

Quais as vantagens do Projecto?

O Aeroporto João Paulo II assume uma elevada importância, uma vez que constitui o principal acesso à Ilha de São Miguel, constituindo, também, uma plataforma de distribuição de tráfego aéreo para o restante arquipélago. Como tal, define-se como uma infra-estrutura fundamental ao desenvolvimento do turismo da Região.

O Projecto em estudo prevê a criação e ampliação de infra-estruturas, preparando o aeroporto para o crescimento de tráfego aéreo previsto para os próximos anos, bem como assegura as condições futuras necessárias a nível de equipamentos e funções, para a prestação de um elevado “nível de serviços”.

Qual foi o período de elaboração do EIA?

O EIA foi desenvolvido entre Novembro de 2007 e Abril de 2008, com edição do relatório final do EIA em Julho de 2008.

Quais as principais medidas de minimização a adoptar para reduzir os efeitos negativos do Projecto?

As principais medidas minimizadoras identificadas no Estudo de Impacte Ambiental são destinadas apenas aos aspectos considerados mais relevantes e indicam-se as mais importantes:

- Os estaleiros serão restringidos unicamente a áreas incluídas dentro do actual perímetro do Aeroporto João Paulo II, sendo desmantelados no final da obra e removidas todas as suas estruturas de apoio;
- Serão tidos cuidados especiais relativamente ao manuseamento de óleos e combustíveis, e será cumprida a legislação referente aos óleos usados nas fases de construção e de exploração;
- O mesmo procedimento será adoptado para a gestão dos resíduos produzidos, em rigoroso cumprimento da legislação aplicável;
- As escorrências provenientes das áreas de estaleiro onde se desenvolvem actividades potencialmente poluidoras serão conduzidas a um sistema de pré-tratamento, que permita a decantação e a separação dos poluentes;
- Proceder-se-á à remoção de todos os materiais impermeabilizantes depositados temporariamente nos solos, assim como de todos os entulhos, deixando-se o terreno limpo;
- Será feita uma optimização da localização do estaleiro e de percursos de veículos afectos à obra, evitando a circulação por zonas habitacionais;
- Será informada a população das localidades mais próximas dos locais das obras acerca das acções de construção, bem como a respectiva calendarização;
- As viaturas afectas às obras circularão com os faróis de médios ligados, de modo a tornarem-se mais visíveis pelos utentes das vias de circulação e assim reduzir-se a possibilidade de acidentes;
- Existe um protocolo de colaboração entre a ANA, a Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves e o Departamento de Biologia da Universidade dos Açores para monitorização da avifauna no AJPII (Parejo, 2008), o qual constitui uma ferramenta fundamental para futuramente conduzir à implementação de medidas que reduzam a abundância de aves neste aeroporto. Assim, será mantido o empenho revelado por todas as partes envolvidas para a sua cabal execução até final e, se necessário, essa colaboração será mantida para estudar a eficácia prática de outras medidas que venham eventualmente a ser implementadas no terreno;
- Melhoria das condições de acesso ao aeroporto, nomeadamente através do incremento de meios de transporte colectivo;
- As actividades mais ruidosas da fase de construção terão lugar ao longo do dia, privilegiando períodos de menor perturbação das populações.

Quais os programas de monitorização a adoptar?

Durante a fase de construção e exploração do Projecto serão apenas adoptados programas de monitorização a nível da Qualidade do Ar e do Ambiente Sonoro.

Os programas de monitorização serão desenvolvidos com base na caracterização de parâmetros definidos, analisados em amostras recolhidas com uma frequência própria, em locais identificados.



RESUMO NÃO TÉCNICO PROJECTO DE AMPLIAÇÃO DA PLATAFORMA W E CONSTRUÇÃO DOS NOVOS CAMINHOS DE CIRCULAÇÃO D E E

O que é um Resumo Não Técnico (RNT)?

Este RNT destina-se a ser um documento de grande divulgação, escrito em linguagem acessível a todos. Por isso, se pretender obter informações mais aprofundadas sobre o Projecto deve consultar o Estudo de Impacte Ambiental (EIA), que está disponível na Câmara Municipal de Ponta Delgada e na Secretaria Regional de Ambiente e do Mar (SRAM).

Em que consiste o Projecto? Qual é a programação temporal para a sua execução?

O Projecto alvo do presente Estudo de Impacte Ambiental (EIA) compõe-se por:

- Ampliação da plataforma W, dotando-a de capacidade para estacionamento de 8 ou 10 aviões, consoante o posicionamento e dimensão dos aviões;
- Novo caminho de circulação Echo (E), que constitui uma alternativa ao caminho de circulação Charlie, já existente, e passará a constituir uma saída rápida da pista para os aviões que aterrem na pista 30, diminuindo o seu tempo de ocupação, aumentando assim a sua capacidade;
- Reformulação do caminho de circulação Charlie (C);
- Construção do novo caminho de circulação Delta (D).

Estima-se que a obra terá uma duração total de 20 meses, divididos em duas fases: Fase 1 – 11 meses e Fase 2 – 9 meses.

Quem propõe o Projecto? Qual a entidade que o vai licenciar?

O presente projecto de execução não carece de licenciamento por parte de qualquer entidade, apenas de um pedido de parecer prévio – não vinculativo – à Câmara Municipal de Ponta Delgada, conforme o disposto no Art. 7.º - Alínea d) do ponto 1 e 2 do Decreto-Lei n.º 177/2001, de 4 de Junho. A Autoridade de AIA é a Secretaria Regional de Ambiente e do Mar (SRAM), da Região Autónoma dos Açores.

Onde se localiza o Projecto?

O Aeroporto João Paulo II localiza-se nas freguesias de Relva e Santa Clara, no concelho de Ponta Delgada, na Ilha de São Miguel, na Região Autónoma dos Açores (RAA).

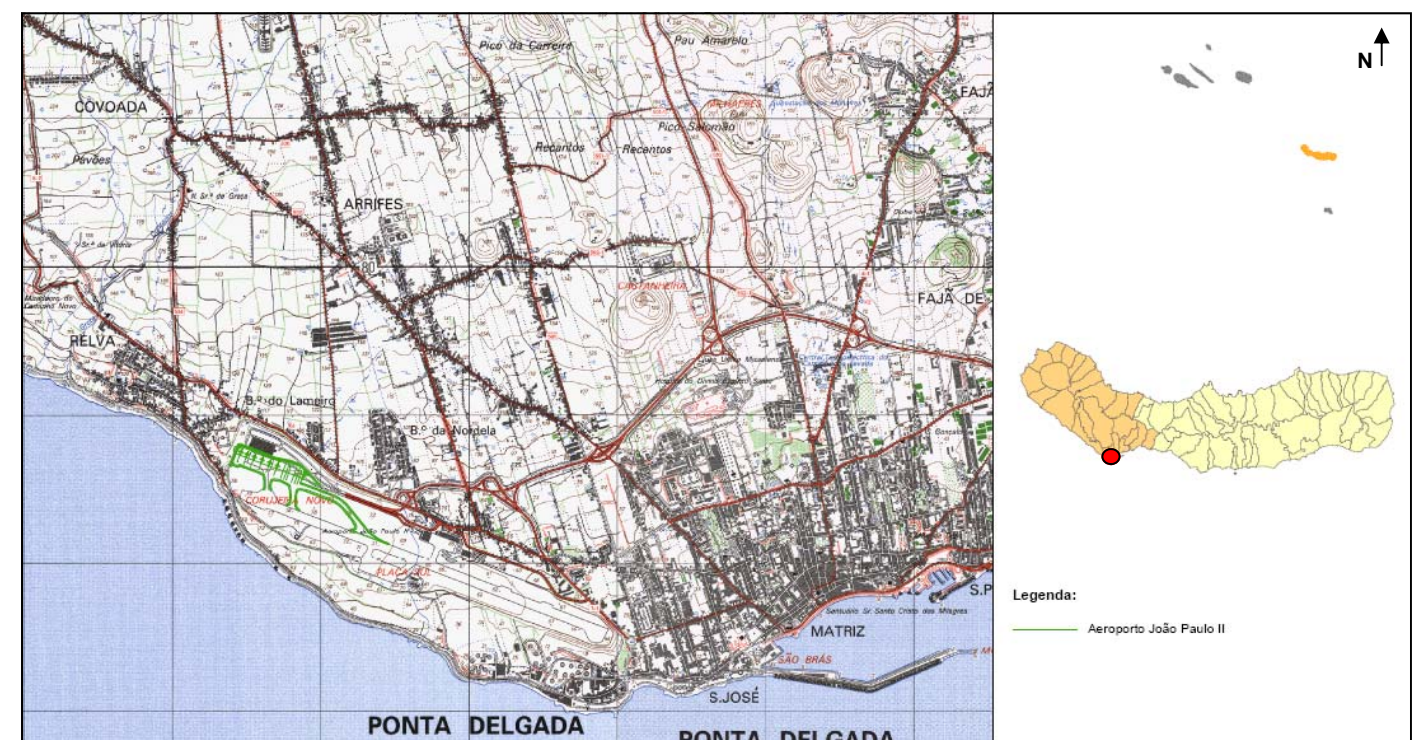


Figura 1. Localização do Aeroporto João Paulo II

PRINCIPAIS IMPACTES DO PROJECTO DE AMPLIAÇÃO DA PLATAFORMA W E CONSTRUÇÃO DOS CAMINHOS DE CIRCULAÇÃO D E E E PRINCIPAIS ÁREAS A INTERVENCIOR

Realizou-se um Estudo de Impacte Ambiental (EIA) para analisar os efeitos directos e indirectos (impactes) do Projecto no Ambiente, para identificar e avaliar os efeitos positivos e negativos resultantes da sua execução e exploração, em cumprimento da legislação ambiental aplicável.

Dos descritores analisados surgem como os aspectos mais importantes o **Uso do Solo e Ordenamento do Território**, a **Sócio-economia**, a **Qualidade do Ar** e o **Ambiente Sonoro**. Além destes, foram também analisados os descritores referentes ao Clima, Geologia e Geomorfologia, Solos, Património e Paisagem.



Zona de ampliação da plataforma W



Reformulação do caminho Charlie



Acesso à obra — Fase 1

Relativamente ao **Ambiente Sonoro** prevê-se que durante as obras possa ocorrer uma alteração no ambiente sonoro na proximidade do aeroporto, dos estaleiros e das frentes de obra. Na fase de exploração poderá ser observada alguma alteração na área de influência do AJPII, em função do ruído emitido pelo seu normal funcionamento, embora não se vislumbre, à partida, que o projecto implique necessariamente quaisquer altera-

Ao nível das **Actividades Económicas**, uma vez que o Projecto poderá dinamizar a economia local, prevê-se um impacte positivo, podendo inclusive beneficiar o sector da restauração nas imediações do aeroporto. O investimento previsto para o Projecto, que se estima em cerca de 16,5 milhões de euros, terá um impacte positivo, constituindo um factor importante de dinamização do sector da construção civil na Ilha de São

Relativamente aos outros descritores analisados, nomeadamente **Flora, Fauna e Paisagem**, não se prevêem impactes significativos.

Ao nível do **Património**, considera-se não ser expectável qualquer impacte negativo sobre o mesmo, uma vez que não são conhecidos nem foram detectados quer elementos patrimoniais quer vestígios arqueológicos na zona do Projecto.

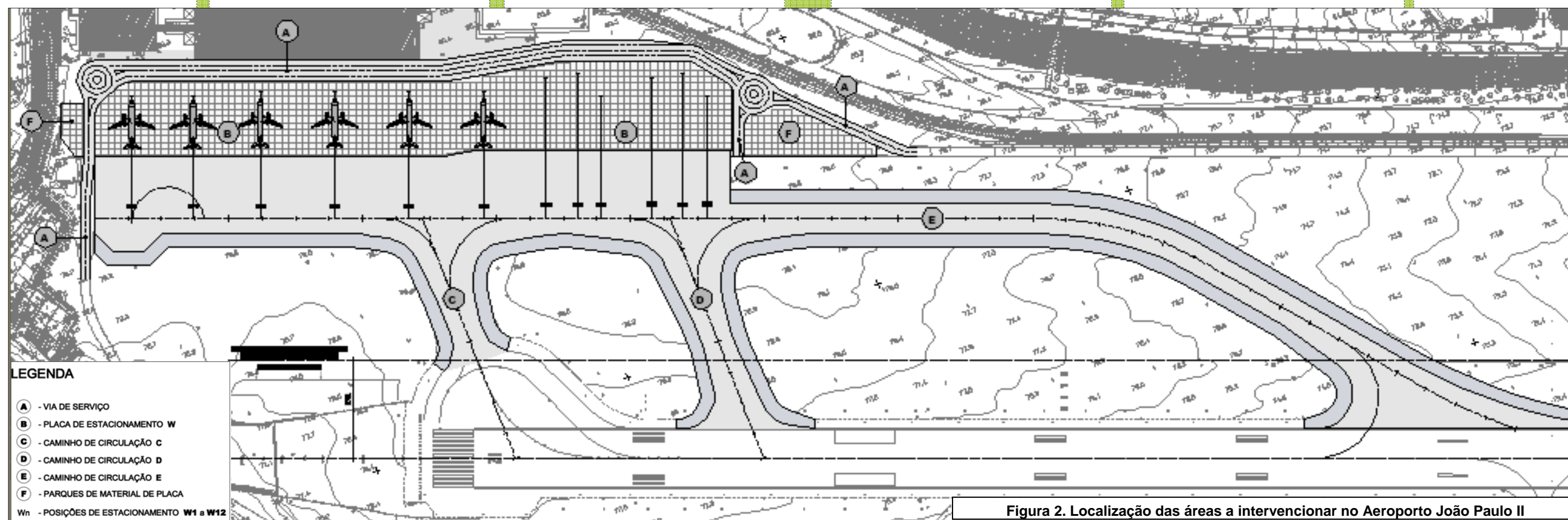


Figura 2. Localização das áreas a intervir no Aeroporto João Paulo II

No que se refere à **Geologia e Geomorfologia**, verifica-se que os principais impactes poderão advir das escavações e aterros, a realizar para a ampliação da plataforma e construção dos caminhos de circulação. No entanto, atendendo a que a área de intervenção corresponde a uma plataforma já artificializada, não se considera que essa alteração possa assumir um impacte negativo com significado. Estima-se que os movimentos de terras envolvam cerca de 139 391,96 m³ de escavação e os aterros cerca de 18 130,14 m³.

A instalação e actividade dos estaleiros, os trabalhos preparatórios, a movimentação de terras e a pavimentação das novas áreas, terão um impacte muito reduzido no **Uso do Solo e Ordenamento do Território**, pois ocorrerá dentro do perímetro actual do aeroporto. A operação da plataforma W ampliada e dos novos caminhos de circulação D e E, terá um impacte positivo, uma vez que vai ao encontro dos objectivos estabelecidos no POAT e contribui para o desenvolvimento do Aeroporto, tal como previsto no seu Plano Director.

A realização do Projecto implicará o aumento da capacidade de estacionamento de aviões, permitindo um aumento do número de aviões em circulação. Estas alterações terão implicações ao nível da Qualidade do Ar, nomeadamente ao nível das emissões das aeronaves, registando-se um acréscimo de concentrações de todos os poluentes, com excepção do dióxido de enxofre (SO₂). No entanto, este último poluente tem origem essencialmente em fontes fixas já existentes, como é o caso da Cimentação.

ções às características de funcionamento do aeroporto nem ao ruído resultante do tráfego aéreo e de outras actividades aeroportuárias.



Lado terra e zona de construção de caminhos D e E

Miguel, sobretudo em Ponta Delgada.



Vista do caminho C a reformular



Lado terra do AJPII