



ESTUDO AMBIENTAL SIMPLIFICADO
Intervenções da Fase 1-B dos Aeroportos Internacionais
de Cabo Verde

_ RESUMO NÃO TÉCNICO (RNT)
_Volume D: Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC)
_Ilha da Boavista

Agosto de 2025

ÍNDICE VOLUME D - RNT

1.	Introdução	1
1.1	Identificação do Projeto	1
1.2	Justificação, objetivos e Antecedentes	1
1.3	Localização	1
1.3.1	Localização Geral – Enquadramento Administrativo	1
1.3.2	Localização Geral – Áreas sensíveis	2
1.4	Contexto do projeto	3
1.5	Componentes do Projeto	3
1.5.1	Principais Características do Projeto	3
2.	Caraterização Sumária da Situação de Referência	5
2.1.1	Geologia, geomorfologia e fisiografia	6
2.1.2	Solos e Uso do Solo	6
2.1.3	Ordenamento do território	6
2.1.4	Recursos Hídricos	6
2.1.5	Biodiversidade	6
2.1.6	Paisagem	7
2.1.7	Qualidade do ar	7
2.1.8	Ruído e vibrações	8
2.1.9	Riscos naturais e antropogénicos	8
2.1.10	Energia e Resíduos	9
2.1.11	Pobreza e vulnerabilidade	9
2.1.12	Trabalho, emprego e rendimento	9
2.1.13	Identificação e análise das partes interessadas e afectadas relacionadas com o Projecto	9
2.1.14	Património cultural (material e imaterial)	10
2.1.15	Riscos para a Saúde Humana e Segurança	10
3	Análise sumária de impactes e identificação de medidas mitigadoras	10
4	Plano de Monitorização	20
5	Síntese e conclusões	20

1. Introdução

1.1 Identificação do Projeto

O presente volume incide sobre as **intervenções da Fase 1-B** previstas pelo **Plano de Intervenções dos Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde (PIAACV)** para o **Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC)**, na ilha da Boavista, cujo proponente é a **Cabo Verde Airports (CVA)**.

As entidades licenciadoras são:

- Agência de Aviação Civil (AAC) - Licença da Agência de Aviação Civil - Regulamento da aviação civil (CV-CAR-14);
- Direção Nacional de Ambiente (DNA) – Estudo Ambiental Simplificado e Licença Ambiental de Exploração, prevista no Decreto-Lei nº 27/2020 de 19 de março.
- Agência Nacional Água Saneamento (ANAS) - licença para reutilização da água tratada na rega de espaços verdes (Lei n.º 46/VIII/2023, de 17 de setembro.)

O projeto em análise encontra-se em fase de: Anteprojeto (Basic design)

O EAS foi elaborado pelo Consórcio: Simbiente Açores – Engenharia e Gestão Ambiental, Lda. e Mundi consulting Lda.

O EAS foi elaborado entre abril e junho de 2025. De referir que os trabalhos de campo foram realizados em maio de 2025.

1.2 Justificação, objetivos e Antecedentes

De acordo com o Governo de Cabo Verde a intenção de concessionar o serviço público aeroportuário de apoio à Aviação Civil a investidores privados tem por objetivo expandir e modernizar a rede aeroportuária cabo-verdiana e, ao mesmo tempo, promover o turismo no País e captar o interesse de novos operadores aéreos.

Todas as intervenções estão realizadas dentro do Perímetro da Concessão e no que respeita à FASE 1-B, está prevista iniciar-se um ano após a recuperação do tráfego aéreo do ano de 2019 e terminará até 60 meses de Contrato de Concessão. Esta fase é constituída, para o caso do aeroporto BVC, obras de renovação do terminal de passageiros, projetos de melhoria das instalações de tratamento de águas residuais, recuperação da água para serviço de combate a incêndio, gestão de resíduos sólidos urbanos e expansão da pista.

Inicialmente elaborou-se o Plano de Intervenção nos Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde (PIAACV), que foi submetido a uma Avaliação Ambiental e Social Estratégica (AASE), com parecer favorável da Direção Nacional do Ambiente (DNA).

Destaca-se ainda o facto de que, no âmbito dos resultados obtidos no processo de avaliação preliminar de risco ambiental e social desenvolvido para efeitos do enquadramento e pedido de categorização à Autoridade Ambiental para esta fase, verificou-se que todas as intervenções se incluem na Categoria C no âmbito do regime legal de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), e apenas a instalação da incineradora compacta, se enquadra na Categoria B.

1.3 Localização

1.3.1 Localização Geral – Enquadramento Administrativo

A figura seguinte apresenta a localização específica das intervenções da Fase 1-B previstas para o BVC.

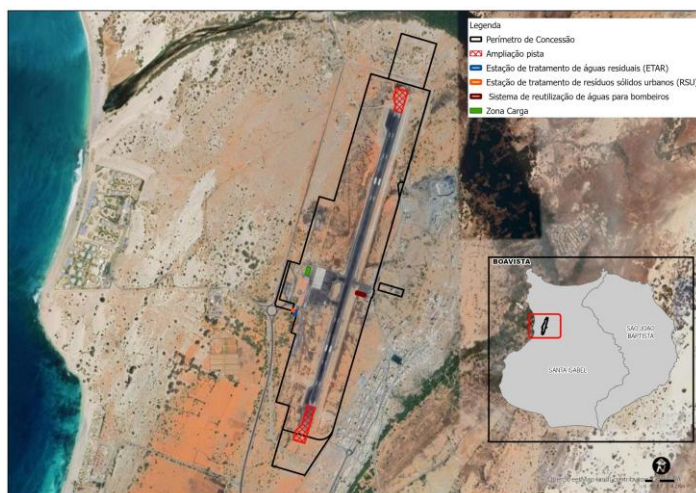


Figura 1.3.1 | Localização das Intervenções da Fase 1-B Airside e Ambientais no BVC (geral) – enquadramento administrativo



Figura 1.3.2 | Localização das Intervenções da Fase 1-B no BVC – Trabalhos Airside – expansão da pista -sul (esquerda) e norte (direita) (pormenor)

1.3.2 Localização Geral – Áreas sensíveis

Na ilha da Boavista existem uma série de áreas protegidas classificadas. Verifica-se que o limite de concessão localiza-se junto a algumas áreas sensíveis, e sobrepõe-se numa determinada área, contudo, salienta-se que nenhuma das intervenções previstas se irá sobrepor a essas áreas e que mesmo os trabalhos nas proximidades resultarão em impactes expectavelmente reduzidos, pela sua natureza e tipologia, mais em concreto a expansão da pista para norte. A figura seguinte, que apresenta um extrato do Esquema Regional do Ordenamento do Território da Ilha da Boavista (EROT – Boavista), e demonstra que não ocorre essa sobreposição. De referir que na zona mais a norte da ampliação da pista (RESA) os trabalhos não preveem a impermeabilização (pavimentação) dessa zona.

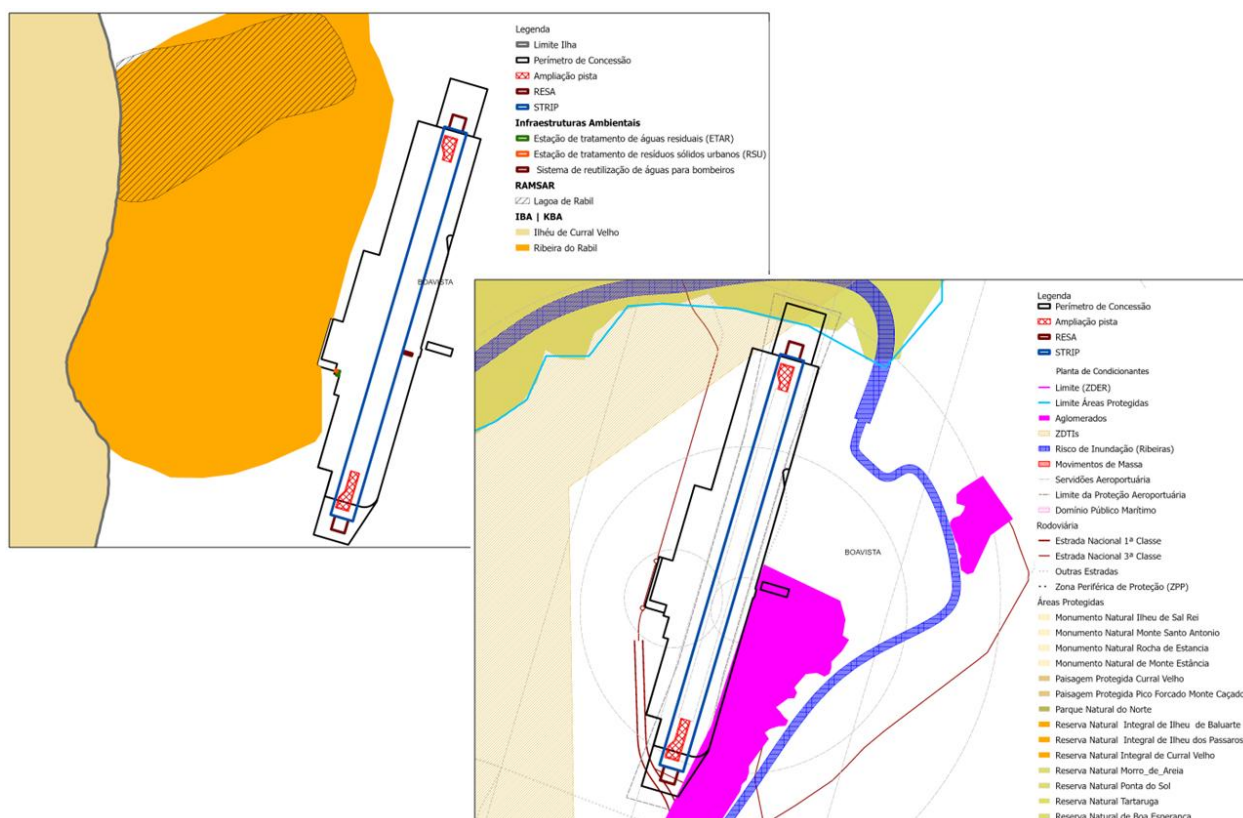


Figura 1.3.3 | Localização das Intervenções da Fase 1-B no BVC relativamente ao EROT – Boavista e áreas sensíveis

1.4 Contexto do projeto

Considerando que as atividades de construção e ou remodelação se localizam todas dentro do perímetro do aeroporto, i.e. dentro da área de concessão e jurisdição do aeroporto, não se prevê a ocupação de área não intervencionadas que poderiam ser analisadas em termos de compatibilidade com outro tipo de usos, tendo em conta os instrumentos de gestão do território. Ou seja, estão em total compatíveis com os diversos instrumentos de gestão territorial aplicáveis, planos setoriais, servidões e condicionantes.

Uma caracterização mais detalhada dos mesmos é apresentada em sede do EAS – Relatório Síntese – Volume D, mas de acordo com o Plano Diretor Municipal da Boavista na área de jurisdição do aeroporto verifica-se que essas se localizam todas em Área de Servidão Aeroportuária, sem sobreposição a outro tipo de condicionantes. Este cruzamento complementa e corrobora as conclusões apresentadas relativas às áreas protegidas e ao EROT-Boavista. Em síntese, todas as intervenções alvo da presente avaliação localizam-se em área especificamente já identificada como de equipamentos aeroportuários.

1.5 Componentes do Projeto

1.5.1 Principais Características do Projeto

A figura e quadro seguintes apresentam o Masterplan da Fase 1B para o BVC.

Quadro 1.5.1 | Síntese Obras Previstas na Fase 1-B Aeroporto Internacional Aristides Pereira - BVC

Aeroporto	Obras/Intervenções
Aeroporto Internacional Aristides	- Extensão da pista em 400 m (A pista 03/21 será ampliada em 400 m, sendo 250 m na soleira 03 e 150 m na soleira 21) - Implantação de sinalização luminosa (Será instalada sinalização luminosa na pista para permitir operações noturna)

Aeroporto	Obras/Intervenções
Pereira (BVC)	- Reorganização do terminal de passageiros (c. 2 000 m²) (Redistribuição e melhorias dos espaços internos do terminal para acomodar com adequado nível de serviço a demanda de passageiros. Não haverá ampliação do volume da edificação.) - Novo terminal de carga (c. 1 000 m²) (Construção de nova edificação para servir como terminal de carga) - Instalação de tratamento de resíduos sólidos (Será construída uma instalação para tratamento de resíduos sólidos, o que inclui uma incineradora compacta com características similares ao tipo de equipamento exemplificado no ANEXO B) - Sistema de reutilização de água do serviço de bombeiros (Os bombeiros de aeródromo têm a obrigação regulamentar de realizar exercícios simulacros periódicos com água. Este sistema tem como objetivo captar essa água para reutilização.) - Estação de tratamento de águas residuais (ETAR) (Pretende-se utilizar as águas residuais tratadas para rega)

Os principais trabalhos gerais a realizar na Fase de Construção são: Montagem, manutenção e desmontagem de estaleiro; Atividades de escavação, aterro, e circulação de máquinas e veículos pesados e ligeiros; Instalação de equipamentos e maquinaria (ex: ETAR, incineradora, reservatórios, etc); Atividades de construção civil ao nível da construção de edifícios, estruturas e infraestruturas; Atividades associadas ao funcionamento da central de betuminosos; Atividades de limpeza e arranjos após a obra.

FASE 1B MASTERPLAN

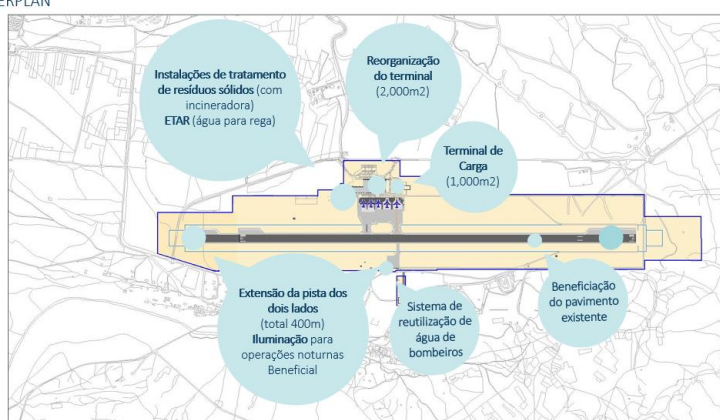


Figura 1.5.1 | Masterplan Intervenções Fase 1-B Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC)

Na Fase de Exploração, não são previstas atividades ou trabalhos diferentes dos já atualmente em curso na normal atividade da infraestrutura aeroportuária, para além da atividade de funcionamento do sistema de gestão de resíduos sólidos e da incineradora e da nova ETAR. No que respeita a outras características das intervenções da Fase 1-B para o presente aeroporto, é de referir que ao nível de:

- Projetos associados ou complementares: não se aplica ao presente projeto;
- Mão-de-obra necessária para levar a cabo o Projeto: À data de elaboração do presente EAS e na atual fase de Anteprojeto é prematuro apresentar estes dados, não obstante, estima-se que envolva uma média de 81 trabalhadores/mês durante a execução das obras, podendo atingir um máximo de cerca de 140 trabalhadores (em função dos trabalhos a realizar).
- Definição das metas de igualdade de oportunidades a serem adotadas no recrutamento de mão-de-obra especializada e não especializada: depende também do empreiteiro e das necessidades de modo a cumprir com os objetivos traçados. À data de elaboração do presente EAS e na atual fase de Anteprojeto é prematuro apresentar estes dados.
- Identificação dos principais tipos de materiais e de energia utilizados ou produzidos e respetivas estimativas: os materiais, energia e respetivas estimativas, dependerão ainda do projeto de execução que ainda se encontra em desenvolvimento (fase atual é de Anteprojeto). Não obstante é feita já uma descrição o mais detalhada possível no Relatório Síntese relativamente aos materiais a utilizar e foram estimados os seguintes dados ao nível dos consumos de água e energia:
 - Consumo De Água Potável – 2.520,87m³
 - Consumo De Eletricidade- 57.583,65Kw
 - Consumo De Combustível – Diesel – 438.478,78l
 - Consumo De Combustível – Gasolina – 3.589,90l
- Lista dos principais tipos de efluentes, resíduos e emissões previsíveis: na fase de construção haverá produção de efluente líquidos nos estaleiros das obras, produção de resíduos sólidos e emissão de alguns Gases com

Efeito de Estufa (GEE) devido às máquinas e equipamentos afetos às atividades de construção e expansão da pista (que inclui numa parte, pavimentação). Foram realizadas estimativas de emissões de carbono de cerca de 519,41 tep. Adicionalmente, não obstante a atual fase de anteprojeto, são apresentadas no Relatório Síntese algumas estimativas relativas aos restantes tipos de efluentes e resíduos.

- Programação temporal estimada das fases de construção/remodelação, exploração e desativação:
 - Fase de Construção: Janeiro 2026 a dezembro 2028;
 - Fase de Exploração: Início: janeiro 2029.
 - Desativação – Não aplicável ao presente projeto
- Projeções quantitativas dos deslocamentos físicos e económicos provocados pelo Projeto: Não aplicável ao presente projeto.

1.5.1.1 Trabalhos Ambientais



Figura 1.5.2 | Trabalhos Ambientais Fase 1-B – Localização - Pormenor

1.5.1.2 Trabalhos Airside

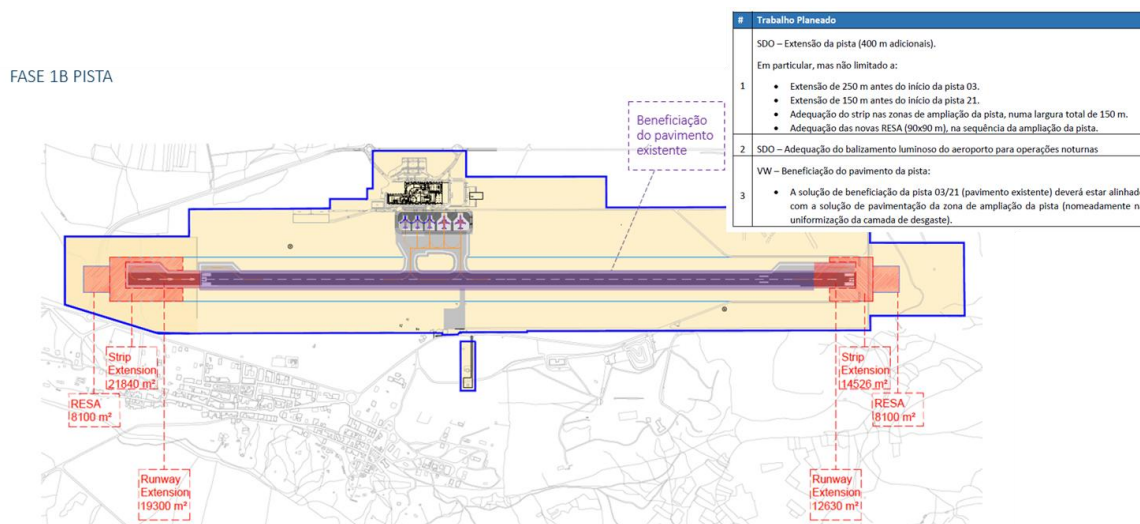


Figura 1.5.3 | Trabalhos de Airside BVC – Localização

2. Caraterização Sumária da Situação de Referência

Considerando o volume e detalhe da informação e número de fatores ambientais e sociais analisados no presente EAS, apresenta-se no presente volume do RNT a caracterização apenas para alguns fatores considerados mais pertinentes no contexto e natureza do projeto.

2.1.1 Geologia, geomorfologia e fisiografia

A ilha da Boavista é a terceira maior ilha do arquipélago de Cabo Verde, com 620 km², e também a mais extensa do conjunto das três ilhas rasas do sector oriental. Tem uma forma quase circular, com 28,9 km de largura e 30,8 km de comprimento máximos.

Na área da concessão aeroportuária, localizada na faixa ocidental da ilha, afloram, predominantemente, basaltos da Formação de Chão de Calheta sobrepostos por coberturas sedimentares holocénicas, incluindo dunas e calcarenitos. Os materiais aqui presentes apresentam, regra geral, baixa alteração e permeabilidade variável, com potencial para infiltração moderada, exceto em zonas de maior compactação.

2.1.2 Solos e Uso do Solo

No que respeita aos solos, a ilha da Boavista é dominada por condições edáficas limitadas, diretamente condicionadas pelo clima árido, baixa pluviosidade e predominância de afloramentos rochosos e coberturas sedimentares arenosas. Os solos são, maioritariamente, pouco evoluídos, esqueléticos e de fraca profundidade.

Na área da concessão aeroportuária, situada na planície sudoeste da ilha, dominam solos com textura mediana ou grosseira, moderadamente drenados e com alguma capacidade de retenção hídrica, resultado da acumulação de materiais aluvionares em ambiente de baixa energia. Estes solos são, no entanto, pouco profundos e de baixa fertilidade natural. Na área das intervenções em particular, esta corresponde Área Construída.

2.1.3 Ordenamento do território

De acordo com o Esquema Regional de Ordenamento do Território, da ilha da Boa Vista (EROT-BV) (Figura 1.3.4), a área de intervenção confina a Norte com a Reserva Natural Boa, a Sudeste com aglomerados urbanos e a Oeste com as servidões das ZDTI. Estas áreas encontram-se na influência direta do projeto, mas não integram a área de intervenção, nem estão sujeitas a impactos decorrentes do projeto. Também relativamente ao Plano Direto Municipal da Boavista, as intervenções localizam-se totalmente em área de servidão aeroportuária.

2.1.4 Recursos Hídricos

A água utilizada pelas atividades aeroportuárias é distribuída pela rede pública de abastecimento proveniente maioritariamente de água captada por furos. Está previsto para breve a implantação de uma central de dessalinização que irá reforçar as disponibilidades hídricas do sistema público de abastecimento, com capacidade para produção estimada de 5000 m³/dia de água dessalinizada. No período analisado (2019-2024) verifica-se um consumo médio de 5,9 mil m³ de água por ano no aeroporto da Boavista, o que equivale a 16 m³ de água por dia.

As águas residuais produzidas no aeroporto são tratadas numa estação de tratamento primário de águas residuais (ETAR). As águas azuis são recolhidas por um prestador de serviços. Não existe evidências da realização de controlo analítico às águas residuais tratadas, pelo que se desconhece o estado atual de funcionamento e de eficiência de tratamento. A descarga de águas pluviais e oleosas das pistas e restantes áreas pavimentadas são encaminhadas para separadores de hidrocarbonetos e descarregadas no meio natural.

Não se identificam linhas de água a serem cruzadas pelas intervenções.

2.1.5 Biodiversidade

A biodiversidade na área de influência do projeto pode ser caracterizada em duas escalas espaciais – a ilha e o perímetro do projeto dentro da zona aeroportuária, e temporais – período antes das chuvas (antes de agosto) e durante-e-depois das chuvas (a partir de setembro).

Flora: Durante as observações de campo foi possível registar in loco, dentro da zona aeroportuária uma diversidade vegetal silvestre, que destaca espécies como Alcaparra de feijão de folhas simples, Leucena, Malva-de-cheiro ou Malva-do-campo, Algodão-de-praia ou Erva-de-lã, Serralha Bombardeira, Piorno e Tarafe. Foi também observada uma espécie ornamental doméstica de Chorão-das-praias.



Figura 2.1.5.1 | Ilustração de parte da macroflora observada dentro do perímetro da zona aeroportuária da Boavista durante os trabalhos de campo (maio de 2025). A - Alcaparra de feijão de folhas simples, B - Leucena, C - Malva-de-cheiro ou Malva-do-campo, D - Algodão-de-praia ou Erva-de-lã, E - Serralha, F - Bombardeira, G - Piorno e H - Tarafe.

Fauna: Durante as observações de campo, foi possível observar um exemplar de milhafre real na parte nordeste da zona aeroportuária, entretanto sem possibilidades de registo fotográfico. A observação de um exemplar de Osga-de-muros da Boavista, uma espécie endêmica de osga, exclusiva da Ilha da Boavista e do Ilhéu de Sal Rei, ilustra a riqueza da herpetofauna na ilha. É uma espécie não muito abundante e ainda pouco estudada, entretanto, classificada como vulnerável pela IUCN (União Internacional para a Conservação da Natureza) e constante na Lista Vermelha Nacional. Ainda a nível da biodiversidade ecológica e funcional, destaque para observações na parte sul da zona aeroportuária que evidenciam cavidades escavadas no solo como abrigo e parte do habitat de reptéis e insetos, parte da fauna do local, de entre coleópteros, osgas e outros pequenos vertebrados e invertebrados.

Áreas Protegidas: A norte do aeroporto situa-se a Reserva Natural da Boa-Esperança e a sudoeste a Reserva Natural do Morro da Areia. Contudo, nenhuma das intervenções do projeto se sobrepõe a essas áreas (Figura 1.3.4), e as intervenções nas zonas mais próxima são apenas de alguma colmatação e nivelamento de terreno e declive, pois será aí criado o RESA (zona de solo nivelado e totalmente permeável) do extremo norte da pista.

2.1.6 Paisagem

Em termos de recetores sensíveis, identifica-se a povoação do Rabil (figura seguinte) que fica a cerca de 200m de distância da área de intervenção, contudo, tendo em consideração as intervenções previstas no presente projeto, considera-se que estas terão impactes pouco significativos na qualidade visual da paisagem.



Fonte: Fotos dos trabalhos de campo, maio de 2025

Figura 2.1.6.1 | Identificação dos recetores sensíveis (povoação do Rabil)

2.1.7 Qualidade do ar

A região onde se localiza o Projeto tem como principais fontes potencialmente emissoras de poluentes atmosféricos o tráfego aéreo gerado pelo Aeroporto Internacional Aristides Pereira (alvo de estudo), o tráfego rodoviário circular na EN1-

ST-06 (Rua do Aeroporto/Circular de Sal Rei) e outras vias de serventia de menor dimensão, o tráfego marítimo originado pelo Porto de Sal Rei, a Central Elétrica do Palmarejo (localizada a 6,3km SW da área do projeto) e algumas fontes industriais de menor dimensão.

Relativamente à qualidade do ar, verifica-se que a área de projeto situa-se numa ilha onde a qualidade do ar é classificada, maioritariamente com o Índice de Qualidade do Ar de “Muito Bom” e “Bom”, verificando-se, no entanto, 381 dias no período analisado com classificação “Razoável” em termos de concentração de partículas, situação que poderá estar associada à ocorrência de episódios de “Bruma Seca”. Assim, é possível verificar que os recetores sensíveis mais próximos da área do projeto e potencialmente afetados por este, atualmente possuem uma qualidade do ar pouco perturbada, com exceção dos episódios de poluição por material particulado associados ao fenómeno meteorológico de bruma seca.

2.1.8 Ruído e vibrações

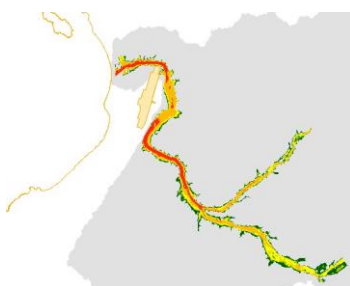
À semelhança do que se passa com a poluição atmosférica, também o tráfego automóvel constitui a principal fonte de degradação do ambiente acústico, sobretudo nas zonas vizinhas das principais estradas e no interior dos aglomerados urbanos. A produção de eletricidade, quer seja nas centrais da Electra quer seja nos geradores particulares frequentemente utilizados como recurso acaba por constituir também uma fonte de ruído ambiente nos meios urbanos. O tráfego aéreo, nas ilhas servidas por este meio de transporte, poderá também ter alguma expressão, se bem que o reduzido número de aterragens e descolagens que se verifica na maioria dessas ilhas acabe por levar a que os níveis médios de ruído causados por esta fonte sejam reduzidos. Os fenómenos naturais (com destaque para o vento) podem igualmente condicionar os níveis de ruído.

Os Mapas de Ruído dos Aeroportos de Cabo Verde, finalizados em março de 2025, reconhecem a inexistência de Recetores Sensíveis acima dos limites acústicos legais da Lei n.º 34/VIII/2013, de 24 de julho.

Relativamente a vibrações, estas estarão associadas às mesmas atividades e operações geradoras de ruído, em particular a descolagem, voo e aterragem de aeronaves. Contudo, apesar de algumas reclamações registadas na comunidade do Rabil relativamente a ruído, não existem reclamações sobre as vibrações. De referir, que de acordo com os mapas de ruído atuais e apresentados acima, os níveis de ruído e consequentes vibrações estão dentro dos parâmetros legais (tal como demonstrado nas cartas de ruído e no Plano de Gestão de Ruído do BVC), e que podem existir fatores externos que contribuem ou provocam essas ocorrências relativas ao ruído, como a tipologia dos materiais de construção, ou técnicas construtivas, entre outros. De referir ainda os encontros de “Auscultação das partes interessadas na apresentação do plano de gestão de ruídos no BVC”, em junho de 2025.

2.1.9 Riscos naturais e antropogénicos

Cheias e inundações: O regime de escoamento é marcado pela alternância entre longos períodos secos e episódios curtos de forte caudal ou mesmo de cheias, na época chuvosa, a qual com maior frequência ocorre em setembro. As ribeiras de Rabil (Grande) e do Calhau são particularmente suscetíveis à ocorrência do fenómeno de cheia. Destacam-se as áreas inundáveis da ribeira de Rabil (Grande), limitrofes ao perímetro de concessão do Aeroporto Internacional Aristides Pereira.



Fonte: INGT; Proteção Civil; PNUD

Figura 2.1.9.1 | Mapa de suscetibilidade a cheias e inundações para a bacia hidrográfica da Ribeira do Rabil (Grande)

Poluição accidental: Existe um Plano de Emergência Interno. Os produtos perigosos utilizados são essencialmente combustíveis (fuel de aviação e gasóleo para geradores) e lubrificantes para manutenção. O fuel é fornecido por camião-cisterna e armazenado em tanques de armazenamento.

Secas: De acordo com a atual cartografia de seca a totalidade do território da ilha da Boavista encontra-se na classe de suscetibilidade Elevada no que respeita à ocorrência de seca.

Galgamentos e Inundações Costeiras: O aeroporto não está exposto a galgamentos e inundações costeiras.

“Bruma Seca”: Em Cabo Verde, as autoridades falam da “bruma seca” apenas no tocante às consequências a nível da limitação da visibilidade, que afeta a navegação aérea e marítima, ou seja, a preocupação centra-se quase que exclusivamente em termo dos transportes, pouca referência no que concerne às consequências a nível da saúde pública. Todavia, é sabido que a “bruma seca” afeta bastante, mesmo que de forma despercebida, a saúde das pessoas, por se tratar de uma poeira fina trazida pelo vento, afetando principalmente o sistema respiratório das pessoas. Os meses de dezembro e janeiro são os períodos em que normalmente se registam fluxos mais intensos de poeira mineral oriunda do Norte de África .

2.1.10 Energia e Resíduos

Os serviços de saneamento são efetuados pelo município que garante a recolha externa e deposição final no aterro municipal. As soluções para destino final adequado da maioria dos resíduos produzidos não estão disponíveis na ilha, designadamente, soluções de reutilização, reciclagem e valorização multimaterial ou energética.

Foi identificada para BVC uma produção anual estimada de 252 toneladas de resíduos. O aeroporto BVC, à semelhança do SID, comporta um grande fluxo de turistas, facto pelo qual tem também uma grande diversidade de produtores de resíduos, categorizado como sendo o segundo aeroporto com maior produção de resíduos. Os resíduos produzidos são recolhidos de forma indiferenciada e colocado nos contentores para recolha externa por parte da Câmara Municipal da Boavista. A separação ou recolha seletiva é na generalidade inexistente, não havendo prática sistemática de reciclagem ou reutilização dos resíduos urbanos.

No que respeita à evolução do consumo de eletricidade aeroporto da Boavista nos últimos anos, no período analisado verifica-se um consumo médio de 377 MWh por ano, o que equivale a 1,0 MWh por dia.

2.1.11 Pobreza e vulnerabilidade

O município da Boa Vista ocupava em 2023 a sexta posição do Índice de Coesão Territorial, atrás da Praia, São Vicente, Sal, Santa Catarina de Santiago e Ribeira Grande de Santo Antão, com o valor de 116, mas acima da média nacional. Os dados oficiais do Instituto Nacional de Estatística apontam para um cenário de diminuição da desigualdade em Cabo Verde entre os anos de 2001 e 2015, de 0,53 para 0,42. Boa Vista apresenta um índice de 0,37, abaixo da média nacional, o que o coloca na metade da tabela dos municípios com maior desigualdade social..

Boa Vista é a ilha cabo-verdiana com menos pobreza, apesar de ainda ter muitas pessoas a morar em habitações de construção não clássica.

2.1.12 Trabalho, emprego e rendimento

O aumento das movimentações do turismo na Boa Vista teve igualmente um grande impacto no mercado de trabalho do município, onde se verificou a segunda maior taxa de atividade no arquipélago em 2023. A taxa de emprego na Boa Vista em 2023, apesar de ter sofrido uma diminuição de 6,9% em relação a 2022, foi a segunda mais alta do país, depois do Sal (78%). Depois de Brava (2%), Boa Vista possuía a mais baixa taxa de desemprego em Cabo Verde. No que toca ao emprego informal, verificou-se uma diminuição de 14.3% em relação a 2022, o que posicionou Boa Vista na segunda posição entre os municípios cabo-verdianos com menos empregados no setor informal.

2.1.13 Identificação e análise das partes interessadas e afectadas relacionadas com o Projecto

Na ilha da Boavista verificou-se uma fraca dinâmica social e associativa, sendo as organizações mais relevantes identificadas foram instituições públicas. No entanto, o relatório socioeconómico das zonas protegidas da Boavista (BIO-TUR, 2021) tinha identificado em 2021 ONG's como a Natura 2000, BIOS CV, Fundação Tartaruga, Associação SOS Bubista e a Associação para o Desenvolvimento da Agricultura e Pecuária do Norte e recomendado a constituição de um Conselho formado pela DNA e organizações da sociedade civil ativas no município para a coordenação local de uma Rede Nacional das Áreas Protegidas, com o fim de discutir e priorizar as questões que tem a ver com a promoção e proteção do ambiente.

O Plano de Ação Ambiental e Social (PAAS / ESAP) da CVA assegurou a identificação do envolvimento das comunidades próximas aos aeroportos/aeródromos como uma intervenção prioritária no sentido de mitigar o impacto das suas ações. Através de uma metodologia de proximidade e participativa, realizou-se em setembro de 2024 quatro encontros em Barril, mas também em comunidades mais afastadas como Bofareira, Estância de Baixo e Povoação Velha.

2.1.14 Património cultural (material e imaterial)

O Instituto do Património Cultural de Cabo Verde apresenta no Inventário Nacional do Património Cultural Imóvel 44 imóveis identificados na ilha da Boavista: dos quais 6 na envolvente da área de jurisdição do aeroporto, mas sem se sobreporem à área de influência direta do projeto e sem impactes associados à implementação das intervenções previstas, sendo que se localizam ou no extremo oposto da povoação do Rabil, ou junto ao mar.

2.1.15 Riscos para a Saúde Humana e Segurança

Em termos das estruturas sanitárias, a Boavista possui 1 delegacia de saúde, 1 centro de saúde, 2 postos sanitários e 5 unidades sanitárias de base.

A CVA tem um Manual do Sistema de Gestão Integrado da Qualidade, Segurança e Saúde no Trabalho para a gestão de todos os Aeroportos e Aeródromos nacionais e as atividades e serviços de suporte inerentes à Infraestruturação Aeroportuária, cujos princípios se enquadram nas orientações definidas pelas referências normativas ISO 9001:2015 – Sistema de Gestão da Qualidade e NP ISO 45001:2018– Sistema de Gestão da Segurança e Saúde no Trabalho. De referir ainda que a CVA tem implementados procedimentos de Intervenção na Área Social, com um foco voltado para o bem-estar da comunidade e tem implementado um Mecanismo de Gestão de Reclamações da Comunidade.

3 Análise sumária de impactes e identificação de medidas mitigadoras

Atendendo à situação de referência e às características da área de estudo, e ao facto da presente avaliação ser um estudo ambiental simplificado e não um estudo de impacte ambiental completo, foi desenvolvida a identificação, caracterização, previsão e avaliação dos impactes ambientais gerados, para cada um dos fatores considerados, numa abordagem simplificada e sumária, tal como requerido pela legislação. O Quadro 3.1 apresenta essa análise sumária e a identificação das respetivas medidas de mitigação ou de reforço (no caso dos impactes positivos, quando considerado pertinente), para a **Fase de Construção (C)** e para a **Fase de Exploração (E)** (de referir que não se considera uma fase de desativação, uma vez que tal não é expectável que ocorra). Foram também identificados os potenciais impactes positivos (texto com a cor **verde**) mais diretos resultantes das intervenções e, quando aplicável, as respetivas medidas de potenciação.

Quadro 3.1 | Impactes Ambientais e Socioeconómicos e respetivas Medidas Mitigadoras e/ou de Potenciação (Legenda: Sentido – **Positivo** ou **Negativo**)

Fatores	Fase	Impactes Ambientais e Socioeconómicos	Significância	Medidas Mitigadoras / de Potenciação
1. Clima e Alterações Climáticas	C	Impacte 1.1 - Libertação de GEE como resultado da circulação de veículos pesados durante a construção/instalação da ETAR e de instalação da incineradora e sistema de reutilização de águas para os bombeiros	Reduzida (8)	Medida 1.1 - Proceder à manutenção e revisão de todas as máquinas e equipamentos periodicamente, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas, nomeadamente GEE.
	C	Impacte 1.2 - Libertação de GEE como resultado da circulação de veículos pesados durante o processo de renovação do edifício do terminal de passageiros e construção do novo armazém de carga e de ampliação da pista.	Reduzida (8)	Medida 1.2 - Priorizar a compra de equipamentos que necessitem de menores consumos de energia.
	C	Impacte 1.3 - Libertação GEE associada à utilização de máquinas e equipamentos diversos para tarefas previstas.	Reduzida (8)	Medida 1.3 - Proceder à manutenção e revisão de veículos periodicamente, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas, nomeadamente GEE.
	E	Impacte 1.4 – Libertação de GEE associado ao funcionamento da incineradora (sendo de notar que as emissões estarão de acordo e em cumprimento da legislação específica relativa às emissões gasosas deste tipo de equipamento, para além de ser uma incineradora de pequenas dimensões e que serão incinerados apenas resíduos não perigosos, com um período de funcionamento de cerca de 2h por dia durante 5 dias por semana)	Reduzida (8)	Medida 1.4 - Sensibilização dos condutores/operadores das viaturas pesadas.
2. Geologia, geomorfologia e fisiografia	C	Impacte 2.1 - As alterações geomorfológicas serão mínimas e localizadas, associadas à regularização de terreno das extremidades da pista	Reduzida (10)	Medida 2.1 – Delimitação rigorosa das áreas de obra e evitar ocupação de solo fora da zona prevista. (medida comum ao fator "Solos e Uso do Solo")
3. Solos e Uso do Solo	C/E	Impacte 3.1 - Aumento da área impermeável, com a extensão da pista e construção de infraestruturas (edifício do sistema de gestão de resíduos, zona da ETAR; sistema de reutilização de água dos bombeiros; novo armazém de carga – não obstante, estas infraestruturas e estruturas serem de reduzida dimensão e no caso do novo armazém de carga localiza-se numa zona já parcialmente impermeabilizada e totalmente ocupada)	Reduzida (10)	Medida 3.1 - As ações pontuais de limpeza e decapagem dos solos devem ser limitadas às zonas estritamente indispensáveis para a execução da obra; Medida 3.2 - Delimitação rigorosa das áreas de obra e evitar ocupação de solo fora da zona prevista. Medida 3.3 - Executar os trabalhos que envolvam movimentação de terras de forma a minimizar a exposição dos solos em períodos de maior pluviosidade (dependendo da estação em que serão realizadas as obras), de modo a diminuir a erosão hídrica e o transporte sólido; Medida 3.4 - Reaproveitamento dos materiais da camada superficial do solo após a fase de obras; Medida 3.5 - Sempre que ocorra um derrame de produtos químicos no solo, deve proceder-se à verificação da ocorrência, com identificação do tipo de derrame, características do solo, quantidade do produto, limpeza e recolha do solo contaminado, se necessário com o auxílio de um produto absorvente adequado, e ao seu armazenamento e envio para destino final ou recolha por operador licenciado. O empreiteiro deverá fazer prova de eliminação final do produto com a apresentação do Boletim/ Auto de entrega e eliminação.
	C/E	Impacte 3.2 - Risco de contaminação localizada, associado às infraestruturas de tratamento de resíduos e águas residuais, embora com mitigação prevista pelo uso de tecnologias atuais (ETAR com reutilização de água para rega, incineradora e espaços de gestão de resíduos impermeáveis, cobertos, confinados e com bacias de retenção).	Reduzida (4)	Medida 3.2 - Implementar um plano de monitorização periódica da qualidade do solo nas zonas sensíveis (ETAR e incineradora). Medida 3.3 - Implementação, controlo e seguimento do Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS) da obra, incluindo o Plano de Monitorização e Acompanhamento Ambiental e Plano de Prevenção e Controlo de Derrames.
	E	Impacte 3.3 – Melhoria do tratamento de águas residuais geradas pelo aeroporto e do aproveitamento da água, e evitando potenciais risco de contaminação pelas lamas geradas (impacte positivo)	Elevada (30)	(Não aplicável)
	E	Impacte 3.4 – Impacte positivo associado à melhoria do sistema de gestão de resíduos produzidos no aeroporto (separação, acondicionamento/ armazenamento temporário e destino final), que assegurará / permitirá eliminar situações de dispersão dos resíduos depositados temporariamente nos atuais contentores em zonas ao ar livre (e que por vezes voam) e acabam por dispersar-se pela área do aeroporto, ou até mesmo poderão depositar-se, transportados pelo vento, na sua envolvente.	Elevada (40)	(Não aplicável)

Fatores	Fase	Impactes Ambientais e Socioeconómicos	Significância	Medidas Mitigadoras / de Potenciação
4. Ordenamento do território	-	(Não identificados, pois todas as intervenções estão em conformidade com os instrumentos de gestão do território em vigor e as respetivas condicionantes e servidões)	-	--
5. Recursos Hídricos	C/E	Impacte 5.1 - Na fase de construção e exploração haverá consumos de água afetos aos trabalhos construtivos e lavagens de espaços, atividades económicas presentes e nas zonas sociais de trabalhadores e utentes, resultando na eventual depleção de recursos hídricos. Contudo, é expectável que estes impactes ambientais sejam pouco significativos face às disponibilidades hídricas existentes, e face às medidas de eficiência hídrica a implementar, e de reutilização de águas residuais tratadas para fins menos exigentes (p.e. rega). Não se prevê que ocorra um aumento do consumo de água face à situação atual, pois mesmo que se verifique um aumento do número de passageiros ao longo dos anos, as intervenções associadas a eventual reutilização de água para fins menos exigentes e outros dispositivos mais eficientes em termos hídricos que serão instalados nas áreas a ampliar e a reabilitar (ex: sanitários), estima-se que resultem em reduções e consumos mais eficientes.	Reduzida (12)	Medida 5.1 - Implementação, controlo e seguimento do Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS) da obra, incluindo o Plano de Monitorização e Acompanhamento Ambiental e Plano de Prevenção e Controlo de Derrames. Medida 5.2 - Proceder à formação dos colaboradores e funcionários de modo a incutir-se a adoção de boas práticas ambientais (p.e. controlo de caudais de água consumidos, não utilização de água potável para lavar os espaços exteriores optando pela reutilização de águas pluviais ou águas de lavagens decantadas, colocação de temporizadores em torneiras e autoclismos), e opção por equipamentos com elevada eficiência hídrica (p.e. uso de redutores de caudais, arejadores, economizadores de caudal, ou equipamentos com água sob pressão ou com mistura de ar).
	C/E	Impacte 5.2 - Na fase de construção e exploração haverá produção de águas residuais domésticas que apresentam potencial de degradação da qualidade dos recursos hídricos e contaminação do solo. Contudo, é expectável que os impactes ambientais sejam pouco significativos já que as águas residuais produzidas em obra serão encaminhadas por rede de drenagem ou bacias de retenção para fossas sépticas e posterior recolha e tratamento por entidade gestora local, e as águas residuais produzidas em fase de exploração serão encaminhadas para tratamento na própria ETAR do aeroporto.	Reduzida (4)	Medida 5.3 - Implementar instalações sanitárias e sociais no estaleiro, em número adequado ao número de pessoas presentes em obra, bem como devidamente identificadas para o género feminino e masculino, devendo estar equipadas com sistema de recolha das águas residuais domésticas em tanques ou fossas estanques e posterior encaminhamento para tratamento fora da área de intervenção. Medida 5.4 - Assegurar o destino final adequado para as águas residuais domésticas provenientes do estaleiro, de acordo com a legislação em vigor – ligação ao sistema municipal ou, alternativamente, recolha em tanques ou fossas estanques e posteriormente encaminhados para tratamento.
	C/E	Impacte 5.3 - Na fase de construção e exploração haverá produção de águas residuais industriais associadas, por exemplo, ao fabrico de betão e lavagem de máquinas e equipamentos, ou lavagem de espaços de manutenção de aeronaves, que apresentam potencial de degradação da qualidade dos recursos hídricos e contaminação do solo. Contudo, é expectável que os impactes ambientais sejam pouco significativos já que as águas residuais industriais produzidas em obra serão encaminhadas para bacia de retenção própria, e as produzidas em exploração serão alvo de encaminhamento para tratamento em ETAR e para os sistemas de drenagem com separadores de hidrocarbonetos	Reduzida (4)	Medida 5.5 - Definir uma zona de lavagem de equipamentos e maquinaria em estaleiro, e realizar a drenagem e acondicionamento das águas residuais provenientes da lavagem, devendo ser descarregadas em bacias de decantação dedicadas para o efeito, para posterior reutilização. Medida 5.6 - A zona do parque de estacionamento de viaturas em fase de obra e exploração, e zonas de estacionamento e manutenção de aeronaves em fase de exploração, devem possuir uma rede de drenagem com separadores de hidrocarbonetos de forma a evitar derrames acidentais de óleos, combustíveis ou outros produtos perigosos contaminem os solos e as águas. Medida 5.7 - Verificação periódica das condições de drenagem e separação das águas e hidrocarbonetos nos pátios de estacionamento e manutenção adequada dos sistemas de drenagem. Medida 5.8 - As zonas de armazenamento de resíduos e produtos químicos em fase de obra e exploração, e zonas de manutenção e aeronaves, devem possuir bacias de retenção para evitar eventuais contaminações de solo e águas devido a derrame acidental. (de referir que a zona de gestão de resíduos que será construída tem essas áreas delimitadas, confinadas e com bacias de retenção).
	E	Impacte 3.3 – Melhoria do tratamento de águas residuais geradas pelo aeroporto e do aproveitamento da água, evitando potenciais risco de contaminação pelas lamas geradas (impacte positivo)	Elevada (30)	(Não aplicável)
6. Biodiversidade	C	Impacte 6.1 - Nas zonas cujos trabalhos implicam algum desmatamento, designadamente na extensão da pista, poderá ocorrer alguma perda local de habitats, pela perda do substrato de plantas e respetiva fauna associada. Este impacto na biodiversidade ecológica e funcional nesses dois extremos da pista é provável, com potencial significado, mas limitado ao local exato das intervenções, podendo ser de intensidade média naquela área abrangida.	Média (18)	Medida 6.1 - Limitar o desmatamento e a movimentação de terras ao estritamente necessário para a execução das intervenções, particularmente nas zonas de ocorrência das espécies de plantas endémicas encontradas no limite da área do aeroporto como, <i>Pulicaria difusa</i> / <i>Lotus brunneri</i> / <i>Phoenix atlântica</i> (em conformidade com o Plano de Gestão da Biodiversidade BVC) Medida 6.2 - Assinalar as áreas com espécies endémicas dentro do perímetro para evitar pisoteio ou outro tipo de ameaça durante a implementação do projeto, e implementar zonas de exclusão ao redor das áreas sensíveis para impedir a entrada de maquinaria (em conformidade com o Plano de Gestão da Biodiversidade BVC) Medida 6.3 - Aquando das escavações e movimentações de terra previstas para as intervenções, caso sejam identificados

Fatores	Fase	Impactes Ambientais e Socioeconómicos	Significância	Medidas Mitigadoras / de Potenciação
				exemplares de fauna e flora vivos, com importância ecológica (espécies nativas, endémicas, autóctones) (ex: nas zonas de ocorrência das espécies de plantas endémicas encontradas no limite da área do aeroporto como, <i>Pulicaria difusa</i> / <i>Lotus brunneri</i> / <i>Phoenix atlântica</i>), removê-los e transplantá-los para outras áreas com mesmas condições ecológicas (em conformidade com o respetivo "Plano de Gestão de Biodiversidade" e PGAS das intervenções para este aeroporto), incluindo a extensão possível do habitat Medida 6.4 - Sensibilização dos trabalhadores na identificação e mobilização das espécies, caso sejam encontradas Medida 6.5 - Promover a germinação das espécies endémicas em zonas preparadas para o efeito Medida 6.6 - No fim da obra garantir que o espaço do estaleiro e outras áreas impactadas serão reabilitadas no mesmo habitat natural de origem para que o ecossistema possa restabelecer Medida 6.7 - Definição de todos os circuitos de acesso às áreas a intervir, de forma a conter e controlar e minimizar todos os potenciais efeitos indiretos e perturbação sobre os fatores bióticos, em particular da área envolvente que não será alvo de intervenção, evitando, sempre que possível, a circulação de veículos nas áreas de ocorrência de endemismos. (em conformidade com o Plano de Gestão da Biodiversidade BVC) Medida 6.8 - Evitar exemplares de flora de reconhecido valor natural situadas na orla do projeto
		Impacte 6.2 - Nas zonas cujos trabalhos implicam algum desmatamento, designadamente da construção da ETAR, edifício de gestão de resíduos e sistema de reutilização de águas dos bombeiros, poderá ocorrer alguma perda local de habitats, pela perda do substrato de plantas e respetiva fauna associada. Ainda que este impacto seja provável, será pouco significativo, limitado no local e de baixa intensidade, em particular tendo em consideração a baixa densidade de flora nos locais previstos intervir, e no facto de serem já locais atualmente utilizados bem como a sua envolvente (não são esperados impactes resultantes da construção do armazém de carga uma vez que a área já é atualmente ocupada, funcionando como parque de equipamentos, máquinas, etc).	Reduzida (6)	Medida 6.9 - Ponderar implementar soluções de iluminação noturna da zona de obra (e estaleiro) com o menor impacto possível sobre a vida selvagem e população nas áreas envolventes ao aeródromo, tendo por base as melhores tecnologias disponíveis para o efeito e que impliquem a menor perturbação possível dos níveis de luminância; Medida 6.10 - Implementação do Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS) elaborado para as intervenções previstas, e do respetivo programa de monitorização Medida 6.11 - Em caso de necessidade da realização de trabalhos no período noturno, ter em consideração a opção por soluções ou equipamentos de iluminação e máquinas com níveis sonoros em funcionamento que provoquem o mínimo de perturbação possível para a fauna em zonas protegidas mais próximas, bem como para comunidades mais próximas. Medida 6.12 - Eliminar os pontos atrativos para abrigo e alimentação de aves nas pistas, nomeadamente vegetação específica, pequenos animais e invertebrados e resíduos sólidos Medida 6.13 - Deverá ser observado o comportamento dos exemplares de avifauna presentes no limiar da área de intervenção de modo a garantir que o afastamento dos mesmos não se dá para o lado ar da empreitada, garantindo a segurança aeroportuária.
	C	Impacte 6.3 - A iluminação do estaleiro e de trabalhos das intervenções previstas durante turnos noturnos pode gerar poluição luminosa para fauna e flora existente na área envolvente do aeroporto.	Média (12)	Medida 6.14 - Ponderar implementar soluções de iluminação noturna da zona de obra (e estaleiro) com o menor impacto possível sobre a vida selvagem e população nas áreas envolventes ao aeroporto, tendo por base as melhores tecnologias disponíveis para o efeito e que impliquem a menor perturbação possível dos níveis de luminância;
	E	Impacte 6.4 - Durante a fase de funcionamento, poderá ocorrer um aumento do número de turistas e logo, do interesse em excursões às AP, com potenciais impactes negativos resultantes da pressão física do aumento de carga. Este impacto, também provável, será, entretanto, de baixa significância.	Reduzida (6)	Medida 6.16 - A entidade governamental com competência em matéria de ambiente deve manter as agências turísticas informadas sobre os planos de gestão das APs e promover a formação e informação dos guias turísticos sobre as particularidades e sensibilidades ecológicas da ilha; Medida 6.17 - As entidades governamentais com competência em matéria de ambiente e de turismo devem assegurar-se que os Planos de Gestão das APs estejam atualizados e os circuitos turísticos devidamente informados e sinalizados, respetivamente. Medida 6.18 - As entidades governamentais com competência em matéria de ambiente e de turismo devem promover, junto das instâncias turísticas, as APs como destino turístico atrativo, como forma de melhor otimizar os benefícios dos serviços do ecossistema.
	E	Impacte 6.5 - Melhoria do tratamento de águas residuais geradas pelo aeroporto e do aproveitamento da água, evitando potenciais risco de contaminação pelas lamas geradas (impacte positivo)	Elevada (30)	(Não aplicável)
	E	Impacte 6.6 - Impacte positivo associado à melhoria do sistema de gestão de resíduos produzidos no aeroporto (separação, acondicionamento/ armazenamento temporário e destino	Elevada (40)	(Não aplicável)

Fatores	Fase	Impactes Ambientais e Socioeconómicos	Significância	Medidas Mitigadoras / de Potenciação
		final), que assegurará / permitirá eliminar situações de dispersão dos resíduos depositados temporariamente nos atuais contentores em zonas ao ar livre (e que por vezes voam) e acabam por dispersar-se por aquela área do aeroporto, ou até mesmo poderão depositar-se, transportados pelo vento, na sua envolvente. Assim, são substancialmente reduzidos os atuais impactes sobre a biodiversidade, sistemas ecológicos e solos.		
7. Paisagem	C	Impacte 7.1 - Durante a fase de construção da ETAR, são esperados impactes visuais (temporários), resultantes da presença constante de equipamentos e máquinas pesadas. Todavia, considerando a localização da intervenção e a não existência de recetores ou elementos sensíveis nas proximidades, para além do próprio aeroporto, tendo por base a sua localização face à povoação do Rabil, considera-se que o impacte é bastante reduzido	Reduzida (10)	Medida 7.1 - Os produtos de escavação que não possam ser aproveitados, ou em excesso, devem ser armazenados em locais com características adequadas para depósito; Medida 7.2 - As ações pontuais de limpeza e decapagem dos solos devem ser limitadas às zonas estritamente indispensáveis para a execução da obra;
	C	Impacte 7.2 - No processo de construção do edifício do sistema de gestão de resíduos sólidos, que inclui a montagem/instalação de uma incineradora, ainda que temporários, são esperados impactes visuais, resultantes da presença constante de equipamentos e máquinas pesadas. Todavia, considerando a localização da intervenção e a não existência de recetores ou elementos sensíveis, para além do próprio aeroporto, nas proximidades, tendo por base a sua localização face à povoação do Rabil, considera-se que o impacte é bastante reduzido.	Reduzida (10)	Medida 7.3 - A biomassa vegetal e outros resíduos resultantes destas atividades devem ser removidos e devidamente encaminhados para destino final. Medida 7.4 - Evitar nos acessos e da área afeta à obra, a acumulação e ressuspensão de poeiras, quer por ação do vento, quer por ação da circulação de veículos e de equipamentos de obra, através de procedimentos de remoção de materiais que aí se depositem em maiores quantidades, ou de procedimentos de aspersão dos pavimentos térreos com água, e de limpeza nos pavimentos impermeáveis na via rodoviária de acesso ao empreendimento, caso se verifique situações de acumulação de poeiras ou outros inertes (terra, areia, etc);
	C	Impacte 7.3 - Durante a construção do sistema de reutilização de águas para os bombeiros, são esperados impactes visuais (temporários), resultantes da presença constante de equipamentos e máquinas pesadas. Todavia, considerando a localização da intervenção, o tipo de trabalhos e a localização face à povoação do Rabil, considera-se que o impacte é bastante reduzido.	Reduzida (10)	Medida 7.5 - Garantir a limpeza regular dos acessos e da área afeta à obra, de forma a evitar a acumulação e ressuspensão de poeiras, quer por ação do vento, quer por ação da circulação de veículos e de equipamentos de obra.
	C	Impacte 7.4 - Durante a renovação (refit) do edifício do terminal de passageiros e construção do novo edifício de carga, são esperados impactes na qualidade visual da paisagem (temporários), resultantes da presença de equipamentos e máquinas pesadas. Todavia, considerando a localização da intervenção e a não existência de recetores ou elementos sensíveis nas proximidades, tendo por base a sua localização face à povoação do Rabil, considera-se que o impacte é bastante reduzido.	Reduzida (10)	Medida 7.6 - Restringir o tráfego de veículos pesados e maquinaria nas proximidades de zonas de paisagem protegida; Medida 7.7 - Definição de todos os circuitos de acesso à área a intervencionar e respetiva circulação interna, de forma a conter e controlar e minimizar todos os potenciais efeitos indiretos e perturbação sobre os fatores bióticos, atividades comerciais e população em geral, em particular da área envolvente que não será alvo de intervenção;
	C	Impacte 7.5 - Durante a expansão da pista são esperados impactes visuais (temporários), resultantes da presença constante de equipamentos e máquinas pesadas, mas reduzidos.	Reduzida (10)	Medida 7.8 - Reabilitar as áreas que foram temporariamente utilizadas/ocupadas durante a construção Medida 7.9 - Ponderar implementar soluções de iluminação noturna da zona de obra (e estaleiro) com o menor impacte possível sobre a vida selvagem e população nas áreas envolventes ao aeroporto, tendo por base as melhores tecnologias disponíveis para o efeito e que impliquem a menor perturbação possível dos níveis de luminância;
	E	Impacte 7.6 - Durante a fase de exploração, o novo armazém de carga, bem como o edifício de gestão de resíduos e ETAR terão um impacte visual permanente. Contudo, considerando as dimensões e localizações dos mesmos, contíguas ao atual terminal, e às funções e natureza atual já desses locais (funcionamento do terminal e atividade aeroportuária), considera-se que pouco significativo para os recetores sensíveis identificados (Rabil).	Reduzida (10)	(Sem medidas previstas)
	E	Impacte 7.7 - Possível emissão de fumo (incineradora) visível (mesmo que controlada), mas que considerando os ventos predominantes (de nordeste), dirigir-se-ão no sentido contrário aos recetores sensíveis mais próximos (Rabil), no sentido das Dunas e Praia de Chaves, mas cuja distância da zona da incineradora (entre 1.500 a 2.000m) resulta num potencial impacte de significância reduzida	Reduzida (6)	Medida 7.10 - Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas equipamentos, adotando as MTD, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas (medida equivalente à do fator de "Qualidade do Ar") (medida equivalente à do Fator "Riscos Naturais e Antrópicos")
	E	Impacte 7.8 – Impacte positivo associado à melhoria do sistema de gestão de resíduos produzidos no aeroporto (separação, acondicionamento/ armazenamento temporário e destino	Elevada (40)	(Não aplicável)

Fatores	Fase	Impactes Ambientais e Socioeconómicos	Significância	Medidas Mitigadoras / de Potenciação
		final), que assegurará / permitirá eliminar situações de dispersão dos resíduos depositados temporariamente nos atuais contentores em zonas ao ar livre (e que por vezes voam) e acabam por dispersar-se por aquela área do aeroporto, ou até mesmo poderão depositar-se, transportados pelo vento, na sua envolvente, e que constituíam situações de dissonâncias visuais paisagísticas e ambientais.		
8. Qualidade do Ar	C	Impacte 8.1 - Impacte na saúde humana e na vegetação - Emissão de poluentes atmosféricos (CO, NOx, COV e PM10) associados à circulação de veículos e utilização de máquinas e equipamentos, mas que se considera temporário e reduzido	Reduzida (8)	Medida 8.1 - Garantir a limpeza regular dos acessos e da área afeta à obra, de forma a evitar a acumulação e ressuspensão de poeiras, quer por ação do vento, quer por ação da circulação de veículos e de equipamentos de obra; Medida 8.2 - Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afetados à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas.
	E	Impacte 8.2 - Impacte na saúde humana e na vegetação - Emissão de poluentes atmosféricos associados ao funcionamento da incineradora (mas cujos principais recetores sensíveis mais prováveis estão localizados a cerca de 1500m a 2000m de distância)	Reduzida (8)	Medida 8.3 - Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas equipamentos, adotando as MTD, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas.
9. Ruído e vibrações	C	Impacte 9.1 - Aumento do ruído e eventuais vibrações associado à circulação de veículos pesados para transporte de equipamentos e matérias a instalar e de atividades de ampliação e pavimentação da pista (que passem por zonas habitacionais, aglomerados urbanos, etc) (Considerando a natureza, âmbito e localização dos trabalhos, não se prevê que ocorra perturbação de recetores sensíveis a ruído e vibrações, a não ser no próprio aeroporto, não estando previsto que esses passem, por exemplo, pela zona da povoação de Rabil)	Reduzida (12)	Medida 9.1 - Comunicação à população na envolvente e do aeroporto das tarefas ruidosas, especialmente as tarefas a serem realizadas no período noturno. Medida 9.2 - Garantir os veículos e máquinas utilizados cumprem as normas legais de funcionamento no que respeita às emissões sonoras e vibrações, procedendo à sua manutenção periódica Medida 9.3 - Respeitar a legislação aplicável relativamente ao ruído resultante da utilização, ao ar livre, de máquinas e ferramentas. Medida 9.4 - Assegurar que são selecionadas as máquinas e equipamentos que originem o menor ruído possível. Medida 9.5 - Garantir a formação dos colaboradores no sentido de empregar técnicas adequadas para manter o ruído do local ao mínimo, nomeadamente os condutores/operadores das viaturas pesadas, devendo ser supervisionados de forma eficaz para garantir que as melhores práticas de trabalho em relação à redução de ruído sejam aplicadas. Medida 9.6 - A circulação de veículos deverá respeitar as normas de segurança, nomeadamente a redução da velocidade de circulação junto das povoações, e transportar os materiais fora dos períodos de maior tráfego; Medida 9.7 - Deverão ser selecionados os percursos, velocidade e horário de circulação nos acessos, reduzindo a passagem no interior das povoações e junto de recetores sensíveis, de forma a minimizar a perturbação das comunidades e das atividades sociais e económicas envolventes;
	E	(Não são exetáveis impactes durante a fase de Exploração que resultem das intervenções da Fase 1-B)	-	---
10. Riscos naturais e antrópicos	E	Impacte 10.1 - Potenciais ocorrências de eventos tecnológicos associados ao funcionamento da incineradora (como explosões, incêndios ou derrame de substâncias tóxicas) (mas cujas tecnologias atuais minimizam / eliminam significativamente esses riscos).	Elevado (10)	Medida 10.1 - Cumprimento do projeto de instalação da incineradora e dos sistemas técnicos associados (por exemplo ao nível dos sistemas de controle da poluição, dos sistemas de supressão de incêndios e explosões) Medida 10.2 - Cumprimento dos procedimentos operacionais e de segurança (como a manutenção e inspeções regulares, formação contínua dos colaboradores, elaboração de planos de emergência e contingência, controlo de resíduos, realização de exercícios de proteção civil). Medida 10.3 - Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas equipamentos, adotando as MTD, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas (medida equivalente à do Fator "Qualidade do Ar") Medida 10.4 - Avaliação da qualidade do ar, solo e água na envolvente; Medida 10.5 - Garantir a eliminação/encaminhamento adequado de cinzas e escórias resultantes da incineradora
	E	Impacte 10.2 - Potenciais ocorrências de eventos tecnológicos associados ao funcionamento da ETAR (como contaminação da água, exposição a agentes patogénicos, emissão de gases tóxicos ou irritantes, odores) (mas cujas tecnologias atuais minimizam / eliminam significativamente esses riscos).	Reduzida (8)	Medida 10.6 - Cumprimento do projeto de instalação da ETAR e dos sistemas técnicos associados (por exemplo ao nível dos sistemas de supressão de incêndios, detetores de gases inflamáveis ou tóxicos); Medida 10.7 - Cumprimento dos procedimentos operacionais e de segurança (como a manutenção e inspeções regulares, formação contínua dos colaboradores, elaboração de planos de emergência e contingência, realização de exercícios de

Fatores	Fase	Impactes Ambientais e Socioeconómicos	Significância	Medidas Mitigadoras / de Potenciação
11. Energia e Resíduos				proteção civil, manutenção dos sistemas de ventilação); Medida 10.8 - Monitorização contínua dos odores; Medida 10.9 - Garantir a adequada gestão de lamas (armazenamento adequado, acompanhamento da carga microbiológica e química, evitar sobrecarga nos tanques de digestão ou desidratação); Medida 10.10 - Monitorização da qualidade do efluente final.
	E	Impacte 10.3 – Minimização dos atuais riscos existentes associados ao atual sistema de gestão de águas residuais, que se encontrava já desadequado e com algumas falhas ao nível dos resultados do tratamento e da qualidade do efluente produzido, com potencial contaminação no caso de reutilização do mesmo para rega	Elevada (30)	(Não aplicável)
	C	Impacte 11.1 - Em fase de construção haverá produção de resíduos sólidos e efluentes, equiparados a urbanos e industriais, incluindo resíduos de fileira e resíduos perigosos, que apresentam impacto potencial de degradação da qualidade dos recursos hídricos, contaminação do solo, ou emissões gasosas, caso não sejam geridos de forma adequada. Contudo, os resíduos serão recolhidos e acondicionados de forma seletiva, e posteriormente encaminhados para destino final adequado por operador licenciado (de acordo com o Decreto-Lei n.º 56/2015, de 17 de outubro, diploma que estabelece o regime geral aplicável à prevenção, produção e gestão de resíduos), pelo que não se prevê impactos negativos significativos, sejam pela quantidade produzida ou pela sua perigosidade de contaminação, e caso sejam cumpridas as disposições previstas pelo Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS), Plano de Acompanhamento Ambiental de Obra (PAAO) e Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD).	Reduzida (12)	Medida 11.1 - Implementação, controlo e seguimento do Plano de Gestão Ambiental e Social (PGAS), Plano de Acompanhamento Ambiental de Obra (PAAO) e Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD) de modo a gerir convenientemente todos os resíduos suscetíveis de serem produzidos durante a fase de construção e exploração, respetiva identificação, quantificação e classificação, e o controlo do encaminhamento para destinos finais adequados para os diferentes fluxos de resíduos e respetivas entidades gestoras ou operadores responsáveis. Medida 11.2 - Proceder à formação dos colaboradores e funcionários sobre gestão de resíduos, economia circular e outras boas práticas ambientais (por exemplo: correta separação e encaminhamento de resíduos, não abandono de resíduos), com vista à introdução de boas práticas ambientais em matéria de gestão adequada de resíduos, contemplando práticas de recolha seletiva por tipo de resíduo, acondicionamento, limpeza, rotulagem e selagem adequada. Os resíduos produzidos nas áreas sociais e equiparáveis a resíduos urbanos devem ser depositados em contentores especificamente destinados para o efeito, devendo ser promovida a separação na origem das frações biodegradáveis (biorresíduos) e recicláveis. Os resíduos de construção e demolição (RCD), ou outros resíduos de fileira e equiparáveis a resíduos industriais banais (RIB) e perigosos (RIP) devem ser triados e separados, para posterior encaminhamento para destino final recomendado. Medida 11.3 - Implementação de uma área de acondicionamento temporário de resíduos impermeabilizada, com materiais impermeáveis amovíveis e/ou com bacias de retenção, para acondicionamento de resíduos ou efluentes líquidos, resíduos com lixiviados, ou para realização de operações de reparação e manutenção de equipamentos, maquinaria ou viaturas que apresentem risco de contaminação accidental de recursos hídricos e solos por óleos, combustíveis ou outras substâncias poluentes. Esta área impermeabilizada deve estar inacessível (vedada), sendo o acesso efetuado após autorização e controlo prévio de entrada. Devem existir kit's anti-derrame disponíveis. Medida 11.4 - Sempre que ocorra um derrame accidental de produtos químicos no solo, deve proceder-se à rápida contenção e uso do kit anti-derrame, bem como à verificação da ocorrência, com identificação do tipo de derrame, características do solo, quantidade do produto, limpeza e recolha do solo contaminado, se necessário com o auxílio de um produto absorvente adequado, e ao seu armazenamento e envio para destino final ou recolha por operador licenciado. O responsável deverá fazer prova de eliminação final do resíduo derramado com a apresentação da guia ou auto de entrega. Medida 11.5 - Formar e informar os trabalhadores do modo de atuar em situação de derrame.
	C	Impacte 11.2 - Em fase de construção haverá consumo temporário de eletricidade e combustíveis, com impactos potenciais ao nível da depleção dos recursos energéticos, emissão de gases com efeito de estufa e eventual contributo para agravamento dos fenómenos climáticos extremos associados às alterações climáticas. Contudo, estima-se que estes consumos venham a ser pouco relevantes e temporários, pelo que não se prevê que os impactos negativos descritos venham a ser significativos.	Reduzida (10)	Medida 11.6 - Introduzir a eficiência energética como critério de seleção dos métodos construtivos, máquinas e equipamentos a existir em fase de construção ou em fase de exploração. Medida 11.7 - Proceder à formação dos colaboradores e funcionários de modo a incutir-se a adoção de boas práticas ambientais que promovam o uso preferencial de fontes limpas de energia ou combustíveis alternativos aos fósseis (p.e. biocombustíveis, veículos elétricos), e uso de meios de deslocação suaves ou de transporte coletivo, bem como proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas, equipamentos e veículos existentes em fase de construção ou exploração, de forma a manter as condições de funcionamento, de segurança no trabalho, e assegurar a sua eficiência energética.
	E	Impacte 11.3 - Em fase de exploração poderá haver um aumento da produção de resíduos	Elevada	(Não aplicável)

Fatores	Fase	Impactes Ambientais e Socioeconómicos	Significância	Medidas Mitigadoras / de Potenciação
		face à situação atual. Contudo, serão implementados sistemas de tratamento de resíduos mais adequados e capazes do que os atualmente existentes, e que salvaguardam os requisitos e normas de qualidade ambiental,« e a legislação em vigor (Decreto-Lei n.º 56/2015, de 17 de outubro, diploma que estabelece o regime geral aplicável à prevenção, produção e gestão de resíduos). Haverá, à semelhança da situação atual, produção de resíduos sólidos e efluentes, equiparados a urbanos e industriais, incluindo resíduos de fileira e resíduos perigosos, que apresentam impacto potencial de degradação da qualidade dos recursos hídricos, contaminação do solo, ou emissões gasosas, caso não sejam geridos de forma adequada. Contudo, os resíduos serão acondicionados de forma seletiva e encaminhados para uma instalação de tratamento de resíduos a existir no aeroporto constituída por um módulo de triagem e incineração. Ao nível meramente da gestão de resíduos, os impactes serão positivos dado que a instalação de triagem, adequada separação e acondicionamento temporário e incineração no caso dos resíduos que não são passíveis de serem reciclados, e dos resíduos não perigosos, reduzirá o seu volume, peso e potencial contaminante, diminuindo também a necessidade de deposição em aterro, e o agravamento das atuais limitações em termos de operacionalidade e capacidade do aterro de resíduos na ilha.	(30)	
	E	Impacte 11.4 - Em fase de exploração, e durante o processo de incineração dos resíduos, não haverá recuperação energética ou calorífica da unidade de incineração, constituindo-se uma oportunidade de melhoria futura para melhorar a eficiência e sustentabilidade energética da instalação, e reforçando os seus impactes ambientais positivos. Considera-se que o consumo de combustíveis fósseis necessário para o arranque da incineradora seja pouco relevante, pelo que se considera não haver impactes negativos significativos ao nível da depleção dos recursos energéticos, qualidade do ar ou alterações climáticas devido ao uso temporário destes combustíveis fósseis.	Reduzida (8)	(Não foram identificadas medidas de mitigação)
	E	Impacte 11.5 - Em fase de exploração, estima-se que os consumos energéticos venham a ser inferiores e/ou similares aos atuais, mesmo no caso em que se registam ampliações, uma vez que serão utilizados equipamentos de iluminação mais eficientes, com tecnologia LED, e não se perspetivam alterações significativas ao nível do consumo de combustíveis face à situação atual. A introdução de capacidade de autoprodução de energia a partir de fontes renováveis de energia prevista para a fase 1-A, já prevê uma redução na necessidade de consumos de fontes fósseis de energia provenientes da rede pública de eletricidade, contribuindo desde logo para a mitigação dos impactes ambientais associados ao consumo de energia, como sejam a depleção dos recursos energéticos, emissão de gases com efeito de estufa e eventual contributo para agravamento dos fenómenos climatéricos extremos associados às alterações climáticas. Esta situação irá manter-se durante a fase de implementação da fase 1-B e ao longo do tempo de vida do aeroporto.	Reduzida (10)	(Não aplicável)
12. Demografia	C/E	Impacte 12.1 - Criação de emprego e aproveitamento de mão de obra local	Elevada (40)	Medida 12.1 - Criação de cotas para a contratação de moradores das comunidades próximas
	C	Impacte 12.2 – Risco de ausência de moradores locais no processo de recrutamento de mão de obra	Reduzida (12)	Medida 12.2 - Criação de cotas de género para a contratação de moradores das comunidades próximas
	C	(Não foram identificados impactes para a fase de construção)	-	--
13 Pobreza e vulnerabilidade	E	Impacte 13.1 - Desigualdade no acesso aos benefícios, caso fiquem concentrados apenas em empresas específicas e especializadas	Reduzida (10)	Medida 13.1 - Incentivar a contratação de trabalhadores especializados nas comunidades próximas, caso os houver e criação de programas de formação especializado para possíveis interessados dessas comunidades
				Medida 13.2 - Incentivar os investidores a realizarem investimentos socioeconómicos que melhorem a qualidade de vida,

Fatores	Fase	Impactes Ambientais e Socioeconómicos	Significância	Medidas Mitigadoras / de Potenciação
14. Acesso aos serviços essenciais e aos recursos produtivos				umentem as qualificações e reforcem o empowerment das comunidades locais
	C	Impacte 14.1 - Estimulo à capacitação e formação técnica local	Reduzida (8)	(Não aplicável)
	E	Impacte 14.2 - Melhoria de condições de saúde pública	Elevada (40)	(Não aplicável)
	E	Impacte 14.3 - Melhoria de infraestruturas urbanas e de gestão de resíduos, evitando a acumulação de mais lixos nos arredores do aeroporto	Elevada (40)	(Não aplicável)
	E	Impacte 14.4 - Risco de redução de incentivos para a reciclagem	Reduzida (6)	Medida 14.1 - Promoção de programas de incentivo para a reciclagem Medida 14.2 - Realização de protocolos com associações de cariz ambiental especializadas na reciclagem
15. Trabalho, emprego e rendimento	E	Impacte 14.5 - Probabilidade de descontentamento da população caso não seja resolvido o problema da iluminação pública na estrada de acesso ao aeroporto	Reduzida (6)	Medida 14.3 – Colocação de sinais de trânsito refletos nas imediações do aeroporto (na zona da responsabilidade da CVA)
	C	Impacte 15.1 - Geração de empregos temporários	Média (24)	(Não aplicável)
	E	Impacte 15.2 - Oportunidades de Inclusão de catadores e recicladores em programas formais	Reduzida (8)	(Não aplicável)
	E	Impacte 15.3 - Estimulo à economia local	Reduzida (12)	Medida 15.1 - Criação de um roteiro de exposição de empresas e produtos locais de preservação ambiental e de cariz cultural
	E	Impacte 15.4 - Exclusão de catadores e recicladores informais	Reduzida (8)	Medida 15.2 - Promoção de ações para a inclusão de recicladores em cooperativas ou associações, garantindo condições dignas de trabalho Medida 15.3 - Criação de programas de capacitação e formação para os moradores das comunidades próximas interessados Medida 15.4 - Desenvolvimento de programas de geração de emprego e empreendedorismo para os trabalhadores afetados
16. Identificação e análise das partes interessadas e afetadas relacionadas com o Projeto	C	Impacte 16.1 - Ruídos e transtornos às comunidades e populações nas envolventes	Média (16)	Medida 16.1 - Organizar sessões informativas prévias nas comunidades sobre os tipos de obras a decorrer, os materiais e equipamentos a utilizar e os horários
	E	Impacte 16.2 - Oportunidades de criação de parcerias com associações de cariz ambiental e comunitárias no processo de reciclagem	Média (24)	
	E	Impacte 16.3 - Possibilidade de estabelecimento de protocolos com as instituições ministeriais e municipais com vista a fazer advocacy para resolução dos problemas levantados nas comunidades	Reduzida (12)	Medida 16.2 - Constituição de redes de parceiros territoriais
17. Património cultural (material e imaterial)	C	(Não foram identificados impactes para este fator pois não existem quaisquer elementos ou vestígios arqueológicos ou de património cultural identificados e/ou classificados na área onde serão realizadas as intervenções, nem sequer na área de jurisdição no aeroporto)	-	Medida 17.1 - Caso se justifique, quando no decorrer das obras forem postos a descoberto vestígios arqueológicos de qualquer tipo, o responsável pela direção técnica da obra deve, de acordo com a legislação em vigor, suspender a execução dos trabalhos, dando imediato conhecimento do achado ao órgão da administração do património cultural competente.
18. Riscos para a Saúde Humana e Segurança	C	Impacte 18.1 - Riscos de Segurança Ocupacional (por exemplo, quedas em altura, quedas ao mesmo nível, choques elétricos, avarias em máquinas, explosões/incêndios, atropelamentos ou colisões)	Elevado (10)	Medida 18.1 - Implementação e cumprimento dos procedimentos de segurança durante os trabalhos Medida 18.2 - Garantir um ambiente de segurança para os trabalhadores em todas as etapas Medida 18.3 - Formação de indução em matéria de SST para todos os trabalhadores antes do início dos trabalhos. A formação inicial para os trabalhadores deve abranger conteúdos da avaliação dos riscos de segurança e os procedimentos de segurança durante os trabalhos. As formações devem ser repetidas regularmente
	C	Impacte 18.2 – Exposição a substâncias perigosas	Reduzido (8)	Medida 18.4 - Obrigatoriedade de uso de Equipamento de Proteção Individual para todos os trabalhadores (adaptado ao tipo de trabalho)
	C	Impacte 18.3 – Impactes sobre a saúde geral dos trabalhadores (por exemplo, problemas respiratórios, distúrbios musculoesqueléticos, problemas auditivos)	Reduzido (8)	Medida 18.6 - Presença no local de pessoal qualificado em tempo integral em matéria de ambiente, social, saúde e segurança (ESHS)

Fatores	Fase	Impactes Ambientais e Socioeconómicos	Significância	Medidas Mitigadoras / de Potenciação
				Medida 18.7 - Desenvolvimento de protocolos e procedimentos pelo empreiteiro para responder a acidentes de trabalho Medida 18.8 - Presença de kits de primeiros socorros no local e de um veículo dedicado para conduzir os trabalhadores feridos até ao hospital Medida 18.9 - Existência de redes de proteção Medida 18.11 - Qualquer ferimento, acidente ou lesão deve ser descrito num relatório médico Medida 18.12 - Delimitar, isolar e interditar a entrada de pessoas que não sejam afetas ao empreiteiro nas zonas onde decorrem aos trabalhos de construção Medida 18.13 - Garantir a aplicação das medidas de mitigação para saúde e segurança ocupacional.

Relativamente a impactes cumulativos, considera-se que as intervenções previstas, pela sua natureza, escala, dimensão e tipologia não resultam em impactes cumulativos com significado na área de intervenção ou envolvência, nem na Fase de Construção, nem na Fase de Exploração, uma vez que não existem efeitos combinados que resultam da soma de vários impactes ao longo do tempo e/ou do espaço, com significado, e que não se verificam situações em que alguns dos impactes identificados anteriormente, isoladamente, poderia avaliar-se como pouco significativo, mas tornar-se relevante quando somado a outros impactes existentes, passados ou previstos (conforme descrito no RS).

4 Plano de Monitorização

De um modo geral, pela natureza dos impactes negativos, pouco significativos e de baixa intensidade, diretamente decorrentes das intervenções previstas pela Fase 1-B, foram apenas definidos programas de monitorização adicionais ou complementares (em caso excecional) à implementação das medidas mitigação propostas associadas apenas a alguns dos fatores ambientais e sociais analisados, designadamente: Biodiversidade; Qualidade do Ar; Fatores Socioeconómicos

Relativamente aos restantes fatores ambientais e sociais, tal como referido, quer pela baixa ou nula intensidade, quer pela baixa ou nula probabilidade e natureza de potenciais impactes, considera-se que não é necessária monitorização específica em particular, para além do previsto no próprio PGAS da obra, e na monitorização da execução/ implementação das medidas mitigadoras ou de Potenciação propostas no presente EAS.

5 Síntese e conclusões

Verifica-se que o conjunto de impactes negativos potencialmente resultantes das intervenções da Fase 1-B na Fase de Construção são de significância muito reduzida, ou mesmo quase nula, e na sua maioria temporários, e com medidas de mitigação capazes de minimizar ainda mais ou eliminar esses potenciais impactes. Salienta-se apenas os impactes relativos à saúde e segurança no trabalho, em que a significância elevada resulta apenas da potencial severidade, mas cuja probabilidade de ocorrência é a mais reduzida, em função do já exigido pela legislação e normativos seguidos pela CVA.

Por sua vez, verifica-se que os impactes negativos associados à Fase de Exploração centram-se essencialmente nas potenciais emissões associadas ao funcionamento da incineradora, mas que se considera que tendo em conta o tipo, dimensão, capacidade, tipologia de resíduos a incinerar e características do equipamento previsto, o potencial de emissões e de poluição associada é bastante reduzido, em particular com a implementação de um programa de monitorização rigoroso das emissões associadas e da implementação de procedimentos adequados de funcionamento, manutenções e revisões.

Por outro lado, também importa referir os impactes associados à Biodiversidade quer pela sua extrema proximidade a áreas sensíveis e protegidas, quer pelos exemplares de fauna e flora já identificados em trabalhos de campo. Nesse contexto, salienta-se que apesar dos potenciais impactes considera-se que uma adequada implementação das medidas de mitigação propostas revela um potencial muito significativo para reduzir muito ou até eliminar a sua probabilidade de ocorrência. Esse potencial é reforçado pela implementação já em curso, e em simultâneo, das medidas previstas nos Planos de Gestão da Vida Animal para a Boavista e Maio (da CVA), bem como nas medidas da Agenda Operacional para as Florestas – Boa Esperança/Rabil.

Considera-se que também os próprios ajustes que foram realizados no projeto, e que resultaram também de recomendações entretanto propostas pela equipa do EAS, no seguimento dos trabalhos de campo, permitiram construir uma proposta de anteprojeto mais adequada e em linha com os objetivos ambientais e sociais, quer dos próprios documentos estratégicos, quer da AIAS, quer com os padrões do IFC.

Considera-se igualmente pertinente dar resposta logo que possível ao planeamento e programação atempada das medidas de mitigação e de potenciação propostas para os fatores socioeconómicos avaliados, sendo fundamental o envolvimento, esclarecimento e trabalho conjunto com a comunidade do Rabil.

Em suma, considera-se que os impactes negativos são de significância bastante reduzida e probabilidade baixa, e facilmente mitigáveis, e os positivos significativos e quase todos permanentes, e com potencial para ser exponenciados.

A adequabilidade das intervenções previstas, com a complementaridade necessária com as medidas do PIACV, e a minimização já na fase de Anteprojeto de potenciais impactes negativos, resultou, também, de um exercício prévio e conjunto da equipa do EAS com a equipa da CVA, assente numa análise conjunta de algumas das soluções, em particular dos trabalhos ambientais, e também das suas localizações, bem como das rondas de consultas a entidades e partes interessadas.

CABO VERDE AIRPORTS

POWERED BY VINCI
AIRPORTS