa (ver imagem da página seguinte).

Uma vez que o projecto se desenvolve a partir de uma infra-estrutura existente, não foram consideradas alternativas.

O horizonte do projecto é de 30 anos.

III. LOCALIZAÇÃO E ACESSOS

O aeródromo localiza-se na localidade de Água-todo-o-ano, freguesia de Tramaga, concelho e Ponte de Sor. Em termos de acessos, o aeródromo é servido directamente pela EN2/IC13, situando-se a poente desta infra-estrutura. O aglomerado mais próximo é Tramaga, seguindo-se Ervideira e Ponte de Sor (ver Figura 2 e Figura 3).

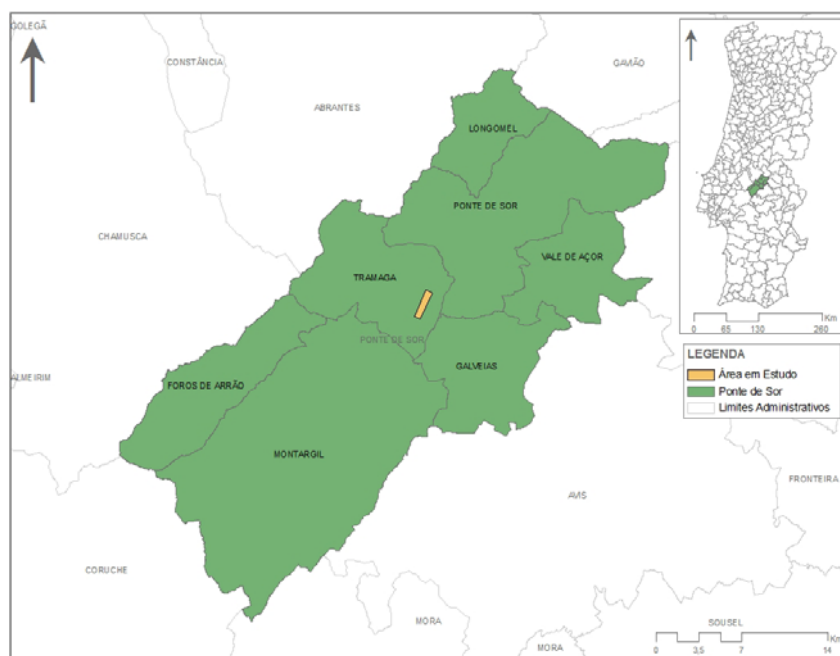
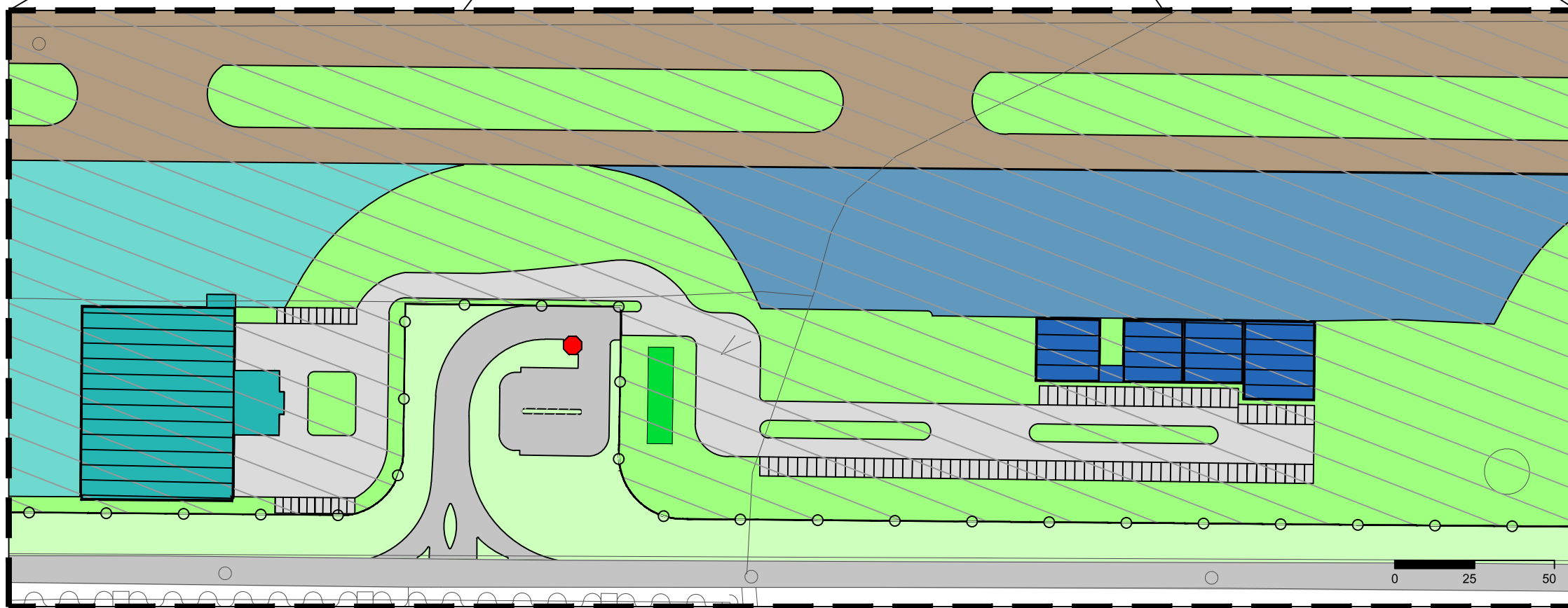
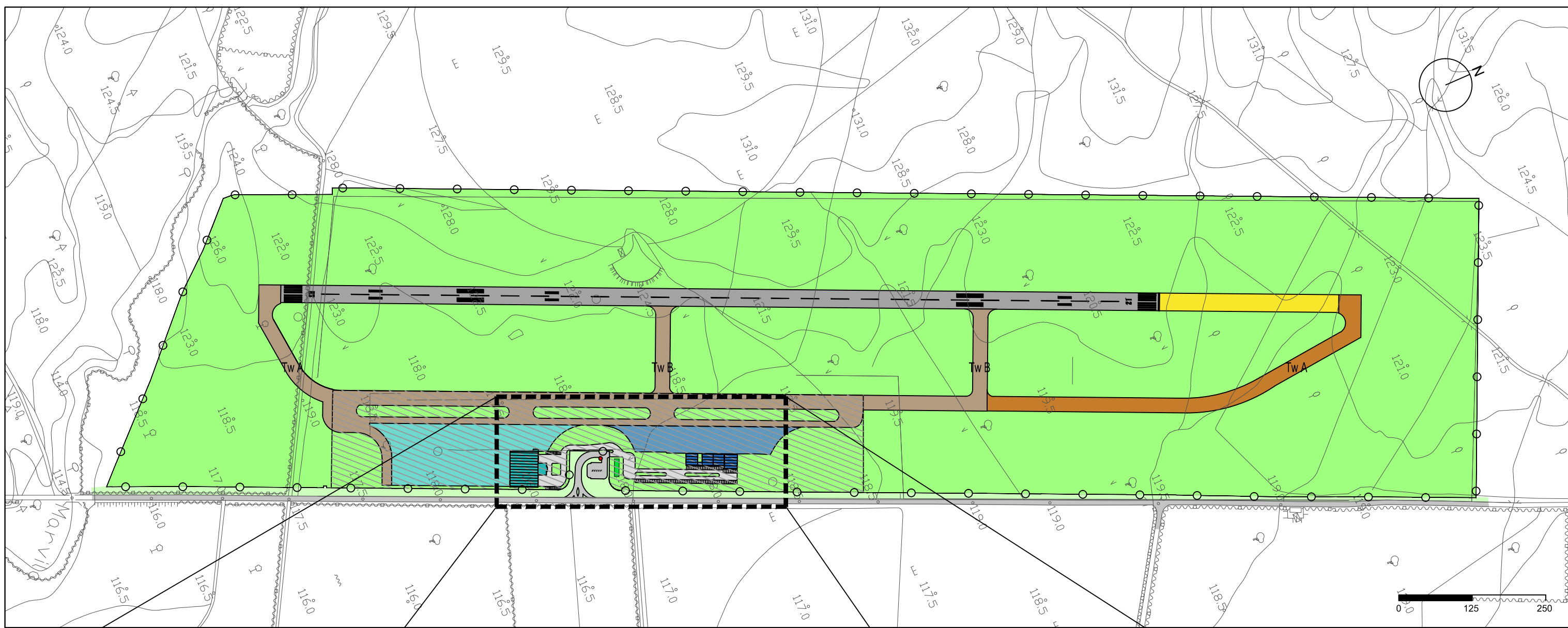


Figura 2 – Localização da área em estudo



LEGENDA:

-  Vedação
-  Área do aeródromo existente (Janeiro 2009)
-  Pista
-  Soleira deslocada a executar
-  Taxiway (Tw)
-  Taxiway a executar (Tw)
-  Hangar EMA
-  Hangares outras entidades
-  Placa de estacionamento EMA
-  Placa de estacionamento geral
-  Zonas de circulação e estacionamento
-  Edifício técnico
-  Acesso exterior
-  Portaria

AMPLIAÇÃO DO AERÓDROMO DE PONTE DE SOR
 PLANTA DE IMPLANTAÇÃO
 CÂMARA MUNICIPAL DE PONTE DE SOR

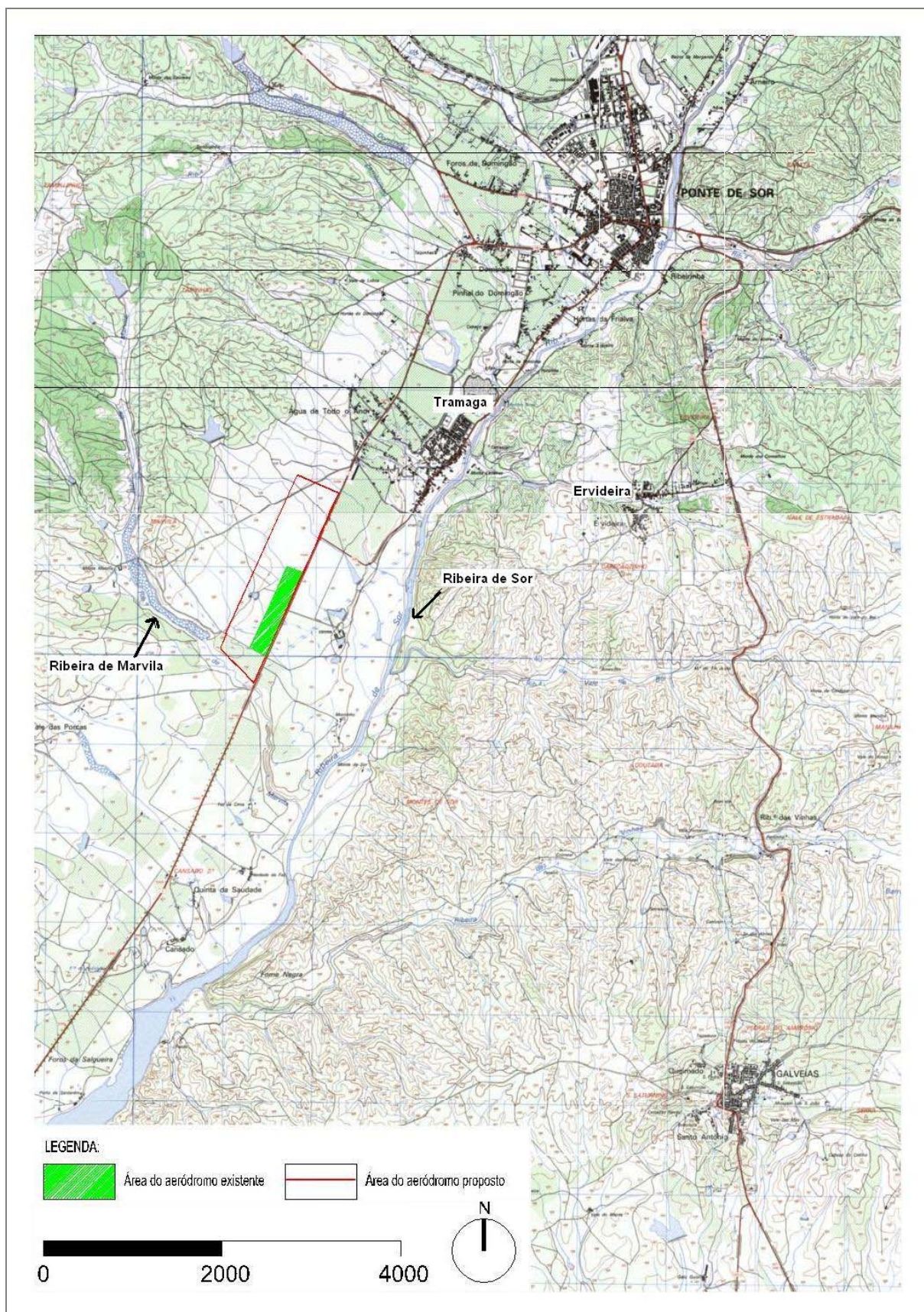


Figura 3 – Localização do Projecto

IV. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA

Na caracterização da situação de referência optou-se por abordar a situação do local antes do início das obras de ampliação e não após a conclusão da primeira fase, por se considerar que esta será a abordagem mais coerente.

O clima da região possui características mediterrânicas, caracterizando-se pela existência de um período seco, em que a temperatura é superior ao dobro da precipitação, coincidindo com o período mais quente, pelo que nestes meses (Junho a meados de Setembro) se verifica maior escassez hídrica. O semestre mais frio (Novembro a Abril) corresponde ao período e que há mais humidade.

Ao nível da qualidade do ar, os dados existentes, de âmbito regional, indicam uma boa qualidade do ar na região.

Em termos geológicos e geomorfológicos a área em estudo corresponde a uma área de ondulações suaves integrada na Bacia Terciária do Tejo e Sado onde predominam formações geológicas de dois períodos: arenitos, argilas e conglomerados e depósitos de terraços fluviais.

No que respeita aos solos afectados, verifica-se que de uma forma geral não possuem aptidão agrícola embora sejam aptos para uso florestal, classificando-se a sua aptidão como média a elevada para as cinco espécies florestais principais da região: sobreiro, azinheira, pinheiro-bravo, pinheiro-manso e eucalipto. De facto é referido que cerca de 60% do concelho é ocupado por montados de sobreiro e azinho.

Em termos de ocupação da área afectada à ampliação verificou-se que no local predominava a ocupação florestal, constituída essencialmente por povoamentos mistos de sobreiros e azinheiras e matos em cerca de 49% da área. Em cerca de 23% da área existiam eucaliptos, em 12% da área existia um olival, as ocupações mais diminutas correspondiam a uma área irrigada de milho e a uma pequena charca de rega, que no total representavam cerca de 4% da área. O aeródromo existente correspondia a aproximadamente 13% da área total.

O projecto integra-se na totalidade na bacia hidrográfica da Ribeira de Sor, um dos afluentes principais da margem direita do Rio Sorraia, por sua vez afluente da margem esquerda do Rio Tejo. A área em estudo caracteriza-se por possuir uma rede hidrográfica bastante ramificada, sendo a Ribeira de Marvila a linha de água mais importante das proximidades. O terreno de implantação é atravessado por várias linhas de água de carácter temporário que drenam a área na direcção da Ribeira de Sor, directamente para esta ou através da Ribeira de Marvila, situada imediatamente a Sul da área em estudo.

Analisando agora os recursos hídricos subterrâneos, verifica-se que o projecto se desenvolve sobre uma área de recarga dos aquíferos subterrâneos que possui uma vulnerabilidade à poluição considerável.

O património natural da região é rico, tendo sido referenciadas para a área cerca de 67 espécies de aves, 20 espécies e mamíferos, 7 espécies de anfíbios, 9 espécies de répteis e 12 espécies de peixes (referenciados na Ribeira de Sor). Destas, destacam-se três espécies de aves, um mamífero e três espécies de peixes por possuírem estatuto de ameaça, de acordo com o Livro Vermelho dos Vertebrados de Portugal.

Adicionalmente, nas proximidades da área de intervenção, cerca de 1050 m a nascente, situa-se uma área considerada sensível, de acordo com o Decreto-Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio, na sua redacção actual. Esta área é o Sítio da Rede Natura 2000 do Cabeção. Esta área classificada

caracteriza-se por uma planície com ondulações suaves, assente em solos arenosos, onde o coberto vegetal é essencialmente constituído por montados de sobro bem conservados, aos quais está associado uma utilização pecuária extensiva. Ocorrem também alguns montados de azinho.

Paisagisticamente, a área em estudo é tipicamente alentejana, dominada pelo montado, inteiramente construído, em que todos os traços se devem à história agrária e ao trabalho humano que transformaram a paisagem num sistema de uso agro-silvo-pastoril extensivo associado à exploração fundiária. Os declives são suaves, enquadrando-se a área entre cotas que variam entre os 115 e os 125 m.

O instrumento de gestão territorial vinculativo para os particulares em vigor na área é o PDM de Ponte de Sor. De acordo com a Carta de Ordenamento, estava previsto para o local um aeródromo, não havendo no entanto a definição de uma área de implantação. Assim o projecto desenvolve-se essencialmente sobre terrenos classificados como Espaços Agrícolas, nas categorias de "*Áreas de Uso ou Aptidão Agrícola*" ou "*Áreas Agrícola Preferências*". Esta última categoria corresponde a áreas integradas e Reserva Agrícola Nacional, que corresponde a cerca de 1% do total da área do projecto.

No que respeita a outras condicionantes legais, cerca de 82% do terreno corresponde a Reserva Ecológica Nacional, nomeadamente ao sistema "*Áreas de Máxima Infiltração*" havendo também uma fracção importante ocupada por montado de sobro e azinho, comunidades vegetais protegidas por lei. Para a utilização legal destes terrenos, o Município obteve pareceres favoráveis das respectivas entidades de tutela, como seja a Comissão Nacional da Reserva Ecológica Nacional e a Comissão Regional de Reserva Agrícola. No caso do montado de sobro e azinho a lei só permite o arranque e corte destes povoamentos após a Declaração de Imprescindível Utilidade Pública, que neste caso foi obtida em dois despachos conjuntos dos Ministérios da Administração Interna, do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional e da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas. Estas declarações só foram possíveis após a apresentação, por parte do Município, de projectos de beneficiação de outras áreas de sobro e azinho de dimensões muito superiores às afectadas.

A caracterização sócio-económica do concelho, permite verificar que este é um concelho do interior onde se tem verificado a diminuição da população ao longo das últimas década censitárias. As actividades económicas distribuem-se pelos três sectores, com predominância do sector terciário, embora os sectores secundário e primário ainda assumam valores representativos em algumas freguesias. Em termos agrícolas destacam-se as plantações de oliveiras, sendo esta a cultura mais frequente havendo no entanto plantações de citrinos e pessegueiros que assumem alguma relevância a nível da região do Alto Alentejo.

As indústrias transformadoras são dominadas pelas indústrias alimentares, corticeira, aeronáutica e de componentes automóveis. Recentemente, o concelho sofreu um grave revés provocado pelo encerramento de uma das principais empresas empregadoras no concelho, que deixou sem emprego cerca de 430 pessoas.

O sector do turismo tem evidenciado evoluções positivas, principalmente decorrentes da existência da Albufeira de Montargil, constituindo um dos principais focos de desenvolvimento turístico do concelho.

A avaliação do ambiente sonoro foi realizada antes do início das obras, através de uma medição de longa duração que permitiu aferir os níveis de ruído emitidos pelo aeródromo existente no seu funcionamento. Os Mapas de Ruído resultantes permitem verificar que na situação de referência

não se verificava a ultrapassagem dos limites legais de ruído impostos pelo Regulamento Geral de Ruído.

Por fim, a análise efectuada ao nível do Património Cultural existente (património arqueológico e arquitectónico) permitiu verificar a não existência de elementos patrimoniais relevantes na envolvente. Relativamente á área de estudo, as alterações entretanto introduzidas não permitiram aferir a existência de elementos arqueológicos, que a existirem, já se encontrariam descontextualizados e as jazidas destruídas. Relativamente ao património arquitectónico são apenas referenciados três elementos na cidade de Ponte de Sor. Foram identificadas todas as ocorrências, encontrando-se cartografadas e caracterizadas no Anexo IV dos Anexos Técnicos do EIA.

V. EVOLUÇÃO DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA SEM O PROJECTO

Uma vez que a maioria do projecto já se encontra executada, na ausência da execução da segunda fase, conclui-se que o ambiente afectado seria praticamente o mesmo uma vez que já toda a área foi alvo de intervenções. Nessa situação poderia haver desenvolvimento de vegetação autóctone na área correspondente à segunda fase. Relativamente ao funcionamento, embora os movimentos do aeródromo praticamente se mantivessem os mesmos, apenas podendo haver restrições para as aeronaves de maior envergadura.

VI. AVALIAÇÃO DE IMPACTES E MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO A ADOPTAR

VI.1. ATMOSFERA

Tendo em atenção as características do projecto, não se esperam impactes directos sobre o clima da região.

No que se refere à qualidade do ar, as acções do Projecto que poderão produzir de impactes negativos estão associadas à fase de construção e ao aumento do tráfego aéreo previsto na fase de exploração.

Durante a fase de construção, o funcionamento (queima de combustíveis) da maquinaria e veículos, conduz à emissão de poluentes atmosféricos. Por outro lado a escavação e movimentação de terras poderá originar a emissão de poeiras. Ambas as ocorrências constituem impactes negativos sobre a qualidade do ar, no entanto a manutenção adequada dos equipamentos e maquinaria, reduz a emissão de poluentes atmosféricos. Por outro lado, o humedecimento dos terrenos onde se pretenda fazer escavação ou movimentar materiais, assim como a cobertura dos veículos de transporte de terras e materiais, reduz a quantidade de poeiras emitidas, minimizando os impactes.

Durante a fase de exploração do aeródromo os principais impactes negativos sobre a qualidade do ar resultam da emissão de poluentes atmosféricos pelos motores das aeronaves. Como o tráfego previsto não é intenso e no local não há obstáculos à dispersão dos poluentes consideram-se os mesmos pouco significativos.

VI.1. GEOLOGIA, GEOMORFOLOGIA E GEOTECNIA

A alteração da morfologia do terreno, na fase inicial da construção, foi significativa, se atendermos à dimensão do espaço afectado (cerca de 113 ha). No entanto, as alterações introduzidas não põem em risco o ambiente nem as populações. As estruturas geológicas afectadas são comuns na região, pelo que os impactes negativos sobre este descritor não se assumem como significativos.

A regularização das cotas finais dos taludes que circundam a pista vai atenuar os efeitos das alterações introduzidas.

VI.2. SOLOS: CAPACIDADE DE USO E OCUPAÇÃO

Na primeira fase do projecto foi realizada a desmatagem e limpeza total da área de intervenção. Posteriormente foi realizada a escavação e movimentação das terras, ficando os solos movimentados, expostos à acção do vento e da água das chuvas.

A escavação e movimentação dos solos, altera a sua estrutura, diminuindo o seu potencial. No entanto, como os solos em questão tem baixa capacidade para usos mais exigentes (uso agrícola) considera-se que esta perda de capacidade não é importante.

A alteração da ocupação do solo, anteriormente ocupado por áreas florestais (eucaliptos, sobreiros e azinheiras), agrícolas (olival e milho) e o aeródromo existente, apesar de constituir um efeito negativo, é minimizado pelo facto das comunidades vegetais afectadas serem muito comuns na região e terem sido desenvolvidos projectos de compensação que englobam a beneficiação de áreas de montado de sobro e azinho numa extensão muito superior à afectada.

Nesta fase do projecto ainda se irá verificar a movimentação de terras, pelo que poderá ocorrer a erosão dos solos, por efeito do arrastamento pela água das chuvas, podendo resultar numa maior afluência de materiais sólidos às linhas de água, constituindo um impacte negativo. Para impedir que ocorra este impacte poderá calendarizar-se as acções de modo a evitar os períodos chuvosos e ainda proceder à sementeira imediata das áreas com solos expostos, logo após a conclusão das intervenções.

Durante as actividades construtivas a desenvolver e ainda na fase de funcionamento do aeródromo poderão ocorrer derrames acidentais de substâncias poluentes como combustíveis ou óleos. A acontecer, este constitui um impacte negativo importante, que poderá ser minimizado pelo desenvolvimento de um Plano de Gestão Ambiental em obra que contemple medidas preventivas adequadas a estas situações. Uma das medidas poderá ser a existência em todas as frentes de obra de material absorvente que permita a remoção imediata da maior parte do poluente derramado. Esta medida também poderá ser adoptada na fase de funcionamento.

VI.3. RECURSOS HÍDRICOS SUPERFICIAIS

A alteração introduzida na primeira fase de construção alterou totalmente a rede de drenagem superficial do espaço intervencionado. Isto constitui um impacte negativo, que foi atenuado pela execução de uma rede de drenagem profunda e superficial que permitirá o restabelecimento dos fluxos hidráulicos na rede hidrográfica a jusante da área de intervenção.

Como já foi referido a movimentação de terras em períodos chuvosos poderá levar a uma maior afluência de sólidos às linhas de água contribuindo para o seu assoreamento. Este impacte já se verificou, com maior significância na Ribeira de Marvila, afectando o ecossistema bem como as actividades agrícolas desenvolvidas a jusante (inviabilidade de utilização da água da Ribeira de Marvila para rega e aplicação de fertilizantes). Para a minimização deste problema é essencial a implementação de mecanismos de retenção de sedimentos (bacias ou barreiras) que o minimizem ou anulem. Adicionalmente, o município deverá procurar minimizar a afectação das actividades agrícolas, disponibilizando filtros adequados ou outras fontes de água para rega e promovendo a limpeza das linhas de água afectadas.

Outro impacte negativo é o decorrente dos derrames acidentais de substâncias poluentes quer na fase de construção quer na fase de funcionamento. Este constitui um impacte negativo que poderá ser minimizado pela adopção de medidas minimizadoras adequadas que permitam impedir e controlar os derrames quando estes ocorram. Para isso, deverá ser reservada uma área devidamente impermeabilizada para a realização de operações de manutenção e abastecimento de veículos e equipamentos. Esta área deverá ter um sistema de drenagem próprio equipado com um separador de hidrocarbonetos que impeçam a afluência destas substâncias às linhas de água. Caso estes derrames ocorram directamente no solo, deverá haver material absorvente disponível para controlo imediato do derrame. Os solos que forem contaminados deverão ser removidos e colocados em recipientes estanques para serem enviados para operadores de resíduos licenciados para o efeito.

VI.4. RECURSOS HÍDRICOS SUBTERRÂNEOS

Os recursos hídricos subterrâneos serão um dos descritores potencialmente mais afectados. Por um lado, os terrenos em análise constituem zonas de recarga preferenciais dos lençóis freáticos. A movimentação de terras, a movimentação dos veículos e maquinaria, bem como a colocação das estruturas de drenagem, iluminação, pequenas construções e pavimentos provocará impactes negativos pois diminuirão a capacidade de infiltração dos solos, diminuindo a recarga dos lençóis freáticos. Nesta fase da obra deverá manter-se permeável a maior parte do terreno possível, afectando apenas as áreas absolutamente necessárias.

O derrame acidental de substâncias poluentes poderá levar à contaminação dos recursos hídricos subterrâneos, tanto na fase de obra como na fase de funcionamento, constituindo um impacte negativo sobre os recursos hídricos. A adopção das medidas referidas para o descritor solos poderá impedir e minimizar este impacte quando o mesmo ocorra.

Na fase de funcionamento poderá haver uma diminuição dos níveis freáticos resultado do maior consumo de água partir da captação subterrânea do aeródromo, principalmente durante o período de Verão. O impacte negativo poderá ser minimizado através do recurso a outras origens de águas, nomeadamente através do reaproveitamento da água das chuvas ou de águas residuais tratadas, caso a Estação de Tratamento de Águas Residuais (ETAR) esteja a uma distância que o permita.

VI.5. PATRIMÓNIO NATURAL

O património natural referenciado para a área inclui uma listagem extensa de diversas espécies da fauna e da flora, ao qual se acrescenta a existência nas proximidades de uma área classificada da Rede Natura 2000.

Na primeira fase das obras, foi realizada a desmatação total da área o que provocou a destruição de todas as comunidades vegetais presentes, destacando-se os montados de sobro e azinho por possuírem maior valor ambiental e económico. Estas acções constituíram um impacto negativo sobre o património natural, que foi em parte minimizada pela beneficiação de duas áreas de montado de sobro e azinho de dimensões bastante superiores. Adicionalmente, também se verifica que as comunidades e habitats existentes são bastante comuns na região pelo que a fauna possui alternativas de habitat nas proximidades. Como a entrada das máquinas e a realização dos trabalhos foi gradual, é expectável a que a maioria dos exemplares da fauna existentes possam ter fugido para as áreas envolventes.

A infra-estrutura a construir destina-se primordialmente à base permanente dos meios de combate a incêndios, o que poderá trazer benefícios muito positivos resultantes duma maior eficácia no combate aos incêndios florestais, salvaguardando os valores naturais da fauna e da flora existentes no concelho e na região.

VI.6. PAISAGEM

Ao nível da paisagem, e uma vez que a infra-estrutura se desenvolve primordialmente na horizontal, o relevo do local é aplanado e não existem locais de miradouro excepcional na envolvente, os impactes da infra-estrutura serão pouco significativos, esperando-se que sejam mais significativos na fase de construção devido às alterações cromáticas provocadas pelo solo nu.

VI.7. ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

O projecto em questão enquadra-se nos instrumentos de gestão territorial em vigor, por ser uma infra-estrutura já prevista no PDM de Ponte de Sor.

Ao nível das condicionantes e servidões que existiam sobre o território em análise, os principais impactes negativos resultam da utilização de solos integrados na Reserva Ecológica Nacional, Reserva Agrícola Nacional e Montados de sobro e azinho. Apesar destes impactes negativos, esta utilização foi autorizada pelas entidades das diferentes tutelas, por se considerar que o aeródromo em questão é uma infra-estrutura de interesse público para o concelho e para a região.

VI.8. SÓCIO-ECONOMIA

A este nível os impactes negativos surgem principalmente dos incómodos que as obras normalmente podem causar às populações. No caso em questão a população mais próxima encontra-se afastada do local das obras pelo que, a acontecer, os impactes negativos não serão significativos. Estes devem-se essencialmente à circulação de viaturas pesadas e à emissão de poeiras e ruído.

Como impactes positivos destacam-se a criação de postos de trabalho, na fase de construção e também na fase de funcionamento, para além do desenvolvimento induzido pela infra-estrutura como complemento ao pólo de desenvolvimento turístico representado pela Albufeira de Montargil.

Por fim, a sócio-economia poderá beneficiar indirectamente da existência no concelho e região de meios de combate aos incêndios que asseguram uma maior eficácia no controlo deste flagelo ambiental que os incêndios constituem e que todos os anos ataca o país. Com esta estrutura, a

população em geral terá benefícios muito positivos resultantes de uma maior protecção de pessoas e bens.

VI.9. AMBIENTE SONORO

De acordo com o estudo levado a cabo, o ambiente sonoro sofrerá um impacte negativo decorrente da entrada em funcionamento do aeródromo ampliado, afectando os receptores sensíveis mais próximos. No entanto, e de acordo com os resultados das simulações efectuadas, esse aumento não ultrapassará os limites previstos na lei, pelo que não se considera significativo.

Na fase de construção poderá haver algum aumento do ruído resultante do funcionamento das máquinas e veículos afectos à obra. Apesar disso, não é expectável que ultrapasse os limites legais, considerando-se estes impactes pouco significativos. Este impacte poderá ser minimizado pela obrigatoriedade de utilizar na obra somente maquinaria e veículos com homologação acústica.

VI.10. PATRIMÓNIO CULTURAL

O estudo realizado especificamente para este descritor permitiu concluir que não há afectação dos valores patrimoniais conhecidos para a região. No entanto, e uma vez que toda a área do projecto já foi intervencionada, nada se sabe sobre o património arqueológico desconhecido que poderia ocorrer no local. Para minimizar este aspecto, recomenda-se que as restantes obras sejam acompanhadas por um arqueólogo com experiência de campo.

Na fase de desactivação do projecto deverá ser assegurada a integridade dos elementos patrimoniais identificados.

VII. PROGRAMA DE MONITORIZAÇÃO

Na execução do Projecto em análise deverá promover-se a monitorização dos vários aspectos ambientais susceptíveis de serem afectados pelo projecto, verificando a existência dos impactes previstos e a significância dos mesmos, bem como do surgimento de outros impactes não previstos.

Assim, foi recomendado o Acompanhamento Ambiental das obras em falta que garanta a adopção de boas práticas ambientais em obra e o cumprimento das medidas de minimização propostas. Este Acompanhamento Ambiental permitirá ainda ajustar as medidas propostas aos impactes que se venham a verificar e definir outras que se mostrem necessárias.

Os aspectos a monitorizar durante a obra serão os efluentes e resíduos produzidos, a hidrogeologia, o ambiente sonoro e o património cultural. Estes aspectos serão também monitorizados na fase de exploração.

No Relatório Síntese do Estudo de Impacte Ambiental são detalhados os parâmetros, a frequência, os critérios de avaliação e os métodos a utilizar na Monitorização do Projecto quer na fase de construção quer na fase de exploração, constituindo assim o Programa de Monitorização.