Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro

Processo de Pós-Avaliação 377

Parecer da Comissão de Avaliação

Setembro 2010

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. Alterações ao Estudo Prévio e Desenvolvimento do Projecto de Execução 3

3.3. Principais Características do Projecto de Execução 4

4. ANÁLISE DO PROJECTO DE EXECUÇÃO E DO RECAPE 8

4.1. Avaliação Ambiental das Alterações ao Estudo Prévio 8

4.2. Análise da Conformidade com a DIA 14

5. PARECERES EXTERNOS 15

6. ACOMPANHAMENTO PÚBLICO 16

7. CONCLUSÕES 19

ANEXO I PLANTAS DE LOCALIZAÇÃO

ANEXO II PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS

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 Ampliação e Remodelação da Aerogare 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 "Infra-estruturas para ILS[1] 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 de Oliveira
- CCDR Algarve Eng.ª Alexandra Sena

Tendo em conta que o Projecto de Execução apresentado implica a afectação de novas áreas incluídas no Plano de Ordenamento da Orla Costeira de Vilamoura – Vila Real de Santo António (POOC – VVRSA), a APA nomeou ainda a Administração da Região Hidrográfica do Algarve (ARH Algarve), apesar desta entidade não ter estado representada na CA constituída em sede de procedimento de AIA. Contudo, a ARH Algarve não se fez representar na CA nomeada para o presente procedimento de pós-avaliação nem emitiu qualquer parecer no âmbito do mesmo.

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, incluindo Anexos I, III, V, VI, VII, VIII e IX (os Anexos II e IV foram apresentados em volumes separados).

Juntamente com o RECAPE foi também apresentado um exemplar do Projecto de Execução, desenvolvido pela empresa GIBB Portugal, Consultores de Engenharia, Gestão e Ambiente S.A., e constituído por duas componentes:

- Projecto de Ampliação e Remodelação da Aerogare – Construção Civil e Instalações Técnicas, Mobiliário de Fabrico Especial, Sinalização, Sistemas de Ambiente e Segurança;
- Projecto de Parques, Novos Acessos Viários, Curbsides e Reordenamento Paisagístico.

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, na sua actual redacção, bem como a promoção de um período de Acompanhamento Público e análise dos respectivos resultados.

2. ANTECEDENTES

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao Estudo Prévio da Ampliação e Remodelação da Aerogare 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;
- Linha de Aproximação da Pista 10, 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.

O Projecto de Execução relativo à Linha de Aproximação da Pista 10 do ARF foi sujeito a pós-avaliação em Abril de 2010, tendo o parecer da respectiva CA concluído que o mesmo se encontrava na generalidade conforme com os critérios, termos e condições fixados na DIA.

[1] ILS - *Instrument Landing System*

3. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO

3.1. Localização e Enquadramento

O AFR localiza-se na Região do Algarve (NUTS II), distrito de Faro, abrangendo território das freguesias de Montenegro, concelho de Faro, e de Almancil, concelho de Loulé (ver Plantas de Localização no Anexo I).

Os núcleos urbanos mais próximos do AFR são Gambelas e Montenegro a Norte. Em Gambelas, destaca-se o pólo da Universidade do Algarve. Junto ao limite Noroeste do Aeroporto localiza-se o Bairro do Plano dos Centenários. A cidade de Faro desenvolve-se a leste enquanto a oeste se encontra o complexo turístico da Quinta do Lago. Junto à cabeceira da Pista 10 passa a estrada municipal EM 527-1, a qual dá acesso à praia de Faro.

O AFR insere-se numa área contígua ao Parque Natural da Ria Formosa (PNRF), afectando áreas integradas em Rede Natura 2000, nomeadamente áreas do SIC PTCON0013 – Ria Formosa / Castro Marim e da ZPE PTZPE0017 – Ria Formosa. Contudo, as infra-estruturas contempladas no Projecto de Execução agora em análise não se localizam em nenhuma das referidas áreas.

Este Projecto de Execução corresponde à Ampliação e Remodelação da Aerogare do AFR, englobando também os parques (reformulação dos parques de estacionamento na área fronteira à Aerogare), novos acessos viários (reformulação da rede viária do lado terra), *curbsides* e reordenamento paisagístico do aeroporto (Projecto de Parques e Acessibilidades).

O Projecto insere-se no Plano de Desenvolvimento do Aeroporto e tem como principais objectivos:

- Possibilitar o incremento da capacidade do terminal nos fluxos de embarque e desembarque passando de 2000 para 3000 passageiros em hora de ponta num sentido;
- Adequar a capacidade do terminal de passageiros à nova capacidade do sistema de pistas e de estacionamento de aeronaves, garantindo o movimento de 20 partidas ou chegadas em casa hora de ponta;
- Adequar a infra-estrutura às exigências dos novos requisitos da operação dirigida a tráfego maioritariamente regular e dar resposta à evolução perspectivada de operações que exigem grande rotatividade;
- Revitalização, reformulação e ampliação das áreas de retalho;
- Resposta a novos desafios estratégicos, nomeadamente a nível das actividades comerciais.

Em consonância com estes objectivos, foi também projectada a requalificação funcional e arquitectónica do Terminal de passageiros.

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

O Estudo Prévio sujeito a procedimento de AIA foi dimensionado considerando uma procura prevista de 7 milhões de passageiros num horizonte temporal de 2012. A ampliação e remodelação do terminal de passageiros apresentava um total de áreas de ampliação de 26 160 m^2 e de áreas de remodelação de 37 800 m^2.

Contudo, a evolução mais recente do tráfego no AFR aponta para um ligeiro abrandamento do incremento do número de passageiros, o que levou à revisão do dimensionamento das infra-estruturas aquando do desenvolvimento do Projecto de Execução, no sentido da sua melhor adequação à

procura prevista e considerando que o volume de movimentação de 7 milhões de passageiros por ano será atingido num horizonte temporal mais alargado.

Assim, o proponente optou por ajustar as intervenções do Lado Ar do Terminal através de uma solução funcional mais compacta e de uma ampliação menor da área de Chegadas. O espaço exterior situado a Nascente do edifício ficará reservado para ampliação futura quando a procura futura o exigir.

Verificam-se então as seguintes alterações entre o Estudo Prévio e o Projecto de Execução:

Quadro 1 – Adequação das áreas de intervenção no Terminal de passageiros (lado terra + lado ar)

	Estudo Prévio	Projecto de Execução	Alteração
Área total de Ampliação	26 160 m^2	20 850 m^2	- 5,310 m^2
Área total de Remodelação	37 800 m^2	31 250 m^2	- 6,550 m^2
Cota Máxima	30,40 m	24,80 m	- 5,6 m

Salienta-se ainda um conjunto de alterações e ajustes de *layout* a nível dos acessos viários, verificando-se que alguns dos elementos do actual projecto se localizam para fora dos actuais limites do AFR, contrariamente ao previsto em Estudo Prévio.

3.3. Principais características do Projecto de Execução

Conforme referido anteriormente, o presente Projecto de Execução refere-se à Ampliação e Remodelação da Aerogare do AFR, sendo constituído por duas componentes.

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

As plantas de ambas as componentes constam no anexo I do presente relatório.

3.3.1. Projecto de Ampliação e Remodelação da Aerogare

Este projecto incorpora zonas a ampliar e incide também sobre zonas existentes do edifício do Terminal de passageiros.

As áreas de ampliação no Lado Ar do Terminal são fundamentalmente:

i) O novo *busgate* que inclui 16 novas portas 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 quarto tapete transportador e de duas 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.

O total de área de ampliação do Edifício no Lado Ar corresponde a uma área bruta de, aproximadamente, 12 920 m^2 (1,29 ha).

As áreas de ampliação do Lado Terra do Terminal 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.

Assim, o total de área de ampliação do Lado Terra corresponde a uma área bruta de cerca de 7 930 m^2.

A soma das áreas brutas de ampliação e Lado Ar e do Lado Terra do Terminal será de aproximadamente de 20 850 m^2 (2,85 ha).

No exterior do Edifício da Aerogare serão também construídas novas áreas comerciais divididas por quatro espaços distintos (quiosques), totalizando uma área bruta de aproximadamente 490 m^2.

As áreas de remodelação exterior ao Edifício abrangidas pelo Projecto de Requalificação arquitectónica e funcional do Lado Ar situam-se particularmente:

i) No *pier* de embarque;

ii) No terminal de bagagens das Chegadas;

iii) Na sala de desembarque e na sala de recolha de bagagens;

iv) Na sala de embarque ao nível do Piso Térreo.

O total da área abrangida pela remodelação exterior no Lado Ar corresponde a uma área bruta de aproximadamente 14 610 m^2 (1,46 ha).

As áreas de remodelação no Lado Terra do Terminal são constituídas fundamentalmente pelas zonas afectas a;

i) Parte do átrio público de Partidas e Chegadas;

ii) Controlo de segurança,

iii) *Check-ins*;

iv) Zonas de escritórios e gabinetes.

A remodelação do Lado Terra contabiliza uma área bruta total de cerca de 16 640 m^2 (1,66 ha).

Deste modo, a soma das áreas brutas de remodelação fixa-se em 31 250 m^2 (3,1 ha).

As obras de Ampliação e Remodelação da Aerogare tem uma duração prevista de cerca de 30 meses e estão incluem oito fases distintas, as quais se articulam com a empreitada dos Parques e Acessibilidades.

3.3.2. Projecto dos Parques, Novos Acessos Viários, Curbsides e Reordenamento Paisagístico

Este projecto tem como principal objectivo reformular toda a actual área dos parques de estacionamento fronteira à Aerogare bem como a rede viária do Lado Terra do Aeroporto de Faro.

A rede viária prevista é constituída por 26 eixos, os quais dão acesso a um conjunto de Parques de Estacionamento:

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

No Projecto de Execução da rede viária foi implementado um conjunto de alterações e ajustes em termos de *lay-outs* rodoviários, nomeadamente na zona da Rotunda 1, no respeitante à distribuição do tráfego que se dirige ao AFR, nos Arruamentos 7 e 8, cujas larguras das plataformas a construir passaram a ser faseadas no tempo, sendo nesta fase desenvolvidas as soluções que contemplam uma via em cada sentido de circulação.

Os traçados tomaram em consideração a futura duplicação de capacidade da via.

Foi ainda suprimida a Rotunda 4 prevista em Estudo Prévio, reduzindo-se também o desenvolvimento previsto para o Arruamento 3.

Tal como mencionado anteriormente, alguns dos elementos do projecto viário agora apresentado localizam-se fora dos actuais limites do AFR, designadamente:

- Todo o Acesso 1;
- Todo o Arruamento 8;
- Toda a Rotunda 2;
- Parte dos Acessos 1, 2, 4 e 5;
- Parte dos Arruamentos 3, 4 e 5;
- Parte das Rotundas 1 e 3.

O Arruamento 1 estabelece a ligação da entrada principal no Aeroporto com a EN 125-10 através da Rotunda 1, dando acesso aos *curbsides* das Chegada e das Partidas e respectivos Parques de Estacionamento, sendo essa função complementada pelos Arruamentos 2, 11, 12 e 13.

Os Arruamentos 7, 8, 9 e 10 têm um uso mais vocacionado para a circulação entre as diferentes áreas públicas do Aeroporto, e a rede viária externa em articulação com as Rotundas 2 e 3, as quais estabelecem as ligações com as Ruas Professor Egas Moniz e Henriques Fernandes Serrão, respectivamente.

Os restantes Arruamentos estabelecem as ligações entre os Arruamentos mencionados e a restante rede viária existente no AFR.

Paralelamente ao Arruamento 8, e ao longo de quase todo o seu traçado, foi projectada uma ciclovia entre o Acesso 2 da Rotunda 1 e o Arruamento 7, seguindo genericamente o traçado proposto pela Câmara Municipal de Faro.

As principais alterações relativamente ao Estudo Prévio consistem essencialmente na reformulação da Rotunda 1, promovendo a separação do tráfego que se distribui pelos diversos acessos, nomeadamente de e para a A22 através da EN 125-10 e do tráfego que acede ao Aeroporto. Esta Rotunda passou a ter um formato circular em vez de oval, em consonância com o parecer emitido pela EP – Estradas de Portugal, S.A.. A Rotunda apresenta assim um novo formato, com menor área de ocupação e evitando a intervenção no muro de suporte existente do lado direito da EN 125-10.

A implantação da principal via de acesso ao Aeroporto e ao primeiro conjunto de Parques de Estacionamento, e que tem início na Rotunda 1, está agora ligada ao Acesso 1 da Rotunda 1, passando junto às instalações do Posto de Abastecimento de Combustível aí existente mas sem interferir com o mesmo.

Os perfis transversais tipo são compostos por combinações do seguinte conjunto de elementos: faixas de rodagem com 3,5 m de largura; Faixas de Paragem com 3 m de largura; passeios com 2 m de largura.

Da remodelação do Parque de Estacionamento do AR resultou um conjunto de Parque, cada um com a sua função:

- Parques P1 e P2 destinados ao estacionamento de curta duração e directamente ligados à tomada e largada de passageiros;
- Parque P3 destinado ao estacionamento de longa duração.
- Parques reservados (P4 – *Rent-a-car*, P5 – BUS; P6 – Turismo).

No quadro seguinte constam os lugares de estacionamento criados para cada tipologia de veículo, bem como a geometria dos mesmos.

Quadro 2 – Lugares de Estacionamento por tipologia de veículo e respectiva geometria

Tipo de Veículo	Geometria	N.º de Lugares
Ligeiros	5,00 x 2,50 m	1 425
Ligeiros - Deficientes	5,50 x 3,30 m	17
Mini-bus	7,00 x 2,80 m	40
Single-bus	12,50 x 4,00 m	10
Pesados	12,50 x 4,00 m	38
TOTAL		**1 530**

A fase de construção dos Parques, Novos Acessos Viários, Curbsides e Reordenamento Paisagístico tem uma duração máxima de 870 dias contínuos (29 meses), incluindo nove fases distintas, as quais se articulam com a empreitada das obras de Ampliação e Remodelação da Aerogare.

4. ANÁLISE DO PROJECTO DE EXECUÇÃO E 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, verificam-se algumas alterações no Projecto de Execução face ao previsto em sede de procedimento de AIA, as quais se analisam de seguida.

4.1. Avaliação Ambiental das Alterações ao Estudo Prévio

Analisando comparativamente o Estudo Prévio sujeito a procedimento de AIA e o Projecto de Execução agora apresentado, verifica-se que este contempla algumas alterações que importam avaliar à luz da sua conformidade com a DIA e com os pressupostos que estiveram na base da emissão da mesma.

Especificamente no que se refere às alterações ao projecto de Ampliação e Remodelação da Aerogare, verifica-se que as alterações propostas correspondem essencialmente à diminuição das áreas de ampliação e de remodelação, bem como à diminuição da volumetria prevista para o edifício do Terminal, o que, de acordo com o RECAPE, levará a uma redução global da magnitude dos impactes negativos previstos em sede do procedimento de AIA.

Destas alterações prevê-se então que decorra um impacte negativo menor relativamente à Geologia e Geomorfologia, ao Uso do Solo e ao Ordenamento do Território.

A redução da área de implantação e a redução da volumetria do edifício do Terminal reduzem também o impacte cénico do mesmo.

Verifica-se ainda uma alteração na localização prevista para o estaleiro da obra, o qual será instalado numa área anexa às estufas existentes a nordeste do Terminal de Passageiros, e adjacente ao estaleiro da obra dos Parques e Acessibilidades. Trata-se de uma área regularizada, utilizada para estacionamento informal de veículos de aluguer. Considera-se que os impactes decorrentes da ocupação desta nova área são idênticos aos previstos em sede de Estudo Prévio.

No que respeita ao projecto de Parques, Novos Acessos Viários, *Curbsides* e Reordenamento Paisagístico, a solução desenvolvida a nível de Projecto de Execução contempla um conjunto de alterações e ajustes de *layout* verificando-se ainda que alguns elementos do actual projecto viário (parte da Rotunda 1, parte dos Acessos 1, 2, 4 e 5, o Arruamento 8, a Rotunda 2, o Acesso 1, parte do Arruamento 3A e parte do Arruamento 4) se localizam para fora dos actuais limites do AFR, a norte da solução apresentada em Estudo Prévio.

Neste sentido, o RECAPE apresenta uma avaliação ambiental mais detalhada desta componente do projecto (avaliação ambiental complementar), a qual incidiu sobre os factores ambientais considerados mais relevantes, tendo em conta a característica das alterações em causa. Foram então analisados os impactes sobre a nível da Ocupação do Solo, do Ordenamento do Território, dos Recursos Hídricos

Subterrâneos, da Paisagem, da Qualidade do Ar, do Ambiente Sonoro, da Socioeconomia e do Património.

Destes factores, destaca-se desde logo o Ordenamento do Território, uma vez que a alteração das áreas a ocupar apresenta as seguintes implicações:

- Afectação de novas áreas incluídas no POOC – VVRSA e classificadas neste Instrumento de Gestão do Território (IGT) como "Espaços de Equipamento, Serviços e Infra-estruturas" e como "Espaços Agrícolas". Todas as acções previstas para estas áreas estão situadas no limite efectivo do POOC, fazendo transição com áreas não incluídas no POOC ou, ainda que incluídas, já destinadas a infra-estruturas.
- Sobreposição com o PNRF e respectivo Plano de Ordenamento, em área abrangida pela classe "Área Marinha – Protecção Parcial II", num total de 37 m^2. As acções previstas para esta área não se enquadram nas actividades permitidas para a classe de espaço em causa. De acordo com a informação constante no RECAPE, esta área não corresponde de facto a área marinha, mas sim a uma zona terrestre actualmente ocupada por um pomar de citrinos. O RECAPE considera assim que a sobreposição poderá não ser real mas resultar apenas de questões técnicas de geo-referenciação da informação cartográfica de base, considerando que, em qualquer dos casos, não haverá afectação dos ecossistemas marinhos.
- Sobreposição, em sede do Plano Director Municipal de Faro, a "Espaços de equipamentos e serviços", "Espaços naturais e culturais" e "Espaços urbanizáveis", correspondendo a áreas expectantes ou intersticiais. Também a ligação do projecto, na sua actual configuração, com a EM 527-1 e a EN 125-10 é distinta da prevista no Estudo Prévio.

Conforme documentos apresentados em anexo ao RECAPE, as entidades com competência específica no âmbito dos IGT acima referidos foram consultadas atempadamente sobre as afectações em causa.

Relativamente à afectação de áreas do POOC – VVRSA, salienta-se que a ARH do Algarve não se pronunciou no âmbito do presente procedimento de pós-avaliação, tal como já referido no Capítulo 1 deste parecer.

Quanto à afectação do PNRF, verifica-se que a mesma corresponde a uma pequena área marginal de 37 m^2 localizada junto à estação de bombagem de águas residuais, na extremidade Este do AFR. Esta área corresponde à berma da via e a parte da área de serventia da estação de bombagem de águas residuais.

Embora se considere que as intervenções em causa não são susceptíveis de afectar negativamente e de forma significativa os valores naturais existentes no PNRF ou nas áreas de Rede Natura 2000 adjacentes, constata-se que as mesmas não são compatíveis com o regime previsto para as áreas de Protecção Parcial II.

No entanto, conforme referido no RECAPE, é possível que esta sobreposição de 37 m^2 se deva exclusivamente a um desfasamento cartográfico. Neste sentido, e em fase prévia ao licenciamento da obra, deve o proponente aferir a eventual afectação de áreas do PNRF. Caso tal efectivamente se verifique, deve o Projecto de Execução ser ajustado de forma a garantir a preservação dessas áreas, dada a incompatibilidade dos usos pretendidos com os objectivos de protecção previstos no Plano de Ordenamento do PNRF.

Relativamente à ligação à EM 527-1 e à EN 125-10, a Câmara Municipal de Faro manifestou-se de acordo com as alterações propostas, tal como mencionado no próprio RECAPE. Contudo, no parecer emitido por esta entidade no âmbito do presente procedimento de pós-avaliação, e que se encontra sintetizado no Capítulo 6, foram colocadas algumas ressalvas que devem ser tidas em consideração.

No que se refere aos Recursos Hídricos Subterrâneos, destaca-se a proximidade de três captações (C4, C5 e C6), já inventariadas no EIA anteriormente apresentado. As captações C4 e C5 situam-se a menos de 50 m a Sul e a norte do Arruamento 8, respectivamente. A captação C6 localiza-se a menos de 50 m do local de inserção da Rotunda 1.

(Adapt. Fig. 4.3.2. do Anexo IV do Relatório Técnico do RECAPE)

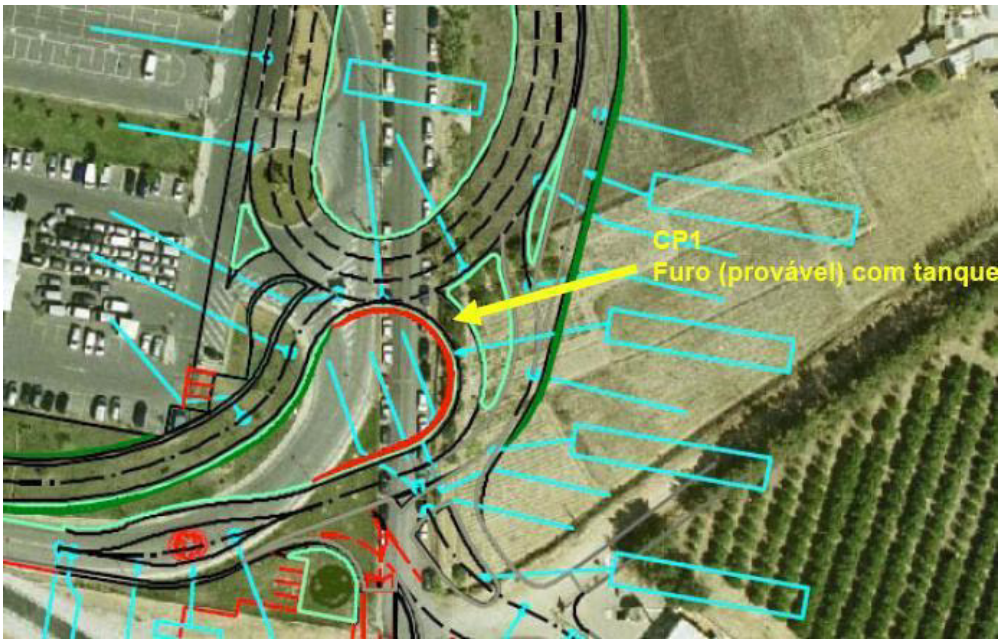
Figura 1 – Localização das captações C4, C5 e C6 (poços) na proximidade do Arruamento 8

As captações C4 e C6 localizam-se ambas em áreas a expropriar (Parcelas 3 e 4 do cadastro de expropriações, respectivamente). A captação C5 não será expropriada e, face à natureza das intervenções previstas para a área em causa (terraplenagens,) não é expectável que haja abaixamento do nível freático. No entanto, caso tal se verifique, o RECAPE propõe que seja reposta a situação antes da intervenção, ou garantida a satisfação do abastecimento através da construção de poço com características semelhantes, ou ainda através de indemnização ao proprietário pela perda e prejuízos causados. Considera-se que neste âmbito deverá ser previamente consultada a ARH do Algarve.

O RECAPE aponta ainda para a existência de uma captação particular (provável furo – CP1) associado a um pequeno tanque, junto ao acesso Sul da rotunda 3. O terreno onde se localiza esta captação será expropriado.

(Adapt. Fotografia 3 do Anexo IV do Relatório Técnico do RECAPE)

Figura 2 – Provável furo (CP1) associado a tanque, junto ao limite sul da Rotunda 3



(Adapt. Fig. 4.3.3. do Anexo IV do Relatório Técnico do RECAPE)

Figura 3 – Localização da captação CP1 no sector sul da Rotunda 3

Em casos em que se verifique a inviabilização de uma captação, como no caso furo CP1, o RECAPE prevê que a mesma seja devidamente selada sob orientação da ARH do Algarve, procedimento com o qual se concorda.

No que se refere à Qualidade do Ar, o RECAPE apresenta uma nova avaliação das emissões atmosféricas associadas ao tráfego rodoviário estimado para os novos acessos viários ao AFR, bem como das emissões associadas aos parques de estacionamento, reformulados face ao apresentado em Estudo Prévio. Neste sentido, foram considerados os principais poluentes associados ao tráfego rodoviário (PM_{10}, NO_2, CO e COVs).

No que respeita ao tráfego aéreo, o RECAPE considera que os mesmos não carecem de uma nova análise, uma vez que não se registam alterações aos dados considerados nos cenários definidos no EIA.

Assim, relativamente à fase de construção, é previsto um acréscimo da emissão de poluentes decorrentes das acções de escavação/terraplenagem (partículas e óxidos de azoto). No entanto, face às emissões já elevadas previstas no EIA para esta fase, trata-se de um acréscimo pouco significativo e que em nada altera os impactes avaliados em sede de procedimento de AIA.

Dados os traçados dos percursos dos veículos afectos às obras, bem como a localização dos estaleiros, a DIA considerou a necessidade de monitorização das emissões atmosféricas e da qualidade do ar nas habitações existentes na envolvente mais próxima do AFR. O RECAPE apresenta um Programa de Monitorização próprio para o Projecto dos Parques e Acessibilidades com o qual se concorda.

Verificando-se que não será instalada uma central de betão, não será aplicável a monitorização das emissões atmosféricas da mesma, conforme previsto na DIA.

Salienta-se todavia que, em fase prévia ao início das obras, deverá ser comunicada à Autoridade de AIA a localização exacta do ponto de monitorização PM1, identificado na figura seguinte.

(Adapt. Fig. 8.1.2. do Anexo IV do Relatório Técnico do RECAPE)

Figura 4 – Enquadramento espacial do local proposto para monitorização da qualidade do ar na fase de construção

Quanto à fase de exploração, a avaliação ambiental complementar concluiu que a actividade dos aviões e fontes directamente associadas continua a ser a principal fonte emissora de todos os poluentes atmosféricos em estudo. Pelo contrário, a contribuição dos parques de estacionamento para o total das emissões é desprezável.

Comparando as emissões estimadas nas condições do Projecto de Execução com as emissões estimadas no EIA, verifica-se um aumento das quantidades de todos os poluentes emitidos, com excepção do SO_x. Relativamente às fontes emissoras, regista-se um acréscimo do peso das vias rodoviárias para o total das emissões atmosféricas do AFR, e uma diminuição da contribuição relativa dos Parques de Estacionamento. Conforme sublinhado no RECAPE, tal poderá estar relacionado não só com as alterações ao nível do tipo de infra-estruturas (tipologia da rede viária e capacidade dos parques de estacionamento) mas também com o tipo de informação disponível para caracterizar as diferentes actividades, que permite um maior rigor.

As partículas em suspensão (PM_{10}) são o poluente que regista um maior acréscimo na contribuição das emissões decorrentes das vias rodoviárias para as emissões totais face aos valores apresentados no EIA e também o poluente cujo peso das vias rodoviárias é mais forte. Contudo, as simulações realizadas no EIA apontavam para valores de PM_{10} reduzidos na área envolvente ao AFR, motivo pelo qual se considera que este aumento não representa um impacte negativo significativo face ao já avaliado em sede de procedimento de AIA.

Relativamente ao Ambiente Sonoro não se verifica a ocorrência de impactes distintos face aos já avaliados em sede de procedimento de AIA.

No que se refere à Socioeconomia há a destacar a afectação da economia de base local em resultado do conjunto de expropriações a efectuar, nomeadamente:

- Expropriação de cerca de 28 % da área de uma exploração agrícola de estufas (Parcela 3 da planta de expropriações, localizada no sector nascente do Arruamento 8 e Rotunda 2), incluindo 154 m^2 de área construída de apoio às estufas;
- Expropriação dos terrenos onde se localiza uma empresa de aluguer de automóveis (Parcela 3) e dos terrenos onde se encontra instalada um empresa de confecção de cortinados (Parcelas 5, 6 e 7);
- Expropriação de cerca de 16% da área das Parcelas 1 e 2, com funções agrícolas, para construção da Rotunda 3 e acessos;
- Expropriação das Parcelas 4 e 10 em cerca de 74 % e 49% da sua área total, respectivamente;
- Expropriação da Parcela rústica n.º 9 em cerca de 6% da sua área total para construção da Rotunda 1.

No que concerne o estado das negociações com vista às referidas expropriações, o RECAPE refere que todos os proprietários potencialmente afectados e demais pessoas passíveis de ser indemnizadas foram já notificadas. Não é todavia feita referência à forma como decorrem as negociações.

De salientar que a expropriação constitui a medida de compensação mais adequada face à perda irreversível criada pelo Projecto, pelo que a mesma deverá não só ser feita nos termos da legislação específica, como ser justa e célere, incluindo todas as parcelas que se tornam inviáveis com a intervenção agora prevista.

No que se refere ao Património, a avaliação ambiental completar reconhece a afectação de três ocorrências de âmbito arquitectónico e etnológico, designadamente:

- Oc.2 – Poço de Monte Negro: construção localizada em área contígua à Rotunda NO, sendo certo um impacte de média magnitude sobre a mesma;
- Oc.3 – Poço de Marchil: construção localizada em área contígua ao troço de ligação entre a Rotunda NO e a Rotunda NE sendo provável um impacte com média magnitude sobre a mesma;
- OC.4 – Marchil: construção de possível interesse arqueológico, parcialmente sobreposta pelo troço de ligação entre a Rotunda NO e a Rotunda NE, sendo certo um impacte com elevada magnitude sobre a mesma.

Tendo em conta as afectações descritas, o RECAPE propõe um conjunto de medidas de minimização gerais e específicas com as quais se concorda e que devem assim ser implementadas em complemento da DIA.

Face ao exposto, e caso sejam atendidas as recomendações referidas ao longo do presente capítulo, bem como adoptadas as medidas de minimização complementares, considera-se que das alterações verificadas em Projecto de Execução não serão expectáveis impactes negativos significativos.

4.2. Análise da Conformidade com a DIA

Especificamente no que se refere à conformidade do Projecto de Execução com as disposições da DIA, foram detectados alguns aspectos que carecem de esclarecimento e/ou correcção, designadamente no que se refere ao Programa de Monitorização do Ambiente Sonoro.

Verifica-se que o Programa de Monitorização apresentado para este factor não corresponde ao solicitado na DIA, pelo que o mesmo deve ser reformulado, tendo em conta o cumprimento da mesma, salientando-se os seguintes aspectos:

i) Para a fase de construção:

A realização de medições acústicas em fase de obra apenas será justificável no caso de as obras não decorrerem exclusivamente em dias úteis das 8h00 às 20h00, por ter sido solicitada pelo proponente e concedida pela Câmara Municipal uma Licença Especial de Ruído.

Nas medições acústicas, o índice de ruído a monitorizar será o LAeq em dB(A) relativo ao período entardecer e nocturno do(s) dia(s) mais críticos, não devendo ser calculadas médias de valores obtidos em vários dias nem calculado o indicador Lden referido no relatório, dado não ser aplicável à fase de obra.

Para mais detalhes ver *Notas Técnicas para Relatórios de Monitorização de Ruído*, APA, Nov. 2009.

ii) Para a fase de exploração:

Todos os aspectos referidos na DIA e que abaixo se transcrevem devem permanecer no programa de monitorização apresentado, o que não acontece.

Assim, para além do local escolhido no Programa apresentado para monitorização do ruído de tráfego rodoviário (zona Este na envolvente do arruamento 7), deverá ser também indicado o ponto onde será monitorizado o ruído de tráfego aéreo e especificamente o ruído decorrente das operações das aeronaves realizadas em terra.

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

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

5. PARECERES EXTERNOS

No âmbito deste procedimento de pós-avaliação foram consultadas as seguintes entidades externas:

- ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações
- Câmara Municipal de Faro
- Câmara Municipal de Loulé
- Energias de Portugal (EDP)
- Fagar – Faro, Gestão de águas e Resíduos, E.M.
- Laboratório Nacional de Energia e Geologia (LNEG)

Em resposta, foram recebidos os pareceres da ANACOM e do LNEG, os quais se apresentam de forma sucinta, constando a sua cópia integral no anexo I do presente documento.

A Câmara Municipal de Faro e a FAGAR emitiram parecer no âmbito do Acompanhamento Público, conforme indicado no capítulo 6 do presente relatório.

A ANACOM refere que na área do projecto têm origem diversas ligações hertzianas licenciadas em nome da Vodafone, da ONI, da PTC e do Instituto de Meteorologia (IM). Particular destaque é dado à ligação hertziana Aeroporto <> S. Miguel, propriedade do IM e para a qual está em curso um pedido de constituição de servidão radioeléctrica. Neste sentido, a ANACOM recomenda o contacto com as entidades citadas no sentido de minorar o efeito da realização da obra em causa sobre o serviço de telecomunicações suportado nessas ligações.

O LNEG afirma não haver aspectos impeditivos à implementação do projecto em termos de geologia e recursos minerais. Realça todavia a presença de falhas regionais activas na área em causa, passíveis de gerar sismos de magnitude elevada, com possibilidade de produzir fenómenos de liquefacção e tsunamis.

6. ACOMPANHAMENTO PÚBLICO

O período de Acompanhamento Público decorreu durante 11 dias úteis, de 17 a 31 de Agosto de 2010, tendo sido recebidos seis pareceres com a seguinte proveniência:

- Autoridade Florestal Nacional (AFN)
- Câmara Municipal de Faro (CM Faro)
- Direcção-Geral de Energia e Geologia (DGEG)
- Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR)
- EP – Estradas de Portugal, SA
- Fagar – Faro, Gestão de águas e Resíduos, E.M.

Do parecer emitido pela CM de Faro salientam-se os seguintes aspectos:

- Nem todas as medidas de minimização e de compensação previstas na DIA se encontram incluídas no RECAPE;
- No que diz respeito ao Programa de Monitorização do Ambiente Sonoro, não se encontram devidamente identificados os pontos onde se prevê a realização das medições acústicas, pelo que deverá solicitar-se a apresentação de uma planta com a identificação dos pontos onde se prevê a realização das medições, devendo essas localizações respeitar os requisitos da DIA, tanto para a fase de construção, como para a fase de exploração;
- Ainda no que diz respeito ao ruído, o acréscimo do tráfego aéreo para além de alterar o ambiente sonoro a um nível local tem uma área de influência bastante mais extensa, afectando significativamente os níveis sonoros na cidade de Faro. Assim, para além da monitorização local do ruído, deverá ser apresentado o mapa de ruído do AFR, após a entrada em funcionamento das infra-estruturas a que se referem os projectos elaborados;
- Relativamente à monitorização da qualidade do ar, não está prevista a análise de todos os parâmetros mencionados na DIA durante a fase de construção, não tendo sido apresentada qualquer justificação para essa falta;
- No que diz respeito à monitorização dos recursos hídricos, deverá ser esclarecido se as análises às águas superficiais elaboradas pelo AFR cumprem os requisitos impostos pela DIA (quer em termos de periodicidade, localização ou parâmetros analisados);
- O RECAPE refere ainda que não se justifica a monitorização das águas subterrâneas, dado que não se verificam impactes significativos neste factor resultantes da execução do projecto. Sendo que a DIA não isentou este projecto em particular da elaboração da monitorização das águas subterrâneas, a não implementação do programa de monitorização da qualidade das águas poderá constituir um incumprimento às condicionantes impostas pela DIA.

No seguimento do já anteriormente referido pela CM de Faro em sede do procedimento de AIA relativo às Infra-estruturas para ILS e Linha de Aproximação da Pista 10, esta entidade acrescenta ainda o seguinte:

- O facto da proposta prever a ampliação da capacidade do Aeroporto sem contemplar, ou pelo menos analisar, a viabilidade da intervenção abranger o núcleo urbano de carácter habitacional localizado a poente (Sítio da Arábia) e que se encontra envolvido pela actual área

do Aeroporto. As condições precárias e incompatíveis que apresenta já actualmente a nível de ambiente urbano, estrutura funcional e ruído serão certamente agravadas com o aumento de capacidade e funcionamento previsto para a infra-estrutura, pelo que se considera que a proposta deveria abranger a área em questão, tendo em vista a sua reestruturação e eventual reconversão de modo a integrar o AFR ou, no mínimo, tornar compatível a sua coexistência com o mesmo.

- Ainda no que concerne aos impactes da intervenção na envolvente imediata do Aeroporto, e atendendo ao facto da proposta contemplar 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, seria de todo o interesse que qualquer intervenção de ampliação do Aeroporto previsse a requalificação da área envolvente, nomeadamente na manutenção e adaptação dos caminhos existentes para fins de circulação pedonal e ciclovia, garantindo a articulação com os acessos existentes;
- No que concerne ao impacte e enquadramento paisagístico da intervenção, alerta-se para a necessidade de ser dado particular relevo e atenção tanto à cércea, 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. Sugere-se ainda que seja contemplada a intervenção a nível paisagístico da totalidade do perímetro do Aeroporto, uma vez que a mesma só se encontra prevista para o seu limite norte;
- No que concerne aos impactes da intervenção a nível de rede de acessibilidades e transportes, e apesar do projecto contemplar a execução da Circular Sul de Montenegro, a via proposta não observa as características do perfil previsto pela CM de Faro (dimensionamento de passeios, corredor verde, arborização e traçado possível para corredor de transportes), pelo que deverá o mesmo ser adaptado no processo de concertação com a referida entidade;
- Não obstante esse facto, considerando que a área que a expropriar é superior à necessária para adaptar o referido projecto ao perfil de via previsto, considera-se que não há qualquer obstáculo a aceitação do RECAPE relativamente a esta matéria, desde que o posterior desenvolvimento do projecto seja articulado e adaptado com a CM de Faro. Esta entidade recomenda, contudo, que a parcela identificada como 10 seja expropriada na totalidade, dado que nesta zona a área que se prevê expropriar poderá ser insuficiente para assegurar a implementação de passeios devidamente dimensionados e continuidade da ciclovia para norte e poente, assim como a necessária modelação do terreno;
- Ainda no que concerne à estrutura viária prevista, considera-se que a solução encontrada para o atravessamento pedonal e de ciclovias na envolvente à rotunda de ligação ao aeroporto, praia de Faro e futura circular sul de Montenegro deverá ser melhorado em sede do processo de concertação com a CM de Faro;
- Em paralelo com a sobrecarga das infra-estruturas existentes, com o aumento do fluxo de passageiros será previsível, a necessidade de aumentar as áreas afectas a instalações para Rent-a-car e similares, as quais já se encontram actualmente subdimensionadas e evidentemente insuficientes para as actuais necessidades, situação que conduz à sobreocupação do estacionamento, de uma área considerável na periferia do Aeroporto.
- Considera-se insuficiente a arborização dos espaços verdes e passeios (públicos) previstos.

A AFN reitera o parecer favorável emitido em fase de Estudo Prévio.

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 aérea de intervenção do projecto não se desenvolvem estudos, projectos ou acções da área de competência daquela Direcção-Geral.

A EP informa que o projecto não interfere com nenhuma infra-estrutura cuja gestão seja da sua competência. Salienta, no entanto, que a intervenção ao nível dos parques e acessibilidades confina com a EN125-10 – Faro/Aeroporto de Faro, a qual está integrada na Subconcessão do Algarve Litoral e termina antes da rotunda que será intervencionada.

A Fagar informa que a rede de drenagem de águas residuais domésticas existente possui capacidade para suportar o acréscimo de caudal produzido com a ampliação e remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro e que o mesmo já se encontra previsto.

7. 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 Estudo Prévio e dá cumprimento aos termos e condições nela fixados, a CA considera que o mesmo se encontra conforme.

Verificam-se contudo algumas alterações no Projecto de Execução face ao previsto em sede de procedimento de AIA, as quais consistem essencialmente em:

- Diminuição das áreas de ampliação e de remodelação da Aerogare, bem como diminuição da volumetria prevista para o edifício do Terminal.
- Ajustes de *layout* no projecto dos Parques e Acessibilidades, localizando-se alguns destes elementos fora dos actuais limites do AFR, a norte da solução apresentada em Estudo Prévio.

Tendo em conta os resultados da Avaliação Ambiental Complementar apresentada no RECAPE, considera-se que as alterações em causa não são susceptíveis de provocar impactes negativos acrescidos face aos avaliados em sede de procedimento de AIA, desde que cumpridas as medidas de minimização proposta no próprio RECAPE, em complemento das medidas já definidas na DIA. Tal afigura-se particularmente relevante para efeitos de minimização da afectação das ocorrências patrimoniais identificadas.

No entanto, tendo em conta a apreciação feita ao longo do presente parecer, o proponente deve ainda dar cumprimento a um conjunto de requisitos e obrigações.

Assim, previamente ao licenciamento, deve o proponente aferir a eventual afectação de áreas do PNRF e, caso tal se verifique, ajustar o Projecto de Execução de forma a garantir a preservação dessas mesmas áreas. Ainda em fase prévia ao licenciamento, deverá ser remetida à Autoridade de AIA informação relativa ao cumprimento deste requisito.

Relativamente aos procedimentos a adoptar em caso de afectação de captações subterrâneas ou de selagem de captações, deve ser previamente consultada a ARH do Algarve, devendo ser dado conhecimento à Autoridade de AIA das comunicações mantidas neste âmbito.

Relativamente ao Programa de Monitorização da Qualidade do Ar, e em fase prévia ao início das obras, deve ser comunicada à Autoridade de AIA a localização exacta do ponto de monitorização PM1. Deve também ser apresentada fundamentação para a exclusão da monitorização dos parâmetros SO_2 e Benzeno, previsto nas orientações definidas na DIA para este programa de monitorização.

Também em fase prévia ao início das obras, deve ser remetido à Autoridade de AIA, para análise e aprovação, o Programa de Monitorização do Ambiente Sonoro, desenvolvido de acordo com as directrizes constante no capítulo 4.2. do presente parecer.

Antes do inicio da obra o proponente deve ainda consultar as entidades responsáveis pelas diversas ligações hertzianas com origem na área do projecto, conforme recomendado pela ANACOM.

No que se refere ao desenvolvimento da rede de acessibilidades, deve ser promovido pelo proponente um processo de concertação com a CM de Faro, o qual deverá desde logo ter em conta as questões colocadas por esta entidade em sede de acompanhamento público (capítulo 6 e Relatório de Acompanhamento Público).

Por último, e tendo em conta as expropriações previstas, salienta-se a necessidade de que as mesmas sejam não só feitas nos termos da legislação específica, mas também justas e céleres e que incluam todas as parcelas que se tornam inviáveis com a implementação do Projecto.

Devem ainda ser tidos em consideração todos os comentários constantes no presente parecer, devendo todas as alterações e elementos solicitados constituir parte integrante do Projecto de Execução a submeter a licenciamento, sempre que aplicável.

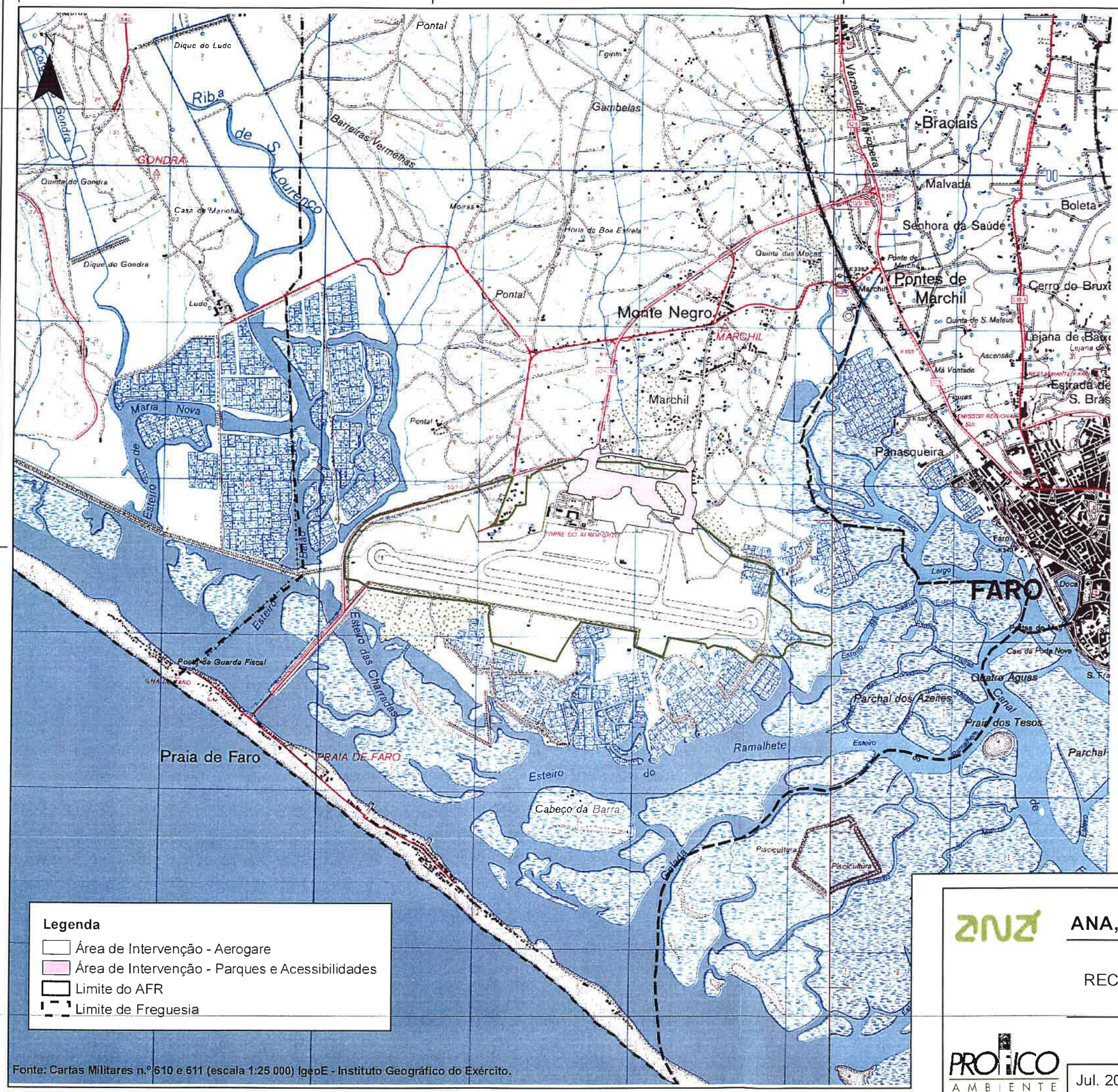
COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

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

ANEXO I

Plantas de Localização

Localização do projecto



ANA, S.A. - Aeroportos de Portugal

RECAPE da Ampliação e Remodelação da Aerogare do AFR

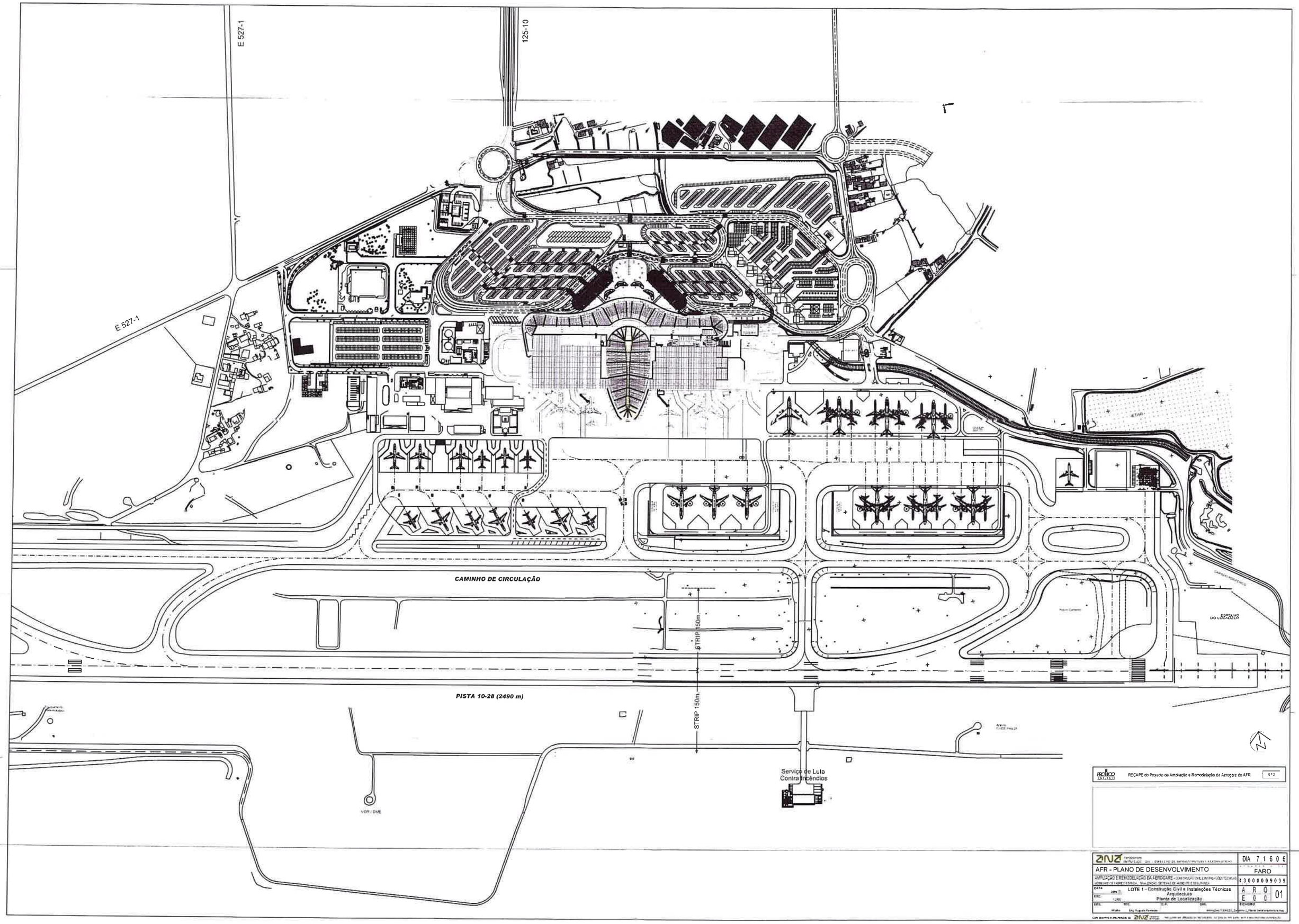
PROTICO AMBIENTE

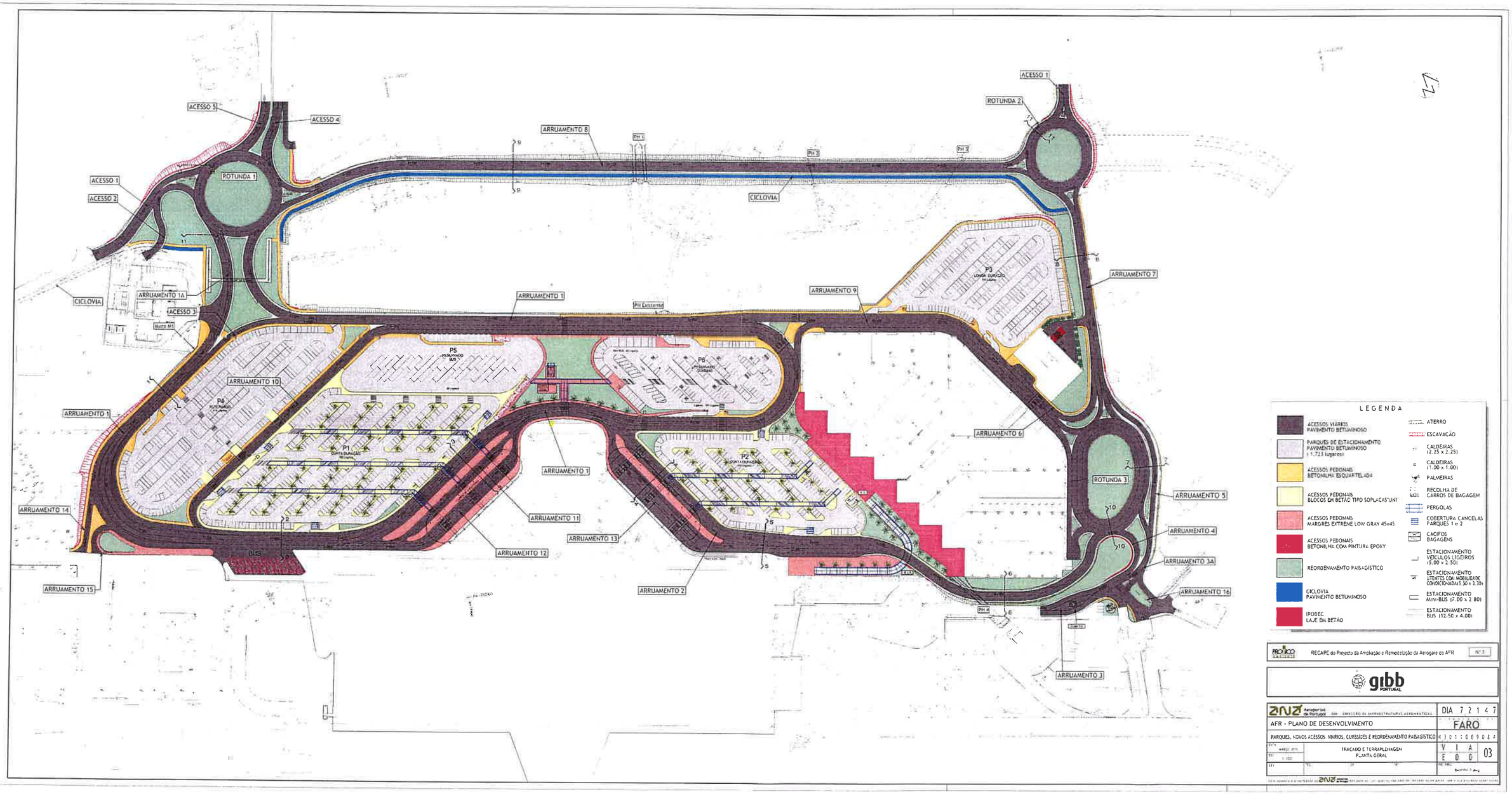
Jul. 2010

Localização do projecto

N.º 01

1:25.000


E 527-1
E 527-1
125-10
CAMINHO DE CIRCULAÇÃO
PISTA 10-28 (2490 m)
STRIP 150m
STRIP 150m
Serviço de Luta
Contra Incêndios
VOR / DME
ESPELHO
DO LOCALIZ.
RECAPE do Projecto da Ampliação e Remodelação da Aerogare do AFR
Nº 2
AFR - PLANO DE DESENVOLVIMENTO
FARO
LOTE 1 - Construção Civil e Instalações Técnicas
Arquitectura
Planta de Localização
DIA 7 1 6 0 6
4 3 0 0 0 0 9 0 3 9
A R Q
E 0 0
01


ACESSO 5
ACESSO 4
ACESSO 1
ACESSO 2
ROTUNDA 1
ARRUAMENTO 8
PH 1
PH 2
PH 3
ROTUNDA 2
ACESSO 1
CICLOVIA
CICLOVIA
ARRUAMENTO 1A
ACESSO 3
Muro M1
ARRUAMENTO 1
Pit Existente
ARRUAMENTO 9
ARRUAMENTO 7
P3
LONGA DURAÇÃO
P5
RESERVADO BUS
P6
RESERVADO CURTA
P4
P1
CURTA DURAÇÃO
P2
CURTA DURAÇÃO
ARRUAMENTO 10
ARRUAMENTO 1
ARRUAMENTO 14
ARRUAMENTO 15
ARRUAMENTO 1
ARRUAMENTO 11
ARRUAMENTO 12
ARRUAMENTO 13
ARRUAMENTO 2
ARRUAMENTO 6
ROTUNDA 3
ARRUAMENTO 5
ARRUAMENTO 4
ARRUAMENTO 3A
ARRUAMENTO 16
ARRUAMENTO 3
PH 4
LEGENDA
ACESSOS VIÁRIOS PAVIMENTO BETUMINOSO
PARQUES DE ESTACIONAMENTO PAVIMENTO BETUMINOSO (1.721 lugares)
ACESSOS PEDONAIS BETONILHA ESQUARTELADA
ACESSOS PEDONAIS BLOCOS EM BETÃO TIPO SOPLACASTUNI
ACESSOS PEDONAIS MARGRES EXTREME LOW GRAY 45x45
ACESSOS PEDONAIS BETONILHA COM PINTURA EPOXY
REORDENAMENTO PAISAGÍSTICO
CICLOVIA PAVIMENTO BETUMINOSO
IPODEC LAJE EM BETÃO
ATERRO
ESCAVAÇÃO
CALDEIRAS (2.25 x 2.25)
CALDEIRAS (1.00 x 1.00)
PALMEIRAS
RECOLHA DE CARROS DE BAGAGEM
PERGOLAS
COBERTURA CANCELAS PARQUES 1 e 2
CAGIFOS BAGAGENS
ESTACIONAMENTO VEÍCULOS LIGEIROS (5.00 x 2.50)
ESTACIONAMENTO UTENTES COM MOBILIDADE CONDICIONADAS (5.0 x 3.30)
ESTACIONAMENTO Mini-BUS (7.00 x 2.80)
ESTACIONAMENTO BUS (12.50 x 4.00)
RECAPE do Projecto da Ampliação e Remodelação do Aeroporto de AFR
Nº 3
gibb PORTUGAL
ANA Aeroportos de Portugal
DIA 7 2 1 4 7
AFR - PLANO DE DESENVOLVIMENTO
FARO
PARQUES, NOVOS ACESSOS VIÁRIOS, CURRÍCULOS E REORDENAMENTO PAISAGÍSTICO
4 3 0 1 1 0 0 9 0 E 4
TRAÇADO E TERRAPLENAGEM
PLANTA GERAL
V I A
E 0 0
03

ANEXO II

Pareceres das Entidades Externas

ANACOM AUTORIDADE NACIONAL DE COMUNICAÇÕES

APA - Agência Portuguesa do Ambiente
ASSESSORIA

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE
Min. do Ambiente e do Ordenamento do Território
R MURGUEIRA 9/9A - APARTADO 7585
2611-865 AMADORA

S/ referência	S/ comunicação	N/ referência	Data
S-011006/2010	11-08-2010	ANACOM-S68762/2010 304030 - 651065	19-08-2010

Assunto: AMPLIAÇÃO E REMODELAÇÃO DA AEROGARE DO AEROPORTO DE FARO

Em resposta ao ofício de V. Exas. acima referenciado, foi analisada a área afecta à realização deste projecto, na perspectiva da identificação de condicionantes que possam incidir sobre essa área, decorrentes da existência de servidões radioeléctricas constituídas ou em vias de constituição ao abrigo do Decreto-Lei n.º 597/73, de 7 de Novembro.

Em resultado da análise verificou-se que naquela área têm origem diversas ligações hertzianas licenciadas em nome da Vodafone, da ONI, da PTC e do Instituto de Meteorologia. Em particular, a ligação hertziana *Aeroporto <> S.Miguel*, propriedade desta última entidade, tem em curso um pedido de constituição de servidão radioeléctrica. Para melhor esclarecimento anexa-se um extracto de carta geográfica apresentando a orientação das ligações hertzianas em causa. Face ao exposto, recomenda-se o contacto com as entidades citadas no sentido de minorar o efeito da realização da obra em causa sobre o serviço de telecomunicações suportado nessas ligações.

Com os melhores cumprimentos,

A Eng.ª Sara Cabral
25/8/10

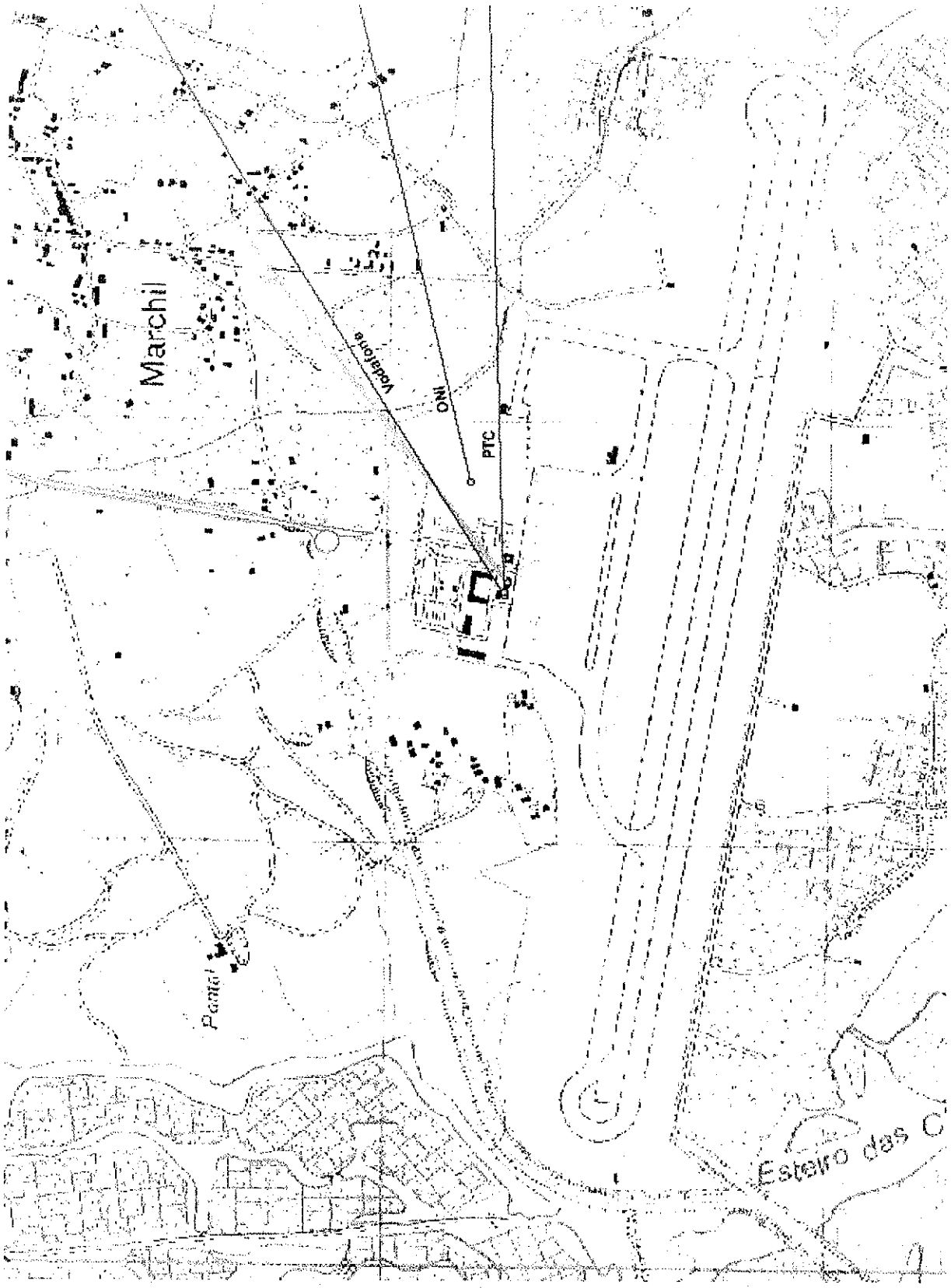
LUÍSA MENDES
Directora de Gestão do Espectro

Anexo: o citado

ICP – Autoridade Nacional de Comunicações
Av. José Malhoa,12
1099-017 LISBOA
Telefone +351 217211000 • Fax +351 217211001

AH022006/2010 - CM-DGE

ANEXO



LNEG

APA 2010-10-08 15:46 E-022041/2010

APA - Agência Portuguesa do Ambiente
☐DG ☐SDGLP ☐SDGIM ☐SDGAT
ASSESSORIA
☐DPEA ☐DFEMR ☐GERA
☐DACAR ☐DPCA ☐GTIC
☐DALA ☐LRA ☐GDAI
☐DOGR ☐DGRHFP ☒GAIA
☐OUTROS

Exmo. Senhor
Dr. Mário Grácio
Digmo. Director-Geral da Agência Portuguesa do Ambiente

Rua da Murgueira, n.º 9-9A - Zambujal
Apartado 7585
2611– 865 AMADORA

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
OF. Circular 517/2010/GAIA Refa. S-011105	2010 08 12	OFÍCIO nº 03766	2010 OUTUBRO 04

ASSUNTO: Acompanhamento Público
Projecto: **"Lanço Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro – PA 377"**
Envio de Parecer.

Na sequência do ofício de V. Exa. supra mencionado, relativo ao Acompanhamento Público do Projecto "*Lanço Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro – PA337*", junto se envia o respectivo parecer desta Instituição.

Com os melhores cumprimentos,

O Vogal do Conselho Directivo

Machado Leite

AFeus
Rita Cardoso
11/10/10

Anexo: o mencionado.

Laboratório Nacional de Energia e Geologia
Estrada do Paço do Lumiar, 22, 1649-038 Lisboa, Portugal
Apartado 7586 - 2611-901 Amadora - Portugal
Tel.: +351 210 924 600 / 1 - +351 214 715 400
Fax: +351 217 163 90
www.lneg.pt

MINISTÉRIO DA ECONOMIA, DA INOVAÇÃO E DO DESENVOLVIMENTO

LNEG

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE

Ofício Circular 517/2010/GAIA – Refa. S-011105/2010 de 12 de Agosto de 2010

Acompanhamento Público

Projecto: **"Lanço Ampliação e Remodelação da Aerogare do Aeroporto de Faro – PA 377"**

Descritores: Geologia e Recursos Minerais

Setembro / 2010

Laboratório de Geologia
Estrada da Portela, Alfragide, 2610-999 Amadora, Portugal
Apartado 7586 – 2611-901 Amadora – Portugal
Tel.: +351 210 924 600 – +351 214 720 900
Fax: +351 217 160 799
www.lneg.pt

MINISTÉRIO DA ECONOMIA, DA INOVAÇÃO E DO DESENVOLVIMENTO

PARECER

Do ponto de vista da geologia não há aspectos impeditivos à implementação deste.

Como condicionantes e preocupações que eventualmente possam ocorrer, é de apontar a presença de falhas regionais activas, na região de implementação do projecto, passíveis de gerar sismos de magnitude elevada, com possibilidade de produzir fenómenos de liquefação e tsunamis.

De acordo com os elementos disponíveis para consulta, nada há a mencionar relativamente ao descritor Recursos Minerais.

LNEG - Laboratório Nacional de Energia e Geologia
Estrada da Portela, Bairro do Zambujal, Apartado 7586, 2610-999 AMADORA, Portugal
Tel.: (351) 21 092 4600/1 - (351) 214 720 900
Fax: (351) 21 472 8028
www.lneg.pt