

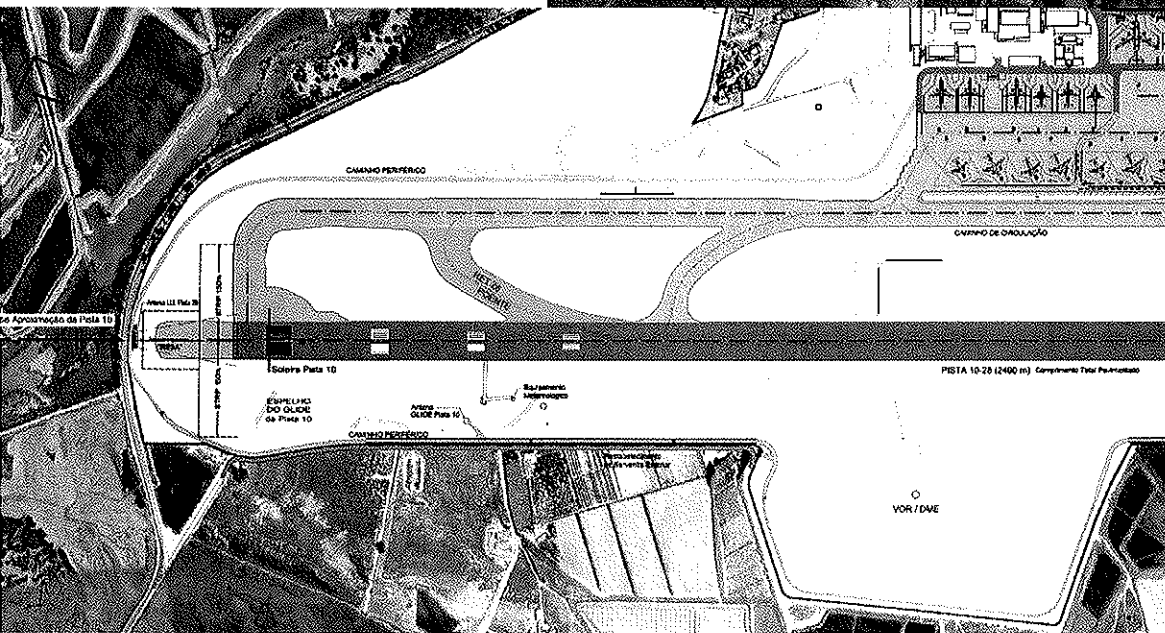
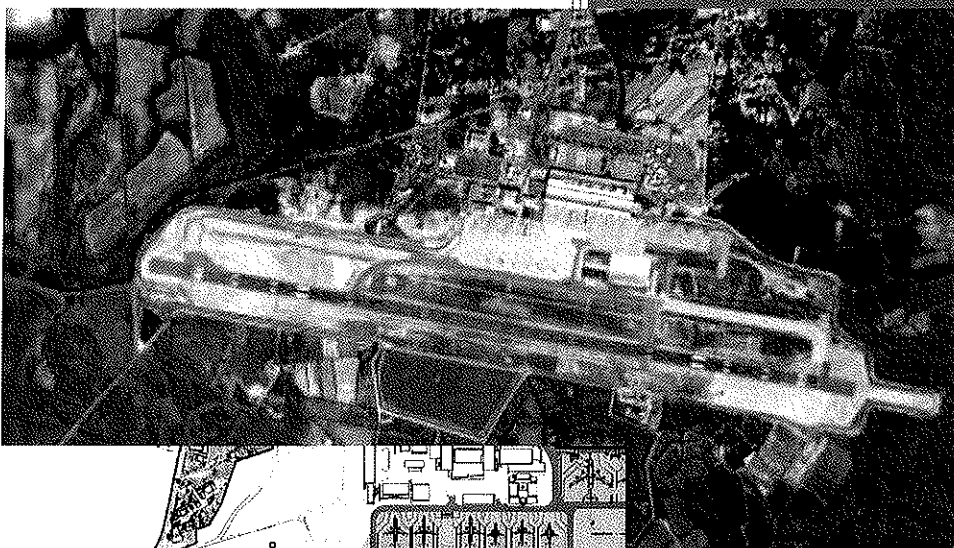
Linha de Aproximação da Pista 10 do Aeroporto de Faro

Processo de Pós-Avaliação 349

PA-349 / AJA 1969

Parecer da Comissão de Avaliação

Março 2010



Comissão de Avaliação

Agência Portuguesa do Ambiente

Instituto de Conservação da Natureza

Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO.....	1
2. ANTECEDENTES.....	2
3. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO.....	3
3.1. Localização e Enquadramento.....	3
3.2. Principais Características do Projecto de Execução	3
3.3. Alterações ao Estudo Prévio e Desenvolvimento do Projecto de Execução.....	4
4. ANÁLISE DO RECAPE	5
4.1. Condicionantes	5
4.2. Elementos a Entregar em Fase de Recape	6
4.3. Medidas de Minimização e de Compensação Exclusivamente Aplicáveis ao Projecto	6
5. ACOMPANHAMENTO PÚBLICO.....	7
6. CONCLUSÕES	9

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento da legislação sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), designadamente o Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro e pela Declaração de Rectificação n.º 2/2006, de 6 de Janeiro, a ANA – Aeroportos de Portugal, S.A., remeteu à Agência Portuguesa do Ambiente (APA) o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) da Linha de Aproximação da Pista 10 do Aeroporto de Faro (AFR), para procedimento de Pós-Avaliação.

Este RECAPE surge no seguimento da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) emitida a 13 de Janeiro de 2009 para um conjunto de quatro projectos "Infraestruturas para ILS¹ e Linha de Aproximação da Pista 10, Ampliação de Plataformas e Caminhos de Circulação e Ampliação e Remodelação da Aerogare do AFR (processo de AIA n.º 1969), dos quais apenas dois projectos se encontravam em fase de Estudo Prévio.

A APA, na qualidade de Autoridade de AIA, nomeou a respectiva Comissão de Avaliação (CA), a qual integrou o Instituto de Conservação da Natureza e Biodiversidade, o Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico (IGESPAR) e a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (CCDR Algarve). Os representantes nomeados por estas entidades foram:

- | | |
|--------------------------------|------------------------------|
| • APA (coordenação) | Eng.ª Sara Sacadura Cabral |
| • APA (acompanhamento público) | Dr.ª Rita Cardoso |
| • ICNB | Dr. Nuno Grade |
| • IGESPAR | Dr. Paulo Brálio de Oliveira |
| • CCDR Algarve | Eng.ª Alexandra Sena |

O RECAPE, datado de Fevereiro de 2010, é da responsabilidade da empresa PROFICO Ambiente, Lda., e inclui dois volumes:

- Volume I - Sumário Executivo;
- Volume II – Relatório Técnico.

Juntamente com o RECAPE foi também apresentado um exemplar do Projecto de Execução, desenvolvido pela empresa Consulmar – Projectistas e Consultores, Lda..

A metodologia de avaliação adoptada pela CA contemplou a análise do projecto de execução e avaliação da sua conformidade com a DIA, de acordo com as disposições do artigo 28º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, bem como a promoção de um período de Acompanhamento Público e análise dos respectivos resultados.

¹ ILS - *Instrument Landing System*

2. ANTECEDENTES

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao Estudo Prévio da Linha de Aproximação da Pista 10 do AFR foi submetido à APA, para efeitos de instrução do procedimento de AIA, em Julho de 2008. Este EIA englobava mais três projectos:

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

Este procedimento foi concluído a 13 de Janeiro de 2009 com a emissão de DIA favorável condicionada ao cumprimento de um conjunto de condicionantes, de medidas de minimização e compensação, de programas de monitorização e de elementos a entregar em sede de RECAPE e em sede de licenciamento.

3. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO

3.1. Localização e Enquadramento

O Projecto de Execução em análise corresponde à construção de uma Linha de Aproximação à Pista 10 do Aeroporto de Faro (AFR). Esta linha consiste essencialmente na instalação de um sistema luminoso de guiamento visual dos pilotos na fase final de aproximação e aterragem à pista no prolongamento do eixo da mesma, a partir da soleira e na direcção poente.

A área em causa localiza-se nas freguesias de Almancil e Montenegro, concelhos de Loulé e Faro, respectivamente, numa área contígua ao Parque Natural da Ria Formosa (PNRF). A Linha de Aproximação desenvolve-se parcialmente dentro deste parque natural afectando também áreas de Rede Natura 2000, nomeadamente o SIC PTCON0013 – Ria Formosa / Castro Marim e a ZPE PTZPE0017 – Ria Formosa. Trata-se de uma zona de sapal já fortemente artificializada onde predominam salinas delimitadas por motas com taludes de inclinação natural. O coroamento destas motas tem cerca de 3 m de largura, com cotas da ordem de 2.3 m, constituindo caminhos de acesso no interior do sapal.

O Esteiro de Baião constitui o troço final da Ribeira de São Lourenço, cuja bacia hidrográfica se estende em direcção a Loulé. A ligação com a água do mar do sistema lagunar da Ria de Faro é feita por um dispositivo de comporta que controla a passagem da água.

3.2. Principais características do Projecto de Execução

A Linha de Aproximação da Pista 10 desenvolve-se segundo o eixo da Pista, com conjuntos de luzes espaçados de 30 m entre si, tendo o comprimento total de 450 m a partir da soleira da Pista. Os primeiros 240 m estão implantados sobre o terraplano da plataforma da Pista, ficando os restantes 210 m implantados sobre a zona de sapal e de salinas que se estende para o exterior da cabeceira da Pista.

Cada conjunto de quatro projectores será implantado sobre uma plataforma. Estas plataformas serão ligadas entre si por um passadiço pedonal, formando sete tramos que permitem o apoio dos cabos eléctricos dos circuitos de alimentação, bem como o acesso para inspecção e manutenção do sistema de luzes.

Esta estrutura inclui um Encontro e sete Plataformas, das quais a terceira terá uma largura maior, no sentido transversal, para instalação da barra do sistema de luzes de aproximação. A estrutura da Plataforma 6 e o Tramo 6 do passadiço interferem com a mota da salina existente no mesmo local, sendo assim necessário proceder à escavação desta mota até à cota +0.80 m e à sua recolocação na nova localização, com reutilização do material escavado e colocação de material de empréstimo de características idênticas. O Encontro situa-se ao lado do talude da Estrada Municipal 527-1 e será constituído por betão armado, formando um muro de contenção em forma de U com 1.50 m de altura.

Os trabalhos de construção e montagem destas estruturas serão realizados durante o período de estiagem, dispondo do controle do sistema de comportas existente, o qual permite a comunicação com o mar controlando-se assim o nível de água no interior do sapal. Será desta forma possível alcançar a seco o local de cada Plataforma e os respectivos tramos do passadiço. Caso tal não se verifique, a construção terá de ser realizada com o equipamento colocado sobre um pontão flutuante. Para manobra deste pontão terá de ser montado um cais de apoio adequado às características do equipamento.

3.3. Alterações ao Estudo Prévio e desenvolvimento do Projecto de Execução

No Estudo Prévio sujeito a procedimento de AIA o comprimento previsto para a Linha de Aproximação era de 900 m contados a partir da cota da soleira da Pista 10, num desenvolvimento para Poente que se estendia até às primeiras salinas após atravessamento da Ribeira de São Lourenço. Este comprimento correspondia ao recomendado pela ICAO (*International Civil Aviation Organization*), embora possam ser adoptadas, em condições excepcionais e devidamente justificadas, um comprimento de 450 m.

Aquando do desenvolvimento do Projecto de Execução, o proponente optou por reduzir o comprimento da Linha de Aproximação até aos 450 m, não chegando a atingir o Esteiro de Baião.

O sistema luminoso previsto em sede de Estudo Prévio era constituído por 29 conjuntos (marcas) de quatro luminárias montadas numa linha transversal ao eixo, afastados entre si 30 m, e um conjunto (marca) de 20 luminárias localizado a 300 m da soleira da pista. Para permitir a instalação deste sistema sobre a área aluvionar e o acesso para manutenção, foi prevista uma estrutura metálica apoiada em estacas ocas ao longo da zona referida. A instalação de cada marca no terreno seria feita através de quatro estacas metálicas, ocas, de aço e com 0.4 m de diâmetro, cravadas no terreno até 9 m de profundidade. Contudo, os estudos geotécnicos desenvolvidos para elaboração do Projecto de Execução permitiram aligeirar a solução anteriormente prevista, passando cada marca a ser suportada por uma única estaca, oca e com ponta não obturada. Estas estacas terão no entanto um comprimento maior, de cerca de 18 m, e diâmetros de 0.6 m.

4. ANÁLISE DO RECAPE

O RECAPE apresentado cumpre, na generalidade, os requisitos expressos no Anexo IV da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, designadamente quanto às normas técnicas para a estrutura destes relatórios, permitindo verificar que o Projecto de Execução obedece aos critérios estabelecidos na DIA e que dá cumprimento aos termos e condições nela fixados.

Salienta-se também que o RECAPE deve contemplar, na análise da conformidade ambiental, uma caracterização e, se necessário, a avaliação de potenciais impactes ambientais gerados por alterações que possam ter sido introduzidas no projecto, para além da apresentação pormenorizada das medidas de minimização estabelecidas genericamente na DIA, bem como outras que venham a ser consideradas relevantes, tendo em conta as eventuais alterações introduzidas.

Neste sentido, e tal como referido anteriormente, o RECAPE aponta algumas alterações introduzidas pelo Projecto de Execução face ao previsto em sede de Estudo Prévio, nomeadamente:

- Redução do comprimento da Linha de Aproximação dos 900 m para os 450 m;
- Cada conjunto de luminárias será suportado por uma única estaca, com cerca de 18 m de comprimento e 0.6 m de diâmetro, em vez das quatro estacas inicialmente previstas, cada uma com 9 m de comprimento e 0.4 m de diâmetro.

Tendo em conta que estas alterações permitem que não seja afectado o Esteiro de Baião e reduzem os pontos de contacto com o solo, considera-se que as mesmas não determinam impactes acrescidos aos considerados em sede de emissão da DIA.

Não obstante, da análise dos documentos apresentados foram detectados alguns aspectos que carecem de esclarecimento e/ou correcção. Neste sentido, apresenta-se de seguida a apreciação específica relativa à verificação, caso a caso, do cumprimento dos vários pontos da DIA, sendo unicamente abordados aqueles sobre os quais se considerou pertinente tecer comentários.

Realça-se ainda que, da leitura do Desenho n.º 2 do Anexo Cartográfico do RECAPE, verifica-se a existência de dois acessos temporários, um dos quais denominado "Acesso temporário motas - LA 450 m" que é feito pelo interior do sistema lagunar, situação que não se considera justificável dada a existência de um acesso à zona do estaleiro. Neste sentido, e após contacto com o Aeroporto de Faro, ficou esclarecido que o Desenho n.º 2 apresenta uma deslocação para Norte na implantação do acesso. Assim, deverá ser considerada para o efeito a Carta n.º 12 do Projecto de Execução, na qual consta o acesso na sua localização correcta, coincidindo com o caminho já existente.

4.1. Condicionantes

1. Verificação de enquadramento do projecto da Linha de Aproximação da Pista 10 nos Instrumentos de Gestão Territorial aplicáveis.

Na área de intervenção existem os seguintes Instrumentos de Gestão Territorial em vigor:

- Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve;
- Plano de Ordenamento da Orla Costeira Vilamoura/ Vila Real de Santo António;
- Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa;
- Plano Director Municipal de Faro.

Verifica-se que o projecto tem acolhimento nas estratégias territoriais destes instrumentos pelo que se considera cumprida esta condicionante.

4.2. Elementos a entregar em fase de RECAPE

9. *Plano de Recuperação e Integração Paisagística de toda a área a intervencionar. Este plano deverá ser incluir a recuperação de todas as áreas afectadas durante a fase de construção da Linha de Aproximação. Deverão ser definidas as características dos habitats que se pretendem obter no final do plano de recuperação, o qual não deverá exceder os 5 a 8 anos. O plano deverá, igualmente, conter o projecto de execução das medidas compensatórias propostas no Estudo de Impacte Ambiental relativamente ao arranque de chorão (*Carpobrotus edulis* e *Carpobrotus acynaciformis*) na área do Parque Natural da Ria Formosa (PNRF).*

Relativamente a este ponto da DIA, o RECAPE refere que o mesmo não é aplicável ao Projecto de Execução da Linha de Aproximação da Pista 10, dado que não haverá lugar à remoção da vegetação do sapal e que a regeneração da vegetação que possa entrar em processo de necrose será feita por processo natural.

Não se considera aceitável esta justificação uma vez que poderá não ser possível a regeneração natural do coberto vegetal, sendo nesse caso necessária uma intervenção de recuperação e integração paisagística. A criação de acessos temporários sobre áreas de vegetação natural poderá vir a obrigar à intervenção no sentido da sua integral recuperação pelo que a proposta apresentada ao remeter-se unicamente à capacidade de auto-recuperação do sapal poderá não se mostrar a mais adequada. Neste sentido, deverá ser cumprido o previsto na DIA.

10. *Plano de Monitorização para a Linha de Aproximação da Pista 10 relativo à Fauna Terrestre.*

No âmbito deste Plano de Monitorização, realça-se que os trabalhos de monitorização da fauna terrestre devem iniciar-se um ano antes do início das obras, de forma a garantir uma correcta caracterização do ciclo anual das espécies antes da implementação do projecto.

4.3. Medidas de minimização e de compensação exclusivamente aplicáveis ao projecto

1. *Realização de prospecções por meios geofísicos próprios para os meios húmido e aquático, na área de influência do projecto da Linha de Aproximação à Pista 10.*

Os resultados das prospecções realizadas indicam diversas anomalias de muito baixa intensidade e uma zona de maior intensidade. A colocação das estacas metálicas das estruturas para o conjunto das linhas de luzes não interfere com qualquer anomalia e nos casos de proximidade está relacionada com as de baixa intensidade que não configuram a presença de vestígios arqueológicos.

Considera-se foi dado cumprimento a esta medida de DIA.

5. ACOMPANHAMENTO PÚBLICO

O período de Acompanhamento Público decorreu durante 12 dias úteis, de 8 a 23 de Março de 2010.

No período do Acompanhamento Público foram recebidos sete pareceres com a seguinte proveniência:

- Câmara Municipal de Loulé
- Autoridade Florestal Nacional (AFN)
- Direcção-Geral de Energia e Geologia (DGEG)
- Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR)
- Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Algarve (DRAP Algarve)
- ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações
- AGROSUL – Exploração Agrícola do Sul, Limitada

A Câmara Municipal de Loulé refere que mantém a posição transmitida no período de Consulta Pública, em 2008, nomeadamente:

- Sob o ponto de vista regional, o Aeroporto de Faro assume uma elevada importância, dado que constitui o principal acesso turístico à região do Algarve, definindo-se como uma infraestrutura 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 AFN refere que o projecto não interfere com áreas da sua jurisdição, pelo que nada tem a comentar.

A DGEG verificou não haver sobreposição da área do estudo com áreas afectas a recursos geológicos, com direitos concedidos ou requeridos. Como tal, refere que não se opõe ao projecto em avaliação.

A DGADR informa que na área de intervenção do projecto não se desenvolvem estudos, projectos ou acções da área de competência daquela Direcção-Geral.

A DRAP Algarve não se opõe ao projecto em avaliação, uma vez que os impactes negativos expectáveis estão fora do âmbito de jurisdição daquela Direcção Regional.

A ANACOM refere que o corredor previsto para a implementação do projecto se situa no prolongamento da pista do aeroporto, área que não se encontra condicionada pela existência de servidões radioeléctricas constituídas. Esta entidade não coloca assim qualquer objecção à implementação do projecto em causa no corredor previsto.

A AGROSUL, Lda. refere que a Linha de Aproximação da Pista 10 do Aeroporto de Faro vai ser parcialmente implantada em parte dos prédios de que é arrendatária e que fazem parte integrante do Parque Natural da Ria Formosa (PNRF).

Refere também que o projecto prevê, para além da intervenção directa numa das salinas em exploração com a colocação de estacas, a instalação do estaleiro da obra em pleno PNRF, numa parte do prédio que a AGROSUL, Lda tem afectada à sua actividade enquanto local onde se encontra instalada a guarda do acesso à propriedade.

Considera que o projecto em questão abrange áreas menos sensíveis em termos ambientais, áreas essas onde poderia e deveria ser realocizada a instalação do estaleiro da obra, evitando a afectação do PNRF que, para além dos danos e impactes ambientais negativos apontados no EIA, irá causar prejuízos directos e imediatos na actividade da AGROSUL, Lda. com consequências prejudiciais ainda insusceptíveis de serem contabilizadas em toda a sua extensão.

A AGROSUL, Lda pretende ainda que sejam fixadas regras claras para o acesso de máquinas e pessoas à propriedade da qual é arrendatária aquando da execução da obra, declinando qualquer responsabilidade relativamente aos danos que esse acesso de pessoas e maquinaria irão provocar na mesma.

Por último, considerando o estatuto de arrendatária reclama que o mesmo lhe seja reconhecido enquanto interlocutora com o dono da obra.

6. CONCLUSÕES

O RECAPE agora apresentado cumpre, na generalidade, os requisitos expressos no Anexo IV da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, designadamente no que se refere às normas técnicas para a estrutura destes relatórios. Considera-se igualmente que o RECAPE cumpre os objectivos específicos de demonstração do cumprimento da DIA.

Constatando-se que, de uma forma geral, o Projecto de Execução obedece aos critérios estabelecidos na DIA emitida em fase de Anteprojecto e dá cumprimento aos termos e condições nela fixados, a CA considera que o mesmo se encontra conforme.

No entanto, tendo em conta a apreciação feita ao longo do presente parecer, alguns aspectos deverão ser clarificados, rectificados e/ou reformulados, com vista à verificação do cumprimento integral da DIA.

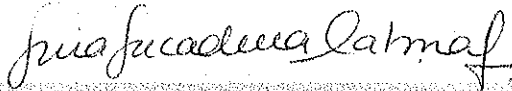

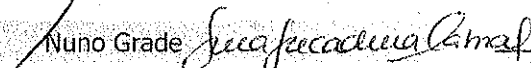
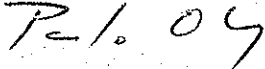

Assim, previamente ao licenciamento, deverá ser apresentado à Autoridade de AIA, para apreciação e aprovação, o Plano de Recuperação e Integração Paisagística da área a intervir, de acordo com previsto no ponto 9 da DIA emitida;

Realça-se ainda que os trabalhos de monitorização da fauna terrestre devem iniciar-se um ano antes do início das obras, de forma a garantir uma correcta caracterização do ciclo anual das espécies antes da implementação do projecto.

No que se refere à localização do estaleiro da frente de obra, e face ao parecer emitido pela AGROSUL, Lda. em sede de acompanhamento público, deverá o proponente contactar o proprietário do terreno e o respectivo arrendatário a fim de procurar dar resposta à questão apresentada.

Por último, salienta-se que deverão ser tidos em consideração todos os comentários constantes no presente parecer e que todas as alterações e elementos solicitados deverão constituir parte integrante do Projecto de Execução a submeter a licenciamento, sempre que aplicável.

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

ENTIDADES	REPRESENTANTES
Agência Portuguesa do Ambiente	 Sara Sacadura Cabral
Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade	 Rita Cardoso
Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico	 Nuno Grade  Paulo Brálio de Oliveira
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve	 Alexandra Sena