

ÍNDICE

	PÁG.
1. INTRODUÇÃO	1
2. ANTECEDENTES	3
3. APRESENTAÇÃO DO PROJECTO.....	5
4. CONFORMIDADE COM A DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL	7
5. MONITORIZAÇÃO.....	9
6. CONCLUSÃO	11

(Página intencionalmente deixada em branco)

1. INTRODUÇÃO

O projecto sobre o qual incide o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) é relativo ao projecto “Infra-estruturas para ILS e Linha de Aproximação da Pista 10 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 “Infra-estruturas para ILS e Linha de Aproximação da Pista 10 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 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 “Infra-estruturas para ILS e Linha de Aproximação da Pista 10 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 “*Linha de Aproximação da Pista 10*”, sendo o projecto de “*Ampliação e Remodelação da Aerogare*” avaliado em fase posterior (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 1969.

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 às infra-estruturas de construção civil que vão proporcionar o suporte para os postes e para os equipamentos da parte da Linha de Aproximação da Pista 10 do Aeroporto de Faro, que se desenvolve sobre a área de sapal, sobre estacaria para cada “ponto-luz”.

No Desenho n.º 01, **Anexo**, apresenta-se a Planta de Localização do Aeroporto de Faro, (AFR), com a indicação da área onde se vai desenvolver a intervenção.

Esta área é formada por zonas inundáveis, correntemente designadas por “sapal”.

As salinas encontram-se delimitadas por pequenos diques de terra, usualmente designados por “motas”, com taludes de inclinação natural, por vezes estabilizados com estacas e taipais de madeira em intervenções pontuais. 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” e permitindo por vezes a passagem de pequenos veículos.

O Esteiro Baião constitui o troço terminal da Ribeira de S. 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.

Os terrenos onde estas estruturas serão implantadas situam-se em área ambientalmente protegida, para além de apresentarem características geotécnicas pouco favoráveis para a fundação de estruturas.

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 de 450 m a partir da Soleira da Pista 10. Os primeiros 240 m estão implantados sobre o terraplino da plataforma da Pista, e quando esta termina, os 210 m restantes ficam implantados sobre a zona de sapal e de salinas que se estende para o exterior da cabeceira da pista.

No Desenho n.º 02, **Anexo**, apresenta-se a Planta Geral de Implantação, com a identificação das posições dos suportes das luzes, numeradas de 1 a 8, e um corte longitudinal sobreelevado no qual se indica a rampa de transição da altura das luzes e as alturas dos postes para os projectores.

Cada conjunto de 4 projectores será implantado sobre uma plataforma. Estas plataformas serão ligadas entre si por um passadiço pedonal, vencendo o vão entre elas, formando 7

tramos, que permitem o apoio dos cabos eléctricos dos circuitos de alimentação, bem como o acesso para inspecção e manutenção do sistema de luzes.

Quanto ao sistema de fixação dos projectores, prevê-se a instalação de cada conjunto de 4 projectores dois a dois sobre um mesmo tubo horizontal suportado por um único poste. Esta solução permite manter o passadiço centrado com o eixo da Pista, pois a passagem sobre as plataformas será feita entre os dois postes de cada conjunto.

Para a barra transversal, na posição da plataforma 3, os conjuntos laterais de 4 projectores serão suportados por um único poste.

Os postes de suporte terão um sistema articulado que permite o rebatimento do suporte horizontal dos projectores para efeitos de manutenção. O braço inferior deste dispositivo de rebatimento tem um comprimento que na operação de rotação iria colidir com a posição do guarda-corpos, razão pela qual nele existe um recorte rebaixado, para prevenir este efeito.

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 Linha de Aproximação da Pista 10, do Aeroporto de Faro, e dando cumprimento às disposições nela constantes.

O cumprimento das medidas de minimização a implementar é assegurado/implementado, através da respectiva:

- i) Integração de requisitos constantes da DIA no Processo de Concurso da Empreitada – Caderno de Encargos;
- ii) Integração no Plano de Gestão Ambiental da fase de construção que faz parte integrante da proposta ganhadora. No Anexo IX, do Caderno de Encargos – Instruções relativas ao enquadramento ambiental da obra estão vertidos os requisitos legais e boas práticas constantes no Plano de Gestão Ambiental em Obra da ANA, SA e que se pretende que sejam cumpridos em obra.

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..

Como medida mais relevante, pode referir-se que a ANA/AFR, compromete-se a participar no financiamento de acções de conservação e recuperação de áreas naturais dentro do Parque Natural da Ria Formosa, durante um período de 5 anos e ao abrigo de um Protocolo, já assinado, e cujos termos foram acordados no âmbito de reuniões bilaterais entre a ANA/AFR e o ICNB/PNRF. Esta participação incluirá acções de conservação da avifauna e de arranque do “chorão”.

Este Protocolo entre a ANA/AFR e o ICNB/PNRF permitirá, assim, desenvolver no futuro os projectos das medidas de compensação solicitados para o RECAPE e que não poderiam ser desenvolvidos à revelia do ICNB/PNRF. Desta forma, os mesmos serão devidamente planeados, escalonados e desenvolvidos, sendo o referido Protocolo a garantia de que o MAOTDR necessita.

(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 as águas superficiais, que será realizado durante a fase de construção na envolvente das obras, em alguns dos locais seleccionados no EIA, e que foram ajustados em fase de RECAPE, tendo em conta “a versão reduzida” do projecto da Linha de Aproximação, durante a fase de exploração na ria Formosa, do lado Poente do Aeroporto de Faro;
- Programa de Monitorização para as águas subterrâneas. Este plano de monitorização adequar-se-á ao objectivo específico de controlar a evolução dos iões principais mais nocivos (cloreto, sulfato, nitrato, sódio, cálcio, magnésio, bicarbonato, potássio, alumínio, ferro e manganês);
- Programa de Monitorização para a componente Ecologia, que abrange a Fauna Terrestre, Ecologia Aquática, Fictoplâncton.

Relativamente à Fauna Terrestre, o plano de monitorização, na prática orientado para a Avifauna, será implementado durante um total de três anos completos, sendo um ano antes do início da fase de construção e dois após finalização da empreitada, de modo a abarcar todas as variações sazonais, em particular para os períodos de migrações e invernada.

Assim, será realizada uma campanha de amostragem antes da instalação da Linha de Aproximação da Pista 10 e depois da construção da LA, sendo respeitados todos os requisitos constantes no presente ponto da DIA, relativamente a este ponto.

No que diz respeito à Ecologia Aquática, na fase de construção, deverão ser contempladas duas componentes distintas – Componente 1: acompanhamento da produtividade dos viveiros a jusante da área intervencionada, com uma frequência bimestral; Componente 2 – monitorização da composição e abundância da componente ictiológica, de moluscos e crustáceos decápodes, a frequência deverá ser bimestral. Na fase de exploração deverá ser adoptado um plano de monitorização da composição e abundância da componente ictiológica, de moluscos e crustáceos decápodes em alguns dos locais definidos na DIA, e ajustados no âmbito do presente RECAPE. A frequência deverá ser sazonal (4 vezes por ano) durante os primeiros 4 anos. Após este período, e mediante a análise dos resultados

obtidos e confirmação da inexistência de impactes negativos, a continuidade do programa de monitorização deverá ser avaliada.

Quanto ao Fictoplâncton, este será incluído no programa de monitorização da qualidade da água, seguindo as condições previstas no mesmo.

As orientações definidas para cada um dos Planos de Monitorização tiveram em consideração as directrizes estipuladas na DIA, e ajustadas tendo em conta “a versão reduzida” do projecto da Linha de Aproximação.

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 Linha de Aproximação da Pista 10 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.