

**RELATÓRIO DE CONFORMIDADE COM O PROJECTO DE EXECUÇÃO
RECAPE**

DA

**AMPLIAÇÃO E REMODELAÇÃO DA AEROGARE
DO AEROPORTO DE FARO**

VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO



(Página intencionalmente deixada em branco)

AMPLIAÇÃO E REMODELAÇÃO DA AEROGARE DO AEROPORTO DE FARO

VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO

ÍNDICE

	PÁG.
1. INTRODUÇÃO	1
2. ANTECEDENTES	3
3. APRESENTAÇÃO DO PROJECTO	5
4. CONFORMIDADE COM A DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL.....	9
5. MONITORIZAÇÃO.....	11
6. CONCLUSÃO	12

(Página intencionalmente deixada em branco)

1. INTRODUÇÃO

O projecto sobre o qual incide o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) é o projecto “Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro”, cujo Estudo Prévio foi apresentado à Agência Portuguesa do Ambiente (APA), a par do respectivo Estudo de Impacte Ambiental (EIA), em Julho de 2008, pela empresa ANA – Aeroportos de Portugal, S.A..

O proponente do RECAPE do projecto de “Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro” é a empresa ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. e a entidade licenciadora é o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC).

De acordo com a legislação em vigor, nomeadamente o Artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com a redacção que lhe é conferida pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, quando o procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) incide sobre um projecto em fase de Estudo Prévio, é necessária a apresentação, por parte do proponente, do correspondente Projecto de Execução, acompanhado de um relatório descritivo da sua conformidade com a respectiva Declaração de Impacte Ambiental (DIA) – o RECAPE.

O RECAPE tem por objectivo a verificação de que o Projecto de Execução obedece aos critérios estabelecidos na DIA para aquela fase, dando cumprimento aos termos e condições nela fixados. Procura, ainda, evidenciar que o proponente tem devidamente em conta a implementação das medidas da DIA relativas às fases de construção e de exploração do projecto, nomeadamente pelos compromissos exigidos ao empreiteiro ou de implementação de medidas de minimização e de programas de monitorização para as fases de construção e de exploração, entre outros aspectos.

Foi neste contexto que se elaborou o RECAPE do projecto “Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro”, tendo em consideração as características técnicas do projecto e a legislação de impacte ambiental em vigor, acima referenciada, assim como a Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril. Esta Portaria sugere a seguinte estrutura:

1. Introdução – identificação do projecto e do proponente, identificação dos responsáveis pelo RECAPE, apresentação dos objectivos e do conteúdo do mesmo;
2. Antecedentes – resumo dos antecedentes do procedimento de AIA, com apresentação, em anexo, da DIA;

3. Conformidade com a DIA – análise do Projecto, entretanto desenvolvido pelo proponente, descrevendo-se as características que asseguram a sua conformidade com as condicionantes definidas na DIA, apresentação dos estudos e cartografia complementares, necessários ao cumprimento da DIA, bem como a demonstração da implementação das medidas de minimização constantes da mesma;
4. Monitorização – descrição das actividades/metodologias de recolha sistemática de dados sobre as emissões gasosas, os efluentes líquidos e o ambiente sonoro, com o objectivo de avaliar a eficácia das medidas de minimização propostas na DIA, bem como os efeitos reais do projecto no ambiente.

O RECAPE é constituído pelos seguintes volumes:

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

2. ANTECEDENTES

O presente projecto foi avaliado em fase de AIA em conjunto com mais dois projectos, intitulado como Projecto de “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”. Este tem como enquadramento legal de obrigatoriedade de processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) o Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com a redacção que lhe é conferida pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, nomeadamente o n.º 13, do Anexo II – *qualquer alteração, modificação ou ampliação de projectos incluídos no anexo I ou incluídos no anexo II já autorizados e executados ou em execução que possam ter impactes negativos importantes no ambiente (alteração, modificação ou ampliação não incluída no Anexo I)* –, bem como a Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, que constituíram o referencial do Estudo de Impacte Ambiental.

Com o desenvolvimento do processo, a ANA, S.A. acabou por desenvolver, a nível de Projecto de Execução, os projectos de infra-estruturas para o ILS da Pista 10 e de Ampliação de Plataformas e Caminhos de Circulação, apenas ficando em fase de Estudo Prévio o estudo referente às infra-estruturas da Linha de Aproximação da Pista 10 e o Projecto de Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro.

Ressalva-se que, no presente RECAPE, apenas se avalia o projecto da “*Ampliação e Remodelação da Aerogare*”, tendo o projecto de “*Linha de Aproximação da Pista 10*”, sido avaliado em fase anterior (no âmbito de um RECAPE próprio), em concordância com o planeamento da ANA, S.A. para o desenvolvimento dos respectivos Projectos de Execução.

Em Fevereiro de 2008 deu entrada na Autoridade de AIA uma primeira versão do EIA. No entanto, o processo veio a ser encerrado, no dia 15 de Abril de 2008, por solicitação do proponente, de modo a realizar-se a correcta menção da fase de desenvolvimento dos projectos, nomeadamente pela explicitação dos que, na prática, se encontravam já em fase de Projecto de Execução, e de modo a reajustar as avaliações do Ambiente Sonoro e Qualidade do Ar, após clarificação de algum crescimento do AFR que é esperado com o projecto até 2020, com a nova infra-estrutura preparada para captar novo tráfego.

Procedeu-se assim, em Junho/Julho de 2008, à revisão do EIA, tendo o processo dado entrada na APA, em Julho de 2008. Desta forma, o processo de AIA foi conduzido pela APA enquanto autoridade de AIA, constituindo o processo AIA n.º 1 969.

O Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional (MAOTDR) emitiu, em 13 de Janeiro de 2009, uma Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada à implementação das medidas constantes da DIA.

3. APRESENTAÇÃO DO PROJECTO

O presente Projecto de Execução refere-se à Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro e é constituído por duas componentes:

- Projecto de Ampliação e Remodelação da Aerogare;
- Projecto dos Parques, Novos Acessos Viários, *Curbsides* e Reordenamento Paisagístico.

No **Desenho 1** do **Anexo** é apresentada a Localização do Projecto global de Ampliação e Remodelação do AFR, com a indicação das áreas em que se vão desenvolver as intervenções nas suas duas componentes.

Nos **Desenhos 2 e 3** do **Anexo** apresentam-se as Plantas de Localização referentes a cada uma das intervenções, as quais não se encontram à escala indicada, visto serem apresentadas apenas a título de informação indicativa neste Sumário Executivo. No Volume II – Relatório Técnico deste RECAPE estes Desenhos são apresentados à escala.

O processo de estudos e planeamento do Plano de Desenvolvimento do Aeroporto de Faro, teve início durante o ano 2007, tendo como pressupostos, no âmbito do Terminal de passageiros, o conjunto de objectivos suportado na revisão do Plano Director do Aeroporto do ano 2006.

Nesse momento, o estudo de ampliação e remodelação da Aerogare, bem como das áreas de interface com o Lado Terra (acessos e *curbsides*¹) e áreas de apoio (parques de estacionamento - Lado Terra) complementadas com os trabalhos previstos executar nas áreas operacionais do Lado Ar, possibilitavam a adequação da capacidade da infra-estrutura à procura prevista (em Plano Director) de 7 milhões de passageiros num horizonte temporal até 2012.

Essa 1.^a Fase dos estudos prosseguiu de acordo com os pressupostos definidos, até que em Dezembro de 2007, aquando da apresentação do projecto à Avaliação de Impacte Ambiental, a ampliação e remodelação do terminal de passageiros apresentava um total de áreas de ampliação de 26 160 m² e de áreas de remodelação de 37 800 m².

¹ Passeio coberto para a largada e tomada de passageiros.

O conceito de desenvolvimento do Terminal, à data, especialmente no seu Lado Ar, baseava-se na construção de um satélite localizado a Nascente do actual Edifício e ligado a este através do prolongamento do actual *pier*² de embarque/desembarque de passageiros. Este corpo satélite englobava um *busgate*³ destinado ao embarque e desembarque de passageiros servidos por autocarros para posições remotas de estacionamento de aeronaves.

Entretanto, a evolução mais recente do tráfego no Aeroporto de Faro, com maior preponderância no ano 2009, e as previsões para os anos seguintes, apontam para um ligeiro abrandamento do incremento do número de passageiros, que não pondo em causa os objectivos do Plano e o Projecto, aconselharam uma revisão do mesmo, no sentido de uma adequação da intervenção na perspectiva de que o volume de movimentação de 7 milhões de passageiros/ano venha a ser atingido mais tarde, mas com a preocupação de não pôr em causa a capacidade global da infra-estrutura.

Esse ajuste efectuado à dimensão da intervenção, teve particular incidência na construção inicialmente prevista no Lado Ar do Terminal, através de uma solução funcional mais compacta, transportando a área do *busgate* anteriormente projectado como um satélite do Terminal, para uma zona central integrada no corpo principal do Edifício.

Por outro lado, da análise efectuada sobre as previsões de tráfego a curto prazo, conclui-se por uma reformulação da área de Chegadas, nas zonas de maiores constrangimentos operacionais (já hoje sentidos) projectando uma ampliação menor do que a inicialmente prevista, e salvaguardando, no Plano, o espaço exterior situado a Nascente do edifício para ampliação futura quando a procura o exigir.

Nestas condições, partindo da adequação das áreas de intervenção no Terminal de passageiros, resultam as seguintes diferenças entre o estudado inicialmente (2007) e o actualmente projectado, em resultado da ponderação sobre as recentes previsões de tráfego:

- Área total de Ampliação (Lado Terra + Lado Ar) do Projecto de Execução - **20 850 m²**, o que equivale a uma redução da ordem dos 5 310 m²; face à inicialmente planeada (26 160 m²);

² Cais de embarque e desembarque de passageiros.

³ Área de terminal de embarque e desembarque por autocarros.

- Área total de Remodelação (Lado Terra + Lado Ar) do Projecto de Execução – **31 250 m²**, o que equivale a uma redução da ordem dos 6 550 m² face à inicialmente planeada (37 800 m²).

As áreas de ampliação no Lado Ar do Terminal, numa área bruta total de 12 920 m², são fundamentalmente:

- i) O novo *Busgate* que incorpora 16 novas (gates) de embarque;
- ii) A expansão no sentido Nascente do terminal de bagagens de chegadas e da sala de recolha de bagagens para a montagem de um 4º tapete transportador (carrossel) e de 2 novas portas de desembarque em “BUS” provenientes de voos *Shengen*;
- iii) A expansão das áreas comerciais de retalho e restauração, que determina a construção de novas áreas dedicadas a lojas no novo *Busgate*, na sala de embarque ao nível do Piso Superior ou, ainda, na sala de embarque ao nível do Piso Térreo.

As áreas de ampliação no Lado Terra do Terminal, numa área bruta total de 7 930 m², são constituídas fundamentalmente:

- i) Pela expansão do novo átrio público de Partidas e Chegadas que se verifica a toda a frente Norte do edifício;
- ii) Pela expansão das áreas comerciais de retalho e restauração, que determina a construção de novas áreas destinadas a lojas e serviços de apoio *back office*, com localização predominante no átrio público.

No exterior do Edifício da Aerogare, mais precisamente na frente Norte - Lado Terra em plena praça exterior, serão construídas novas áreas comerciais divididas por quatro espaços distintos (quiosques), totalizando uma área bruta de aproximadamente 490 m².

As áreas de remodelação exterior do Edifício abrangidas pelo Projecto de requalificação arquitectónica e funcional do Lado Ar situam-se principalmente: i) no *pier* de embarque (Piso Superior), ii) no terminal de bagagens de chegadas; iii) na sala de desembarque e sala de recolha de bagagens; e iv) na sala de embarque ao nível do Piso Térreo. O total de área abrangida pela remodelação no Lado Ar corresponde a uma área bruta de aproximadamente 14 610 m².

As áreas de remodelação no Lado Terra do Terminal são constituídas fundamentalmente pelas zonas afectas a uma parte do átrio público de Partidas e Chegadas; controlo de segurança (Rx); *Check-ins*; todas situadas no Piso Térreo, zonas de escritórios e gabinetes

na ala nascente do Piso Superior e na Cave/pólo técnico, num total de área bruta aproximadamente de 16 640 m².

Deste modo, a soma das áreas brutas de remodelação do Terminal fixa-se em cerca de 31 250 m².

O Projecto de Parques, Novos Acessos Viários, *Curbsides* e Reordenamento Paisagístico a realizar teve como principal objectivo reformular toda a actual área dos parques de estacionamento fronteira à Aerogare e a rede viária do Lado Terra do Aeroporto de Faro, implementando a sua operacionalidade e a oferta de um incremento significativo de lugares de estacionamento, o que conseqüentemente conduziu a um reordenamento paisagístico de toda a zona envolvida no estudo.

A rede viária prevista no presente projecto é constituída por 26 eixos com as seguintes designações:

- Arruamentos 1 a 16;
- Rotunda 1 e Acessos 1 a 5;
- Rotunda 2 e Acesso 1;
- Rotunda 3;
- Ciclovia.

Estas vias vêm dar acesso a um conjunto de Parques (ver **Desenho 3 do Anexo**), cada um com a sua função específica, desde os destinados ao estacionamento de curta duração, como são os Parques P1 e P2, directamente associados à tomada e largada de Passageiros, até aos de longa duração, P3, e aos reservados, P4 - Rent-a-car, P5 - Bus, e P6 – Turismo, e ainda o de Single-Bus.

Os Parques, no seu conjunto, proporcionarão 1 530 lugares de estacionamento, dos quais 1 425 lugares para veículos ligeiros, e 17 para veículos ligeiros de deficientes.

Foi também estudada a distribuição pelos Parques de um conjunto de equipamentos de apoio aos passageiros e utentes em geral, tais como os locais próprios para a recolha dos equipamentos de transporte de bagagens, novos *lockers* para a recolha de bagagens e as instalações destinadas ao pagamento dos Parques, em articulação com os percursos pedonais preferenciais dos peões, os quais passaram a estar dotados de pérgulas de ensombramento.

4. CONFORMIDADE COM A DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

O presente RECAPE permite verificar que o proponente do projecto, a empresa ANA - Aeroportos, S.A. desenvolveu o Projecto tendo em consideração as condicionantes impostas na DIA relativamente ao projecto da Ampliação e Remodelação da Aerogare, do Aeroporto de Faro, e dando cumprimento às disposições nela constantes.

As medidas de minimização aplicáveis ao presente Projecto são asseguradas/ implementadas, através de:

- i) Inclusão de um Anexo ao Caderno de Encargos do Processo de Concurso da Empreitada designado por Instruções relativas ao Enquadramento Ambiental da Obra, integrando todos os requisitos ambientais legais e regulamentares específicos aplicáveis à mesma, e de cumprimento obrigatório pelo respectivo Empreiteiro. Neste caso, existem dois Cadernos de Encargos, contendo o Anexo de Instruções Ambientais com os requisitos ambientais aplicáveis, e que correspondem às duas Empreitadas individualizadas: a) Ampliação e Remodelação da Aerogare e, b) Parques, Novos Acessos Viários, *Curbsides* e Reordenamento Paisagístico.
- ii) Nestas mesmas Instruções Ambientais, é estipulada a obrigatoriedade de apresentação, pelo Empreiteiro, de um Programa de Execução Ambiental da Obra que evidencie e sistematize as medidas que serão implementadas, no sentido de garantir o cumprimento das condições ambientais exigidas no CE, estando discriminado o respectivo conteúdo exigível para a elaboração desse mesmo Programa.

No que respeita às medidas de minimização relativas à fase de exploração do projecto, a responsabilidade pela sua implementação recai sobre o proponente do projecto, ou seja, a ANA – Aeroportos de Portugal, S.A..

(Página intencionalmente deixada em branco)

5. MONITORIZAÇÃO

Tendo em conta as avaliações efectuadas nos vários estudos realizados no âmbito do presente projecto e o estipulado na Declaração de Impacte Ambiental (DIA), serão implementados os seguintes Programas de Monitorização:

- Programa de Monitorização para o Ambiente Sonoro, que se desenvolverá em duas fases correspondentes aos trabalhos de construção/remodelação dos Parques e Acessibilidades e à evolução da exploração da via.
- Programa de Monitorização para a Qualidade do Ar, que se desenvolverá apenas na Fase de Construção, dado que, para a Fase de Exploração, estão já a ser considerados programas de monitorização no âmbito da implementação dos restantes projectos que foram alvo do EIA.

No caso do Ambiente Sonoro, na Fase de Construção, a monitorização será efectuada em dois locais correspondentes a zonas próximas de receptores com usos sensíveis ao ruído relativamente aos locais em obra. A frequência de realização destas medições deverá ser agendada em função da calendarização das actividades de construção e à definição do tipo de equipamento a utilizar. Na Fase de Exploração, o local a monitorizar situa-se na envolvente do traçado mais especificamente junto de usos do solo com sensibilidade ao ruído e nas zonas onde são recomendadas medidas minimizadoras. Recomenda-se a realização de uma campanha de medições acústicas no 1.º ano após a entrada em funcionamento das vias constituintes do projecto. Nos anos seguintes, recomenda-se uma campanha de 5 em 5 anos e sempre que se verifiquem alterações do volume de tráfego, alterações das características do traçado e alterações de velocidade de circulação.

No caso da Qualidade do Ar, o programa corresponde a uma campanha de monitorização dos poluentes relevantes (dióxido de azoto, monóxido de carbono e partículas em suspensão) bem como medições dos parâmetros meteorológicos locais, ao longo de quinze dias sequenciais, em época seca (associado a maiores emissões de partículas) no período em que se preveja intensa actividade das obras. Neste Programa, é considerado, como local de monitorização, um ponto junto às casas de habitação adjacentes ao futuro Arruamento 7, para a Fase de Construção.

Os programas elaborados asseguram o cumprimento do disposto na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, tendo para cada um destes descritores sido definidos os parâmetros a monitorizar, os locais e frequência de amostragem, as técnicas e métodos de análise e a periodicidade dos relatórios.

6. CONCLUSÃO

Através do presente Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução, foi possível concluir que o Projecto de Execução da Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro cumpre as medidas requeridas pela DIA.

Por outro lado, o promotor declara, sempre que adequado, o seu comprometimento para as disposições a aplicar em fases subsequentes, tais como as fases de construção e exploração.