



**Avaliação Ambiental e Social Estratégica do
Plano de Intervenção nos Aeroportos e Aeródromos
de Cabo Verde
(AASE PIAACV)**

**Relatório Ambiental e Social
Versão Final**

maio 2024

**CABO VERDE
AIRPORTS**

POWERED BY **VINCI** AIRPORTS

Ficha Técnica

Coordenação Técnica	Franklin Chagas Sérgio Costa Carla Melo
Equipa Técnica	Ana Cristina Padilha Ana Oliveira Ana Rita Valente Cláudia Medeiros Daniel Silva Joaquim Barbosa Filipe Martins Nardi Sousa Pedro Ramos Rosana Santos Sérgio Almeida Susana Fernandes
Projeto	Avaliação Ambiental e Social Estratégica PIAACV
Descrição do Documento	Relatório Ambiental e Social _ Versão Final
N.º de Páginas	147 + Anexos
Data	Maio 2024

ÍNDICE

1. Sumário Executivo	7
2. Enquadramento	9
3. Objetivos e Metodologia da AASE	11
3.1 Objetivos	11
3.2 Metodologia	12
4. Objeto de Avaliação	15
4.1 Descrição do Objeto de Avaliação	15
4.2 Breve Enquadramento de Âmbito Territorial	25
4.2.1 Ilha do Sal - Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (SID)	26
4.2.2 Ilha de Santiago - Aeroporto Internacional Nelson Mandela (RAI)	28
4.2.3 Ilha de São Vicente - Aeroporto Internacional Cesária Évora (VXE)	30
4.2.4 Ilha da Boavista - Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC)	32
4.2.5 Ilha de São Nicolau - Aeródromo de Preguiça (SNE)	34
4.2.6 Ilha do Maio - Aeródromo do Maio (MMO)	36
4.2.7 Ilha do Fogo - Aeródromo de São Filipe (SFL)	38
4.3 Questões Estratégicas Ambientais e Sociais	40
5. Quadro de Referência Estratégico	48
6. Fatores Críticos para a Decisão	51
6.1 Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais	53
6.1.1 Introdução	53
6.1.2 Objetivos e Indicadores	53
6.1.3 Situação Atual	54
6.1.4 Tendências de Evolução sem PIAACV	54
6.1.5 Avaliação estratégica de Efeitos	55
6.1.6 Recomendações	61
6.2 Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos	62
6.2.1 Introdução	62
6.2.2 Objetivos e Indicadores	62
6.2.3 Situação Atual	63
6.2.4 Tendências de Evolução sem PIAACV	64
6.2.5 Avaliação estratégica de Efeitos	65
6.2.6 Recomendações	74
6.3 Governança e coesão comunitária	75
6.3.1 Introdução	75
6.3.2 Objetivos e Indicadores	75
6.3.3 Situação Atual	75
6.3.4 Tendências de Evolução sem PIAACV	76
6.3.5 Avaliação estratégica de Efeitos	76
6.3.6 Recomendações	84
6.4 Desenvolvimento económico e competitividade	85
6.4.1 Introdução	85
6.4.2 Objetivos e Indicadores	85
6.4.3 Situação Atual	86
6.4.4 Tendências de Evolução sem PIAACV	86
6.4.5 Avaliação estratégica de Efeitos	87
6.4.6 Recomendações	92
6.5 Vulnerabilidades e Riscos	93
6.5.1 Introdução	93
6.5.2 Objetivos e Indicadores	93

6.5.3 Situação Atual	94
6.5.4 Tendências de Evolução sem PIAACV	94
6.5.5 Avaliação estratégica de Efeitos	95
6.5.6 Recomendações	102
6.6 Fatores Críticos para a Decisão Transversais	103
6.6.1. Governança e Governação para a Ação.....	103
6.6.2. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).....	113
6.6.3. International Finance Corporation (IFC) - Padrões de Desempenho sobre Sustentabilidade Socioambiental..	117
7. Seguimento e Monitorização	131
7.1 Enquadramento.....	131
7.2 Metodologia de Seguimento.....	131
7.2.1 Orientações Metodológicas.....	131
7.2.2 Monitorização Territorial.....	132
7.2.3 Monitorização Estratégica.....	133
7.2.4 Implementação do Seguimento.....	139
8. Conclusões.....	140
8.1 Síntese das Tendências dos Efeitos da Estratégia do PIAACV.....	142
8.2 Síntese das Principais Recomendações.....	144
9. Bibliografia Consultada.....	147
10. Anexos.....	148
10.1 Quadro de Referência Estratégico.....	148
10.2 Caracterização ambiental e social de referência	157
10.3 Ações de Envolvimento de Partes Interessadas [PEPI].....	159
10.4 Relatório da Consulta Pública	161

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 2.1 Dimensões da AASE	10
Figura 2.2 Estrutura do Relatório Ambiental e Social	10
Figura 3.1 Etapas da AASE	13
Figura 4.1 Área de Intervenção da Ilha do Sal - Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (SID)	26
Figura 4.2 Área de Intervenção da Ilha de Santiago - Aeroporto Internacional Nelson Mandela (RAI)	28
Figura 4.3 Área de Intervenção da Ilha de São Vicente - Aeroporto Internacional Cesária Évora (VXE)	30
Figura 4.4 Área de Intervenção da Ilha da Boavista - Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC)	32
Figura 4.5 Área de Intervenção da Ilha de São Nicolau - Aeródromo de Preguiça (SNE)	34
Figura 4.6 Área de Intervenção da Ilha do Maio - Aeródromo do Maio (MMO)	36
Figura 4.7 Área de Intervenção da Ilha do Fogo - Aeródromo de São Filipe (SFL)	38
Figura 6.6.2 Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável (ODS)	113
Figura 6.6.3 Cinco princípios enquadradores dos ODS	114
Figura 6.6.4 Visão integradora das dimensões do desenvolvimento sustentável com os ODS	114

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 4.1 Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Gerais do PIAACV	21
Quadro 4.2 Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha do Sal, Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (SID)	22
Quadro 4.3 Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha de Santiago, Aeroporto Internacional Nelson Mandela (RAI)	23
Quadro 4.4 Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha de São Vicente, Aeroporto Internacional Cesária Évora (VXE)	23
Quadro 4.5 Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha da Boavista, Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC)	24
Quadro 4.6 Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha de São Nicolau, Aeródromo de Preguiça (SNE)	24
Quadro 4.7 Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha do Maio, Aeródromo do Maio (MMO)	24
Quadro 4.8 Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha do Fogo, Aeródromo de São Filipe (SFL)	25
Quadro 4.3.1 Articulação entre os Objetivos Estratégicos da proposta de PIAACV e as Questões Estratégicas Ambientais e de Sustentabilidade identificadas	47
Quadro 5.1 Quadro de Referência Estratégico da AASE	48
Quadro 6.1 Fatores Críticos para a Decisão: descrição, critérios de avaliação indicadores de caracterização da situação atual para a AASE da proposta de PIAACV	51
Quadro 6.1.1 Indicadores selecionados para o FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais” para caracterização da situação atual	53
Quadro 6.1.2 Avaliação estratégica de efeitos do conjunto de intervenções associadas aos Trabalhos Preliminares e Voluntários e FASE 1-A e 1-B, para o FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais”	55
Quadro 6.1.3 Avaliação estratégica de efeitos do programa de Medidas Estratégicas para o FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais”	58
Quadro 6.1.4 Recomendações no âmbito do FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais”	62
Quadro 6.2.1 Indicadores selecionados para o FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos” para avaliação da situação atual de referência ..	63
Quadro 6.2.2 Avaliação estratégica de efeitos do conjunto de intervenções associadas aos Trabalhos Preliminares e Voluntários e FASE 1-A e 1-B, para o FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos”	65
Quadro 6.2.3 Avaliação estratégica de efeitos do Programa de Medidas Estratégicas para o FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos”	69
Quadro 6.2.4 Recomendações no âmbito do FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos”	74
Quadro 6.3.1 Indicadores selecionados para o FCD “Governança e coesão comunitária”	75
Quadro 6.3.2 Avaliação estratégica de efeitos do conjunto de intervenções associadas aos Trabalhos Preliminares e Voluntários e FASE 1-A e 1-B, para o FCD “Governança e coesão comunitária”	76
Quadro 6.3.3 Avaliação estratégica de efeitos do programa de Medidas Estratégicas para o FCD “Governança e coesão comunitária”	78
Quadro 6.3.4 Recomendações no âmbito do FCD “Governança e coesão comunitária”	85
Quadro 6.4.1 Indicadores selecionados para o FCD “Desenvolvimento económico e competitividade”	86
Quadro 6.4.3 Avaliação estratégica de efeitos do conjunto de intervenções associadas aos Trabalhos Preliminares e Voluntários e FASE 1-A e 1-B, para o FCD “Desenvolvimento económico e competitividade”	87
Quadro 6.4.3 Avaliação estratégica de efeitos das Medidas Estratégicas para o FCD “Desenvolvimento económico e competitividade”	89
Quadro 6.4.4 Recomendações no âmbito do FCD “Desenvolvimento económico e competitividade”	92
Quadro 6.5.1 Indicadores selecionados para o FCD “Vulnerabilidades e Riscos” para avaliação da situação atual de referência	93
Quadro 6.5.3 Avaliação estratégica de efeitos do conjunto de intervenções associadas aos Trabalhos Preliminares e Voluntários e FASE 1-A e 1-B, para o FCD “Vulnerabilidades e Riscos”	95
Quadro 6.5.2 Avaliação estratégica de efeitos do programa de Medidas Estratégicas para o FCD “Vulnerabilidades e Riscos”	98
Quadro 6.5.4 Recomendações no âmbito do FCD “Vulnerabilidades e Riscos”	102
Quadro 6.6.1 Entidades e Partes Interessadas consultadas durante os trabalhos e consulta de campo da AASE no ano de 2023	105
Quadro 6.6.2 Quadro de Governança para a Ação no âmbito da AASE do PIAACV	108

Quadro 6.6.3 Quadro de Governança para a Ação no âmbito do PIAACV, por recomendação da AASE	110
Quadro 6.6.4 Avaliação do contributo dos objetivos estratégicos do PIAACV para os ODS	116
Quadro 6.6.5 Intervenções da Fase 1-A e Fase 1-B do PIAACV na Ilha do Sal - Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (SID) e respetivos PD da IFC associado	120
Quadro 6.6.6 Intervenções da Fase 1-A e Fase 1-B do PIAACV na Ilha de Santiago - Aeroporto Internacional Nelson Mandela (RAI) e respetivos PD da IFC associado	120
Quadro 6.6.7 Intervenções da Fase 1-A e Fase 1-B do PIAACV na Ilha de São Vicente - Aeroporto Internacional Cesária Évora (VXE) e respetivos PD da IFC associado	121
Quadro 6.6.8 Intervenções da Fase 1-A e Fase 1-B do PIAACV na Ilha da Boavista - Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC) e respetivos PD da IFC associados	122
Quadro 6.6.9 Intervenções da Fase 1-A e Fase 1-B do PIAACV na Ilha de São Nicolau – Aeródromo de Preguiça (SNE) e respetivos PD da IFC associados	122
Quadro 6.6.10 Intervenções da Fase 1-A e Fase 1-B do PIAACV na Ilha do Maio – Aeródromo do Maio (MMO) e respetivos PD da IFC associados	123
Quadro 6.6.11 Intervenções da Fase 1-A e Fase 1-B do PIAACV na Ilha do Fogo – Aeródromo de São Filipe (SFL) e respetivos PD da IFC associados	123
Quadro 6.6.12 Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Gerais do PIAACV e respetivos PD da IFC associado	124
Quadro 6.6.13 Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha do Sal, Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (SID) e respetivos PD da IFC associado	125
Quadro 6.6.14 Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha de Santiago, Aeroporto Internacional Nelson Mandela (RAI) e respetivos PD da IFC associado	126
Quadro 6.6.15 Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha de São Vicente, Aeroporto Internacional Cesária Évora (VXE) e respetivos PD da IFC associado	126
Quadro 6.6.16 Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha da Boavista, Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC) e respetivos PD da IFC associado	127
Quadro 6.6.17 Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha de São Nicolau, Aeródromo de Preguiça (SNE) e respetivos PD da IFC associado	128
Quadro 6.6.18 Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha do Maio, Aeródromo do Maio (MMO) e respetivos PD da IFC associado	128
Quadro 6.6.19 Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha do Fogo, Aeródromo de São Filipe (SFL) e respetivos PD da IFC associado	128
Quadro 7.1.1 Indicadores de monitorização ou seguimento da AASE para a área de intervenção do PIAACV	132
Quadro 7.1.2 Evolução da intensidade dos efeitos previstos, por FCD	134
Quadro 7.1.3 Análise da implementação das recomendações, por FCD	134
Quadro 7.1.4 identificação das responsabilidades específicas de cada entidade na implementação, acompanhamento e monitorização das recomendações de cada FCD	135
Quadro 8.1.1 Síntese de efeitos dos Objetivos Estratégicos, por FCD e por Critérios	142
Quadro 8.1.2 Síntese da Avaliação da articulação do Objetivos, Intervenções da Fase 1-A e Fase 1-B e Medidas Estratégicas com a integração das Questões Estratégicas Ambientais e de Sustentabilidade (QEAS)	143
Quadro 8.2.1 Síntese das principais recomendações da AASE, por FCD	144
Quadro A9.1 Quadro de Referência Estratégico	148
Quadro 10.3.1 Ações de envolvimento das partes interessadas, métodos, local, indicador e responsáveis – Fase de Pré-Construção e Construção	159
Quadro 10.3.2 Ações de envolvimento contínuo das partes interessadas, métodos, local, indicador e responsáveis – Fase de Pré-Construção, Construção e Operação	160

1. Sumário Executivo

A elaboração da presente **Avaliação Ambiental e Social Estratégica (AASE) do Plano de Intervenção nos Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde (PIAACV) (Aeroportos: Amílcar Cabral, Nelson Mandela, Cesária Évora, Aristides Pereira; Aeródromos: Preguiça, Maio e São Filipe)** - enquadra-se no disposto pelo **Decreto-Lei n.º 23/2023, de 29 de agosto**, relativo à **avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente e sociedade**, mais especificamente no âmbito do seu artigo 2.º:

Esta é a **versão final do Relatório Ambiental e Social (RAS)**, cuja análise integrada dos efeitos positivos/oportunidades, efeitos negativos/ameaças e recomendações resultantes das opções, intervenções infraestruturais e Plano de Medidas Estratégicas do PIAACV demonstra um balanço significativamente positivo sobre os diversos Fatores Críticos para a Decisão (FCD) avaliados. É importante referir que ao longo do processo de planeamento foram já salvaguardadas considerações e recomendações da AASE e que integram já a versão da proposta do Plano, subsistindo outras que se consideram ainda pertinentes para mitigar os potenciais efeitos negativos identificados, mas essencialmente para potenciar e maximizar os efeitos positivos identificados.

Salienta-se que a metodologia aplicada para o desenvolvimento da presente AASE teve desde logo o pressuposto de um processo de planeamento e de um processo de avaliação ambiental e social estratégica significativamente articulados, onde foi concretizado o envolvimento e análise conjunta de opções de intervenções, de medidas e recomendações por parte da equipa da AASE com a equipa do Plano.

Tal traduziu-se num resultado final onde se verifica um conjunto importante e significativo de efeitos positivos, mas também onde são identificados alguns efeitos negativos, para os quais são propostas recomendações. De salientar, ainda, que existe um conjunto significativo de recomendações que são propostas para maximizar efeitos positivos identificados, mas cuja responsabilidade de execução/implementação extravasa o âmbito de competências e capacidade de intervenção do PIAACV e da Cabo Verde Airports (CVA), cabendo a diversas entidades da administração pública com competências em diversas matérias, como o ambiente, a saúde, o turismo, a educação e formação, o mar, o desenvolvimento social, a economia e a habitação. É assim crucial que estas colaborem e interajam no quadro de governança e governação para que os reais efeitos, também positivos do PIAACV, possam concretizar-se em todo o seu potencial e surtir os resultados esperados e identificados. De realçar que algumas dessas recomendações são, simultaneamente, contributos para minimizar potenciais efeitos negativos (na sua maioria indiretos) que podem resultar não diretamente do PIAACV, mas da estratégia global nacional para o qual se pretende que este contribua, como é o caso do aumento do turismo em algumas ilhas.

Verifica-se que o conjunto de efeitos positivos resultantes é bastante significativo e benéfico, em particular os associados a todas as intervenções de melhoria das condições de segurança, de qualidade ambiental e de melhoria das condições de trabalho nas infraestruturas aeroportuárias, e com especial destaque os efeitos resultantes do Programa de Medidas Estratégicas, a todos níveis. Esse programa traduz um nível de compromisso e proatividade por parte da CVA em,

efetivamente, contribuir de forma muito assertiva e prática para os objetivos dos Padrões de Desempenho da IFC e para os ODS 2030 nas comunidades em que atua ou com quem irá interagir, surgindo, em suma, como entidade e ator parceiro para o desenvolvimento integrado e equilibrado dos territórios e comunidades em que irá atuar.

Constatou-se que a maioria dos efeitos negativos identificados associados às intervenções das Fases 1-A e 1-B são passíveis de serem eliminados ou minimizados pelo conjunto de Medidas Estratégicas propostas pelo PIAACV. Tal resultou precisamente, também, de um exercício prévio e conjunto da equipa da AASE com a equipa do PIAACV e das rondas de consultas a entidades e partes interessadas, em que se pretendeu que o PIAACV, no seu cômputo geral, pudesse ser mais do que apenas um plano de intervenções infraestruturais e assumisse uma estratégia coesa e articulada de intervenção material e “imaterial” nos territórios abrangidos.

Por fim, foi já realizado o processo de Consulta Pública do PIAACV e do RAS, de 11 de março a 05 de abril de 2024, sendo que não foram recebidos quaisquer pareceres, dúvidas, pedidos de esclarecimentos ou outros tipos de contribuições do público em geral.

2. Enquadramento

A aplicação da AASE ao caso do PIAACV é enquadrada, tal como referido anteriormente, pela alínea a) do n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 23/2023, de 29 de agosto, pelo facto de este constituir-se como um instrumento de programação e intervenção em infraestruturas fundamentais para a estratégia de desenvolvimento do país, com potenciais efeitos ambientais, sociais e económicos. É, por isso, fundamental uma adequada articulação e integração entre o processo de elaboração e implementação do PIAACV e um procedimento de AASE, em harmonia com o conceito segundo o qual foi legalmente concebido na prática internacional e nacional.

Por outro lado, o propósito do PIAACV confere à AASE um carácter singular, no sentido de maximizar oportunidades e minimizar as ameaças associadas não só ao próprio plano durante todo o seu processo de elaboração/construção, mas também ao processo de desenvolvimento a uma escala nacional.

A AASE vem, assim, incorporar a lógica de responsabilização, participação e transparência que determina que processos contínuos como as políticas, planos e programas de incidência territorial, que apresentam ciclos de decisão próprios e legalmente contextualizados, possam ser eficazmente elaborados, implementados e monitorizados. Nesse quadro, a metodologia para a AASE proposta para o PIAACV pretende concretizar uma abordagem estratégica, com respeito integral pelas orientações emanadas pela legislação nacional, pela prática internacional e nacional, e estruturada de acordo com as dimensões desenvolvidas e referenciadas pela bibliografia especializada: técnica, de processo e de comunicação (Figura 2.1).

Em síntese, a realização de uma avaliação estratégica a este nível pretende garantir que os potenciais efeitos ambientais e sociais são tomados em consideração durante a elaboração/construção do plano e das respetivas intervenções, contribuindo para a adoção de soluções mais eficazes, inovadoras e sustentáveis, e de medidas de controlo que evitem ou reduzam efeitos negativos significativos no ambiente e na sociedade decorrentes da implementação do plano.

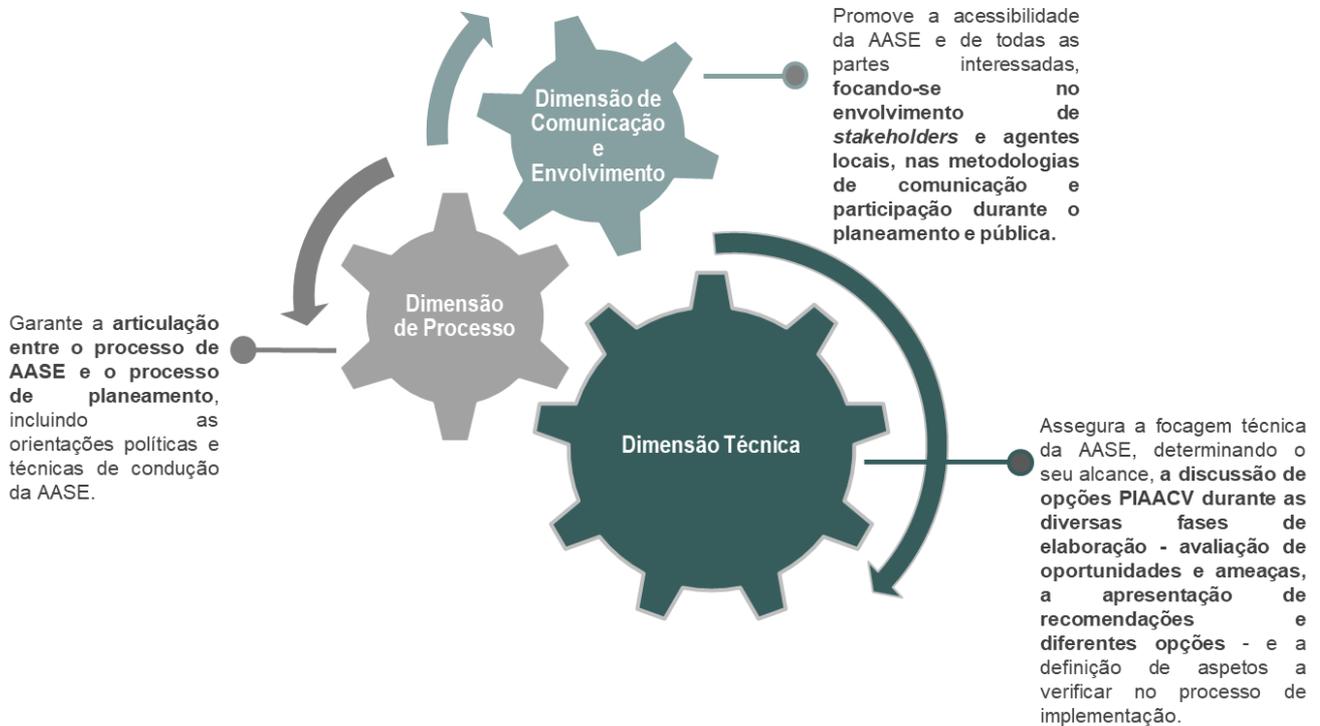


Figura 2.1 | Dimensões da AASE

A Figura 2.2 apresenta a estrutura Relatório Ambiental e Social (RAS).



Figura 2.2 | Estrutura do Relatório Ambiental e Social

3. Objetivos e Metodologia da AASE

3.1 Objetivos

O objetivo global de uma AASE consiste em:

estabelecer um nível elevado de proteção do ambiente e contribuir para a integração das considerações ambientais na preparação e aprovação de planos e programas, com vista a promover um desenvolvimento sustentável

O processo da AASE deve contribuir para a adoção dum conjunto de soluções e medidas que permitam reduzir os efeitos negativos mais significativos no ambiente que resultem da aplicação do plano em avaliação, tendo por base os seguintes objetivos:



E tem como Objetivos Específicos:

- Contribuir para um processo de decisão Social e Ambiental, visando a promoção do Desenvolvimento Sustentável;
- Promover novas formas de tomada de decisão;
- Melhorar a qualidade de políticas, planos e programas; e
- Fortalecer e facilitar a Avaliação de Impactes Social e Ambiental do projeto;
- Avaliar a qualidade social e ambiental de visões alternativas e perspetivas de desenvolvimento incorporadas no planeamento ou na programação que vão servir de enquadramento a futuros projetos, assegurando a integração global das considerações biofísicas, económicas, sociais e políticas relevantes que possam estar em causa;
- Analisar as oportunidades e riscos das opções de desenvolvimento preconizadas no plano de intervenção, tendo em conta as questões relevantes que são expressas em fatores críticos para a decisão;
- Elaboração de diretrizes e recomendações para a concretização do processo de planeamento, que serão acompanhadas por medidas de monitorização.

Em consonância com esses objetivos, a AASE intervirá, assim, em duas fases do PIAACV:

- Influência na forma final do PIAACV, de modo que este possa privilegiar durante o seu processo de elaboração opções que potenciem efeitos ambientais e sociais positivos, em alternativa a outras que se identifiquem como causadores de efeitos ambientais e sociais negativos;
- Influência na implementação e na monitorização estratégica do PIAACV, através da apresentação de recomendações que assegurem uma adequada integração de objetivos de natureza ambiental e social, bem como de uma proposta de programa de monitorização que permita um eficaz acompanhamento da sua execução nos domínios ambientais e sociais (e de sustentabilidade no geral).

Em síntese, espera-se que os resultados da AASE, incluindo os contributos do respetivo processo de consulta pública (apesar de no presente caso não terem sido recebidas participações), permitam influenciar positivamente o processo de implementação do PIAACV, garantindo uma maior sustentabilidade do modelo de ordenamento proposto para a área de intervenção.

3.2 Metodologia

O esquema da Figura 3.1 ilustra a sequência das diferentes fases, assim como os principais trabalhos desenvolvidos em cada etapa.

É importante compreender que uma AASE não se trata de uma avaliação de impacte ambiental (AIA), mas sim de uma avaliação de efeitos, desenvolvida a um nível e escala diferentes da de uma AIA. O conceito, em si, de "efeito" é diferente da definição/conceito de "impacte" neste tipo de estudos e âmbitos. Não existem parâmetros quantificáveis como a significância ou magnitude para os efeitos, como existe para o "impacte", ou seja, a magnitude ou significância é traduzida numa escala numérica como resultado de uma matriz de entrada dupla que cruza a frequência e a gravidade (ou benefício). Numa AASE os efeitos são identificados e avaliados num contexto macro (e não à escala do projeto) e o avaliador/perito identifica (com base no seu conhecimento prévio sobre a área ou sector de intervenção e a caracterização de base atual relativamente a um determinado fator de sustentabilidade ou critério de avaliação) se o efeito é considerado significativo relativamente às potenciais oportunidades ou ameaças que pode causar sobre um determinado esse Fator de Sustentabilidade e respetivos critérios de avaliação.

Depois de se identificar se o efeito é significativo (positivamente (oportunidades) ou negativamente (ameaças/riscos)), identifica-se se esse efeito vai ocorrer e estar presente a curto, médio ou longo prazo (considerando o horizonte da atividade ou do plano/programa), se é cumulativo, secundário ou sinérgico, ou se é permanente ou temporário.

Em suma, a AASE e a AIA são instrumentos que partilham uma raiz comum - a avaliação de impactes, mas têm focos de avaliação diferentes: estratégias de desenvolvimento futuro com elevado grau de incerteza na AASE; propostas e medidas, concretas e objetivas, para a execução de projetos na AIA. Esta diferença entre a AASE e a AIA no objeto de avaliação gera diferentes requisitos metodológicos relacionados com a escala de avaliação e com o processo de tomada de decisão.

De salientar, ainda, que o Decreto-Lei n.º 23/2023, de 29 de agosto, no seu Capítulo IV, prevê claramente como deve ser assegurada a devida articulação com o regime de avaliação de impacte ambiental de projetos, sendo que devem ser

sempre identificados em sede de AASE os projetos que tenham que ser posteriormente submetidos a AIAS

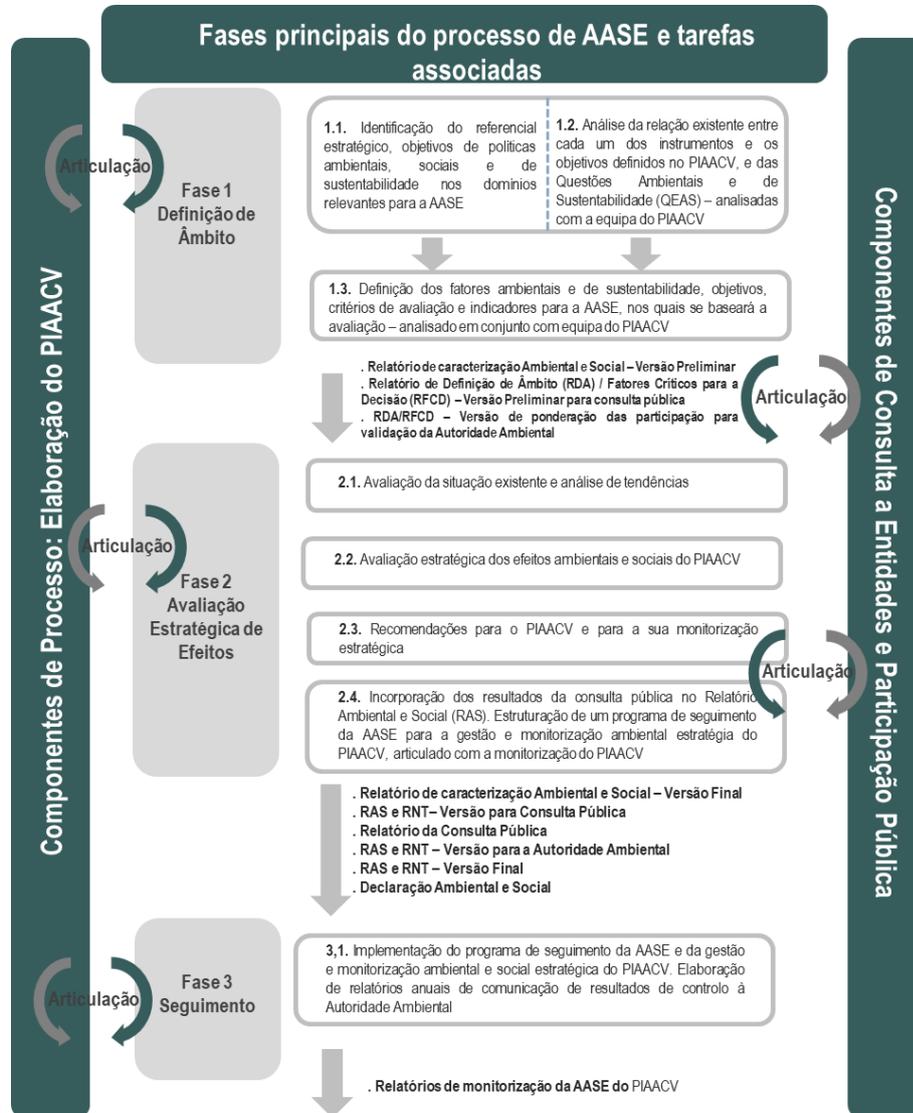


Figura 3.1 | Etapas da AASE

A proposta para o desenvolvimento da AASE apresenta três momentos distintos, que resultam das boas práticas internacionais e nacionais, e que permitem dar resposta ao conteúdo e faseamento definidos quer no DL 23/2023, de 29 de agosto, nomeadamente:

- **Fase 1** [Fase anterior já concluída] – Caracterização ambiental e social de referência e determinação do âmbito, alcance e nível de pormenorização da avaliação ambiental e social, a consagrar num Relatório de Caracterização Ambiental e Social de Referência e num Relatório de Definição de Âmbito e respetivo Resumo Não Técnico (RNT)

- **Fase 2** [Fase anterior já concluída] - Análise e avaliação estratégica com identificação, descrição e avaliação dos eventuais efeitos significativos resultantes da implementação do PIAACV, consubstanciada numa versão preliminar do Relatório Ambiental e Social e respetivo Resumo Não Técnico (RNT), com consulta a partes interessadas e elaboração do respetivo Relatório de Consulta a Partes Interessadas
- **Fase 3** [fase atual] - Elaboração da versão final do Relatório Ambiental e Social congregando e ponderando os pareceres emitidos no âmbito das consultas efetuadas, e respetivo RNT, e preparação de uma proposta de Declaração Ambiental e Social (com um resumo dos aspetos relevantes do processo de AASE e respetivas recomendações).

Remete-se para o Relatório de Definição de Âmbito para uma consulta mais detalhada da metodologia da AASE do PIAACV.

O relatório da Consulta Pública, disponibilizado pela DNA, é apresentado no Anexo 10.4.

4. Objeto de Avaliação

4.1 Descrição do Objeto de Avaliação

A Cabo Verde Airports, S.A. (CVA) é uma sociedade de direito cabo-verdiano constituída pela VINCI Airports e a ANA Portugal que foi distinguida pelo Governo de Cabo Verde para realizar a Gestão dos serviços públicos aeroportuários dos aeroportos e aeródromos de Cabo Verde.

O Contracto de Concessão do Serviço Público Aeroportuário entre o Governo de Cabo Verde e a Cabo Verde Airports, S.A, segundo o executivo, trará ao país importantes benefícios para o seu desenvolvimento, através de uma maior promoção de Cabo Verde enquanto destino turístico e destino de investimento.

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, reforçando a posição competitiva dos aeroportos nacionais em benefício da economia nacional e dos passageiros e utilizadores das Infraestruturas Aeroportuárias e captar o interesse de novos operadores aéreos.

O Governo definiu uma política de obrigação de serviço público, para permitir um quadro previsível e sustentável dos transportes domésticos e, a nível internacional, fomentar a conectividade com os países da diáspora e emissores de turistas mediante uma prática transparente de incentivos diversos.

Apesar dos desafios que vêm enfrentando o sector após a pandemia do covid-19, com a implementação e concretização de novas políticas ligadas ao sector de aviação civil, entre elas a concessão dos serviços aeroportuários, o Governo pretende com o contracto de concessão acelerar o desenvolvimento dos serviços aeroportuários e tornar o sector um dos pilares estratégicos para o desenvolvimento do país.

O sector é regulado pela Agência de Aviação Civil (AAC) que tem como principal objeto o desempenho de atividades administrativas de regulação técnica e económica, supervisão e regulamentação do sector da aviação civil, sem prejuízo das funções adjacentes que lhe sejam confiadas pelos respetivos estatutos, designadamente funções de consulta do Governo e da Assembleia Nacional.

Assim, o PIAACV assumiu como **Objetivos Estratégicos**:

- OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais;
- OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura;
- OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Estes Objetivos Estratégicos do PIAACV serão concretizados quer através das medidas infraestruturais abaixo apresentadas, que correspondem às **Intervenções previstas para as Fases 1-A e 1-B** (e que podem ser consultadas

com maior pormenor nos elementos relativos ao PIAACV que acompanham o presente RAS), quer através de um conjunto de Medidas Estratégicas que se estruturam em **Medidas Gerais e em Medidas Específicas** (por ilha).

De acordo com os Termos de Referência, o Contrato de Concessão e o plano de desenvolvimento aeroportuário da Concessionária inclui um conjunto de intervenções divididas em: a) Obrigações Específicas de Desenvolvimento – OED; b) Trabalhos Preliminares da Concessionária; e c) Trabalhos Voluntários ou antecipação voluntária de OED. Todas as intervenções estão realizadas dentro do Perímetro da Concessão. Estas intervenções consubstanciam um plano de Intervenções, cuja primeira etapa, abrangida pelo PIAACV, é subdividida em duas fases - Fase 1-A e Fase 1-B:

- ✓ FASE 1-A, que se iniciará na Data de Início da Concessão e que terminará até 48 meses de Contrato de Concessão. Indica-se que a Concessionária tem o objetivo de executar esta fase num prazo inferior, aproximadamente de 24 meses.

Esta fase é constituída por obras de melhoramento para adequação dos aeroportos às obrigações regulamentares, obras de melhoramento da segurança operacional nos aeródromos, repavimentação de pavimentos aeroportuários, melhorias funcionais, técnicas e comerciais dos terminais de passageiros, projetos de energia renovável nos aeroportos internacionais e melhorias de eficiência energética, além dos Trabalhos Preliminares da Concessionária e dos Trabalhos Voluntários ou voluntariamente antecipados.

- ✓ FASE 1-B, que se iniciará um ano após a recuperação do tráfego aéreo do ano de 2019 e que terminará até 60 meses de Contrato de Concessão. Indica-se que a Concessionária tem o objetivo de executar esta fase num prazo inferior, aproximadamente de 36 meses.

Esta fase é constituída pela extensão da pista do Aeroporto Internacional da Boavista Aristides Pereira, obras de repavimentação de pavimentos aeroportuários, renovação e extensão de terminais de passageiros, novos edifícios de escritórios e terminais de carga, projetos de melhoria das instalações de tratamento de águas residuais, infraestruturas para o reaproveitamento da água dos treinos de combate a incêndio e centros de tratamento de resíduos.

As intervenções a serem realizadas nos aeroportos e aeródromos, de acordo com a natureza da intervenção, estão listadas de seguida.

Ilha do Sal - Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (SID)

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	Prazo de Execução Estimado
1	Obras de Melhoramento para adequação do Aeroporto às obrigações do Anexo 14 da ICAO para Código de Referência do Aeroporto 4E: Adequação da faixa de proteção de pista, raquetes de viragem e sinalização	Fase 1-A	3 meses
2	Beneficiação e repavimentação ¹ da pista 01/19	Fase 1-A	7 meses
3	Reconfiguração e remodelação parcial da plataforma de aeronaves e do caminho de circulação associado	Fase 1-A	5 meses

¹ A Concessionária deverá realizar estudos de viabilidade técnica para definir as áreas e o nível de intervenção que será necessário no pavimento existente.

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	Prazo de Execução Estimado
4	Adequação de drenagem e implementação de separador de hidrocarbonetos na plataforma de estacionamento de aeronaves	Fase 1-A	2 meses
5	Melhorias ligeiras no edifício do terminal de passageiros, incluindo: <ul style="list-style-type: none"> - Modificação do fluxo de passageiros de partida - nova entrada central para a zona pública, realocação e centralização do controle de segurança e emigração e melhoria nas áreas comerciais do lado ar; - Melhoramento na fachada do terminal; - Beneficiação da área comercial do lado terra; - Melhoramentos estéticos do terminal; - Implementação de nova sinalização; - Implementação de self-service check-in; - Walkthrough duty free nas chegadas; - Melhorias das infraestruturas de IT. 	Fase 1-A	15 meses
6	Substituição das luzes existentes por LED (plataforma de estacionamento de aeronaves, edifício do terminal de passageiros, acessos viários e parques de estacionamento).	Fase 1-A	3 meses
7	Extensão (c. 1 500 m ²) e renovação (c. 2 000 m ²) do edifício do terminal de passageiros, incluindo melhoria das instalações e sistemas de TI centrais e do sistema de tratamento de bagagens (BHS)	Fase 1-B	14 meses
8	Novo edifício de escritórios (c. 1 000 m ²)	Fase 1-B	12 meses
9	Reassentamento do <i>curbside</i> e nova área comercial exterior	Fase 1-B	12 meses
10	Instalação de tratamento de resíduos, incluindo incinerador	Fase 1-B	8 meses
11	Instalações e sistemas de reutilização de água para serviço de combate a incêndio	Fase 1-B	6 meses
12	Estação de tratamento de águas residuais, incluindo tratamento para reutilização de água	Fase 1-B	10 meses
13	Instalação de duas turbinas eólicas que totalizam potência de 0,75 MW (Trabalho voluntariamente antecipado: correspondia na OED do CA para a Fase 1-B).	Fase 1-A	8 meses

Ilha de Santiago - Aeroporto Internacional Nelson Mandela (RAI)

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	Prazo de Execução Estimado
1	Obras de Melhoramento para adequação do Aeroporto às obrigações do Anexo 14 da ICAO para Código de Referência do Aeroporto 4D: Adequação da faixa de proteção de pista, área de segurança de fim de pista, raquetes de viragem e sinalização.	Fase 1-A	2 meses
2	Adequação de drenagem e implementação de separadores de hidrocarbonetos na plataforma de estacionamento de aeronaves.	Fase 1-A	4 meses
3	Melhorias ligeiras no edifício do terminal de passageiros, incluindo: <ul style="list-style-type: none"> - Remodelação do parque central e melhoria da área comercial do lado ar; - Melhoramentos estéticos do terminal; 	Fase 1-A	15 meses

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	Prazo de Execução Estimado
	<ul style="list-style-type: none"> - Implementação de self-service check-in; - Walkthrough nas chegadas; - Melhorias das infraestruturas de IT. 		
4	Substituição das luzes existentes por LED (plataforma de estacionamento de aeronaves, edifício do terminal de passageiros, acessos terrestres e parque de estacionamento).	Fase 1-A	2 meses
5	Extensão (c. 1 200 m ²) e renovação (c. 1 500 m ²) do edifício do terminal de passageiros, incluindo melhoria das áreas comerciais interiores e exteriores	Fase 1-B	12 meses
6	Instalação de tratamento de resíduos, incluindo incinerador	Fase 1-B	8 meses
7	Instalações e sistemas de reutilização de água para serviço de combate a incêndio	Fase 1-B	6 meses
8	Adaptação da estação de tratamento de águas residuais existente, incluindo tratamento para reutilização de água	Fase 1-B	10 meses
9	Instalação de sombreadores no parque de estacionamento, com cobertura em painéis solares que totalizam 500 kWp (Trabalho voluntariamente antecipado: correspondia nas OED do CA para a Fase 1.B).	Fase 1-A	6 meses

Ilha de São Vicente - Aeroporto Internacional Cesária Évora (VXE)

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	Prazo de Execução Estimado
1	Obras de Melhoramento para adequação do Aeroporto com as obrigações do Anexo 14 da ICAO para Código de Referência do Aeroporto 4D: Adequação dos caminhos de circulação A e C, da Faixa de proteção de pista, área de segurança de fim de pista, raquetes de viragem e sinalização	Fase 1-A	3 meses
2	Adequação de drenagem e implementação de separadores de hidrocarbonetos nas plataformas de estacionamento de aeronaves	Fase 1-A	3 meses
3	Implementação de self-service check-in no terminal de passageiros.	Fase 1-A	1 mês
4	Substituição das luzes existentes por LED (plataforma de estacionamento de aeronaves, edifício do terminal de passageiros, acessos terrestres e parque de estacionamento).	Fase 1-A	3 meses
5	Repavimentação parcial da pista	Fase 1-B	3 meses
6	Adequação do balizamento luminoso às operações noturnas para a aeronave crítica do aeroporto	Fase 1-B	5 meses
7	Repavimentação parcial do caminho de circulação A	Fase 1-B	1 mês
8	Repavimentação parcial do caminho de circulação B	Fase 1-B	1 mês
9	Repavimentação parcial do caminho de circulação C	Fase 1-B	2 meses
10	Reconfiguração e repavimentação parcial da plataforma de aeronaves	Fase 1-B	2 meses
11	Instalação de tratamento de resíduos, incluindo incinerador	Fase 1-B	8 meses
12	Instalações e sistemas de reutilização de água para serviço de combate a incêndio	Fase 1-B	6 meses

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	Prazo de Execução Estimado
13	Estação de tratamento de águas residuais, incluindo tratamento para reutilização de água	Fase 1-B	10 meses
14	Instalação de sistema fotovoltaico de 195 kWp (Trabalho voluntariamente antecipado: estava previsto nas OED do CA para a Fase 1.B).	Fase 1-A	8 meses

Ilha da Boavista - Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC)

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	Prazo de Execução Estimado
1	Obras de Melhoria para adequação do Aeroporto às obrigações do Anexo 14 da ICAO para Código de Referência do Aeroporto 4D: Adequação da Faixa de proteção de pista, área de segurança de fim de pista, raquetes de viragem e sinalização.	Fase 1-A	8 meses
2	Adequação de drenagem	Fase 1-A	6 meses
3	Melhorias ligeiras do edifício do terminal de passageiros, incluindo: <ul style="list-style-type: none"> -Renovação do pátio central; -Renovação parcial do sistema de deteção de incêndio; -Melhoria da eficiência do sistema de aquecimento, ventilação e ar condicionado (HVAC); -Implementação de BMS (Building management system) -Implementação de self-service check-in; -Melhoramentos no sistema de iluminação na alada de embarque das partidas. 	Fase 1-A	15 meses
4	Substituição das luzes existentes por LED (plataforma de estacionamento de aeronaves, edifício do terminal de passageiros, acessos terrestres e parque de estacionamento).	Fase 1-A	3 meses
5	Extensão da pista (400m adicionais)	Fase 1-B	8 meses
6	Adequação do balizamento luminoso do aeroporto às operações noturnas	Fase 1-B	6 meses
7	Reorganização do edifício do terminal de passageiros (c. 2 000 m ²)	Fase 1-B	8 meses
8	Novo terminal de carga (c. 1 000 m ²)	Fase 1-B	12 meses
9	Instalação de tratamento de resíduos, incluindo incinerador	Fase 1-B	8 meses
10	Instalações e sistemas de reutilização de água para serviço de combate a incêndio	Fase 1-B	6 meses
11	Estação de tratamento de águas residuais, incluindo tratamento para reutilização de água	Fase 1-B	10 meses
12	Instalação de um sistema solar fotovoltaico de 346 kWp com armazenamento de baterias de lítio (Trabalho voluntariamente antecipado: estava previsto nas OED do CA para a Fase 1.B).	Fase 1-A	6 meses

Ilha de São Nicolau – Aeródromo de Preguiça (SNE)

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	Prazo de Execução Estimado
1	Intervenção na faixa de segurança da pista (incluindo adequação de drenagem) e área de segurança de fim de pista para melhorar as condições de segurança do aeródromo.	Fase 1-A	3 meses
2	Beneficiação e repavimentação parcial da pista	Fase 1-A	4 meses
3	Outras melhorias no lado ar – adequação parcial da sinalização e beneficiação de caminho de circulação e raquetes de viragem	Fase 1-A	3 meses
4	Abrigo para veículos de combate a incêndio.	Fase 1-A	3 meses
5	Substituição das luzes existentes por LED (plataforma de estacionamento de aeronaves, edifício do terminal de passageiros, acessos terrestres e parque de estacionamento).	Fase 1-A	2 meses
6	Instalação de tratamento de resíduos	Fase 1-B	3 meses
7	Fossa séptica	Fase 1-B	3 meses

Ilha do Maio – Aeródromo do Maio (MMO)

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	Prazo de Execução Estimado
1	Intervenção na faixa de pista e área de segurança de fim de pista para melhorar as condições de segurança do aeródromo.	Fase 1-A	6 meses
2	Outras melhorias de segurança no lado do ar - Adequação parcial da drenagem e da sinalização	Fase 1-A	6 meses
3	Renovação parcial do edifício do terminal de passageiros (incluindo intervenções ligeiras em áreas específicas como pintura, substituição de mobiliário, sinalização e acabamentos arquitetónico).	Fase 1-A	4 meses
4	Renovação das casas de banho e novo mobiliário.	Fase 1-A	4 meses
5	Abrigo para veículos de combate a incêndio.	Fase 1-A	4 meses
6	Substituição das luzes existentes por LED (plataforma de estacionamento de aeronaves, edifício do terminal de passageiros, acessos terrestres e parque de estacionamento).	Fase 1-A	2 meses
7	Extensão (c. 300 m2) e renovação (c. 250 m2) do terminal de passageiros	Fase 1-B	6 meses
8	Instalação de tratamento de resíduos	Fase 1-B	3 meses
9	Fossa séptica	Fase 1-B	3 meses

Ilha do Fogo – Aeródromo de São Filipe (SFL)

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	Prazo de Execução Estimado
1	Intervenção na faixa de pista para melhorar as condições de segurança do aeródromo.	Fase 1-A	4 meses
2	Balizamento luminoso do aeródromo para operações noturnas	Fase 1-A	6 meses
3	Outras melhorias de segurança no lado ar – sinalização	Fase 1-A	2 meses

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	Prazo de Execução Estimado
4	Manutenções pontuais do sistema de drenagem	Fase 1-A	3 meses
5	Extensão (c. 600 m ²) e renovação (c. 400 m ²) do edifício do terminal de passageiros ²	Fase 1-B	8 meses
6	Instalação de tratamento de resíduos	Fase 1-B	3 meses
7	Fossa séptica ³	Fase 1-B	3 meses

Por sua vez, o Programa de **Medidas Estratégicas** (apresentadas nos quadros seguintes) divide-se em:

Medidas Gerais – medidas a implementar / desenvolver de um modo transversal em todos os aeroportos e aeródromos de Cabo Verde; e

Medidas Específicas – medidas a implementar / desenvolver especificamente em cada uma das ilhas, por estarem associadas a especificidades, características e necessidades identificadas individualmente em determinadas ilhas.

Nos quadros seguintes é também identificada, quando aplicável, a associação entre as Medidas Gerais e as Medidas Específicas, i.e., são assinaladas, em alguns casos, as Medidas Específicas através das quais se vão concretizar as Medidas Gerais previstas (e vice-versa), bem como os Objetivos Estratégicos do PIAACV em que as mesmas se enquadram e para os quais pretendem contribuir para a sua concretização.

Quadro 4.1 | Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Gerais do PIAACV

Código	Título	Medida Específica associada	Objetivo Específico PIAACV
G_1	Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade).	rai_1; sid_1; sid_2; sid_5; sid_9; sid_10; bvc_1; mmo_1; sne_1; sfl_1	OE2 OE3
G_2	Utilizar painéis digitais nos aeroportos internacionais para divulgar informação (em detrimento de painéis tradicionais), permitindo uma maior dinâmica e economia de custos e de recursos para atualização de conteúdos.	--	OE3
G_3	Instalar sistemas de iluminação de emergência nos aeródromos que não dispõem de iluminação noturna, para salvaguardar situações de necessidade de evacuação noturna (e.g. assistência médica).	--	OE1 OE2
G_4	Implementar programas de monitorização de aves e répteis na área de influência dos aeroportos e aeródromos, de forma sistemática e consistente ao longo do tempo de exploração.	--	OE3
G_5	Ponderar uma criação de uma nova taxa ambiental aos utilizadores cobrada pela concessionária, para implementação de projetos de conservação ambiental e de desenvolvimento económico e social em cada ilha, de forma proporcional ao seu contributo para a arrecadação dessa receita.	--	OE2 OE3
G_6	Recomendar às entidades competentes a presença de um controlo fito-sanitário em todos os aeroportos e aeródromos, de forma a garantir o controlo de doenças (e.g. malária).	--	OE1 OE2
G_7	Incentivar e apoiar, junto do MAA, a disponibilização de informação no terreno sobre os valores	--	OE3

² Excetuam-se deste item todos os trabalhos realizados no âmbito do contrato de empreitada de remodelação e ampliação do terminal, celebrado entre a ASA, S.A. e a Elevation Engenharia S.A., assinado em 04 de outubro de 2021 e do contrato de fornecimento de BHS, celebrado entre a ASA, S.A. e a Mundistal Engenharia e Serviços Energéticos Lda., assinado em 31 de outubro de 2021, que tenham sido executados até a Data de Início da Concessão.

³ Excetuam-se deste item todos os trabalhos realizados no âmbito do contrato de empreitada de remodelação e ampliação do terminal, celebrado entre a ASA, S.A. e a Elevation Engenharia S.A., assinado em 04 de outubro de 2021, que tenham sido executados até a Data de Início da Concessão.

Código	Título	Medida Específica associada	Objetivo Específico PIAACV
	naturais e culturais em locais relevantes para a conservação do património, da natureza e biodiversidade na ilha (incluindo a delimitação das zonas de uso dentro de cada área protegida).		
G_8	Incentivar e apoiar a instalação de pequenas unidades de valorização de plásticos e vidro nas comunidades locais ou vizinhas (ex.: oficinas criativas, etc.), para reduzir a deposição indiscriminada e criar novas oportunidades de renda para as famílias..	--	OE2
G_9	Promover ações sociais de capacitação e formação (idiomas, empreendedorismo, comunidades e economia solidária, etc.) nas diversas ilhas em parceria com as associações locais.	--	OE2
G_10	Propor a criação e dinamização de um "conselho" /grupo de acompanhamento/trabalho da implementação do PIAACV (que tenha um núcleo comum no país e com elementos locais (de cada uma das ilhas) (parte da estrutura de governança e governação do PIAACV, para debater questões, potencialidades, ajudar a operacionalizar e estabelecer parcerias para desenvolver diversas das ações de índole ambiental e social do PIAACV)	--	OE2 OE3
G_11	Implementar programas de monitorização de qualidade do ar e ruído e outros parâmetros, com divulgação periódica das medidas concretizadas pela Cabo Verde Airports (e respetivo estado de implementação/execução) associadas à minimização de ruído resultantes das atividades do aeroporto	--	OE1 OE2 OE3
G_12	Implementar um sistema de monitorização de satisfação do cliente e dos trabalhadores em todos os aeroportos e aeródromos.	--	OE1
G_13	Implementar reservatórios de armazenamento de águas pluviais para posterior reutilizaçãosistemas de aproveitamento de água proveniente dos equipamentos de refrigeração, se técnica e economicamente viável,	--	OE3
G_14	Sensibilizar e cooperar com entidades governamentais e ambientais para promover o desenvolvimento de operadores e entidade gestoras de resíduos para capacitação operacional e tecnológica e a valorização das fileiras de resíduos.	--	OE2 OE3
G_15	Ações de sensibilização (por exemplo, divulgação da informação e painéis nos aeroportos e aeródromos) para evitar o consumo de espécies marinhas em épocas de defeso, incluindo aos turistas de forma a contribuir para sustentabilidade dos recursos pesqueiros marinhos, devido ao esperado aumento turístico devido à melhoria das infraestruturas aeroportuárias (em consonância com os Planos Estratégicos Municipais de Desenvolvimento Sustentável)	--	OE3
G_16	Melhoria dos reservatórios de água de emergência (para as áreas sociais e para os bombeiros).	--	OE1 OE3
G_17	Promover a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF) entre as companhias aéreas.	--	OE3
G_18	Implementar medidas de minimização dos impactes associados à instalação de incineradoras de resíduos e de ETAR, enquanto elementos de atração de vida selvagem, nos aeroportos internacionais.	--	OE1 OE3

Legenda: Objetivos Estratégicos PIAACV: OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais; OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura; OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Quadro 4.2 | Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha do Sal, Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (SID)

Código	Título	Medida Geral associada	Objetivo Específico PIAACV
sid_1	Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas/espaços com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade).	G1	OE2 OE3
sid_2	Ações de sensibilização contra a apanha da tartaruga marinha para consumo humano (parceria com o Projeto Biodiversidade).	G1	OE3
sid_3	Apoio na criação e dinamização de centros interpretativos (ambiente e cultural) (parceria com o Projeto Biodiversidade e outras)	--	OE2 OE3

Código	Título	Medida Geral associada	Objetivo Específico PIAACV
sid_4	Desenvolvimento de ações de sensibilização contra o tráfico ilegal de espécies protegidas e em risco (os aeroportos são uma dessas portas de tráfico) (ex.: carne de tartaruga, conchas, corais, ovos de tartaruga, etc.).	--	OE3
sid_5	Ações de sensibilização contra a extração ilegal de areias nas dunas e praias. (em parceria com uma associação ambiental local).	G_1	OE2 OE3
sid_6	Apoio nas ações do Projeto Biodiversidade de substituição da acácia por tamareiras, tarrafe, acácia caboverdiana (este projeto incide em diversos locais, mas especialmente em linhas de água de regime torrencial).	--	OE3
sid_7	Adaptação da iluminação noturna do aeroporto para salvaguardar a vida selvagem (ex.: realizar um plano de avaliação do impacto da iluminação nas aves marinhas).	--	OE3
sid_8	Análise da viabilidade de estabelecer uma parceria com o Hospital Regional Ramiro Figueira no sentido de encaminhar para a respetiva incineradora os resíduos produzidos no aeroporto, ao invés da opção de instalação de incineradora no aeroporto.	--	OE1 OE2 OE3
sid_9	Apoio a ONGAs nas ações de sensibilização para a conservação e recuperação das áreas protegidas do Sal (11 áreas protegidas), com especial destaque para as áreas protegidas de Rabo de Junco e a Reserva Natural de Costa da Fragata (disponibilizar <i>flyers</i> , painéis informativos e interpretativos, etc.), para a conservação do ambiente, a não degradação das dunas, etc. Divulgar a mensagem aos turistas da importância da preservação dos valores naturais e culturais da ilha e das restantes ilhas no geral (os turistas, por vezes, perdem a consciência de que são "cidadãos do mundo")	G1	OE3
sid_10	Parceria com uma associação ambiental local para a sinalização de áreas protegidas (de modo a colmatar as lacunas em sinalização e painéis informativos e interpretativos nas áreas protegidas, que por vezes resulta em comportamentos inadequados nessas zonas por parte de visitantes e turistas)	G1	OE3

Legenda: Objetivos Estratégicos PIAACV: OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais; OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura; OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Quadro 4.3 | Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha de Santiago, Aeroporto Internacional Nelson Mandela (RAI)

Código	Título	Medida Geral associada	Objetivo Específico PIAACV
rai_1	Disponibilizar espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades locais (com condições especiais a avaliar em função da entidade).	G_1	OE2 OE3
rai_2	Otimizar os serviços VIP do aeroporto para níveis de excelência (considerando que uma parte fundamental do turismo na ilha é de negócios e institucional) e um sistema de monitorização de satisfação do cliente.	--	OE1 OE2
rai_3	Trabalhar em conjunto com os produtores e comunidades na envolvente do aeroporto, com vista a uma otimização da gestão das áreas de servidão e do risco da Biodiversidade (redução do risco de <i>birdstrike</i>).	--	OE2

Legenda: Objetivos Estratégicos PIAACV: OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais; OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura; OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Quadro 4.4 | Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha de São Vicente, Aeroporto Internacional Cesária Évora (VXE)

Código	Título	Medida Geral associada	Objetivo Específico PIAACV
vxe_1	Estabelecer uma parceria com a Associação Amigos da Natureza para o Projeto Terra Azul, ou outros projetos que realizem com a comunidade de São Pedro e para apoio na divulgação e disseminação dos resultados e produtos das ações do projeto Terra Azul no aeroporto de São Vicente (VXE).	G_1	OE2 OE3
vxe_2	Ações de reflorestação com espécies autóctones e adaptadas ao quadro climático promovendo a preservação e melhoria das áreas protegidas locais (em parceria com associações ambientais locais).	--	OE3
vxe_3	Ações de sensibilização da comunidade para não descarte de resíduos/potencial alimento para aves nas imediações do aeroporto.	G_1	OE1 OE2 OE3
vxe_4	Ações de "oficinas", na comunidade de São Pedro, para aproveitamento do lixo marinho para a criação de "artesanato" local e que possa trazer retorno económico à comunidade, sendo divulgado / exposto,	--	OE2 OE3

Código	Título	Medida Geral associada	Objetivo Específico PIAACV
	por exemplo, num espaço no aeroporto, e eventos / ações de sensibilização ambiental para evitar a deposição de lixo marinho (em parceria com uma associação ambiental e social local).		
vxe_5	Apoio na organização das atividades de observação de tartarugas em São Pedro e na sua divulgação no aeroporto (de modo a assegurar também a proteção e salvaguarda dos espécimes e o mínimo de perturbação possível e no âmbito da legislação de regulamentação desta atividade que vai ser publicada)	--	OE2 OE3
vxe_6	Análise aprofundada das condições e características de drenagem da bacia hidrográfica onde está localizado o aeroporto de modo a desenvolver um projeto de intervenção de minimize as ocorrências de cheias e inundações na zona da pista	--	OE1

Legenda: Objetivos Estratégicos PIAACV: OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais; OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura; OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Quadro 4.5 | Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha da Boavista, Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC)

Código	Título	Medida Geral associada	Objetivo Específico PIAACV
bvc_1	Disponibilizar espaços do aeroporto para divulgar informação sobre os valores naturais em locais (culturais) relevantes para a conservação da natureza e biodiversidade na ilha (ex. Lagoa de Rabil, que é uma zona RAMSAR nas imediações do aeroporto, entre outros; promover no espaço do aeroporto lojas/espacos com artesanato local, entre outros).	G1	OE2 OE3
bvc_2	Desenvolver ações de comunicação e sensibilização para evitar a criação de pombos nas zonas envolventes ao aeroporto	--	OE1 OE2
bvc_3	Eliminar os passivos ambientais que ficaram por solucionar em anteriores intervenções no aeroporto (ex. estaleiro de obra abandonado).	--	OE1 OE3
bvc_4	Realizar ações de informação junto das populações mais próximas do aeroporto (ex. Rabil) sobre os impactos que podem esperar (ruído, vibrações) durante as fases de construção e de exploração, bem como formas de minimizar as suas consequências no seu dia a dia.	--	OE2
bvc_5	Adaptação da iluminação noturna do aeroporto para salvaguardar a vida selvagem	--	OE3

Legenda: Objetivos Estratégicos PIAACV: OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais; OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura; OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Quadro 4.6 | Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha de São Nicolau, Aeródromo de Preguiça (SNE)

Código	Título	Medida Geral associada	Objetivo Específico PIAACV
sne_1	Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas/espacos com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade).	G1	OE2 OE3
sne_2	Melhorar a eficiência de drenagem de águas pluviais no perímetro da pista por forma a minimizar a ocorrência de cheias e, conseqüentemente, a atração de vida animal.	--	OE1
sne_3	Ponderar a inclusão de soluções de produção de energia renovável no aeródromo, devidamente adaptadas aos recursos e necessidades do mesmo	--	OE1 OE3
sne_4	Realizar ações de sensibilização da comunidade relativas à necessidade de diminuir/eliminar a criação e pastagem do gado nas imediações do aeroporto	--	OE1

Legenda: Objetivos Estratégicos PIAACV: OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais; OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura; OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Quadro 4.7 | Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha do Maio, Aeródromo do Maio (MMO)

Código	Título	Medida Geral associada	Objetivo Específico PIAACV
mmo_1	Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais, considerando que a ilha é Reserva da Biosfera UNESCO (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas/espços com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade)	G_1	OE2 OE3
mmo_2	Estabelecer uma parceria com a Fundação Maio Biodiversidade para apoiar o seu projeto de monitorização de aves, sinalização e limpeza das salinas do Porto Inglês	--	OE3
mmo_3	Analisar potenciais parcerias com promotores, que visam a construção de centro turísticos, residenciais, culturais e de negócios, como potencial espaço para divulgação de informação e valorização de elementos e recursos naturais, culturais e sociais	--	OE2

Legenda: Objetivos Estratégicos PIAACV: OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais; OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura; OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Quadro 4.8 | Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha do Fogo, Aeródromo de São Filipe (SFL)

Código	Título	Medida Geral associada	Objetivo Específico PIAACV
sfl_1	Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais, considerando que a ilha é Reserva da Biosfera UNESCO (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas/espços com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade).	G1	OE2 OE3
sfl_2	Ponderar soluções técnicas / operacionais para resolução dos atuais constrangimentos operacionais, com consulta e envolvimento entre as diferentes partes interessadas.	--	OE1 OE2
sfl_3	Adaptação da iluminação noturna do aeroporto para salvaguardar a vida selvagem	--	OE3

Legenda: Objetivos Estratégicos PIAACV: OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais; OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura; OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Tendo em consideração o enquadramento acima apresentado, a Concessionária Cabo Verde Airports, conjuntamente com a Direção Nacional do Ambiente de Cabo Verde, entendem como relevante realizar uma apreciação ambiental e social através da elaboração de um estudo de Avaliação Ambiental e Social Estratégica (AASE), de forma a identificar os efeitos sinérgicos e acumulativos dessas intervenções e medidas, mapeando os potenciais efeitos ambientais e sociais, visando a promoção do Desenvolvimento Sustentável.

De salientar que a avaliação estratégica de efeitos incidirá especificamente no que se identificou como as “unidades base” de avaliação, neste caso, as intervenções previstas para as Fase 1-A e Fase 1-B e as Medidas Gerais e Específicas do PIAACV.

4.2 Breve Enquadramento de Âmbito Territorial

O âmbito territorial da AASE PIAACV abrange da área de influência direta (i.e., a área abrangida pela servidão aeronáutica da Zona 8 - superfície de transição, incluindo o aeroporto ou o aeródromo) e indireta (i.e., a área entre a servidão

aeronáutica da Zona 8 - superfície de transição e a servidão aeronáutica da zona 12A - proteção de luzes passíveis de interferir com a segurança de voo das aeronaves) de cada aeroporto e aeródromo de Cabo Verde (Aeroportos (Amílcar Cabral, Nelson Mandela, Cesária Évora, Aristides Pereira) e Aeródromos (Preguiça, na ilha de São Nicolau, na ilha do Maio e na ilha do Fogo), abrangendo um raio de 13km em redor das áreas de servidão aeronáutica da Zona 8, o que na maioria dos casos envolve todo o território da ilha, sendo que no âmbito da caracterização social e económica optou-se por abranger toda a ilha.

As figuras seguintes apresentam o âmbito territorial considerado. Remete-se para a consulta dos estudos de caracterização social e ambiental (apresentado ao longo do Capítulo 6 e Anexo 10.2) a restante caracterização da área de intervenção, sendo que são apresentadas no presente capítulo a identificação dos principais Pontos Fortes, Pontos Fracos, Oportunidades e Ameaças (Análise *Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats* (SWOT)) sumárias resultantes dessas caracterizações.

4.2.1 Ilha do Sal - Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (SID)



Legenda: ○ Área de intervenção (raio 13km) da AASE; - - - Área de Intervenção das intervenções infraestruturais do PIAACV
Figura 4.1 | Área de Intervenção da Ilha do Sal - Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (SID)

SWOT Caracterização biofísica geral

<p>PONTOS FORTES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Aumento do número de passageiros e turistas ○ Melhoria/reabilitação dos sistemas de recolha e tratamento de águas residuais urbanas e pluviais. ○ Capacidade de tratamento adequado de águas residuais urbanas. ○ Existência de diversos projetos e planeamento bastante relevante ao nível dos riscos e alterações climáticas, como por exemplo: PLANO NACIONAL DE ADAPTAÇÃO DE CABO VERDE; CABO VERDE, ©2021 Pacific Disaster Center; AVALIAÇÃO DE BASE DA PREPARAÇÃO NACIONAL PARA CATÁSTROFES; Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável. ○ A topografia da ilha favorável à expansão/melhoria das condições de operação do aeroporto; ○ Mapa de ruído atual e prospetivo do aeroporto atualizado; ○ Quadro climático de fraca nebulosidade e vento regular com mesma direção na maior parte do ano. ○ Aeroporto de referência há décadas e associada a escala e turismo na ilha 	<p>PONTOS FRACOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Escassez de água. ○ Qualidade da água subterrânea insuficiente dado a ocorrência de intrusão salina. ○ Níveis de atendimento e tratamento atual de águas residuais ○ Extração de inertes nas zonas costeiras para construção ○ Aumento da pressão sobre áreas marinhas protegidas ○ Ausência de controlo analítico das descargas de águas residuais. ○ Poluição do ar por causas diversas sendo de destacar as fontes de poluição antrópica (com origem em queima de combustíveis fósseis), e como consequência de origem natural (“Bruma Seca”); ○ As precipitações, quando ocorrem, são frequentemente intensas, dificultando o aproveitamento as escorrências; ○ Existência confirmada de situações de contaminação de aquíferos, bem como da sua sobre-exploração; ○ Inexistência de mapas de ruído por município; ○ Tendência de aumento de libertação de GEE, nomeadamente associada à intensificação do tráfego aéreo previsto
<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Construção de infraestruturas de represamento de águas superficiais. ○ Aumento do número de empreendimento turísticos ○ Aumento do volume de transporte marítimo de mercadorias ○ Possibilidade de beneficiação da ETAR para reutilização de águas residuais tratadas para fins menos exigentes (p.e. lavagens, rega, autoclismos, etc.). ○ Mapas de ruído por município em elaboração; ○ Sistema de procedimentos de navegação que permitem os voos operarem mesmo perante a ocorrência de “bruma seca”. Este sistema com base em satélite GNSS já está instalado no aeroporto de São Vicente e Boavista; em fase de operacionalização no Sal e Santiago. ○ Turismo crescente de sol e praia ○ Existência de praias e turismo consolidado na ilha ○ Possibilidade de criação de escala entre os continentes 	<p>AMEAÇAS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Suscetibilidade Elevada à ocorrência de seca. ○ Suscetibilidade à ocorrência de cheias e inundações em 5 bacias hidrográficas da ilha. ○ Suscetibilidade à ocorrência de movimentos de vertentes. ○ Alterações climáticas (subida do nível do mar, eventos extremos) ○ Erosão costeira ○ Aumento das pressões exercidas nas zonas costeiras e marinhas ○ Incremento potencial de poluição accidental resultante do transporte marítimo de mercadorias ○ Necessidade de melhoria de controlo analítico das descargas de águas residuais incrementa o risco de contaminação do meio natural (p.ex. aquíferos, solo). ○ Aumento do <i>deficit</i> hídrico em resultado das alterações climáticas ○ As deficientes condições dos sistemas de água e saneamento favorecem a ocorrência de doenças do foro hídrico; ○ Intensificação das consequências e dias associados aos fenómenos “Brumas secas”; ○ Intensificação das ocorrências e consequências de eventos extremos como ciclones/tempestades; ○ Elevados custos na ilha ○ Concorrência de outros aeroportos de escala nomeadamente em Dakar

SWOT Caracterização social e económica

<p>PONTOS FORTES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Destino Turístico consolidado ○ Estrutura Empresarial equilibrada ○ PIB per capita acima da média nacional ○ Áreas Protegidas ○ Infraestruturas aeroportuárias 	<p>PONTOS FRACOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Infraestruturas de suporte (água, saneamento, energia e transportes) limitadas, principalmente considerando as expetativas de crescimento da população e fluxo turístico
<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Retoma do Turismo (pós-Covid 19) ○ Destino Turístico de Sol e Mar, Desportos Náuticos de referência e perto da Europa ○ Potencial das parcerias no âmbito da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), considerando a maior proximidade da ilha ao continente africano e as menores distâncias e tempos de deslocação. ○ Zona Especial de Economia Aérea 	<p>AMEAÇAS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Crise Económica Mundial (Guerra Ucrânia) ○ Inflação ○ Pandemias ○ Dependência do Turismo (diversificação da economia)

4.2.2 Ilha de Santiago - Aeroporto Internacional Nelson Mandela (RAI)



Legenda: ○ Área de intervenção (raio 13km) da AASE; - - - Área de Intervenção das intervenções infraestruturais do PIAACV

Figura 4.2 | Área de Intervenção da Ilha de Santiago - Aeroporto Internacional Nelson Mandela (RAI)

SWOT Caracterização biofísica geral

<p>PONTOS FORTES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Existência de infraestruturas de tratamento de águas residuais. ○ Existência de um aterro sanitário na Praia. ○ Balanço entre as disponibilidades e necessidades positivo. ○ Aumento do número de passageiros e turistas ○ Melhoria/reabilitação dos sistemas de recolha e tratamento de águas residuais urbanas e pluviais. ○ Capacidade de tratamento adequado de águas residuais urbanas. ○ Existência de diversos projetos e planeamento bastante relevante ao nível dos riscos e alterações climáticas, como por exemplo: PLANO NACIONAL DE ADAPTAÇÃO DE CABO VERDE; CABO VERDE, ©2021 Pacific Disaster Center; AVALIAÇÃO DE BASE DA PREPARAÇÃO NACIONAL PARA CATÁSTROFES; Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável; ○ Mapa de ruído atual e prospetivo do aeroporto atualizado 	<p>PONTOS FRACOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Qualidade da água subterrânea insuficiente dado a ocorrência de intrusão salina. ○ Níveis de atendimento e tratamento atual de águas residuais ○ Extração de inertes nas zonas costeiras para construção ○ Aumento da pressão sobre áreas marinhas protegidas ○ Pressão sobre a qualidade das massas de água costeiras ○ Necessidade de melhoria do controlo analítico das descargas de águas residuais. ○ Poluição do ar por causas diversas sendo de destacar as fontes de poluição antrópica (com origem em queima de combustíveis fósseis), e como consequência de origem natural (“Bruma Seca”); ○ As precipitações, quando ocorrem, são frequentemente intensas, dificultando o aproveitamento as escorrências; ○ Existência confirmada de situações de contaminação de aquíferos, bem como da sua sobre-exploração; ○ Inexistência de mapas de ruído do município; ○ Tendência de aumento de libertação de GEE, nomeadamente associada à intensificação do tráfego aéreo previsto
<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Aumento do número de empreendimento turísticos ○ Aumento do volume de transporte marítimo de mercadorias ○ Possibilidade de beneficiação da ETAR para reutilização de águas residuais tratadas para fins menos exigentes (p.e. lavagens, rega, autoclismos, etc.). ○ Mapas de ruído do município em elaboração; ○ Sistema de procedimentos de navegação que permitem os voos operarem mesmo perante a ocorrência de “bruma seca”. Este sistema com base em satélite GNSS já está instalado no aeroporto de São Vicente e Boavista; em fase de operacionalização no Sal e Santiago. 	<p>AMEAÇAS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Descargas de águas residuais sem tratamento adequado proveniente de atividades pecuárias e indústrias. ○ Suscetibilidade à ocorrência de cheias e inundações em 4 bacias hidrográficas compreendidas na área de influência do perímetro de concessão do Aeroporto Internacional Nelson Mandela. ○ Suscetibilidade à ocorrência de movimentos de vertentes. ○ Alterações climáticas (subida do nível do mar, eventos extremos) ○ Erosão costeira ○ Aumento das pressões exercidas nas zonas costeiras e marinhas ○ Incremento potencial de poluição acidental resultante do transporte marítimo de mercadorias ○ As lacunas no controlo analítico das descargas de águas residuais incrementam o risco de contaminação do meio natural (p.ex. aquíferos, solo). ○ Aumento do <i>deficit</i> hídrico em resultado das alterações climáticas ○ As deficientes condições dos sistemas de água e saneamento favorecem a ocorrência de doenças do foro hídrico; ○ Intensificação das consequências e dias associados aos fenómenos “Brumas secas”; ○ Intensificação das ocorrências e consequências de eventos extremos como ciclones/tempestades; ○ Riscos associados à presença de um número significativo de pombos e garças no bairro da Achada Grande, que causam problemas de colisão de aves com aeronaves

SWOT Caracterização social e económica

<p>PONTOS FORTES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Principal Polo Industrial e Comercial ○ Oferta turística (estabelecimentos e camas) ○ Infraestruturas de suporte ao negócio disponíveis ○ Peso populacional ○ N.º de Universidades 	<p>PONTOS FRACOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ PIB per capita abaixo da média nacional ○ Estrutura Empresarial pouco equilibrada com excesso de micro e pequenas empresas ○ Setor turístico pouco explorado ○ Criminalidade crescente ○ Pista curta, de acesso limitado para aviões de grande porte
--	--

<ul style="list-style-type: none"> ○ Localização na ilha do mais de metade da população gerando grande procura de viagens, ○ ligação com vários destinos internos e externos, ○ realização de diversos eventos políticos e culturais e políticos na Capital 	
<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Centro Governamental e Administrativo do País ○ Centro das Entidades Internacionais no País ○ Cidade Velha, Património Humanidade da UNESCO ○ Zona Económica Especial para Tecnologias ○ Centro Financeiro Internacional da Praia ○ Turismo emergente na ilha ○ Ocorrência de vários eventos políticos e culturais de âmbito internacional 	<p>AMEAÇAS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Crise Económica Mundial (Guerra Ucrânia) ○ Inflação ○ Seca e <i>flat</i> de chuva ○ Crise internacional e risco de estagnação económica

4.2.3 Ilha de São Vicente - Aeroporto Internacional Cesária Évora (VXE)



Legenda: ○ Área de intervenção (raio 13km) da AASE; ----Área de Intervenção das intervenções infraestruturais do PIAACV

Figura 4.3 | Área de Intervenção da Ilha de São Vicente - Aeroporto Internacional Cesária Évora (VXE)

SWOT Caracterização biofísica geral

<p>PONTOS FORTES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Aumento do número de passageiros e turistas ○ Melhoria/reabilitação dos sistemas de recolha e tratamento de águas residuais urbanas e pluviais. ○ Capacidade de tratamento adequado de águas residuais urbanas. ○ Existência de diversos projetos e planeamento bastante relevante ao nível dos riscos e alterações 	<p>PONTOS FRACOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Escassez de água. ○ Qualidade da água subterrânea insuficiente dado a ocorrência de intrusão salina. ○ Níveis de atendimento e tratamento atual de águas residuais ○ Extração de inertes nas zonas costeiras para construção ○ Aumento da pressão sobre áreas marinhas protegidas ○ Pressão sobre a qualidade das massas de água costeiras
--	---

<p>climáticas, como por exemplo: PLANO NACIONAL DE ADAPTAÇÃO DE CABO VERDE; CABO VERDE, ©2021 Pacific Disaster Center; AVALIAÇÃO DE BASE DA PREPARAÇÃO NACIONAL PARA CATÁSTROFES; Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável;</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Mapa de ruído atual e prospetivo do aeroporto atualizado; 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Necessidade de melhoria de controlo analítico das descargas de águas residuais. ○ Poluição do ar por causas diversas sendo de destacar as fontes de poluição antrópica (com origem em queima de combustíveis fósseis), e como consequência de origem natural (“Bruma Seca”); ○ As precipitações, quando ocorrem, são frequentemente intensas, dificultando o aproveitamento as escorrências; ○ Existência confirmada de situações de contaminação de aquíferos, bem como da sua sobre-exploração; ○ Inexistência de mapas de ruído por município; ○ Tendência de aumento de libertação de GEE, nomeadamente associada à intensificação do tráfego aéreo previsto.
<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Construção de infraestruturas de represamento de águas superficiais. ○ Aumento do número de empreendimento turísticos ○ Aumento do volume de transporte marítimo de mercadorias ○ Possibilidade de beneficiação da ETAR para reutilização de águas residuais tratadas para fins menos exigentes (p.e. lavagens, rega, autoclismos, etc.). ○ Mapas de ruído por município em elaboração; ○ Sistema de procedimentos de navegação que permitem os voos operarem mesmo perante a ocorrência de “bruma seca”. Este sistema com base em satélite GNSS já está instalado no aeroporto de São Vicente e Boavista; em fase de operacionalização no Sal e Santiago. 	<p>AMEAÇAS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Suscetibilidade Elevada à ocorrência de seca. ○ Suscetibilidade à ocorrência de cheias e inundações em 3 bacias hidrográficas da ilha. ○ Suscetibilidade à ocorrência de movimentos de vertentes. ○ Alterações climáticas (subida do nível do mar, eventos extremos) ○ Erosão costeira ○ Aumento das pressões exercidas nas zonas costeiras e marinhas ○ Incremento potencial de poluição acidental resultante do transporte marítimo de mercadorias ○ Lacunas de controlo analítico das descargas de águas residuais incrementa o risco de contaminação do meio natural (p.e. aquíferos, solo). ○ Aumento do <i>deficit</i> hídrico em resultado das alterações climáticas ○ As deficientes condições dos sistemas de água e saneamento favorecem a ocorrência de doenças do foro hídrico; ○ Intensificação das consequências e dias associados aos fenómenos “Brumas secas”; ○ Intensificação das ocorrências e consequências de eventos extremos como ciclones/tempestades;

SWOT Caracterização social e económica

<p>PONTOS FORTES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Segundo Polo Industrial e Comercial ○ Oferta turística (estabelecimentos e camas) ○ Infraestruturas de suporte ao negócio disponíveis ○ Infraestruturas portuárias e da cadeia de valor das pescas ○ Campus do Mar ○ Oferta Cultural: Carnaval e Festivais ○ Localização no maior centro urbano do norte do Arquipélago ○ Pólo industrial e turístico em crescimento 	<p>PONTOS FRACOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Estrutura Empresarial pouco equilibrada com excesso de micro e pequenas empresas ○ Aeroporto de pista curta limitando o acesso a aviões de grande porte ○ Taxa de desemprego a dois dígitos, abaixo da média nacional
<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Zona Económica Especial para Tecnologias ○ Ligação marítima com S. Antão ○ Aposta na Economia Azul ○ Zona Económica Especial Marítima em São Vicente ○ Terminal de Cruzeiros ○ Turismo crescente nas ilhas de São Vicente e Santo Antão favorecendo o aumento de tráfego 	<p>AMEAÇAS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Crise internacional com o risco de estagnação da economia da ilha

4.2.4 Ilha da Boavista - Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC)



Legenda: ○ Área de intervenção (raio 13km) da AASE; ----- Área de Intervenção das intervenções infraestruturais do PIAACV
 Figura 4.4 | Área de Intervenção da Ilha da Boavista - Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC)

SWOT Caracterização biofísica geral

PONTOS FORTES

- Aumento do número de passageiros e turistas
- Melhoria/reabilitação dos sistemas de recolha e tratamento de águas residuais urbanas e pluviais.
- Capacidade de tratamento adequado de águas residuais urbanas.
- Existência de diversos projetos e planeamento bastante relevante ao nível dos riscos e alterações climáticas, como por exemplo: PLANO NACIONAL DE ADAPTAÇÃO DE CABO VERDE; CABO VERDE, ©2021 Pacific Disaster Center; AVALIAÇÃO DE BASE DA PREPARAÇÃO NACIONAL PARA CATÁSTROFES; Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável.

PONTOS FRACOS

- Escassez de água.
- Qualidade da água subterrânea insuficiente dado a ocorrência de intrusão salina.
- Níveis de atendimento e tratamento atual de águas residuais
- Extração de inertes nas zonas costeiras para construção
- Aumento da pressão sobre áreas marinhas protegidas
- Pressão sobre a qualidade das massas de água costeiras
- Ausência de controlo analítico das descargas de águas residuais.
- Poluição do ar por causas diversas sendo de destacar as fontes de poluição antrópica (com origem em queima de combustíveis fósseis), e como consequência de origem natural ("Bruma Seca");
- As precipitações, quando ocorrem, são frequentemente intensas, dificultando o aproveitamento as escorrências;

<ul style="list-style-type: none"> ○ Mapa de ruído atual e prospetivo do aeroporto atualizado ○ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Existência confirmada de situações de contaminação de aquíferos, bem como da sua sobre-exploração; ○ Inexistência de mapas de ruído por município; ○ Tendência de aumento de libertação de GEE, nomeadamente associada à intensificação do tráfego aéreo previsto; ○ Sistemas de procedimentos de navegação que não permitem a operação dos voos perante a ocorrência de “bruma seca” na maioria dos aeroportos e aeródromos. ○ Intersecção da área de influência do aeroporto com a Ribeira de Rabil^o
<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Construção de infraestruturas de repascimento de águas superficiais. ○ Aumento do número de empreendimento turísticos ○ Aumento do volume de transporte marítimo de mercadorias ○ Possibilidade de beneficiação da ETAR para reutilização de águas residuais tratadas para fins menos exigentes (p.e. lavagens, rega, autoclismos, etc.). ○ Mapas de ruído por município em elaboração; ○ Sistema de procedimentos de navegação que permitem os voos operarem mesmo perante a ocorrência de “bruma seca”. Este sistema com base em satélite GNSS já está instalado no aeroporto de São Vicente e Boavista; em fase de operacionalização no Sal e Santiago. 	<p>AMEAÇAS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Suscetibilidade Elevada à ocorrência de seca. ○ Suscetibilidade à ocorrência de cheias e inundações em 2 bacias hidrográficas da ilha. ○ Suscetibilidade à ocorrência de movimentos de vertentes. ○ Alterações climáticas (subida do nível do mar, eventos extremos) ○ Erosão costeira ○ Aumento das pressões exercidas nas zonas costeiras e marinhas ○ Incremento potencial de poluição acidental resultante do transporte marítimo de mercadorias ○ Necessidade de melhoria de controlo analítico das descargas de águas residuais incrementa o risco de contaminação do meio natural (p.ex. aquíferos, solo). ○ Aumento do <i>deficit</i> hídrico em resultado das alterações climáticas ○ As deficientes condições dos sistemas de água e saneamento favorecem a ocorrência de doenças do foro hídrico; ○ Intensificação em consequências e dias associados aos fenómenos “Brumas secas”; ○ Intensificação das ocorrências e consequências de eventos extremos como ciclones/tempestades;

SWOT Caracterização social e económica

<p>PONTOS FORTES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Oferta turística (estabelecimentos e camas), bastante concentrado nos hotéis resorts ○ PIB per capita acima da média nacional ○ Áreas Protegidas (14 das 47 existentes em Cabo Verde) ○ Localização na ilha plana com possibilidade de extensão do aeroporto ○ Turismo crescente na ilha 	<p>PONTOS FRACOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Infraestruturas de suporte (água, saneamento, energia e transportes) limitadas, principalmente considerando as expetativas de crescimento da população e fluxo turístico ○ Ausência de um Hospital e serviços de emergência limitados ○ Oferta turística (estabelecimentos e camas) limitada, bastante concentrado nos hotéis <i>resorts</i> ○ Economia digital pouco desenvolvido ○ Destino Turístico não consolidado ○ Estrutura Empresarial pouco equilibrada com excesso de micro e pequenas empresas ○ Reduzida população da ilha e fraca ligação com as outras ilhas ○ Necessidade de importar mão de obra de outras ilhas
<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Retoma do Turismo (pós-Covid 19) ○ Potencial das parcerias no âmbito da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), considerando a maior proximidade da ilha ao continente africano e as menores distâncias e tempos de deslocação. ○ Procura da ilha pelo turismo internacional 	<p>AMEAÇAS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Crise Económica Mundial (Guerra Ucrânia) ○ Inflação ○ Dependência do Turismo (diversificação da economia) ○ Dependência da Procura Estrangeira (apenas 4% dos cabo-verdianos visitam a Boavista) ○ Risco de crise internacional e reflexos no mercado do turismo

4.2.5 Ilha de São Nicolau - Aeródromo de Preguiça (SNE)



Legenda: ○ Área de intervenção (raio 13km) da AASE; - - - Área de Intervenção das intervenções infraestruturais do PIAACV

Figura 4.5 | Área de Intervenção da Ilha de São Nicolau - Aeródromo de Preguiça (SNE)

SWOT Caracterização biofísica geral

<p>PONTOS FORTES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Aumento do número de passageiros e turistas ○ Melhoria/reabilitação dos sistemas de recolha e tratamento de águas residuais urbanas e pluviais. ○ Existência de diversos projetos e planeamento bastante relevante ao nível dos riscos e alterações climáticas, como por exemplo: PLANO NACIONAL DE ADAPTAÇÃO DE CABO VERDE; CABO VERDE, ©2021 Pacific Disaster Center; AVALIAÇÃO DE BASE DA PREPARAÇÃO NACIONAL PARA CATÁSTROFES; Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável. ○ Mapa de ruído atual e prospetivo do aeroporto atualizado ○ 	<p>PONTOS FRACOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Níveis de atendimento e tratamento atual de águas residuais ○ Extração de inertes nas zonas costeiras para construção ○ Aumento da pressão sobre áreas marinhas protegidas ○ Pressão sobre a qualidade das massas de água costeiras ○ Ausência de controlo analítico das descargas de águas residuais. ○ Poluição do ar por causas diversas sendo de destacar as fontes de poluição antrópica (com origem em queima de combustíveis fósseis), e como consequência de origem natural (“Bruma Seca”); ○ As precipitações, quando ocorrem, são frequentemente intensas, dificultando o aproveitamento as escorrências; ○ Existência confirmada de situações de contaminação de aquíferos, bem como da sua sobre-exploração; ○ Inexistência de mapas de ruído por município; ○ Tendência de aumento de libertação de GEE, nomeadamente associada à intensificação do tráfego aéreo previsto; ○ Sistemas de procedimentos de navegação que não permitem a operação dos voos perante a ocorrência de “bruma seca” no aeródromo.
<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Aumento do número de empreendimento turísticos ○ Aumento do volume de transporte marítimo de mercadorias 	<p>AMEAÇAS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Alterações climáticas (subida do nível do mar, eventos extremos) ○ Erosão costeira ○ Aumento das pressões exercidas nas zonas costeiras e marinhas

<ul style="list-style-type: none"> ○ Possibilidade de beneficiação do sistema de tratamento de águas residuais para reutilização de águas residuais tratadas para fins menos exigentes (p.e. lavagens, rega, autoclismos, etc.). ○ Mapas de ruído por município em elaboração; ○ Sistema de procedimentos de navegação que permitem os voos operarem mesmo perante a ocorrência de "bruma seca". Este sistema com base em satélite GNSS já está instalado no aeroporto de São Vicente e Boavista; em fase de operacionalização no Sal e Santiago. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Incremento potencial de poluição acidental resultante do transporte marítimo de mercadorias ○ Ausência de controlo analítico das descargas de águas residuais incrementa o risco de contaminação do meio natural (p.ex. aquíferos, solo). ○ Aumento do <i>deficit</i> hídrico em resultado das alterações climáticas ○ As deficientes condições dos sistemas de água e saneamento favorecem a ocorrência de doenças do foro hídrico; ○ Intensificação das consequências e dias associados aos fenómenos "Brumas secas"; ○ Intensificação das ocorrências e consequências de eventos extremos como ciclones/tempestades.
--	--

SWOT Caracterização social e económica

<p>PONTOS FORTES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Fábrica "Ultramarina", de processamento e conservação de pescado ○ Áreas Protegidas ○ Localização numa ilha com expressiva diáspora e notável património histórico ○ Primeiro Seminário de Cabo Verde ○ Retoma das atividades logísticas (aeronaves, navios, passageiros e cargas) (pós-Covid 19) 	<p>PONTOS FRACOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Atividade económica limitada ○ PIB per capita abaixo da média nacional ○ Infraestruturas de suporte (água, saneamento, energia e transportes) limitadas ○ Oferta turística (estabelecimentos e camas) limitada ○ Economia digital pouco desenvolvida ○ Estrutura Empresarial pouco equilibrada com excesso de micro e pequenas empresas ○ Pista curta e entra duas elevações ○ Reduzida frequência de voos e quase sempre com escalas em outras ilhas ○ Taxa de desemprego a dois dígitos, acima da média nacional
<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Turismo Desportivo (Pesca Desportiva) ○ S. Nicolau Trail ○ Quadro favorável ao turismo rural 	<p>AMEAÇAS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Crise Económica Mundial (Guerra Ucrânia) ○ Inflação ○ Perda da dinâmica da ilha e periferização no arquipélago

4.2.6 Ilha do Maio - Aeródromo do Maio (MMO)



Legenda: ○ Área de intervenção (raio 13km) da AASE; - - - Área de Intervenção das intervenções infraestruturais do PIAACV

Figura 4.6 | Área de Intervenção da Ilha do Maio - Aeródromo do Maio (MMO)

SWOT Caracterização biofísica geral

PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
<ul style="list-style-type: none"> ○ Aumento do número de passageiros e turistas ○ Melhoria/reabilitação dos sistemas de recolha e tratamento de águas residuais urbanas e pluviais. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Escassez de água. ○ Qualidade da água subterrânea insuficiente dado a ocorrência de intrusão salina.

<ul style="list-style-type: none"> ○ Existência de diversos projetos e planeamento bastante relevante ao nível dos riscos e alterações climáticas, como por exemplo: PLANO NACIONAL DE ADAPTAÇÃO DE CABO VERDE; CABO VERDE, ©2021 Pacific Disaster Center; AVALIAÇÃO DE BASE DA PREPARAÇÃO NACIONAL PARA CATÁSTROFES; Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável. ○ Ilha plana com possibilidade de expansão do aeroporto ○ Condições naturais favoráveis ao incremento de turismo ○ Mapa de ruído atual e prospetivo do aeroporto atualizado ○ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Níveis de atendimento e tratamento atual de águas residuais ○ Extração de inertes nas zonas costeiras para construção ○ Aumento da pressão sobre áreas marinhas protegidas ○ Pressão sobre a qualidade das massas de água costeiras ○ Ausência de controlo analítico das descargas de águas residuais. ○ Poluição do ar por causas diversas sendo de destacar as fontes de poluição antrópica (com origem em queima de combustíveis fósseis), e como consequência de origem natural (“Bruma Seca”); ○ As precipitações, quando ocorrem, são frequentemente intensas, dificultando o aproveitamento as escorrências; ○ Existência confirmada de situações de contaminação de aquíferos, bem como da sua sobre-exploração; ○ Inexistência de mapas de ruído por município; ○ Tendência de aumento de libertação de GEE, nomeadamente associada à intensificação do tráfego aéreo previsto; ○ Sistemas de procedimentos de navegação que não permitem a operação dos voos perante a ocorrência de “bruma seca” no aeródromo. ○ Periferização da ilha e reduzida frequência de voos ○ Ilha com fracas infraestruturas
<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Construção de infraestruturas de represamento de águas superficiais. ○ Aumento do número de empreendimento turísticos ○ Aumento do volume de transporte marítimo de mercadorias ○ Possibilidade de beneficiação do tratamento de águas residuais para reutilização de águas residuais tratadas para fins menos exigentes (p.ex. lavagens, rega, autoclismos, etc.). ○ Mapas de ruído por município em elaboração; ○ Turismo emergente na ilha 	<p>AMEAÇAS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Suscetibilidade Elevada à ocorrência de seca. ○ Suscetibilidade à ocorrência de cheias e inundações numa bacia hidrográfica da ilha. ○ Suscetibilidade à ocorrência de movimentos de vertentes. ○ Alterações climáticas (subida do nível do mar, eventos extremos) ○ Erosão costeira ○ Aumento das pressões exercidas nas zonas costeiras e marinhas ○ Incremento potencial de poluição acidental resultante do transporte marítimo de mercadorias ○ Ausência de controlo analítico das descargas de águas residuais incrementa o risco de contaminação do meio natural (p.ex. aquíferos, solo). ○ Aumento do <i>deficit</i> hídrico em resultado das alterações climáticas ○ As deficientes condições dos sistemas de água e saneamento favorecem a ocorrência de doenças do foro hídrico; ○ Intensificação das consequências e dias associados aos fenómenos “Brumas secas”; ○ Isolamento da ilha no contexto do arquipélago ○ Intensificação das ocorrências e consequências de eventos extremos como ciclones/tempestades; ○ Intersecção da área de influência do aeroporto com as Salinas de Porto Inglês, sítio Ramsar de elevado valor ecológico.

SWOT Caracterização social e económica

<p>PONTOS FORTES</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Áreas Protegidas ○ Praias e dunas ○ Paz e tranquilidade social ○ Taxa de desemprego abaixo da média nacional (pós-Covid 19) ○ Retoma das atividades logísticas (aeronaves, navios, passageiros e cargas) (pós-Covid 19) 	<p>PONTOS FRACOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Atividade económica limitada ○ PIB <i>per capita</i> abaixo da média nacional ○ Infraestruturas de suporte (água, saneamento, energia e transportes) limitadas ○ Oferta turística (estabelecimentos e camas) limitada ○ Economia digital pouco desenvolvida ○ Estrutura Empresarial pouco equilibrada com excesso de micro e pequenas empresas
---	---

OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<ul style="list-style-type: none"> ○ Zona Económica Especial da Ilha do Maio ○ Proximidade com a ilha de Santiago ○ Projeto Maio Little Africa ○ Turismo de saúde (ligado à exploração das salinas) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Crise Económica Mundial (Guerra Ucrânia) ○ Inflação ○ Perda da População (migração)

4.2.7 Ilha do Fogo - Aeródromo de São Filipe (SFL)



Legenda: ○ Área de intervenção (raio 13km) da AASE; - - - Área de Intervenção das intervenções infraestruturais do PIAACV

Figura 4.7 | Área de Intervenção da Ilha do Fogo - Aeródromo de São Filipe (SFL)

SWOT Caracterização biofísica geral

PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
<ul style="list-style-type: none"> ○ Balanço entre necessidades e disponibilidades positivo. ○ Aumento do número de passageiros e turistas ○ Melhoria/reabilitação dos sistemas de recolha e tratamento de águas residuais urbanas e pluviais. ○ Existência de diversos projetos e planeamento bastante relevante ao nível dos riscos e alterações climáticas, como por exemplo: PLANO NACIONAL DE ADAPTAÇÃO DE CABO VERDE; CABO VERDE, ©2021 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Qualidade da água subterrânea insuficiente dado a ocorrência de intrusão salina. ○ A exploração de água subterrânea para utilização, principalmente agrícola, exige avultados investimentos face às localizações dos usos relativamente às suas origens. ○ Níveis de atendimento e tratamento atual de águas residuais ○ Extração de inertes nas zonas costeiras para construção ○ Aumento da pressão sobre áreas marinhas protegidas ○ Pressão sobre a qualidade das massas de água costeiras

<p>Pacific Disaster Center; AVALIAÇÃO DE BASE DA PREPARAÇÃO NACIONAL PARA CATÁSTROFES; Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável</p> <ul style="list-style-type: none"> Mapa de ruído atual e prospetivo do aeroporto atualizado 	<ul style="list-style-type: none"> Ausência de controlo analítico das descargas de águas residuais. Poluição do ar por causas diversas sendo de destacar as fontes de poluição antrópica (com origem em queima de combustíveis fósseis), e como consequência de origem natural (“Bruma Seca”); As precipitações, quando ocorrem, são frequentemente intensas, dificultando o aproveitamento as escorrências; Existência confirmada de situações de contaminação de aquíferos, bem como da sua sobre-exploração; Inexistência de mapas de ruído por município; Tendência de aumento de libertação de GEE, nomeadamente associada à intensificação do tráfego aéreo previsto; Sistemas de procedimentos de navegação que não permitem a operação dos voos perante a ocorrência de “bruma seca” no aeródromo.
<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> Construção de infraestruturas de represamento de águas superficiais. Aumento do número de empreendimento turísticos Aumento do volume de transporte marítimo de mercadorias Mapas de ruído por município em elaboração; Sistema de procedimentos de navegação que permitem os voos operarem mesmo perante a ocorrência de “bruma seca”. Este sistema com base em satélite GNSS já está instalado no aeroporto de São Vicente e Boavista; em fase de operacionalização no Sal e Santiago. 	<p>AMEAÇAS</p> <ul style="list-style-type: none"> Suscetibilidade à ocorrência de cheias e inundações em 3 bacias hidrográficas da ilha. Suscetibilidade à ocorrência de movimentos de vertentes. Alterações climáticas (subida do nível do mar, eventos extremos) Erosão costeira Aumento das pressões exercidas nas zonas costeiras e marinhas Incremento potencial de poluição acidental resultante do transporte marítimo de mercadorias Ausência de controlo analítico das descargas de águas residuais incrementa o risco de contaminação do meio natural (p.ex. aquíferos, solo). Aumento do <i>deficit</i> hídrico em resultado das alterações climáticas As deficientes condições dos sistemas de água e saneamento favorecem a ocorrência de doenças do foro hídrico; Intensificação das consequências e dias associados aos fenómenos “Brumas secas”; Intensificação das ocorrências e consequências de eventos extremos como ciclones/tempestades;

SWOT Caracterização social e económica

<p>PONTOS FORTES</p> <ul style="list-style-type: none"> Associação Municípios do Fogo Atividade económica, um dos principais produtores alimentares de Cabo Verde, famoso Vinho, Café e Queijo Áreas Protegidas Oferta turística (estabelecimentos e camas) Aeroporto de grande procura na ligação com a Cidade da Praia Diáspora importante no exterior Património natural e cultural de grande procura na ilha 	<p>PONTOS FRACOS</p> <ul style="list-style-type: none"> Aeródromo de pista limitada Frequência de voos abaixo da grande procura PIB <i>per capita</i> abaixo da média nacional Infraestruturas de suporte (água, saneamento, energia e transportes) limitadas Economia digital pouco desenvolvida Estrutura Empresarial pouco equilibrada com excesso de micro e pequenas empresas Taxa de desemprego a dois dígitos, acima da média nacional
<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> Turismo emergente Ligação marítima à Brava Turismo de Montanha (Vulcão) Diáspora (Estados Unidos da América) 	<p>AMEAÇAS</p> <ul style="list-style-type: none"> Perda da dinâmica económica da ilha associada a crise internacional Inflação Erupção Vulcânica

4.3 Questões Estratégicas Ambientais e Sociais

Como resultado final do exercício de análise integrada de toda a informação de caracterização da área de intervenção e da discussão de temáticas territoriais e ambientais significativas, identificam-se diversas questões consideradas estratégicas ao nível ambiental e social (QEAS) (quadro-problema) no âmbito da área de intervenção da proposta do PIAACV.

Estas questões estão associadas a domínios relevantes abrangidos pelo próprio Plano ou para os quais o Plano possa contribuir, que este deverá procurar responder e sobre os quais terá intervenção.

- QEAS 1 - Integrar princípios de qualidade e minimização de pressões e dos riscos de poluição das massas de águas costeiras, superficiais interiores e subterrâneas enquanto vetores fundamentais na sustentabilidade dos recursos hídricos e qualidade de vida das populações

De acordo com a informação disponível, não existe uma avaliação do estado qualitativo das massas de água.

No entanto, o “Relatório nacional de avaliação das atividades terrestres, que podem ser fontes de poluição costeira e marinha em Cabo Verde”, 2014, refere que “tem havido em Cabo Verde alguns fenómenos do aparecimento de peixes moribundos e mortos, alguns desses fenómenos relacionados com situações de eutrofização na costa, mas, outros por causas desconhecidas.

Por outro lado, e de acordo com o Livro Branco do Estado do Ambiente em Cabo Verde, 2004, as massas de água subterrâneas sofrem genericamente do fenómeno de intrusão salina, levando a que tais recursos sejam inexploráveis do ponto de vista qualitativo, tornando o abastecimento às populações tecnicamente inviável e condicionando, assim, a sua qualidade de vida.

Relativamente às massas de água superficiais, à parte da não existência de cursos de água de carácter permanente, pesam sobre a grande maioria destas a inexistência de infraestruturas de drenagem e tratamento de águas residuais, bem como a deposição de resíduos sólidos ser geralmente feita em lixeiras.

Nesta medida, o Decreto-Legislativo n.º 3/2015, de 19 de outubro, no n.º 1 do Artigo 1.º, tem por objeto a definição dos princípios fundamentais aplicáveis aos recursos hídricos e estabelece normas que garantem a sua preservação, qualidade, sustentabilidade e aproveitamento racional. No seu artigo 3.º alínea bbb) define como massa de água um elemento homogéneo de águas superficiais ou subterrâneas, como por exemplo um aquífero, lago, reservatório, seção de ribeiro, canal, ou seção de águas costeiras, definindo no seu artigo 230.º as periodicidades de controlo do estado de eutrofização das águas doces superficiais e subterrâneas e das águas costeiras. Este controlo/monitorização, é fundamental no contexto da manutenção da biodiversidade, no sector do turismo e de acordo com o Plano Estratégico Nacional de Água e Saneamento (PLENAS), Resolução n.º 10, de 20 de fevereiro de 2015, uma reserva estratégica de água, através do processo de dessalinização em particular para o grupo de ilhas do Barlavento.

Assim, neste contexto, é fundamental que:

- Considere a pertinência dos princípios e medidas de prevenção e/ou minimização das descargas de águas residuais e escorrências nas águas costeiras, superficiais e subterrâneas;
 - Inclua orientações para potenciar a melhoria dos ecossistemas marinhos e costeiros no que respeita à qualidade das massas de água costeira.
- QEAS 2 - Integrar princípios de prevenção e minimização dos riscos e potenciar a capacidade de resiliência e adaptação às Alterações Climáticas

Diversos documentos e guias estratégicos apontam que as ilhas de Cabo Verde são suscetíveis de serem vulneráveis à subida do nível do mar (e. g., Plano Nacional de Adaptação de Cabo Verde, 2021, *Pre-diagnostic of climate change impacts on Cabo Verdean infrastructures – Phase 1 e Phase 2*, 2019, Estudos Sectoriais – Vulnerabilidade e adaptação às mudanças climáticas em Cabo Verde, 2007).

A maioria das infraestruturas aeroportuárias estão localizadas perto da costa (cerca de 10 a 200 metros acima do nível do mar), tal como as infraestruturas secundárias e a rede de acesso. De acordo com IPCC, está prevista uma subida de cerca de +0,5 m até 2100 para um cenário otimista (RCP 2.6). Para um cenário pessimista (RCP 8.5), está previsto um aumento de + 0,7 m até 2100. A subida do nível do mar pode agravar outros riscos já existentes nas ilhas de Cabo Verde (tsunami, inundações costeiras e fluviais, erosão, marés vivas): mais infraestruturas ficarão expostas se o nível da linha de costa for mais elevado, incluindo as estradas de acesso aos aeroportos.

Nesta linha, o perigo de ciclones e tempestades tropicais representa um risco moderado para todas as ilhas, uma vez que Cabo Verde se encontra no final da zona de formação de ciclones do Atlântico Norte. Os impactes potenciais podem resultar da intensidade dos ventos, da precipitação e das tempestades associadas. O último furacão foi o furacão Fred em 2015 (categoria 1), que afetou principalmente as ilhas do Norte. Provocou a interrupção do tráfego aeroportuário nos aeroportos da Boa Vista, Sal e São Vicente. Paralelamente, as instalações hoteleiras também foram afetadas, o que pode constituir um ponto de vulnerabilidade para o tráfego aeroportuário turístico. Assim dada a sua localização de Cabo Verde, é provável que as ilhas estejam mais sujeitas a tempestades do que a ciclones, mas não deixarão de afetar os aeroportos: interrupção dos serviços ou do tráfego, danos materiais nas infraestruturas ou bloqueio do acesso (se o território circundante for afetado). De acordo com o IPCC, até 2100, está prevista uma ligeira diminuição da frequência das tempestades tropicais na bacia do Atlântico Norte e um aumento significativo da frequência dos ciclones mais devastadores (categorias 4 e 5).

Segundo a Estratégia Nacional de Redução de Riscos de Desastres Cabo Verde, 2017, que identificou ao nível nacional as ilhas e zonas de maior suscetibilidade e perigosidade em relação a sete dos oito tipos de perigos considerados: cheias-inundações, secas, incêndios florestais, erosão costeira, sismicidade, vulcanismos e movimentos de massa. As epidemias também foram consideradas como perigo ao qual o país é especialmente vulnerável, não obstante, as restrições em termos de dados georreferenciados limitaram a análise. Contudo *“esta avaliação não abrangeu riscos associados a perigos tecnológicos (acidentes industriais, incêndios urbanos e industriais, acidentes de transporte marítimo, aéreo ou terrestre, falhas estruturais (de barragens, pontes ou edifícios)) e também não considerou outros perigos meteorológicos (bruma seca, ciclones tropicais, temperaturas extremas, ondulações de temporal, tornados, furações e ventos violentos), biológicos (pragas, infestação de insetos e doenças animais e vegetais) hidrológicos (tsunami, galgamentos, ondulações de maré (tidal-wave), tempestades e inundações costeiras (storm surge), climatológicos (subida do nível do mar, seca hidrológica e seca agrícola), ambientais (degradação ambiental (desertificação e erosão dos solos), poluição do ar, poluição marítima, poluição de solos, águas superficiais e aquíferos subterrâneos, vertidos tóxicos) ou ainda cósmicos ou planetários (queda de meteoritos ou detritos espaciais). Assim mesmo, a análise realizada sobre as secas, erosão costeira e as epidemias ficou condicionada à existência e/ou disponibilização atempada de dados e beneficiária de uma reavaliação com recurso a novas abordagens metodológicas.”*

Assim, neste contexto, é fundamental que:

- Considere a pertinência dos princípios e medidas de prevenção e/ou minimização dos riscos naturais e tecnológicos previstos nos documentos e estudos oficiais para Cabo Verde, de modo a contribuir para o desenvolvimento de

capacidades de gestão nesse domínio e salvaguardar potenciais perdas e danos associados, como a perda de qualidade ambiental e afetação de pessoas e bens.

- Inclua orientações para potenciar a capacidade de resposta do território a fenómenos associados às alterações climáticas (resiliência) bem como a sua capacidade de adaptação face aos mesmos (quer na perspetiva da diminuição dos riscos, quer da vulnerabilidade/interrupções dos sistemas aeroportuários, etc.).

Adicionalmente, a perda de meios de subsistência, de áreas construídas e infra estruturas costeiras, de serviços dos ecossistemas e da estabilidade económica associada a uma tendência de seca, ciclones / tempestades, aumento do nível do mar e precipitação extrema e as ameaças ao litoral em zonas baixas devido a fortes tempestades e aumento do nível do mar – são as principais consequências esperadas em resultado das Alterações Climáticas, tornando indispensável a adoção de estratégias e medidas de minimização e adaptação a estes fenómenos. Deste modo, é importante que tenha por base os princípios orientadores das políticas internacionais e nacionais e de forma a melhor planear o território considerando as suas vulnerabilidades e riscos existentes e de modo a selecionar medidas adequadas de mitigação das alterações climáticas e, sempre que necessário, adotar soluções de adaptação.

Neste âmbito, no processo de planeamento do Plano de Intervenção nos Aeródromos de Cabo Verde (PIACV) - Aeroportos (Amílcar Cabral, Nelson Mandela, Cesária Évora, Aristides Pereira) e Aeródromos (Preguiça, na ilha de São Nicolau, na ilha do Maio e na ilha do Fogo), e processo de AASE correspondente, importa que se analisem as implicações das alterações climáticas nas suas áreas de intervenção e envolvente.

- QEAS 3 – Salvaguarda e valorização dos valores e recursos naturais enquanto vetores fundamentais na sustentabilidade do território e redução da poluição accidental

A implementação do PIACV terá que incluir necessariamente a conservação, proteção e valorização dos valores naturais e paisagísticos de cada ilha onde o projeto irá intervir, das espécies da fauna e da flora, dos seus habitats naturais e a manutenção dos equilíbrios ecológicos. Um dos objetivos do PIACV é dinamizar o sector do turismo nas ilhas alvo, que depende destes fatores, pelo que é fundamental a aposta na sua salvaguarda e valorização dos valores naturais e paisagísticos.

O fomento da qualificação e integração de infraestruturas verdes potencia o seu papel no equilíbrio microclimatológico, da biodiversidade e da paisagem, dos ecossistemas e dos ciclos biogeoquímicos, bem como na melhoria do estado das massas de água superficiais e massas de água subterrâneas, de acordo com os requisitos da Lei da Água.

De modo a assegurar a qualidade da estrutura ecológica, no contexto global a área de intervenção alargada (fora do perímetro da área de jurisdição aeroportuária), reforçando os valores fundamentais de sustentabilidade do território, nomeadamente nos respetivos serviços dos ecossistemas, é importante que as entidades com competência em matéria de gestão do território apostem em estratégias e intervenções que permitam potenciar a redução dos espaços impermeabilizados, bem como a criação de canais e corredores ecológicos estruturados e conectados com a rede ecológica local e global do município e da ilha.

A Cabo Verde Airports, para além de assegurar o cumprimento dos requisitos e legislação ao nível da gestão das suas águas residuais e resíduos, deverá ser capaz de se tornar um agente ativo na divulgação e alerta de descargas ilegais de efluentes, em particular para as massas de água superficiais, interiores e costeiras, bem como na eliminação e prevenção de outras dissonâncias ambientais, como o depósito ilegal de resíduos, que identifique na envolvente imediata da sua área de jurisdição. Deve, assim, promover uma participação ativa de alerta relativamente a essas situações, inclusivamente para a população em geral, dando esse exemplo de “cidadania” ativa.

Assim, o PIACV deve promover o combate aos fatores de degradação dos valores naturais e paisagísticos presentes nas áreas de influência dos aeroportos e aeródromos, quer ao nível da biodiversidade, recursos hídricos e florestas, como também ao nível da

salubridade e saúde humana, incrementando os níveis de qualidade de vida da comunidade.

Existem algumas questões ligadas à caracterização da biodiversidade consideradas como estratégicas para o avanço do PIAACV e que serão aqui identificadas: A grande proximidade do aeroporto da Boa Vista com o sítio Ramsar da Ribeira de Rabil; a Grande proximidade do aeródromo do Maio com o Sítio Ramsar Salinas de Porto Inglês e a proximidade do aeroporto de São Vicente com a praia de São Pedro, que é uma área potencial de desova de tartarugas *Caretta caretta*.

O Sítio Ramsar da Ribeira do Rabil e o Sítio Ramsar das Salinas de Porto Inglês, pelas suas características biofísicas, são fundamentais para a manutenção da diversidade biológica dos locais, das ilhas e da ecorregião da macaronésia. Neste sentido e devido à grande proximidade com as infraestruturas aeroportuárias, a Cabo Verde Airports deverá ser capaz de se tornar um agente ativo na proteção destes sítios, através, por exemplo, da identificação de situações de dissonâncias ambientais na envolvente da sua área de jurisdição e que coincida com esses locais ou aplicação de medidas de operacionais na sua área de jurisdição aeroportuária que contribuam para a sua proteção.

Por sua vez, o acesso à água potável e ao saneamento básico são recursos fundamentais para o desenvolvimento sustentável e a promoção do bem-estar social. A disponibilidade e a gestão sustentável destes recursos para todos são um desafio que deve ser enfrentado para a sobrevivência das comunidades. A gestão sustentável da água, do saneamento e a disponibilidade de água potável e acessível para todos são componentes essenciais para a manutenção de vidas saudáveis e promoção do bem-estar e paz social em qualquer território.

O arquipélago de Cabo Verde é caracterizado por uma situação de escassez hídrica, representando um dos principais obstáculos ao seu desenvolvimento económico. As precipitações irregulares, de forte intensidade e mal distribuídas no espaço e no tempo, elevadas taxas de evapotranspiração, condições orográficas desfavoráveis e sobre-exploração dos poços e furos, particularmente nas zonas costeiras, aliadas a uma infiltração deficiente, fazem com que a disponibilidade de água constitua um dos fatores importantes de vulnerabilidade de Cabo Verde.

A dessalinização e reutilização de águas residuais para fins múltiplos deve ser encarada como tecnologias estruturantes na gestão sustentável dos recursos hídricos do País. A existência de tecnologia que possibilite o tratamento e reutilização das águas pluviais ou residuais tratadas é uma alternativa que deve ser tida cada vez mais em consideração no futuro em detrimento da atual utilização única e rejeição na natureza. De facto, uma das estratégias de gestão integrada dos recursos hídricos e medida de resiliência passa por dinamizar a utilização deste recurso para usos não potáveis, como sejam a rega de espaços verdes, lavagens e limpeza de espaços, sanitários, entre outras atividades, cujos requisitos de qualidade são substancialmente inferiores aos da água para consumo humano. Atualmente, o abastecimento público é sustentado numa minoria por extração de água subterrânea e pela existência em 7 das 10 ilhas de centrais de dessalinização que são fulcrais para a satisfação de todas as necessidades atuais de água, apesar do elevado consumo energético e pegada carbónica que esta tecnologia exige, e que deve ser no futuro mitigada com a implementação de tecnologias de produção energética a partir de fontes renováveis. Cerca de 80% dos consumos são provenientes das centrais de dessalinização. O impacto do Plano nas disponibilidades de água potável de cada uma das ilhas deve ser tido em consideração na presente avaliação. Deverá ser avaliado o impacto das atividades aeroportuárias e respetivo consumo de água nas disponibilidades hídricas existentes em cada uma das ilhas, e as soluções que o projeto apresenta para reduzir a pressão consuntiva de água das suas operações. Com este intuito, a reutilização de águas residuais tratadas ou pluviais deve ser promovida de modo a reduzir o consumo de água potável em atividades menos exigentes ao nível da qualidade da água utilizada como por exemplo, nas atividades de rega, limpeza de arruamentos, sanitários, ou sistemas de combate a incêndios.

A CVA deve ser capaz de se tornar um agente ativo na preservação das condições naturais das áreas de concessão dos aeroportos bem como nos territórios e ecossistemas existentes nas proximidades. Neste sentido, devem ser tidas em consideração boas práticas e ações sustentáveis que reforcem as condições de eficiência hídrica, tratamento/reutilização de águas residuais e tratamento adequado dos resíduos sólidos gerados em resultado das atividades aeroportuárias, e em concordância com a legislação em vigor e referenciais estratégicos sectoriais.

Em Cabo Verde, os resíduos sólidos vêm-se convertendo, cada vez mais, num dos problemas mais preocupantes para a proteção ambiental. A sua produção e acumulação têm atingido níveis acima da capacidade de recolha. Não são verdadeiramente conhecidas as quantidades de resíduos lançados em aterros não controlados ou lixeiras. Estas continuam a ser o destino principal dos resíduos sólidos de todo o tipo, constituindo um risco importante para a saúde humana, devido aos lixiviados que podem contaminar água ou solo, bem como odores e outras emissões gasosas e gases com efeito de estufa que contribuem negativamente para as alterações climáticas. Nestas lixeiras são lançados os resíduos domésticos, de construção, dos hospitais e das unidades comerciais e industriais, sem a adequada separação por tipo de resíduo, incluindo os resíduos provenientes das atividades aeroportuárias. De uma forma geral, a localização e o dimensionamento das lixeiras não foram, no passado, feitos de forma programada e organizada, com um sistema bem definido de gestão. Algumas lixeiras estão muito próximas das zonas urbanas ou de estradas principais, de zonas agrícolas ou de perímetros florestais. Esta excessiva proximidade, para além dos incómodos causados pela poluição, por cheiros e fumos, quando incinerados a céu aberto, causa outros incómodos mais graves, principalmente os referentes à saúde pública, não esquecendo o fator social das populações que vivem do lixo, nas próprias lixeiras.

Deve-se observar um reforço da capacidade instalada intrínseca dos aeroportos, e capacidade insular de gestão de resíduos, assumindo como prioridade a redução na geração de resíduos, bem como a recolha seletiva de resíduos na perspectiva de se promover a posterior circularidade, designadamente, o encaminhamento para reciclagem e valorização local ou regional dos mesmos, em detrimento da eliminação.

A proposta de Plano prevê a instalação de sistemas de incineração nos aeroportos para gestão dos resíduos. Contudo, importa notar que a estratégia nacional de gestão de resíduos não prevê a incineração como solução para tratamento deste tipo de resíduos, dando prioridade estratégica a outro tipo de soluções de gestão em concordância com a hierarquia de gestão de resíduos, aceite e consensual por toda a comunidade internacional e, efetivamente, a CVA está consciente dos princípios de gestão de resíduos em Cabo Verde. No entanto, face à ausência de soluções para valorização ou eliminação adequada de resíduos em Cabo Verde, e não havendo perspectivas de curto prazo para esta mudança – e que não dependem da CVA – foi entendimento ser essa a melhor solução para tratamento dos resíduos aeroportuários enquanto não existem soluções ambientalmente mais adequadas. Neste sentido, compreendendo-se os constrangimentos atuais, a opção por instalação de sistemas de incineração deve, assim, ser devidamente fundamentada do ponto de vista da viabilidade técnica e operacional pela proposta de Plano, sendo, preferencialmente associada à produção de energia, sempre que possível (a ponderar durante sua fase desenvolvimento (Fase 1-B)).

Assim, a estratégia de desenvolvimento deve promover o combate aos fatores de degradação dos valores naturais e paisagísticos presentes no território, quer ao nível da biodiversidade, recursos hídricos e florestas, como também ao nível da salubridade e redução do risco para a saúde humana e de ocorrência de eventos de poluição accidental.

As operações aeroportuárias podem incluir o armazenamento e manuseamento de combustíveis (por exemplo, combustível para aviação, diesel ou gasolina), principalmente associados a atividades de abastecimento de aeronaves, bem como com veículos de apoio terrestre ou geradores. Os combustíveis podem ser armazenados em depósitos superficiais ou subterrâneos e transportados para

locais de distribuição via superfície ou sistemas de tubagem subterrânea que podem estar sujeitos a derrames durante a transferência devido a falhas de contenção (por exemplo, corrosão de componentes de aço ou falhas na construção e instalação). O abastecimento em aeroportos de menor dimensão pode ser feito através do uso de camiões-tanque (ou cisterna) para abastecimento.

Os materiais perigosos devem ser geridos para evitar acidentes de derrame, incêndios ou explosões, conforme descrito nas Diretrizes IFC relativas a AQS (Ambiente, Qualidade e Segurança). Os promotores devem desenvolver planos de prevenção e controle de derrames e planos de preparação e resposta a emergências para aeroportos específicos à natureza das operações.

Os operadores devem incluir a identificação dos impactes ambientais, mitigação e monitorização como parte de acordos contratuais com terceiros como fornecedores de combustível e empresas de serviços. A execução de simulacros de combate a incêndios deve ocorrer em superfícies impermeáveis cercadas por um dique de retenção para evitar a libertação de espuma e pó ou outros agentes extintores de incêndio perigosos para o meio ambiente ou que a água contaminada de combate a incêndio entre no sistema de águas pluviais. As águas contendo agentes extintores de incêndio e não queimados materiais inflamáveis devem ser tratados antes da descarga para o meio natural.

Na generalidade dos aeroportos, os sistemas de drenagem de águas residuais são inexistentes ou pouco desenvolvidos, dispondo na maioria dos casos de fossas sépticas. Assim, a CVA deve ser capaz de se tornar um agente ativo e interessado na garantia do cumprimento dos valores-limite de emissão de águas residuais, sendo esta ação particularmente relevante nos casos em que existe risco de contaminação das massas de água superficiais, interiores ou costeiras, contribuindo para a preservação do estado destas massas água. Numa perspetiva de preservação futura do recurso água, devem ser monitorizados e controlados os eventuais focos de poluição tóxica do meio hídrico por cargas poluentes provenientes das fossas sépticas existentes, bem como promovido o licenciamento e efetivada a implementação dos perímetros de proteção às captações de água existentes dentro das áreas de concessão dos aeroportos, se aplicável. Deve ser controlada de forma sistemática e periódica a quantidade e qualidade de água para consumo humano.

Ademais, existe uma quantidade significativa de água que é perdida ao longo da rede de abastecimento pública, nas diversas ilhas, após a sua extração. O sistema público de abastecimento apresenta perdas significativas de água potável, que se estimam rondar pelo menos os 38%, e que importa mitigar de modo a satisfazer as necessidades hídricas dos diversos usos das várias comunidades insulares (incluindo os usos aeroportuários), bem como evitar a extração excessiva de água e evitar a ocorrência de fenómenos como a intrusão salina ou a abertura de novas captações, que colocam em causa a sustentabilidade e estado dos recursos hídricos. Neste contexto, também a CVA deverá procurar, no âmbito da gestão da sua rede de abastecimento interna (área de jurisdição) e consumos contribuir para um consumo e uso adequado, eficiente e consciente.

- QEAS 4: Promover estratégias de redução e erradicação da pobreza, assim como das desigualdades socioeconómicas, com criação de políticas ativas de promoção de emprego digno para a juventude, reduzindo o número dos jovens NEET, tendo sempre em conta a questão do género, de modo a se aproveitar o atual bónus demográfico.

Cabo Verde encontra-se num momento crucial do seu processo de desenvolvimento, em matéria de opções estratégicas que possam influenciar positivamente a situação do país a longo prazo. Estas questões foram até certo ponto levantadas no PEDS II (2023). Nota-se que, em termos socioeconómicos, pretende-se apostar muito no reforço do capital humano, com mais e melhor formação, mais inclusão e tecnologias. Essa política inclusiva deverá permitir o aumento da mobilidade interilhas, tirar proveito do bónus demográfico, dado que o risco da emigração jovem poderá deixar o país numa situação de défice de mão-de-obra para o seu próprio

desenvolvimento, porque já se começa a sentir a redução da população juvenil e do dividendo demográfico (emigração, redução da taxa de natalidade).

- QEAS 5: Promover a Literacia em saúde, da informação, capacitação e do empowerment em saúde, apostando no aprofundamento do Diagnóstico e monitorização da situação da saúde e da Cidadania em Saúde em Cabo Verde, assim como na qualificação do pessoal da saúde e promoção da humanização dos cuidados, tendo em conta a heterogeneidade assim como as necessidades 'especiais' de certos segmentos da população.

O país está a passar por uma mudança do perfil demográfico e uma transição epidemiológica, com as doenças crónicas a constituírem as principais causas de mortalidade, sendo as de foro cérebro-cardiovascular e os tumores ou neoplasias, a primeira e a terceira causas de morte, respetivamente, e as doenças respiratórias a segunda. Tudo isto tem sido acompanhado por importantes investimentos no sector da água e do saneamento, na melhoria das condições de habitabilidade, na promoção da atividade física e na redução da pobreza absoluta. É importante que o PIAACV assegure aqueles que podem ser os vetores de intervenção e contributo para dar continuidade a esta aposta no âmbito da sua interação com as comunidades mais próximas ou com maior ligação às atividades das suas infraestruturas e dinâmicas.

- QEAS 6: Contribuir para o desenvolvimento económico e competitividade de Cabo Verde

Cabo Verde apresenta ainda uma enorme vulnerabilidade no sector de emprego. A informalidade é ainda muito grande, ultrapassando os 50% da população economicamente ativa, sendo que grande parte não está inscrito no INPS e não usufrui dos benefícios do Sistema de Proteção Social obrigatório, ficando com as respetivas famílias expostos à pobreza. Por outro lado, a taxa de desemprego dos jovens dos 15-24 anos é muito elevada (32,5%). Cera de 77,5 mil jovens dos 15-35 anos estão fora do emprego da educação e da formação (NEET), representando 35,4% desse segmento da população. Os NEET são, na maioria (53,0%) do sexo feminino, residem no meio urbano (65,4%) e a grande maioria ou seja pelo menos 71 em cada 100 não completaram o ensino secundário e apenas 22 em cada 100 têm o ensino secundário completo. É assim, fundamental que se diversifique a economia, apostando nas tecnologias e soluções inovadoras, de modo a reduzir o impacte da sazonalidade das atividades económicas com maior potencial de emprego como a agricultura e o turismo, muito vulnerável às mudanças climáticas e aos choques externos e sobretudo marcado por assimetrias regionais (mencionados em outras QEAS).

O Plano tem como desafio reforçar o desenvolvimento económico e a competitividade de cada ilha em matéria de atração de empresas e de investimento, contrariando as assimetrias existentes e promovendo a redução das desigualdades entre as ilhas, nomeadamente a nível da diversificação económica, reforço da resiliência e das estruturas chave mínimas de suporte económico, através da promoção da iniciativa privada e parcerias público-privadas.

Cada ilha de Cabo Verde tem as suas atrações e particularidades, é costume afirmar que cada ilha é um destino, nesse sentido é importante reforçar a componente turística promovendo o tipo de turismo mais adequado, quer ele seja de sol e mar, como cultural, montanhismo ou mesmo desportivo. O sector HORECA pode adequar a sua oferta para responder a uma maior mobilidade de passageiros e turistas.

Outra componente importante ao nível do desenvolvimento económico e competitividade é o alargamento e consolidação do mercado nacional, reforçar o sistema logístico e de transporte por forma que Cabo Verde seja um mercado nacional em vez de parcelas de mercado por ilha, incluindo o forte mercado interno do turismo. A articulação entre os vários meios de transporte, em especial aéreo e

marítimo, são fundamentais para reforço do comércio entre ilhas.

Neste contexto, é fundamental que o Plano apoie a promoção do desenvolvimento económico do sector primário, associado ao espaço rural e ao mar, com base nos recursos endógenos, designadamente a agropecuária, a agricultura, a silvo-pastorícia e a pesca, tendo em vista a valorização do território numa perspetiva integrada, definindo critérios de localização e distribuição espacial e os limites de carga, dando seguimento às orientações dos diversos planos e programas estratégicos nacionais e regionais

Com o intuito de avaliar se as opções e os objetivos em que se basearam o desenvolvimento da proposta de PIAACV garantem a resposta a essas questões estratégicas significativas, foi desenvolvida uma matriz de dupla entrada (Quadro 4.3.1) onde se pretende verificar o seu grau de articulação e integração. Verifica-se, assim, que estes, traduzidos nas Medidas Gerais e Específicas e nas Intervenções das Fases 1-A e Fase 1-B (cujas inter-relações são apresentadas no Capítulo 4.1) apresentam uma capacidade de resposta bastante significativa às QEAS.

Quadro 4.3.1_Articulação entre os Objetivos Estratégicos da proposta de PIAACV e as Questões Estratégicas Ambientais e de Sustentabilidade identificadas

Questões Estratégicas Ambientais e de Sustentabilidade	Objetivos Estratégicos PIAACV		
	OE1	OE2	OE3
QEAS 1	■	■	■
QEAS 2	■		■
QEAS 3	■		■
QEAS 4		■	
QEAS 5		■	
QEAS 6	■	■	■

Legenda: ■ Articulação.

Questões Estratégicas Ambientais e de Sustentabilidade (QEAS):

QEAS 1: Integrar princípios de qualidade e minimização de pressões e dos riscos de poluição das massas de águas costeiras, superficiais interiores e subterrâneas enquanto vetores fundamentais na sustentabilidade dos recursos hídricos e qualidade de vida das populações

QEAS 2: Integrar princípios de prevenção e minimização dos riscos e potenciar a capacidade de resiliência e adaptação às Alterações Climáticas

QEAS 3: Salvaguarda e valorização dos valores e recursos naturais enquanto vetores fundamentais na sustentabilidade do território e redução da poluição acidental

QEAS 4: Promover estratégias de redução e erradicação da pobreza, assim como das desigualdades socioeconómicas, com criação de políticas ativas de promoção de emprego digno para a juventude, reduzindo o número dos jovens NEET, tendo sempre em conta a questão do género, de modo a se aproveitar o atual bónus demográfico.

QEAS 5: Promover a Literacia em saúde, da informação, capacitação e do *empowerment* em saúde, apostando no aprofundamento do Diagnóstico e monitorização da situação da saúde e da Cidadania em Saúde em Cabo Verde, assim como na qualificação do pessoal da saúde e promoção da humanização dos cuidados, tendo em conta a heterogeneidade assim como as necessidades 'especiais' de certos segmentos da população

QEAS 6: Contribuir para o desenvolvimento económico e competitividade de Cabo Verde

Objetivos Estratégicos da proposta de PIAACV:

OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais;

OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura;

OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

5. Quadro de Referência Estratégico

O Quadro de Referência Estratégico (QRE) que constitui o macro – enquadramento da avaliação, criando um referencial, e reúne objetivos de política ambiental e de sustentabilidade adotadas na aplicação das políticas, planos e programas internacionais, nacionais e regionais, para além dos de índole estratégica e sectorial.

Assim, o presente capítulo consiste na identificação e análise das referências com relevância para a AASE da proposta de PIAACV, e tem como objetivo avaliar a articulação e o nível de correlação dos objetivos do Plano com os demais instrumentos identificados no QRE, bem como as respetivas sinergias e conflitos potenciais.

Para o efeito, são apresentados no Quadro 5.1 os instrumentos considerados mais importantes para a prossecução da presente avaliação ambiental e social, sendo apresentada, no Anexo 10.1, uma síntese dos mesmos e respetivos objetivos.

Quadro 5.1 | Quadro de Referência Estratégico da AASE

Quadro de Referência Estratégico
Documentos de Referência Internacionais
Agenda 2030 – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
IFC STANDARDS
Agenda 2063: the Africa We Want (AfDB)
Estratégia do Programa Man and the Biosphere da UNESCO (2015-2025) (MaB UNESCO 2015-2025) e Plano de Ação de Lima (2016-2025) (PAL 2016-2025)
Documentos de Referência Nacionais
Decreto-Legislativo n.º 3/2015 de 19 de Outubro – Define os princípios fundamentais aplicáveis aos recursos hídricos e estabelece normas que garantem a sua preservação, qualidade, sustentabilidade e aproveitamento racional
Livro Branco sobre o Estado do Ambiente em Cabo Verde LBEA CV
Estratégia Nacional e Plano de Ação para a Conservação da Biodiversidade 2015-2030 (ENPACB 2015-2030)
Estratégia Nacional de Áreas Protegidas (ENAP)
Política Nacional do Ordenamento do Território e Urbanismo Cabo Verde
Estratégia Nacional de Redução De Riscos de Desastres (ENRRD) - Cabo Verde (2017)
Plano Nacional de Adaptação de Cabo Verde 2022-2030 (NAP CV 2022-2030)
Quadro de Cooperação para o Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas para Cabo Verde 2023-2027 (UNSDCF 2023-2027)
Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável de Cabo Verde 2022-2026 (PEDS II)
Grandes Opções do Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável do Turismo 2018-2030 em Cabo Verde (GOPEDS – TURISMO 2018-2030)
Plano Estratégico Nacional de Água e Saneamento (PLENAS)
Estratégia Social e Género para o sector de Água e Saneamento (ESGAS)
Estratégia de Comunicação para a Mudança de Comportamentos em Água, Saneamento e Higiene (ECMC)
Plano Nacional de Gestão Integrada dos Recursos Hídricos (PAGIRE 2010)
Plano Estratégico Nacional de Gestão dos Resíduos (PENGeR)
Código de Água e Saneamento (CAS)
Plano Cabo Verde Criativo – Plano Estratégico Integrado para o Desenvolvimento das Economias Criativas de Cabo Verde
Plano de Ação para a Biodiversidade (BAP) para MMO e BVC,
Plano de Monitorização e Avaliação da Biodiversidade (PMAB) para MMO e BVC
Plano de Gestão da Vida Selvagem (PGVS) para todos aeroportos e aeródromos

Quadro de Referência Estratégico

Documentos de Referência Ilha / Municipais

Planos Municipais de Desenvolvimento Sustentável
Plano Diretor de Água e Saneamento da ilha (PDAS) do Fogo/Brava (2016)
Plano Diretor de Água e Saneamento da ilha (PDAS) da Boavista (2017)
Plano Diretor de Água e Saneamento da ilha (PDAS) de Santiago (2017)
Estratégia Nacional para Erradicação da Pobreza Extrema socializada na ilha do Sal (ENEPE) 2022-2026

Considerando que a definição do quadro de referência estratégico para a AASE tem como objetivo avaliar a sua coerência global com as grandes linhas estratégicas preconizadas nas restantes políticas e programas, nomeadamente no que diz respeito ao desenvolvimento sustentável, constata-se então que, em matéria de articulação com outros planos e programas, os principais desafios prendem-se, essencialmente, com a necessidade de assegurar a coerência na prossecução dos objetivos durante as fases subsequentes de implementação do Plano.

Nesta etapa considera-se pertinente analisar a articulação dos Objetivos Específicos do PIAACV (tendo sempre por base a sua correlação as Medidas Gerais e Específicas do PIAACV e as Intervenções das Fases 1-A e Fase 1-B (cujas inter-relações são apresentadas no Capítulo 4.1) com o QRE. O Quadro 5.2 demonstra, precisamente, esse elevado nível de articulação. Salienta-se que em sede do Relatório de Definição de Âmbito a articulação do QRE tinha sido já analisada relativamente aos descritores ambientais e sociais de caracterização (que deram origem aos FCD definidos) e que, já nessa etapa, revelavam um grau de articulação bastante significativo.

Neste contexto, o principal desafio do PIAACV prende-se com a concretização dessas mesmas opções e da continuidade da sua articulação com o QRE.

Quadro 5.2 | Análise da articulação do Quadro de Referência Estratégico da AAE com os Objetivos Estratégicos do PIAACV

Quadro de Referência Estratégico	Objetivos Estratégicos PIAACV		
	OE1	OE2	OE3
ODS 2030	■	■	■
IFC STANDARDS	■	■	■
Agenda 2063: the Africa We Want (AfDB)		■	■
MaB UNESCO 2015-2025 e PAL 2016-2025		■	■
Decreto-Legislativo nº 3/2015 de 19 de outubro		■	■
Livro Branco sobre o Estado do Ambiente em Cabo Verde Dezembro de 2004			■
Estratégia Nacional e Plano de Ação para a Conservação da Biodiversidade 2015-2030 (ENPACB 2015-2030)			■
Estratégia Nacional de Áreas Protegidas (ENAP)			■
Política Nacional do Ordenamento do Território e Urbanismo Cabo Verde	■	■	■
Estratégia Nacional de Redução De Riscos de Desastres (Enrrd) - Cabo Verde	■	■	■
Plano Nacional de Adaptação de Cabo Verde, 2022-2030	■	■	■

Quadro de Referência Estratégico	Objetivos Estratégicos PIAACV		
	OE1	OE2	OE3
Quadro de Cooperação para o Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas para Cabo Verde 2023-2027 (UNSDCF 2023-2027)		■	■
Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável de Cabo Verde 2022-2026 (PEDS II)	■	■	■
GOPEDS – TURISMO 2018-2030	■	■	■
Plano Estratégico Nacional de Água e Saneamento (PLENAS)	■	■	■
Estratégia Social e Género para o sector de Água e Saneamento (ESGAS)		■	
Estratégia de Comunicação para a Mudança de Comportamentos em Água, Saneamento e Higiene (ECMC)		■	■
Plano Nacional de Gestão Integrada dos Recursos Hídricos (PAGIRE 2010)	■		■
Plano Estratégico Nacional de Gestão dos Resíduos (PENGeR)	■	■	■
Código de Água e Saneamento (CAS)		■	
Plano Cabo Verde Criativo		■	
Plano de Ação para a Biodiversidade (BAP) para MMO e BVC,	■		■
Plano de Monitorização e Avaliação da Biodiversidade (PMAB) para MMO e BVC	■		■
Plano de Gestão da Vida Selvagem (PGVS) para todos aeroportos e aeródromos	■		■
Planos Municipais de Desenvolvimento Sustentável		■	■
Plano Diretor de Água e Saneamento da ilha (PDAS) do Fogo/Brava (2016)		■	■
Plano Diretor de Água e Saneamento da ilha (PDAS) da Boavista (2017)		■	■
Plano Diretor de Água e Saneamento da ilha (PDAS) de Santiago (2017)		■	■
Estratégia Nacional para Erradicação da Pobreza Extrema socializada na ilha do Sal (ENEPE) 2022-2026		■	■

Legenda: Objetivos Estratégicos da proposta de PIAACV:

OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais;

OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura;

OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

6. Fatores Críticos para a Decisão

A metodologia apresentada no Subcapítulo 2.2 apresenta como ponto de partida a análise dos temas ou fatores ambientais, identificados a partir das questões estratégicas relevantes para o objeto desta avaliação, sobre os quais se desenvolveu um trabalho de análise, ponderação e discussão que teve como critérios de escolha:

- A natureza e conteúdo do PIAACV com todas as opções, estratégias e intervenções que vêm defender e as variáveis de contexto que traduzem as características intrínsecas do território em que se insere;
- O Quadro de Referência Estratégico apresentado anteriormente, tendo sido necessário realizar um ajustamento de significância dos fatores ambientais e de sustentabilidade;
- E, por último, a tipologia de modelo de intervenções que se propõe e a sua influência no desenvolvimento das variáveis ambientais e sociais.

Propõe-se um conjunto de fatores de sustentabilidade considerados adequados para atingir os objetivos da presente AASE e considerados consistentes com a tipologia e âmbito de intervenção deste Plano.

Assim, o Quadro 6.1 apresenta os FCD propostos, uma justificação da sua pertinência e dos critérios a considerar para a sua avaliação, bem como uma proposta preliminar dos indicadores que serão utilizados em sede do RAS para a caracterização da situação atual (que poderão ser reajustados para integrar, posteriormente, o sistema de indicadores de monitorização e seguimento da AAE que será também apresentado no RAS), e selecionados a partir do cruzamento ao nível do QRE e das QEAS, que permitem no âmbito da caracterização da situação de referência traçar todo o enquadramento e estado atual ao nível de cada FCD.

Quadro 6.1 | Fatores Críticos para a Decisão: descrição, critérios de avaliação indicadores de caracterização da situação atual para a AASE da proposta de PIAACV

Fatores Críticos para a Decisão	Pertinência	Crítérios de Avaliação
Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais	Avaliar os efeitos das estratégias da proposta na qualificação da qualidade de vida da comunidade envolvente e dos serviços aeroportuários, bem como ao nível do reforço das condições das redes e infraestruturas básicas ou serviços ambientais de abastecimento de água, saneamento, e gestão de resíduos de modo a melhorar os índices de qualificação do território.	<p>Serviços e infraestruturas ambientais: Qual o contributo da proposta de Plano para a dotação da conceção aeroportuária com serviços e infraestruturas ambientais adequadas às necessidades existentes, contribuindo para a promoção de boas práticas, ecoeficiência e melhoria dos níveis de salubridade, proteção da natureza e biodiversidade, controlo da poluição, saúde e bem-estar da população?</p> <p>Serviços coletivos de interesse geral: De que forma o PIAACV contribui para os serviços coletivos de interesse geral?</p> <p>Ambiente sonoro: De que forma o PIAACV contribui para a qualidade do ambiente sonoro?</p>
	Avaliar os efeitos que o PIAACV terá sobre a qualidade do ambiente das áreas de intervenção e envolvente (num raio de 13km), nomeadamente: no ruído, na qualidade do ar, no ciclo urbano da água e na gestão de resíduos e respetivos efeitos para a saúde das populações.	<p>Qualidade do ar: De que forma o PIAACV contribui para a melhoria da qualidade do ar?</p> <p>Dissonâncias ambientais: De que forma o PIAACV contribui para minimizar / eliminar dissonâncias ambientais ao nível do saneamento e resíduos?</p>

Fatores Críticos para a Decisão	Pertinência	CrITÉrios de AvaliaÇão
Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos	<p>Avaliar os efeitos das opções estratégicas ao nível da preservação, gestão e valorização dos espaços naturais existentes, tendo em conta a importância e fragilidade dos ecossistemas e espécies presentes.</p> <p>Avaliar os efeitos das estratégias de gestão da vida selvagem nos aeroportos e aeródromos, com o objetivo de reduzir os potenciais acidentes entre animais e aeronaves.</p> <p>Este fator permitirá igualmente avaliar os efeitos das opções estratégicas ao nível da promoção da qualidade paisagística e do consumo de recursos, nomeadamente os hídricos e energéticos.</p>	<p>Áreas naturais e ecossistemas: Qual o contributo para a melhoria das funções ecológicas das áreas naturais, quer pela aptidão demonstrada para a conservação dos ecossistemas presentes, quer na melhoria da qualidade de vida?</p>
		<p>Recursos Hídricos: De que forma o PIAACV contribui para a boa gestão e qualidade dos recursos hídricos?</p>
		<p>Recursos Energéticos: De que forma o PIAACV contribui para a boa gestão dos recursos energéticos (contribuindo em simultâneo para a qualidade do ar e mitigação de emissões)?</p>
		<p>Paisagem: Qual o contributo do PIAACV para a salvaguarda e valorização dos valores paisagísticos presentes?</p>
Governança e coesão comunitária	<p>Avaliar os efeitos ao nível do reforço do modelo de governança e governação, e de coesão comunitária, em torno do desenvolvimento social, económico e da competitividade por ilha em matéria de atração de empresas e de investimento.</p>	<p>Dinâmicas associativas: Qual o contributo do PIAACV para a criação ou apoio de dinâmicas associativas?</p>
		<p>Mecanismos de articulação, auscultação e participação: de que forma o PIAACV assegura e contribui para Mecanismos de articulação, auscultação e participação?</p>
		<p>Demografia: Quais os efeitos do PIAACV sobre as dinâmicas e questões demográficas?</p>
Desenvolvimento económico e competitividade	<p>Avaliar os efeitos ao nível do reforço do modelo de governança e governação, e de coesão comunitária, em torno do desenvolvimento social, económico e da competitividade por ilha em matéria de atração de empresas e de investimento.</p>	<p>Usos, costumes e tradições: Qual o contributo do PIAACV para a valorização e divulgação dos usos, costumes e tradições?</p>
		<p>Habitação: Qual o contributo do PIAACV para as dinâmicas e problemáticas habitacionais?</p>
		<p>Desenvolvimento Económico: qual o contributo para a criação de valor económico em cada ilha?</p>
		<p>Empresas / Emprego; qual o contributo para a criação de empresas e emprego?</p>
		<p>Turismo: qual o contributo para reforçar a ilha como destino turístico nacional e internacional?</p>
Vulnerabilidades e Riscos	<p>Avaliar os efeitos que o PIAACV terá sobre a prevenção e/ou minimização das situações de risco (naturais e tecnológicos), capacidade de resiliência e adaptação às alterações climáticas e eliminação das dissonâncias ambientais - e desenvolver dispositivos e medidas de minimização dos respetivos efeitos.</p>	<p>Logística: qual o contributo para reforçar o transporte de pessoas, mercadorias e contentores?</p>
		<p>Outras atividades económicas: Qual é o contributo para a dinamização do tecido empresarial?</p>
		<p>Riscos Naturais: De que forma a estratégia adotada pelo PIAACV contribui para a redução dos riscos naturais na área de intervenção e envolvente?</p>
		<p>Riscos Tecnológicos: De que forma a estratégia adotada pelo PIAACV contribui para a redução dos riscos tecnológicos na área de intervenção e envolvente?</p>
		<p>Resiliência e Adaptação às Alterações Climáticas: Qual o contributo do PIAACV para a capacidade de resiliência e adaptação às alterações climáticas?</p>

6.1 Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais

6.1.1 Introdução

No âmbito específico do âmbito da presente AASE PIAACV e dos elementos que a constituem, considera-se pertinente analisar de forma diferenciada o contributo dos projetos para a Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais.

6.1.2 Objetivos e Indicadores

Os objetivos identificados para cada FCD relacionam-se com os objetivos globais presentes nos documentos de referência que integram o QRE da AAE. Neste sentido, no presente FCD pretende-se avaliar os efeitos positivos e/ou negativos das propostas/opções do plano sobre:

- Reordenar e qualificar os espaços numa lógica de promover o equilíbrio entre os diferentes usos, nomeadamente ao nível do ambiente sonoro e da qualidade do ar;
- Redução/eliminação dos conflitos/dissonâncias ambientais geradas por atividades humanas.

Em suma, a avaliação do fator de sustentabilidade “Qualidade de Vida e infraestruturas ambientais”, tem como objetivo:

- Avaliar os efeitos dos Objetivos / Projetos previstos na AASE PIAACV ao nível da qualidade de vida da população e infraestruturas ambientais, na área de intervenção do Plano.

No Quadro 6.1.1 apresentam-se os indicadores selecionados para caracterização da situação atual, com o intuito de responder aos objetivos de avaliação ambiental e necessidades de monitorização específicas do FCD “Qualidade de Vida e infraestruturas ambientais”.

Quadro 6.1.1 | Indicadores selecionados para o FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais” para caracterização da situação atual

Critérios de Avaliação	Indicadores
Serviços e infraestruturas ambientais	Água entrada no sistema da rede pública por tipo de origem
	Consumo de água da rede pública por tipo de origem
	Reutilização de águas residuais tratadas
	Capacidade de reserva de água
	Estações de tratamento de águas residuais instaladas
	Fossas sépticas instaladas
	Separadores de hidrocarbonetos instalados
	Cumprimento das licenças de descarga e reutilização das águas residuais tratadas em ETAR
	Produção indiferenciada e seletiva de resíduos urbanos e industriais
	Capacidade instalada de recolha indiferenciada e seletiva
	Destino final dos resíduos urbanos e industriais
	Derrames acidentais de substâncias perigosas

Critérios de Avaliação	Indicadores
Serviços coletivos de interesse geral	População servida por cuidados de saúde primários
	Acessibilidade a hospital central, regional ou centros de saúde
	Estabelecimentos comerciais
Ambiente sonoro	População exposta a níveis de ruído noturno
	Reclamações por motivos de ruído
	Excedências de ruído registadas
	População exposta a níveis de ruído diurno
Qualidade do ar	Dias com Índice de Qualidade do Ar Bom ou Muito Bom
	Dias com excedências de PM10
Dissonâncias ambientais	Descargas ilegais de águas residuais urbanas e/ou industriais, na zona costeira, linhas de água ou em solo (n.º e área afetada)
	Depósitos ilegais de resíduos nas áreas de intervenção e envolvente (num raio de 13km)
	Autos relativos as infrações ambientais (referente aos últimos 5 anos)

6.1.3 Situação Atual

A situação atual da área de intervenção, no que respeita à qualidade de vida e infraestruturas ambientais, teve por base os indicadores acima identificados resultantes da intervenção da AASE PIAACV.

Essa caracterização, e na qual assenta depois toda a *baseline* para a avaliação de efeitos e proposta de recomendações, é apresentada no Anexo 10.2 – Caracterização Ambiental e Social de Referência.

6.1.4 Tendências de Evolução sem PIAACV

Considerando a atual situação na área de intervenção do Plano relativamente à qualidade de vida e infraestruturas ambientais prevê-se que sem a implementação do PIAACV se mantenha uma tendência negativa no que respeita às questões críticas e ameaças identificadas. Por um lado perder-se-á a oportunidade de melhorar e complementar as condições de segurança e operação nas infraestruturas aeroportuárias em todas as ilhas em análise, o que acarreta, em diversos casos implicações não só na atratividade das ilhas, com impactes em termos económicos e consequentemente sociais, mas em especial sobre as populações nos casos em que até as operações associadas, por exemplo, a evacuações ou necessidades de emergência são comprometidas pelas atuais condições de iluminação, equipamentos de segurança ou das pistas.

Sem a implementação do PIAACV continuam igualmente por solucionar as questões associadas à problemática de uma melhor gestão de resíduos e águas residuais. A questão dos resíduos é especialmente crítica, em particular em ilhas em que os destinos finais existentes não são considerados adequados ou que a gestão por parte de operadores licenciados é mais limitada por constrangimentos territoriais e de economia de escala.

Adicionalmente, considerando o conjunto de Medidas Gerais e Específicas previstas pelo PIAACV, considera-se que se

perderá um importante parceiro para a implementação de um conjunto de estratégias e políticas já assumidas a nível nacional e do desenvolvimento sustentável nas diversas ilhas, em particular na capacitação, na diversificação económica e valorização cultural, de economias de pequena escala e dos valores naturais e qualidade ambiental.

6.1.5 Avaliação estratégica de Efeitos

Tendo por base os Objetivos Estratégicos do PIAACV, as Intervenções da Fase 1-A e Fase 1 – B e as Medidas Gerais e Específicas, cruzados com o diagnóstico apresentado, a avaliação estratégica de efeitos do PIAACV assenta em duas dimensões:

- Avaliação dos efeitos do conjunto de intervenções associadas aos Trabalhos Preliminares e Voluntários e FASE 1-A e 1-B (Quadro 6.1.2) e;
- Avaliação de efeitos das Medidas Gerais e Específicas, organizadas de acordo com os Padrões do IFC a que estão associadas (Quadro 6.1.3).

Quadro 6.1.2 | Avaliação estratégica de efeitos do conjunto de intervenções associadas aos Trabalhos Preliminares e Voluntários e FASE 1-A e 1-B, para o FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais”

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais”		
Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
Ilha do Sal - Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (SID)	<ul style="list-style-type: none"> - Efeitos significativamente positivos associados à melhoria das condições, procedimentos e estruturas para a gestão de águas residuais e resíduos, com repercussões na qualidade ambiental e, consequentemente, na qualidade de vida das comunidades envolventes - Melhoria das infraestruturas aeroportuárias, em especial do terminal de passageiros e zonas comerciais pode permitir uma melhoria do usufruto por parte dos trabalhadores e da comunidade local que pode usufruir das mesmas. - Efeitos positivos ao nível do consumo eficiente e redução de consumo de recursos, quer energéticos, quer de recursos hídricos, resultantes da substituição e otimização da iluminação existente e da implantação de produção de energia a partir de fontes renováveis para autoconsumo, quer da reutilização de água, respetivamente. 	<ul style="list-style-type: none"> - Potenciais efeitos negativos associados à instalação de uma incineradora, não obstante as atuais tecnologias minimizarem significativamente os riscos associados às respetivas emissões. - Constrangimentos/efeitos negativos (temporários) durante as fases de construção resultantes da circulação de veículos pesados para a área aeroportuária com passagem por vias rodoviárias nas comunidades envolventes (com efeitos ao nível de constrangimentos na circulação / tráfego rodoviário e ao nível de ruído e vibrações) - Potenciais efeitos negativos associados a um crescimento do número de visitantes na ilha, que apesar de gradual e não tão significativo em relação à situação atual, poderá resultar em riscos caso as infraestruturas ambientais não tenham capacidade de resposta (como resultado do aumento das necessidades de abastecimento de água, de gestão águas residuais e de resíduos)
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2; P; C/S/Si	1/2; T/P; S; Si
Ilha de Santiago - Aeroporto Internacional Nelson Mandela (RAI)	<ul style="list-style-type: none"> - Efeitos significativamente positivos associados à melhoria das condições, procedimentos e estruturas para a gestão de águas residuais e resíduos, com repercussões na qualidade ambiental e, consequentemente, na qualidade de vida das comunidades envolventes - Melhoria das infraestruturas aeroportuárias, em especial do terminal de passageiros e zonas comerciais pode permitir uma melhoria do usufruto por parte dos trabalhadores e da comunidade local que pode usufruir das mesmas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Potenciais efeitos negativos associados à instalação de uma incineradora, não obstante as atuais tecnologias minimizarem significativamente os riscos associados às respetivas emissões. - Constrangimentos/efeitos negativos (temporários) durante as fases de construção resultantes da circulação de veículos pesados para a área aeroportuária com passagem por vias rodoviárias nas comunidades envolventes (com efeitos ao nível de constrangimentos na circulação / tráfego rodoviário e ao nível de ruído e vibrações)
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2; P; C/S/Si	1/2; T/P; S; Si

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais”

Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>- Efeitos positivos ao nível do consumo eficiente e redução de consumo de recursos, quer energéticos, quer de recursos hídricos, resultantes da substituição e otimização da iluminação existente e da implantação de produção de energia a partir de fontes renováveis para autoconsumo, quer da reutilização de água, respetivamente.</p>	
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2; P; C/S/Si	1/2; T/P; S; Si
Ilha de São Vicente - Aeroporto Internacional Cesária Évora (VXE)	<p>- Efeitos significativamente positivos associados à melhoria das condições, procedimentos e estruturas para a gestão de águas residuais e resíduos, com repercussões na qualidade ambiental e, consequentemente, na qualidade de vida das comunidades envolventes</p> <p>- Efeitos positivos ao nível do consumo eficiente e redução de consumo de recursos, quer energéticos, quer de recursos hídricos, resultantes da substituição e otimização da iluminação existente e da implantação de produção de energia a partir de fontes renováveis para autoconsumo, quer da reutilização de água, respetivamente.</p>	<p>- Potenciais efeitos negativos associados à instalação de uma incineradora, não obstante as atuais tecnologias minimizarem significativamente os riscos associados às respetivas emissões.</p> <p>- Constrangimentos/efeitos negativos (temporários) durante as fases de construção resultantes da circulação de veículos pesados para a área aeroportuária com passagem por vias rodoviárias nas comunidades envolventes (com efeitos ao nível de constrangimentos na circulação / tráfego rodoviário e ao nível de ruído e vibrações)</p> <p>- Potenciais efeitos negativos associados a um crescimento do número de visitantes na ilha, que apesar de gradual e não tão significativo em relação à situação atual, poderá resultar em riscos caso as infraestruturas ambientais não tenham capacidade de resposta (como resultado do aumento das necessidades de abastecimento de água, de gestão águas residuais e de resíduos)</p>
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2; P; C/S/Si	1/2; T/P; S; Si
Ilha da Boavista - Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC)	<p>- Efeitos significativamente positivos associados à melhoria das condições, procedimentos e estruturas para a gestão de águas residuais e resíduos, com repercussões na qualidade ambiental e, consequentemente, na qualidade de vida das comunidades envolventes</p> <p>- Melhoria das infraestruturas aeroportuárias, em especial do terminal de passageiros e zonas comerciais pode permitir uma melhoria do usufruto por parte dos trabalhadores e da comunidade local que pode usufruir das mesmas.</p> <p>- Efeitos positivos ao nível do consumo eficiente e redução de consumo de recursos, quer energéticos, quer de recursos hídricos, resultantes da substituição e otimização da iluminação existente e da implantação de produção de energia a partir de fontes renováveis para autoconsumo, quer da reutilização de água, respetivamente.</p>	<p>- Potenciais efeitos negativos associados à instalação de uma incineradora, não obstante as atuais tecnologias minimizarem significativamente os riscos associados às respetivas emissões.</p> <p>- Constrangimentos/efeitos negativos (temporários) durante as fases de construção resultantes da circulação de veículos pesados para a área aeroportuária com passagem por vias rodoviárias nas comunidades envolventes (com efeitos ao nível de constrangimentos na circulação / tráfego rodoviário e ao nível de ruído e vibrações)</p> <p>- Potenciais constrangimentos associados à extensão da pista relativamente às dinâmicas e usos da comunidade envolvente, quer na fase de construção, quer de operação</p> <p>- Potenciais efeitos negativos associados a operações noturnas (ruído) para as comunidades envolventes (não obstante os mapas de ruído, mesmo com a extensão da operação para o período noturno, não preverem alterações significativas relativamente à situação atual)</p> <p>- Potenciais efeitos negativos associados a um crescimento muito expressivo (caso ocorra) e</p>

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD "Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais"		
Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
		rápido do número de visitantes na ilha, caso as infraestruturas ambientais não tenham capacidade de resposta (como resultado do aumento das necessidades de abastecimento de água, de gestão águas residuais e de resíduos)
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2; P; C/S/Si	1/2; T/P; C/S/Si
Ilha de São Nicolau – Aeródromo de Preguiça (SNE)	<ul style="list-style-type: none"> - Efeitos significativamente positivos associados à melhoria das condições, procedimentos e estruturas para a gestão de águas residuais e resíduos, com repercussões na qualidade ambiental e, consequentemente, na qualidade de vida das comunidades envolventes - Efeitos positivos para a qualidade de vida das populações associadas à melhor operacionalidade da pista, com maior segurança e frequência de voos em particular em condições climatéricas mais adversas, permitindo maior acessibilidade por parte da população de e para a ilha (inclusivamente para questões de saúde). - Efeitos positivos ao nível do consumo eficiente de recursos energéticos resultantes da substituição e otimização da iluminação existente 	<ul style="list-style-type: none"> - Constrangimentos/efeitos negativos (temporários) durante as fases de construção resultantes da circulação de veículos pesados para a área aeroportuária com passagem por vias rodoviárias nas comunidades envolventes (com efeitos ao nível de constrangimentos na circulação / tráfego rodoviário e ao nível de ruído e vibrações) - Potenciais efeitos negativos associados a um crescimento muito expressivo (caso ocorra) e rápido do número de visitantes na ilha, caso as infraestruturas ambientais não tenham capacidade de resposta (como resultado do aumento das necessidades de abastecimento de água, de gestão águas residuais e de resíduos)
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2; P; C/S/Si	1/3; T; S/Si
Ilha do Maio – Aeródromo do Maio (MMO)	<ul style="list-style-type: none"> - Efeitos significativamente positivos associados à melhoria das condições, procedimentos e estruturas para a gestão de águas residuais e resíduos, com repercussões na qualidade ambiental e, consequentemente, na qualidade de vida das comunidades envolventes - Efeitos positivos para a qualidade de vida das populações associadas à melhor operacionalidade da pista, com maior segurança e frequência de voos em particular em condições climatéricas mais adversas, permitindo maior acessibilidade por parte da população de e para a ilha (inclusivamente para questões de saúde). - Melhoria das infraestruturas aeroportuárias, em especial do terminal de passageiros e zonas comerciais pode permitir uma melhoria do usufruto por parte dos trabalhadores e da comunidade local que pode usufruir das mesmas. - Efeitos positivos ao nível do consumo eficiente de recursos energéticos resultantes da substituição e otimização da iluminação existente 	<ul style="list-style-type: none"> - Constrangimentos/efeitos negativos (temporários) durante as fases de construção resultantes da circulação de veículos pesados para a área aeroportuária com passagem por vias rodoviárias nas comunidades envolventes (com efeitos ao nível de constrangimentos na circulação / tráfego rodoviário e ao nível de ruído e vibrações) - Potenciais efeitos negativos associados a um crescimento muito expressivo (caso ocorra) e rápido do número de visitantes na ilha, caso as infraestruturas ambientais não tenham capacidade de resposta (como resultado do aumento das necessidades de abastecimento de água, de gestão águas residuais e de resíduos)
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2; P; C/S/Si	1; T; S/Si
Ilha do Fogo – Aeródromo de São Filipe (SFL)	<ul style="list-style-type: none"> - Efeitos significativamente positivos associados à melhoria das condições, procedimentos e estruturas para a gestão de águas residuais e resíduos, com 	<ul style="list-style-type: none"> - Constrangimentos/efeitos negativos (temporários) durante as fases de construção resultantes da circulação de veículos pesados para
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais”

Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>repercussões na qualidade ambiental e, consequentemente, na qualidade de vida das comunidades envolventes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Efeitos positivos para a qualidade de vida das populações com a possibilidade de operação noturna que assegure evacuações de emergência e a melhor operacionalidade da pista, com maior segurança e frequência de voos em particular em condições climáticas mais adversas, permitindo maior acessibilidade por parte da população de e para a ilha (inclusive para questões de saúde). - Melhoria das infraestruturas aeroportuárias, em especial do terminal de passageiros e zonas comerciais pode permitir uma melhoria do usufruto por parte dos trabalhadores e da comunidade local que pode usufruir das mesmas. - Efeitos positivos ao nível do consumo eficiente de recursos energéticos resultantes da substituição e otimização da iluminação existente 	<p>a área aeroportuária com passagem por vias rodoviárias nas comunidades envolventes (com efeitos ao nível de constrangimentos na circulação / tráfego rodoviário e ao nível de ruído e vibrações)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potenciais efeitos negativos associados a operações noturnas (ruído) para as comunidades envolventes - Potenciais efeitos negativos associados a um crescimento muito expressivo (caso ocorra) e rápido do número de visitantes na ilha, caso as infraestruturas ambientais não tenham capacidade de resposta (como resultado do aumento das necessidades de abastecimento de água, de gestão águas residuais e de resíduos)
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2; P; C/S/Si	1/2; T; S/Si

Legenda: Ocorrência: 1 - Curto Prazo; 2 - Médio Prazo; 3 - Longo prazo; Duração: T - Temporário; P - Permanente; Efeito: C - Cumulativo; S - Secundário; Si - Sinérgico. N.A. – Não Aplicável.

O quadro seguinte apresenta uma avaliação dos principais efeitos resultantes do programa de Medidas Estratégicas do PIAACV estruturada por cada um dos Padrões de Desempenho do IFC a que as diversas medidas estão associadas (para maior detalhe da ligação entre as Medidas e os PD IFC, p.f. consultar Capítulo 6.6.3).

Quadro 6.1.3 | Avaliação estratégica de efeitos do programa de Medidas Estratégicas para o FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais”

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais”		
Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactes Socioambientais	<p>Efeitos para todos Aeroportos/Aeródromos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - As diversas medidas Gerais e Específicas contribuem de forma transversal quer para a avaliação, quer para a gestão de impactes sociais e ambientais, associados à qualidade de vida das populações e a diversos impactes ambientais ao nível da gestão e funcionamento de infraestruturas ambientais, complementando e contribuindo inclusive para gerir potenciais efeitos negativos identificados associados a essas intervenções (ex. medidas de ponderação de necessidade de instalação de novas incineradoras vs. Utilização partilhada de incineradoras já existentes em outras instalações/ entidades; medidas de programa monitorização de qualidade do ar, ruído, emissão de poeiras, etc., resultantes das atividades dos aeroportos e aeródromos, eliminação do passivo ambiental no aeroporto da Boavista resultante de intervenções anteriores no aeroporto, medidas de reavaliação de ações de informação junto das populações mais 	Não identificados

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais”

Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>próximas do aeroporto da Boavista entre outras).</p> <p>- Efeitos positivos também associados à medida: “G17 - Promover a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF) entre as companhias aéreas.”</p>	
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3;P;C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos:</p> <p>Efeitos positivos, especialmente associados às medidas de “disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade)”, bem como à medida de “Implementar um sistema de monitorização de satisfação do cliente e dos trabalhadores em todos os aeroportos e aeródromos.”</p>	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3;P;C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos:</p> <p>Efeitos positivos, especialmente associados às medidas de: “Instalar painéis digitais para divulgar informação (em detrimento de painéis tradicionais), permitindo uma maior dinâmica e economia de custos e de recursos para atualização de conteúdos.”; “Sensibilizar e cooperar com entidades governamentais e ambientais para promover o desenvolvimento de operadores e entidade gestoras de resíduos para capacitação operacional e tecnológico a valorização das fileiras de resíduos.”; “G17 - Promover a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF) entre as companhias aéreas.”</p> <p>Efeito Aeroporto do Sal:</p> <p>Efeitos positivos, especialmente associado à medida de: “Análise da viabilidade de estabelecer uma parceria com o Hospital Ramires Figueira no sentido de encaminhar para a respetiva incineradora os resíduos produzidos no aeroporto, ao invés da opção de instalação de incineradora o aeroporto.”</p> <p>Efeito Aeroporto da Boavista:</p> <p>Efeitos positivos, especialmente associado à medida de: “Eliminar os passivos ambientais que ficaram por solucionar em anteriores intervenções no aeroporto (ex. estaleiro de obra abandonado).”</p> <p>Efeito Aeroporto de São Nicolau:</p> <p>Efeitos positivos, especialmente associado à medida de: “Ponderar a inclusão de soluções de produção de energia renovável no aeródromo, devidamente adaptadas aos recursos e necessidades do mesmo”</p>	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3;P;C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 4: Saúde e Segurança da Comunidade	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos:</p> <p>Efeitos positivos, especialmente associados às medidas de: “Propor a presença de um posto sanitário em todos os aeroportos e aeródromos</p>	Não identificados

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais”

Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>(em articulação com o Instituto Nacional Saúde Pública e Delegacias de Saúde), de forma a garantir o controlo de doenças (ex. malária). “; “Implementar programas de monitorização de qualidade do ar, ruído, emissão de poeiras e outros parâmetros, com divulgação periódica das medidas concretizadas pela Cabo Verde Airports (e respetivo estado de implementação/execução) associadas à minimização de ruído e vibrações resultantes das atividades do aeroporto”</p> <p>Efeito Aeroporto de São Vicente: Efeitos positivos, especialmente associado à medida de: “Análise aprofundada das condições e características de drenagem da bacia hidrográfica onde está localizado o aeroporto de modo a desenvolver um projeto de intervenção de minimize as ocorrências de cheias e inundações na zona da pista.”</p> <p>Efeito Aeroporto da Boavista: Efeitos positivos, especialmente associado à medida de: “Realizar ações de informação junto das populações mais próximas do aeroporto (ex. Rabil) sobre os impactes que podem esperar (ruído, vibrações) durante as fases de construção e de exploração, bem como formas de minimizar as suas consequências no seu dia a dia.</p>	
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3;P;C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 5: Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário	<p>Efeito Aeroporto da Boavista: Efeitos positivos, especialmente associado à medida de: “Realizar ações de informação junto das populações mais próximas do aeroporto (ex. Rabil) sobre os impactes que podem esperar (ruído, vibrações) durante as fases de construção e de exploração, bem como formas de minimizar as suas consequências no seu dia a dia.</p>	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1;T;S	--
Padrão de Desempenho 6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos, especialmente associados às medidas de: “Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade).”; “Implementar reservatórios de armazenamento de águas pluviais para posterior reutilização”</p>	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3;P;C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 7: Povos Indígenas / Comunidades Locais Vulneráveis	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos, especialmente associados às medidas de: “Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade).”; “Implementar um sistema de monitorização de satisfação do</p>	Não identificados

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais”		
Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>cliente e dos trabalhadores em todos os aeroportos e aeródromos”</p> <p>Efeitos Aeroporto da Boavista: Efeitos positivos, especialmente associados às medidas de: “Realizar ações de informação junto das populações mais próximas do aeroporto (ex. Rabil) sobre os impactes que podem esperar (ruído, vibrações) durante as fases de construção e de exploração, bem como formas de minimizar as suas consequências no seu dia a dia.</p> <p>Efeitos Aeródromo do Maio: Efeitos positivos, especialmente associados às medidas de: “Parceria com o projeto Little Maio Africa”.</p> <p>Efeitos Aeródromo do Fogo: Efeitos positivos, especialmente associados às medidas de: “Ponderar a possibilidade de ampliação da pista, resolvendo os atuais constrangimentos operacionais, com consulta e envolvimento entre as diferentes partes interessadas”.</p>	
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3;P;C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 8: Património Cultural	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos, especialmente associados às medidas de: “Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade).”; “Implementar um sistema de monitorização de satisfação do cliente e dos trabalhadores em todos os aeroportos e aeródromos”</p>	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3;P;C/S/Si	--

Legenda: Ocorrência: 1 - Curto Prazo; 2 - Médio Prazo; 3 - Longo prazo; Duração: T - Temporário; P - Permanente; Efeito: C - Cumulativo; S - Secundário; Si - Sinérgico. N.A. – Não Aplicável.

6.1.6 Recomendações

Verificou-se que a maioria dos efeitos negativos identificados associados às intervenções das Fases 1-A e 1-B são passíveis de serem eliminados ou minimizados pelo conjunto de medidas Estratégicas propostas pelo PIAACV. Tal resultou precisamente também de um exercício prévio e conjunto da equipa da AASE com a equipa do PIAACV e das rondas de consultas a entidades e partes interessadas, em que se pretendeu que o PIAACV, no seu cômputo geral, pudesse ser mais do que apenas um plano de intervenções infraestruturais, mas assumisse uma estratégia coesa e articulada de intervenção material e “imaterial” nos territórios abrangidos.

Neste contexto, estando as recomendações que poderiam minimizar os efeitos negativos praticamente todas vertidas nas Medidas Estratégicas do PIAACV, no âmbito do presente FCD identificam-se ainda um conjunto de recomendações que,

na sua maioria, têm o objetivo de essencialmente maximizar potenciais efeitos positivos identificados num quadro de governança mais global, que extravasa o âmbito e competência de intervenção do PIAACV e da Cabo Verde Airports, sugerindo que seja da responsabilidade da articulação das entidades públicas da administração local e nacional com a competência nas devidas matérias. De salientar que são identificados os casos em que as recomendações são especificamente da responsabilidade da Cabo Verde Airports com a referência “(CVA)”.

Quadro 6.1.4 | Recomendações no âmbito do FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais”

Recomendações
Estudar mecanismos para gerir a pressão sobre o mercado imobiliário e o custo da habitação devido ao aumento do turismo e da procura de trabalhadores (internos e externos), minimizando a tendência de degradação das condições sociais <i>(recomendação comum com o FCD “Governança e Coesão Comunitária”)</i>
Articulação entre as autoridades com competência em matéria de turismo e gestão de infraestruturas ambientais e abastecimento de água, de forma a analisar a capacidade de carga e resposta das diversas ilhas perante um potencial aumento do fluxo de visitantes/turistas.
Propor a monitorização de saúde (sistema auditivo e respiratório, dores de cabeça, depressão, problemas psicológicos, perturbações do sono, ...), de forma a identificar (e atuar sobre) eventuais alterações nos padrões de saúde das populações na envolvente (CVA)
Otimizar os procedimentos de navegação durante o ciclo LTO – aterragem e descolagem (subidas e descidas contínuas) – e tempos de rotação por forma a reduzir o consumo de combustível das aeronaves
Reativação do projeto Garça Vermelha existente na ilha de São Vicente de gestão de resíduos de óleos e derivados de hidrocarbonetos)
Ilha da Boavista: Reforçar os contactos com a câmara municipal para aumentar a periodicidade da recolha de resíduos e o afastamento dos contentores da cerca do aeroporto (CVA) .
Ilha da Boavista: Avaliar a viabilidade técnica e financeira de substituir a construção de uma ETAR no aeroporto pela drenagem das águas residuais para a ETAR existente nas imediações do mesmo (gerida pela Águas e Energia da Boa Vista), em conformidade com o sugerido pela AEBV (CVA) .
Ilha do Fogo: Ponderar, por parte do Governo de Cabo Verde, a efetiva necessidade de voos noturnos (para além de situações de emergência), salvaguardando as situações de evacuação noturna através da instalação de um sistema de iluminação de emergência

6.2 Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos

6.2.1 Introdução

No contexto específico do âmbito e território de intervenção, para a AASE do PIAACV, considera-se pertinente analisar de forma diferenciada o contributo dos objetivos, intervenções e medidas para a salvaguarda dos recursos e valores naturais, bem como paisagísticos, ao nível das áreas naturais e ecossistemas, recursos hídricos e energéticos e paisagem.

6.2.2 Objetivos e Indicadores

O presente FDC tem, assim, como objetivos:

- Avaliar os efeitos das opções estratégicas ao nível da preservação, gestão e valorização dos espaços naturais existentes, tendo em conta a importância e fragilidade dos ecossistemas e espécies presentes.

- Avaliar os efeitos das estratégias de gestão da vida selvagem nos aeroportos e aeródromos, com o objetivo de reduzir os potenciais acidentes entre animais e aeronaves;
- Avaliar os efeitos das opções estratégicas ao nível da promoção da qualidade paisagística.

Para tal foram selecionados os indicadores abaixo listados, como pertinentes para considerar ao nível do diagnóstico da situação atual e estabelecer o *baseline* para enquadrar, posteriormente, a identificação dos potenciais efeitos do PIAACV sobre estes valores.

Quadro 6.2.1 | Indicadores selecionados para o FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos” para avaliação da situação atual de referência

Critérios de Avaliação	Indicadores
Áreas naturais e ecossistemas	Extensão dos corredores ecológicos
	Áreas classificadas ou protegidas
	Área construída em áreas classificadas
	Geossítios e cavidades vulcânicas
	Habitats e espécies protegidas abrangidas por legislação nacional e comunitária
	Espécies exóticas invasoras presentes
	Águas balneares identificadas e não identificadas
	Zonas balneares classificadas e áreas de aptidão balnear
	Ações e/ou projetos concretizados para a gestão e conservação da natureza
	Acidentes entre a vida animal e aeronaves
Recursos Hídricos	Locais de desova das tartarugas afetados pela extração de inertes e erosão costeira
	Estado das massas de água subterrâneas e solos
	Qualidade físico-química e ecológica das águas superficiais costeiras, superficiais interiores e subterrâneas
	Delimitação de massa de águas costeiras, superficiais interiores e subterrâneas
	Identificação de pressões nas massas de água costeiras, superficiais interiores e subterrâneas
Recursos Energéticos	Recuo da linha de costa e número de explorações ilegais de inertes na zona costeira
	Autoprodução de energia a partir de fontes renováveis
Paisagem	Áreas de Paisagem Protegida
	Miradouros e pontos de interesse paisagístico
	Percursos pedestres com interesse paisagísticos
	Ações de preservação e/ou valorização da paisagem (n.º)

6.2.3 Situação Atual

A situação atual da área de intervenção, no que respeita aos valores e recursos naturais e paisagísticos, teve por base os indicadores acima identificados resultantes da intervenção da AASE PIAACV.

Essa caracterização, e na qual assenta depois toda a *baseline* para a avaliação de efeitos e proposta de recomendações, é apresentada no Anexo 10.2 – Caracterização Ambiental e Social de Referência.

6.2.4 Tendências de Evolução sem PIAACV

Considera-se que sem a implementação do PIAACV subsistirão as problemáticas de potenciais fontes de poluição ou dissonâncias ambientais sobre recursos e valores naturais e paisagem, resultantes quer de situações pontuais de escorrências de águas pluviais contaminadas com hidrocarbonetos resultantes das operações de aterragem, descolagem e rodagem das aeronaves nas pistas e estacionamento (por exemplo por inexistência de redes de drenagem nas pistas e zonas de estacionamento de aeronaves), quer das atuais condições e procedimentos de gestão de resíduos, uma vez que, mesmo tendo todos os aeroportos e aeródromos espaços dedicados para a sua deposição e gestão para recolha pelos operadores ou respetivas entidades gestoras, considerando as atuais soluções de destino final existentes em diversas ilhas e as quantidades produzidas resultantes das atividades em toda a infraestrutura aeroportuária, não se afiguram como as mais adequadas (exemplos: , forma de acondicionamento interno não adequada; deposição dos resíduos sólidos urbanos em aterro municipal não controlado).

Os acidentes entre aeronaves e vida selvagem (aves) tendem a manter-se ou aumentar, nos aeroportos e aeródromos já referenciados, considerando que as fontes de alimento e abrigo existentes irão manter-se ou aumentar sem a implementação do PIAACV. Sem a implementação do plano serão perdidas oportunidades de refirmar parcerias com ONGs ambientais para fazer a monitorização sistemática da vida selvagem em todos aeroportos e aeródromos.

Sem a implementação do PIAACV serão perdidas oportunidades de melhoria de gestão dos espaços naturais sensíveis próximos às infraestruturas aeroportuárias, nomeadamente a lagoa de rabil próxima ao aeroporto da Boavista e a Salina de Porto Inglês, próxima ao aeródromo do Maio.

Adicionalmente, considera-se que será perdida uma oportunidade para solucionar ou eliminar definitivamente situações pontuais identificadas em alguns aeródromos como potenciais (apesar de pouco significativas) fontes de contaminação de solos por hidrocarbonetos e outras substâncias poluentes (resultantes de operações de manutenção, operação de aeronaves, treinos e operação dos bombeiros, abastecimento, entre outros).

Ao nível do uso e consumo eficiente de recursos, sem o PIAACV manter-se-á a atual situação de consumos energéticos menos eficientes e uso de recursos energéticos provenientes totalmente de fontes fósseis na maioria das ilhas, sem produção de energia a partir de fontes renováveis e, por isso, com menores emissões e impactes sobre recursos naturais. De igual modo, no que respeita aos recursos hídricos, manter-se-á a atual situação da resposta às necessidades maioritariamente ou exclusivamente com origem em águas de abastecimento público, sem introdução ou otimização / aumento da capacidade de reutilização quer de águas residuais tratadas, quer de água de combate a incêndios.

Ao nível de potenciais dissonâncias ou poluição de solo e recursos hídricos resultantes de águas residuais geradas pelas atividades aeroportuárias, considera-se que não se preverá a concretização a curto prazo de intervenções que permitam minimizar riscos de derrames ou eficiência de tratamento e da qualidade das águas tratadas, ou melhoria da capacidade de volume e tratamento primário e das condições de segurança e estanquidade de fossas sépticas nos aeródromos.

Considera-se, igualmente, que se perderão diversas oportunidades extremamente benéficas e sinérgicas ao nível de

parcerias e complementaridades na estratégia de captação de visitantes e turistas (associada às belezas naturais e valores, recursos e paisagem e cultura das diferentes ilhas) e o apoio, complementaridade e maximização / envolvimento e sensibilização com diversas ações e projetos ao nível da recuperação e conservação de recursos e valores naturais e, conseqüentemente, da qualidade e usufruto da paisagem. Aqui, não obstante essa pertinência em todas as ilhas abrangidas pelo PIAACV, dá-se particular destaque às ilhas da Boavista, Maio, Sal e Fogo.

6.2.5 Avaliação estratégica de Efeitos

Tendo por base os Objetivos Estratégicos do PIAACV, as Intervenções da Fase 1-A e Fase 1 – B e as Medidas Gerais e Específicas, cruzados com o diagnóstico apresentado, a avaliação estratégica de efeitos do PIAACV assenta em duas dimensões:

- Avaliação dos efeitos do conjunto de intervenções associadas aos Trabalhos Preliminares e Voluntários e FASE 1-A e 1-B (Quadro 6.2.2) e;
- Avaliação de efeitos das Medidas Gerais e Específicas, organizadas de acordo com os Padrões do IFC a que estão associadas (Quadro 6.2.3).

Quadro 6.2.2 | Avaliação estratégica de efeitos do conjunto de intervenções associadas aos Trabalhos Preliminares e Voluntários e FASE 1-A e 1-B, para o FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos”

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos”		
Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
Ilha do Sal - Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (SID)	<ul style="list-style-type: none"> - Efeitos significativamente positivos associados à melhoria das condições, procedimentos e estruturas para a gestão de águas residuais e resíduos, com repercussões na qualidade ambiental e, conseqüentemente, na minimização de potenciais situações de poluição de recursos a valores naturais (recursos hídricos, solo, vegetação) e na qualidade paisagística da área das infraestruturas portuárias e das áreas envolventes - Melhoria das infraestruturas aeroportuárias, em especial do terminal de passageiros e zonas comerciais pode permitir uma melhoria da qualidade paisagística - Efeitos positivos ao nível da contaminação pontual por derrames de hidrocarbonetos / outras substâncias poluentes no solo ou recursos hídricos (resultantes de águas de escorrência pluviais, de potenciais derrames em tanques ou ETAR, de operações de abastecimento, manutenção, aterragem, descolagem, rodagem e estacionamento de aeronaves e de outros veículos associados à operação aeroportuária, bem como às operações e atividades dos bombeiros. - Efeitos positivos ao nível do consumo eficiente de recursos, quer energéticos, quer de recursos hídricos, resultantes da substituição e otimização da iluminação existente e da implantação de produção de energia a partir de fontes renováveis para autoconsumo, quer da reutilização de água, respetivamente. - Diminuição de emissões de GEE resultantes da conseqüente diminuição da necessidade de energia proveniente de fontes não renováveis de energia. 	<ul style="list-style-type: none"> - Potenciais efeitos negativos associados à construção de uma incineradora, não obstante as atuais tecnologias minimizarem significativamente os riscos associados às respetivas emissões. - Potencial efeito paisagístico negativo associado à instalação de incineradora (mas que se encontra enquadrada no complexo de infraestruturas aeroportuárias) - Potencial efeito paisagístico negativo associado à instalação de uma torre eólica (mas que se encontra enquadrada no complexo de infraestruturas aeroportuárias) - Constringimentos/efeitos negativos (temporários) durante as fases de construção resultantes da circulação de veículos pesados para a área aeroportuária e atividade / operação de maquinaria pesada com potencial perturbação (temporária) de espécies e habitats nas áreas envolventes da área de jurisdição aeroportuária. - Potenciais efeitos negativos, apesar de indiretos e fora do âmbito e responsabilidade do PIAACV, resultantes do aumento das chegadas turísticas, o que pode exercer maior pressão sobre as características naturais das áreas protegidas. O aumento dos fluxos turísticos ou o desenvolvimento/continuidade de más práticas turísticas pode levar a que a qualidade ambiental destas zonas seja afetada.

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos”

Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos Ocorrência / Duração / Efeito	Efeitos Negativos Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2; P; C/S/Si	1/2; T/P; C/S/Si
Ilha de Santiago - Aeroporto Internacional Nelson Mandela (RAI)	<ul style="list-style-type: none"> - Efeitos significativamente positivos associados à melhoria das condições, procedimentos e estruturas para a gestão de águas residuais e resíduos, com repercussões na qualidade ambiental e, conseqüentemente, na minimização de potenciais situações de poluição de recursos a valores naturais (recursos hídricos, solo, vegetação) e na qualidade paisagística da área das infraestruturas portuárias e das áreas envolventes - Melhoria das infraestruturas aeroportuárias, em especial do terminal de passageiros e zonas comerciais pode permitir uma melhoria da qualidade paisagística - Efeitos positivos ao nível da contaminação pontual por derrames de hidrocarbonetos / outras substâncias poluentes no solo ou recursos hídricos (resultantes de águas de escorrência pluviais, de potenciais derrames em tanques ou ETAR, de operações de abastecimento, manutenção, aterragem, descolagem, rodagem e estacionamento de aeronaves e de outros veículos associados à operação aeroportuária, bem como às operações e atividades dos bombeiros. - Efeitos positivos ao nível do consumo eficiente de recursos, quer energéticos, quer de recursos hídricos, resultantes da substituição e otimização da iluminação existente e da implantação de produção de energia a partir de fontes renováveis para autoconsumo, quer da reutilização de água, respetivamente. - Diminuição de emissões de GEE resultantes da conseqüente diminuição da necessidade de energia proveniente de fontes não renováveis de energia. 	<ul style="list-style-type: none"> - Potenciais efeitos negativos associados à construção de uma incineradora, não obstante as atuais tecnologias minimizarem significativamente os riscos associados às respetivas emissões. - Potencial efeito paisagístico negativo associado à instalação de incineradora (mas que se encontra enquadrada no complexo de infraestruturas aeroportuárias) - Constrangimentos/efeitos negativos (temporários) durante as fases de construção resultantes da circulação de veículos pesados para a área aeroportuária e atividade / operação de maquinaria pesada com potencial perturbação (temporária) de espécies e habitats nas áreas envolventes da área de jurisdição aeroportuária (emissão de ruídos, poeiras e vibrações) - Potenciais efeitos negativos, apesar de indiretos e fora do âmbito e responsabilidade do PIAACV, resultantes do aumento das chegadas turísticas, o que pode exercer maior pressão sobre as características naturais das áreas protegidas. O aumento dos fluxos turísticos ou o desenvolvimento/continuidade de más práticas turísticas pode levar a que a qualidade ambiental destas zonas seja afetada.
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	1/2; T/P; C/S/Si
Ilha de São Vicente - Aeroporto Internacional Cesária Évora (VXE)	<ul style="list-style-type: none"> - Efeitos significativamente positivos associados à melhoria das condições, procedimentos e estruturas para a gestão de águas residuais e resíduos, com repercussões na qualidade ambiental e, conseqüentemente, na minimização de potenciais situações de poluição de recursos a valores naturais (recursos hídricos, solo, vegetação) e na qualidade paisagística da área das infraestruturas portuárias e das áreas envolventes - Melhoria das infraestruturas aeroportuárias, em especial do terminal de passageiros e zonas comerciais pode permitir uma melhoria da qualidade paisagística - Efeitos positivos ao nível da contaminação pontual por derrames de hidrocarbonetos / outras substâncias poluentes no solo ou recursos hídricos (resultantes de águas de escorrência pluviais, de potenciais derrames em tanques ou ETAR, de operações de abastecimento, manutenção, aterragem, descolagem, rodagem e estacionamento de aeronaves e de outros veículos associados à operação aeroportuária, bem como às operações e atividades dos bombeiros. - Efeitos positivos ao nível do consumo eficiente de recursos, 	<ul style="list-style-type: none"> - Potenciais efeitos negativos associados à construção de uma incineradora, não obstante as atuais tecnologias minimizarem significativamente os riscos associados às respetivas emissões. - Potencial efeito paisagístico negativo associado à instalação de incineradora (mas que se encontra enquadrada no complexo de infraestruturas aeroportuárias) - Potencial efeito paisagístico negativo associado à instalação de painéis solares (mas que se encontra enquadrada no complexo de infraestruturas aeroportuárias e ocupará uma área de dimensão pouco significativa) - Constrangimentos/efeitos negativos (temporários) durante as fases de construção resultantes da circulação de veículos pesados para a área aeroportuária e atividade / operação de maquinaria pesada com potencial perturbação (temporária) de espécies e habitats nas áreas envolventes da área de jurisdição

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos”

Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>quer energéticos, quer de recursos hídricos, resultantes da substituição e otimização da iluminação existente e da implantação de produção de energia a partir de fontes renováveis para autoconsumo, quer da reutilização de água, respetivamente.</p> <p>- Diminuição de emissões de GEE resultantes da consequente diminuição da necessidade de energia proveniente de fontes não renováveis de energia.</p>	<p>aeroportuária (emissão de ruídos, poeiras e vibrações)</p> <p>- Potenciais efeitos negativos, apesar de indiretos e fora do âmbito e responsabilidade do PIAACV, resultantes do aumento das chegadas turísticas, o que pode exercer maior pressão sobre as características naturais das áreas protegidas. O aumento dos fluxos turísticos ou o desenvolvimento/continuidade de más práticas turísticas pode levar a que a qualidade ambiental destas zonas seja afetada.</p>
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P;C/S/Si	1/2; T/P; C/S/Si
Ilha da Boavista - Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC)	<p>- Efeitos significativamente positivos associados à melhoria das condições, procedimentos e estruturas para a gestão de águas residuais e resíduos, com repercussões na qualidade ambiental e, consequentemente, na minimização de potenciais situações de poluição de recursos a valores naturais (recursos hídricos, solo, vegetação) e na qualidade paisagística da área das infraestruturas portuárias e das áreas envolventes</p> <p>- Melhoria das infraestruturas aeroportuárias, em especial do terminal de passageiros e zonas comerciais pode permitir uma melhoria da qualidade paisagística</p> <p>- Efeitos positivos ao nível da contaminação pontual por derrames de hidrocarbonetos / outras substâncias poluentes no solo ou recursos hídricos (resultantes de águas de escorrência pluviais, de potenciais derrames em tanques ou ETAR, de operações de abastecimento, manutenção, aterragem, descolagem, rodagem e estacionamento de aeronaves e de outros veículos associados à operação aeroportuária, bem como às operações e atividades dos bombeiros.</p> <p>- Efeitos positivos relativos à resolução do passivo ambiental associado a depósitos de RCD/entulho depositados na zona para onde será realizada a expansão da pista</p> <p>- Efeitos positivos ao nível do consumo eficiente de recursos, quer energéticos, quer de recursos hídricos, resultantes da substituição e otimização da iluminação existente e da implantação de produção de energia a partir de fontes renováveis para autoconsumo, quer da reutilização de água, respetivamente.</p> <p>- Diminuição de emissões de GEE resultantes da consequente diminuição da necessidade de energia proveniente de fontes não renováveis de energia.</p>	<p>- Potenciais efeitos negativos associados à construção de uma incineradora, não obstante as atuais tecnologias minimizarem significativamente os riscos associados às respetivas emissões.</p> <p>- Potencial efeito paisagístico negativo associado à instalação de incineradora (mas que se encontra enquadrada no complexo de infraestruturas aeroportuárias)</p> <p>- Potencial efeito paisagístico negativo associado à instalação de painéis solares (mas que se encontra enquadrada no complexo de infraestruturas aeroportuárias e ocupará uma área de dimensão pouco significativa)</p> <p>- Constrangimentos/efeitos negativos (temporários) durante as fases de construção resultantes da circulação de veículos pesados para a área aeroportuária e atividade / operação de maquinaria pesada com potencial perturbação (temporária) de espécies e habitats (área protegida da lagoa do Rabil, sítio Ramsar de grande importância para aves) nas áreas envolventes da área de jurisdição aeroportuária (emissão de ruídos, poeiras e vibrações)</p> <p>- Potenciais efeitos negativos, apesar de indiretos e fora do âmbito e responsabilidade do PIAACV, resultantes do aumento das chegadas turísticas, o que pode exercer maior pressão sobre as características naturais das áreas protegidas. O aumento dos fluxos turísticos ou o desenvolvimento/continuidade de más práticas turísticas pode levar a que a qualidade ambiental destas zonas seja afetada.</p>
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P;C/S/Si	1/2; T/P; C/S/Si
Ilha de São Nicolau – Aeródromo de Preguiça (SNE)	<p>- Efeitos significativamente positivos associados à melhoria das condições, procedimentos e estruturas para a gestão de águas residuais e resíduos, com repercussões na qualidade ambiental e, consequentemente, na minimização de potenciais situações de poluição de recursos a valores naturais (recursos hídricos, solo, vegetação) e na qualidade</p>	<p>- Constrangimentos/efeitos negativos (temporários) durante as fases de construção resultantes da circulação de veículos pesados para a área aeroportuária e atividade / operação de maquinaria pesada com potencial perturbação (temporária) de espécies e habitats</p>

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos”

Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>paisagística da área das infraestruturas portuárias e das áreas envolventes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melhoria das infraestruturas aeroportuárias, em especial do terminal de passageiros e zonas comerciais pode permitir uma melhoria da qualidade paisagística - Efeitos positivos ao nível da contaminação pontual por derrames de hidrocarbonetos / outras substâncias poluentes no solo ou recursos hídricos (resultantes de águas de escorrência pluviais, de potenciais derrames em tanques ou infraestruturas de tratamento de águas residuais, de operações de abastecimento, manutenção, aterragem, descolagem, rodagem e estacionamento de aeronaves e de outros veículos associados à operação aeroportuária, bem como às operações e atividades dos bombeiros. - Efeitos positivos ao nível do consumo eficiente de recursos, quer energéticos, quer de recursos hídricos, resultantes da substituição e otimização da iluminação existente, quer da reutilização de água, respetivamente. 	<p>nas áreas envolventes da área de jurisdição aeroportuária (emissão de ruídos, poeiras e vibrações)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potenciais efeitos negativos associados a um crescimento muito expressivo (caso ocorra) e rápido do número de visitantes na ilha, caso as infraestruturas ambientais e recursos naturais disponíveis não tenham capacidade de resposta (como resultado do aumento das necessidades de abastecimento de água, de gestão águas residuais e de resíduos) - Potenciais efeitos negativos, apesar de indiretos e fora do âmbito e responsabilidade do PIAACV, resultantes do aumento das chegadas turísticas, o que pode exercer maior pressão sobre as características naturais das áreas protegidas. O aumento dos fluxos turísticos ou o desenvolvimento/continuidade de más práticas turísticas pode levar a que a qualidade ambiental destas zonas seja afetada.
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2; P; C/S/Si	1/2; T/P; C/S/Si
Ilha do Maio – Aeródromo do Maio (MMO)	<ul style="list-style-type: none"> - Efeitos significativamente positivos associados à melhoria das condições, procedimentos e estruturas para a gestão de águas residuais e resíduos, com repercussões na qualidade ambiental e, consequentemente, na minimização de potenciais situações de poluição de recursos a valores naturais (recursos hídricos, solo, vegetação) e na qualidade paisagística da área das infraestruturas portuárias e das áreas envolventes - Melhoria das infraestruturas aeroportuárias, em especial do terminal de passageiros e zonas comerciais pode permitir uma melhoria da qualidade paisagística - Efeitos positivos ao nível da contaminação pontual por derrames de hidrocarbonetos / outras substâncias poluentes no solo ou recursos hídricos (resultantes de águas de escorrência pluviais, de potenciais derrames em tanques ou infraestruturas de tratamento de águas residuais, de operações de abastecimento, manutenção, aterragem, descolagem, rodagem e estacionamento de aeronaves e de outros veículos associados à operação aeroportuária, bem como às operações e atividades dos bombeiros. - Efeitos positivos ao nível do consumo eficiente de recursos, quer energéticos, quer de recursos hídricos, resultantes da substituição e otimização da iluminação existente, quer da reutilização de água, respetivamente. 	<ul style="list-style-type: none"> - Constrangimentos/efeitos negativos (temporários) durante as fases de construção resultantes da circulação de veículos pesados para a área aeroportuária e atividade / operação de maquinaria pesada com potencial perturbação (temporária) de espécies e habitats (área protegida Salina de Porto Inglês) nas áreas envolventes da área de jurisdição aeroportuária (emissão de ruídos, poeiras e vibrações) - Potenciais efeitos negativos associados a um crescimento muito expressivo (caso ocorra) e rápido do número de visitantes na ilha, caso as infraestruturas ambientais e recursos naturais disponíveis não tenham capacidade de resposta (como resultado do aumento das necessidades de abastecimento de água, de gestão águas residuais e de resíduos) - Potenciais efeitos negativos, apesar de indiretos e fora do âmbito e responsabilidade do PIAACV, resultantes do aumento das chegadas turísticas, o que pode exercer maior pressão sobre as características naturais das áreas protegidas. O aumento dos fluxos turísticos ou o desenvolvimento/continuidade de más práticas turísticas pode levar a que a qualidade ambiental destas zonas seja afetada.
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2; P; C/S/Si	1/2; T/P; C/S/Si
Ilha do Fogo – Aeródromo de São Filipe (SFL)	<ul style="list-style-type: none"> - Efeitos significativamente positivos associados à melhoria das condições, procedimentos e estruturas para a gestão de águas residuais e resíduos, com repercussões na qualidade 	<ul style="list-style-type: none"> - Constrangimentos/efeitos negativos (temporários) durante as fases de construção resultantes da circulação de veículos pesados

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos”

Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>ambiental e, consequentemente, na minimização de potenciais situações de poluição de recursos a valores naturais (recursos hídricos, solo, vegetação) e na qualidade paisagística da área das infraestruturas portuárias e das áreas envolventes</p> <p>- Melhoria das infraestruturas aeroportuárias, em especial do terminal de passageiros e zonas comerciais pode permitir uma melhoria da qualidade paisagística</p> <p>- Efeitos positivos ao nível da contaminação pontual por derrames de hidrocarbonetos / outras substâncias poluentes no solo ou recursos hídricos (resultantes de águas de escorrência pluviais, de potenciais derrames em tanques ou infraestruturas de tratamento de águas residuais, de operações de abastecimento, manutenção, aterragem, descolagem, rodagem e estacionamento de aeronaves e de outros veículos associados à operação aeroportuária, bem como às operações e atividades dos bombeiros.</p> <p>- Efeitos positivos ao nível do consumo eficiente de recursos, quer energéticos, quer de recursos hídricos, resultantes da substituição e otimização da iluminação existente, quer da reutilização de água, respetivamente.</p>	<p>para a área aeroportuária e atividade / operação de maquinaria pesada com potencial perturbação (temporária) de espécies e habitats nas áreas envolventes da área de jurisdição aeroportuária (emissão de ruídos, poeiras e vibrações)- Potenciais efeitos negativos associados a um crescimento muito expressivo (caso ocorra) e rápido do número de visitantes na ilha, caso as infraestruturas ambientais e recursos naturais disponíveis não tenham capacidade de resposta (como resultado do aumento das necessidades de abastecimento de água, de gestão águas residuais e de resíduos)</p> <p>- Potenciais efeitos negativos, apesar de indiretos e fora do âmbito e responsabilidade do PIAACV, resultantes do aumento das chegadas turísticas, o que pode exercer maior pressão sobre as características naturais das áreas protegidas. O aumento dos fluxos turísticos ou o desenvolvimento/continuidade de más práticas turísticas pode levar a que a qualidade ambiental destas zonas seja afetada.</p>
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2; P; C/S/Si	1/2; T/P; C/S/Si

Legenda: Ocorrência: 1 - Curto Prazo; 2 - Médio Prazo; 3 - Longo prazo; Duração: T - Temporário; P - Permanente; Efeito: C - Cumulativo; S - Secundário; Si - Sinérgico. N.A. – Não Aplicável.

O quadro seguinte apresenta uma avaliação dos principais efeitos resultantes do programa de Medidas Estratégicas do PIAACV estruturada por cada um dos Padrões de Desempenho do IFC a que as diversas medidas estão associadas (para maior detalhe da ligação entre as Medidas e os PD IFC, p.f. consultar Capítulo 6.6.3).

Quadro 6.2.3 | Avaliação estratégica de efeitos do Programa de Medidas Estratégicas para o FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos”

Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactes Socioambientais	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos associados às medidas: "Implementar programas de monitorização de aves e répteis na área de influência dos aeroportos e aeródromos, de forma sistemática e consistente ao longo do tempo de exploração."; "Implementar reservatórios de armazenamento de águas pluviais para posterior reutilização"; "G17 - Promover a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF) entre as companhias aéreas."</p> <p>Efeito para Aeroporto Sal: Efeitos positivos associados à medida: "Adaptação da iluminação</p>	<p>Não identificados</p>

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos”

Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>noturna do aeroporto para salvaguardar a vida selvagem (ex: realizar um plano de avaliação do impacto da iluminação na iluminação nas aves marinhas); “Análise da viabilidade de estabelecer uma parceria com o Hospital do Sal encaminhar para a respetiva incineradora os resíduos produzidos no aeroporto, ao invés da opção de instalação de incineradora no aeroporto.”</p> <p>Efeitos para Aeroporto Boavista: Efeitos positivos associados à medida: “Implementar medidas de minimização dos impactos da incineradora de resíduos e da ETAR enquanto elementos de atração de vida selvagem.”; “Eliminar os passivos ambientais que ficaram por solucionar em anteriores intervenções no aeroporto (e.g. estaleiro de obra abandonado).”; “Adaptação da iluminação noturna do aeroporto para salvaguardar a vida selvagem”</p> <p>Efeitos para Aeroporto Maio: Efeitos positivos associados à medida: “Estabelecer uma parceria com a Fundação Maio Biodiversidade para apoiar o seu projeto de monitorização de aves, sinalização e limpeza das salinas do Porto Inglês”</p> <p>Efeitos para Aeroporto Fogo: Efeitos positivos associados à medida: “Adaptação da iluminação noturna do aeroporto para salvaguardar a vida selvagem”</p>	
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho	Não identificados	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	--	--
Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos associados às medidas: “Sensibilizar e cooperar com entidades governamentais e ambientais para promover o desenvolvimento de operadores e entidade gestoras de resíduos para capacitação operacional e tecnológico a valorização das fileiras de resíduos.”; “G17 - Promover a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF) entre as companhias aéreas.”</p> <p>Efeito para Aeroporto Sal: Efeitos positivos associados à medida: “Análise da viabilidade de estabelecer uma parceria com o Hospital do Sal encaminhar para a respetiva incineradora os resíduos produzidos no aeroporto, ao invés da opção de instalação de incineradora no aeroporto.”</p> <p>Efeitos para Aeroporto Boavista: Efeitos positivos associados à medida: “Implementar medidas de minimização dos impactos da incineradora de resíduos e da ETAR enquanto elementos de atração de vida selvagem.”; “Eliminar os passivos ambientais que ficaram por solucionar em anteriores intervenções no aeroporto (e.g. estaleiro de obra abandonado).”</p>	Não identificados

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos”		
Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>Efeitos para Aeroporto São Nicolau:</p> <p>Efeitos positivos associados à medida: “Ponderar a inclusão de soluções de produção de energia renovável no aeródromo, devidamente adaptadas aos recursos e necessidades do mesmo”</p>	
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 4: Saúde e Segurança da Comunidade	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos:</p> <p>Efeitos positivos associados às medidas: “Propor a alocação de parte das taxas aeroportuárias cobradas pela concessionária para implementação de projetos de conservação ambiental e de desenvolvimento económico e social em cada ilha, de forma proporcional ao seu contributo para a arrecadação dessa receita.”; “Incentivar e apoiar, junto do MAA, a disponibilização de informação no terreno sobre os valores naturais e culturais em locais relevantes para a conservação do património, da natureza e biodiversidade na ilha (incluindo a delimitação das zonas de uso dentro de cada área protegida).”; “Implementar programas de monitorização de qualidade do ar, ruído, emissão de poeiras e outros parâmetros, com divulgação periódica das medidas concretizadas pela Cabo Verde Airports (e respetivo estado de implementação/execução) associadas à minimização de ruído e vibrações resultantes das atividades do aeroporto”</p> <p>Efeito para Aeroporto Santiago:</p> <p>Efeitos positivos associados à medida: “Dar continuidade ao projeto iniciado pela ASA, relativo ao trabalho conjunto com os produtores e comunidades na envolvente do aeroporto, com vista a uma otimização da gestão do território envolvente ao aeroporto (redução do risco de <i>birdstrike</i>)”</p> <p>Efeitos para Aeroporto São Vicente:</p> <p>Efeitos positivos associados à medida: “Ações de sensibilização da comunidade para não descarte de resíduos/potencial alimento para aves nas imediações do aeroporto.”</p> <p>Efeitos para Aeroporto Boavista:</p> <p>Efeitos positivos associados à medida: “Desenvolver ações de comunicação e sensibilização para evitar a criação de pombos nas zonas envolventes ao aeroporto”; “Eliminar os passivos ambientais que ficaram por solucionar em anteriores intervenções no aeroporto (ex. estaleiro de obra abandonado).”</p>	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 5: Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário	Não identificados	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	--	--
Padrão de Desempenho 6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos:</p> <p>Efeitos positivos associados às medidas: “Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de</p>	Não identificados

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos”

Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
Recursos Naturais Vivos	<p>interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade).”; Implementar programas de monitorização de aves e répteis na área de influência dos aeroportos e aeródromos, de forma sistemática e consistente ao longo do tempo de exploração.”; “Propor a criação e dinamização de um “conselho”/grupo de acompanhamento/trabalho da implementação do PIAACV (que tenha um núcleo comum no país e com elementos locais (de cada uma das ilhas) (parte da estrutura de governança e governação do PIAACV, para debater questões, potencialidades, ajudar a operacionalizar e estabelecer parcerias para desenvolver diversas das ações de índole ambiental e social do PIAACV); “Ações de sensibilização (por exemplo, divulgação da informação e painéis nos aeroportos e aeródromos) para evitar o consumo de espécies marinhas em épocas de defeso, incluindo aos turistas, de forma a contribuir para sustentabilidade dos recursos pesqueiros marinhos, devido ao esperado aumento turístico devido à melhoria das infraestruturas aeroportuárias (em consonância com os Planos Estratégicos Municipais de Desenvolvimento Sustentável); “G17 - Promover a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF) entre as companhias aéreas.”; “G_18 - Implementar medidas de minimização dos impactes associados à instalação de incineradoras de resíduos e de ETAR, enquanto elementos de atração de vida selvagem, nos aeroportos internacionais.”</p> <p>Efeito para Aeroporto Sal:</p> <p>Efeitos positivos associados à medida: “Ações de sensibilização contra a apanha da tartaruga marinha para consumo humano (parceria com o Projeto Biodiversidade).”; “Apoio na criação de centros interpretativos (ambiente e cultural) (parceria com o Projeto Biodiversidade e outras); “Desenvolvimento de ações de sensibilização contra o tráfico ilegal de espécies protegidas e em risco (os aeroportos são uma dessas portas de tráfico) (ex.: carne de tartaruga, conchas, corais, ovos de tartaruga, etc.).”; “Ações de sensibilização contra a extração ilegal de areias nas dunas e praias. Apoio nas ações do Projeto Biodiversidade de substituição da acácia por tamareiras, tarrafe, acácia cabo-verdiana (este projeto incide em diversos locais, mas especialmente em linhas de água de regime torrencial).”; “Adaptação da iluminação noturna do aeroporto para salvaguardar a vida selvagem (ex.: realizar um plano de avaliação do impacte da iluminação na iluminação nas aves marinhas).”; “Apoio à DNA / MMA nas ações de sensibilização para a conservação e recuperação das áreas protegidas do Sal (11 áreas protegidas), com especial destaque para a área protegida de Rabo de Junco e a Reserva Natural da Costa da Fragata (disponibilizar <i>flyers</i>, painéis informativos e interpretativo, etc.) para a conservação do ambiente, a não degradação das dunas, etc. Divulgar a mensagem aos turistas da importância da preservação dos valores naturais e culturais da ilha e das restantes ilhas no geral (os turistas por vezes perdem a consciência de que são “cidadãos do mundo”); “Parceria com o Projeto Biodiversidade para a sinalização de áreas protegidas (de modo a colmatar as lacunas em sinalização e painéis informativos e interpretativos nas áreas protegidas, que por vezes resulta em comportamentos inadequados nessas zonas por parte</p>	

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos”		
Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>de visitantes e turistas)”. Efeitos para Aeroporto São Vicente: Efeitos positivos associados à medida: “Ações de reflorestação com espécies autóctones e adaptadas ao quadro climático promovendo a preservação e melhoria das áreas protegidas locais.”; “Ações de sensibilização da comunidade para não descarte de resíduos/potencial alimento para aves nas imediações do aeroporto.”; “Apoio na organização das atividades de observação de tartarugas em São Pedro e na sua divulgação no aeroporto (de modo a assegurar também a proteção e salvaguarda dos espécimes e o mínimo de perturbação possível e no âmbito da legislação de regulamentação desta atividade que vai ser publicada)” Efeitos para Aeroporto Boavista: Efeitos positivos associados à medida: “Adaptação da iluminação noturna do aeroporto para salvaguardar a vida selvagem).” Efeitos para Aeródromo Maio: Efeitos positivos associados à medida: “Estabelecer uma parceria com a Fundação Maio Biodiversidade para apoiar o seu projeto de monitorização de aves, sinalização e limpeza das salinas do Porto Inglês).” Efeitos para Aeródromo Fogo: Efeitos positivos associados à medida: “Adaptação da iluminação noturna do aeroporto para salvaguardar a vida selvagem”.</p>	
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 7: Povos Indígenas / Comunidades Locais Vulneráveis	Não identificados	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	--	--
Padrão de Desempenho 8: Património Cultural	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos associados às medidas: “Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade).”; Incentivar e apoiar, junto do MMA, a disponibilização de informação no terreno sobre os valores naturais e culturais em locais relevantes para a conservação do património, da natureza e biodiversidade na ilha (incluindo a delimitação das zonas de uso dentro de cada área protegida)” Efeito para Aeroporto Sal: Efeitos positivos associados à medida: “Apoio na criação de centros interpretativos (ambiente e cultural) (parceria com o Projeto Biodiversidade e outras)”</p>	Não identificados

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos”

Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos Ocorrência / Duração / Efeito	Efeitos Negativos Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	–

Legenda: Ocorrência: 1 - Curto Prazo; 2 - Médio Prazo; 3 - Longo prazo; Duração: T - Temporário; P - Permanente; Efeito: C - Cumulativo; S - Secundário; Si - Sinérgico. N.A. – Não Aplicável.

6.2.6 Recomendações

Verificou-se que a maioria dos efeitos negativos identificados associados às intervenções das Fases 1-A e 1-B são passíveis de serem eliminados ou minimizados pelo conjunto de medidas Estratégicas propostas pelo PIAACV. Tal resultou precisamente também de um exercício prévio e conjunto da equipa da AASE com a equipa do PIAACV e das rondas de consultas a entidades e partes interessadas, em que se pretendeu que o PIAACV, no seu cômputo geral, pudesse ser mais do que apenas um plano de intervenções infraestruturais, mas assumisse uma estratégia coesa e articulada de intervenção material e “imaterial” nos territórios abrangidos.

Neste contexto, estando as recomendações que poderiam minimizar os efeitos negativos praticamente todas vertidas nas Medidas Estratégicas do PIAACV, no âmbito do presente FCD identificam-se ainda um conjunto de recomendações que, na sua maioria, têm o objetivo de essencialmente maximizar potenciais efeitos positivos identificados num quadro de governança mais global, que extravasa o âmbito e competência de intervenção do PIAACV e da Cabo Verde Airports, sugerindo que seja da responsabilidade da articulação das entidades públicas da administração local e nacional com a competência nas devidas matérias, bem como organizações não governamentais e da sociedade civil. De salientar que são identificados os casos em que as recomendações são especificamente da responsabilidade da Cabo Verde Airports com a referência “(CVA)”.

Quadro 6.2.4 | Recomendações no âmbito do FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos”

Recomendações

Implementar Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção de equipamentos e vaturas (bem como de manutenção de aeronaves – da responsabilidade da ASA) e respetivas medidas de manuseamento, acondicionamento e prevenção de derrames (a desenvolver no âmbito do Plano de Ação Ambiental e Social). **(CVA)**

Ilha da Boavista: Analisar, no âmbito do Plano de Gestão de Vida Selvagem do aeroporto, plano que abrange um raio de 13 km em torno do aeroporto, soluções já implementadas em outros aeroportos com contextos similares ao da Boavista (proximidade a áreas protegidas) e verificar a sua potencial adequabilidade. **(CVA)**

Ilha da Boavista: Analisar a possibilidade de estabelecer acordos com as ONGs BIOS e Natura 2000, entre outras ONGAs, para fazer a limpeza e sinalização do espaço e a monitorização de espécies na Lagoa de Rabil. **(CVA)**

Ilha do Maio: Ilha do Maio: Celebrar e implementar acordos com a ONG Fundação Maio Biodiversidade para limpeza, sinalização e monitorização de espécies nas Salinas de Porto Inglês. **(CVA)**

6.3 Governança e coesão comunitária

6.3.1 Introdução

No contexto específico do âmbito e território de intervenção, para a AASE do PIAACV, considera-se pertinente analisar de forma diferenciada o contributo dos objetivos, intervenções e medidas para assegurar e potencial um modelo de governança e coesão comunitária eficaz.

6.3.2 Objetivos e Indicadores

O presente FCD tem como objetivos avaliar os efeitos ao nível dos mecanismos, procedimentos e dinâmicas de governança e governação e de assegurar uma coesão e equilíbrio comunitário.

Para tal foram selecionados os indicadores abaixo listados, como pertinentes para considerar ao nível do diagnóstico da situação atual e estabelecer o *baseline* para enquadrar, posteriormente, a identificação dos potenciais efeitos do PIAACV sobre estes valores.

Quadro 6.3.1 | Indicadores selecionados para o FCD “Governança e coesão comunitária”

Critérios de Avaliação	Indicadores
Dinâmicas associativas	Associações
	Projetos associativos
	Financiamento-Sustentabilidade
	Liderança Estratégica
Mecanismos de articulação, auscultação e participação	Espaços de concertação
	Dinâmica de cooperação institucional
	Mecanismos criados
	Adesão comunitária
Demografia	População residente
	Migrações
	Índice de envelhecimento
	Qualificações
Usos, costumes e tradições	Eventos tradicionais
	Património imaterial
	Arte e cultura local
Habitação	Parque habitacional
	Condições de habitabilidade
	Rendas

6.3.3 Situação Atual

A situação atual da área de intervenção, no que respeita à governança e coesão comunitária, teve por base os indicadores

acima identificados, resultantes da intervenção da AASE PIAACV.

Essa caracterização, e na qual assenta depois toda a *baseline* para a avaliação de efeitos e proposta de recomendações, é apresentada no Anexo 10.2 – Caracterização Ambiental e Social de Referência.

6.3.4 Tendências de Evolução sem PIAACV

Sem a implementação do PIAACV prevê-se que se mantenha a atual dinâmica existente entre a concessionária e as instituições, entidades públicas e comunidades envolventes, em que, apesar de existirem já alguns projetos colaborativos e de sensibilização e envolvimento das comunidades, perder-se-á a oportunidade para as transformar em projetos mais estruturados, mais prolongados no tempo e com resultados mais eficazes e precisos de envolvimento contínuo ao nível da governança e coesão das comunidades em prol de um desenvolvimento equilibrado nos domínios sociais, económicos e ambientais, tal como previsto pelo Plano de Envolvimento de Partes Interessadas do PIAACV e do programa de Medidas Estratégicas previstas.

6.3.5 Avaliação estratégica de Efeitos

Tendo por base os Objetivos Estratégicos do PIAACV, as Intervenções da Fase 1-A e Fase 1 – B e as Medidas Gerais e Específicas, cruzados com o diagnóstico apresentado, a avaliação estratégica de efeitos do PIAACV assenta em duas dimensões:

- Avaliação dos efeitos do conjunto de intervenções associadas aos Trabalhos Preliminares e Voluntários e FASE 1-A e 1-B (Quadro 6.3.2) e;
- Avaliação de efeitos das Medidas Gerais e Específicas, organizadas de acordo com os Padrões do IFC a que estão associadas (Quadro 6.3.3).

Quadro 6.3.2 | Avaliação estratégica de efeitos do conjunto de intervenções associadas aos Trabalhos Preliminares e Voluntários e FASE 1-A e 1-B, para o FCD “Governança e coesão comunitária”

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Governança e coesão comunitária”		
Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
Ilha do Sal - Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (SID)	- Efeitos positivos resultantes de uma melhor capacidade operacional e organizativa das operações e atividades aeroportuárias e dos benefícios associados a melhores condições laborais (operacionais), bem como de efeitos sinérgicos e secundários para as comunidades da ilha, associados à maior capacidade de operação do aeroporto e da melhoria e atratividade dos espaços comerciais e de atividades no terminal	- O potencial aumento do número de visitantes/turistas poderá resultar num aumento de população para trabalhar no sector do turismo na ilha, a qual poderá potencialmente vir a aumentar/agravar os atuais constrangimentos ao nível de habitação disponível na ilha, o que juntamente com o baixo salário e dificuldades económicas e financeiras pode aumentar riscos de prostituição, consumo de bebidas alcoólicas e criminalidade, pelas oportunidades negativas que a pobreza e vulnerabilidades proporcionam.
	Ocorrência / Duração / Efeito 1/2/3;P;C/S/Si	Ocorrência / Duração / Efeito 2/3;P;C/S/Si
Ilha de Santiago - Aeroporto Internacional Nelson Mandela	- Efeitos positivos resultantes de uma melhor capacidade operacional e organizativa das operações e atividades	Não identificados

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Governança e coesão comunitária”

Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
(RAI)	aeroportuárias e dos benefícios associados a melhores condições laborais (operacionais), bem como de efeitos sinérgicos e secundários para as comunidades da ilha, associados à maior capacidade de operação do aeroporto e da melhoria e atratividade dos espaços comerciais e de atividades no terminal	
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3;P;C/S/Si	--
Ilha de São Vicente - Aeroporto Internacional Cesária Évora (VXE)	- Efeitos positivos resultantes de uma melhor capacidade operacional e organizativa das operações e atividades aeroportuárias e dos benefícios associados a melhores condições laborais (operacionais), bem como de efeitos sinérgicos e secundários para as comunidades da ilha, associados à maior capacidade de operação do aeroporto e da melhoria e atratividade dos espaços comerciais e de atividades no terminal	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3;P;C/S/Si	--
Ilha da Boavista - Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC)	- Efeitos positivos resultantes de uma melhor capacidade operacional e organizativa das operações e atividades aeroportuárias e dos benefícios associados a melhores condições laborais (operacionais), bem como de efeitos sinérgicos e secundários para as comunidades da ilha, associados à maior capacidade de operação do aeroporto e da melhoria e atratividade dos espaços comerciais e de atividades no terminal	- Potenciais efeitos negativos numa fase inicial (pré-construção) resultantes de alguns receios da população associado a algum desconhecimento sobre as obras de expansão da pista e das potenciais implicações que poderão ter ao nível das suas comunidades, modo de vida e território envolvente
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3;P;C/S/Si	1/2;T;S
Ilha de São Nicolau – Aeródromo de Preguiça (SNE)	- Efeitos positivos resultantes de uma melhor capacidade operacional e organizativa das operações e atividades aeroportuárias e dos benefícios associados a melhores condições laborais (operacionais), bem como de efeitos sinérgicos e secundários para as comunidades da ilha (efeitos positivos da qualidade de vida)	- O potencial aumento do número de visitantes/turistas poderá sobrecarregar o funcionamento e limitar a sua capacidade de resposta às necessidades, por exemplo, ao nível de recursos e infraestruturas ambientais, para proporcionar uma oferta de serviços, qualidade e bem-estar adequada - O potencial aumento do número de visitantes/turistas poderá resultar num aumento de população a trabalhar no sector do turismo na ilha, a qual poderá potencialmente vir a gerar constrangimentos ao nível de habitação disponível na ilha
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3;P;C/S/Si	2/3;P;C/S/Si
Ilha do Maio – Aeródromo do Maio (MMO)	- Efeitos positivos resultantes de uma melhor capacidade operacional e organizativa das operações e atividades aeroportuárias e dos benefícios associados a melhores condições laborais (operacionais), bem como de efeitos sinérgicos e secundários para as comunidades da ilha (efeitos positivos da qualidade de vida)	- O potencial aumento do número de visitantes/turistas poderá sobrecarregar o funcionamento e limitar a sua capacidade de resposta às necessidades, por exemplo, ao nível de recursos e infraestruturas ambientais, para proporcionar uma oferta de serviços, qualidade e bem-estar adequada - O potencial aumento do número de

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Governança e coesão comunitária”

Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
		visitantes/turistas poderá resultar num aumento de população para trabalhar no sector do turismo na ilha, a qual poderá potencialmente vir a gerar constrangimentos ao nível de habitação disponível na ilha
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3;P;C/S/Si	2/3;P;C/S/Si
Ilha do Fogo – Aeródromo de São Filipe (SFL)	- Efeitos positivos resultantes de uma melhor capacidade operacional e organizativa das operações e atividades aeroportuárias e dos benefícios associados a melhores condições laborais (operacionais), bem como de efeitos sinérgicos e secundários para as comunidades da ilha (efeitos positivos da qualidade de vida)	- Potenciais efeitos negativos numa fase inicial (pré-construção) resultantes de alguns receios da população associado a algum desconhecimento sobre o funcionamento noturno do aeródromo (sendo que será apenas para permitir alguma operação ao final de dia/início da noite e operações de emergência noturnas) e das potenciais implicações que poderão ter ao nível das suas comunidades e qualidade de vida - O potencial aumento do número de visitantes/turistas poderá resultar num aumento de população para trabalhar no sector do turismo na ilha, a qual poderá potencialmente vir a gerar constrangimentos ao nível de habitação disponível na ilha
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3;P;C/S/Si	1/2/3;T/P; C/S/Si

Legenda: Ocorrência: 1 - Curto Prazo; 2 - Médio Prazo; 3 - Longo prazo; Duração: T - Temporário; P - Permanente; Efeito: C - Cumulativo; S - Secundário; Si - Sinérgico. N.A. – Não Aplicável.

O quadro seguinte apresenta uma avaliação dos principais efeitos resultantes do programa de Medidas Estratégicas do PIAACV estruturada por cada um dos Padrões de Desempenho do IFC a que as diversas medidas estão associadas (para maior detalhe da ligação entre as Medidas e os PD IFC, p.f. consultar Capítulo 6.6.3).

Quadro 6.3.3 | Avaliação estratégica de efeitos do programa de Medidas Estratégicas para o FCD “Governança e coesão comunitária”

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Governança e coesão comunitária”		
Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactes Socioambientais	Efeitos para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos resultantes da medida: “G_10: Propor a criação e dinamização de um “conselho”/grupo de acompanhamento/trabalho da implementação do PIAACV (que tenha um núcleo comum no país e com elementos locais (de cada uma das ilhas) (parte da estrutura de governança e governação do PIAACV, para debater questões, potencialidades, ajudar a operacionalizar e estabelecer parcerias para desenvolver diversas das ações de índole ambiental e social do PIAACV)”; “G_11: Implementar programas de monitorização de	Não identificados

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Governança e coesão comunitária”		
Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>qualidade do ar, ruído, emissão de poeiras e outros parâmetros, com divulgação periódica das medidas concretizadas pela Cabo Verde Airports (e respetivo estado de implementação/execução) associadas à minimização de ruído e vibrações resultantes das atividades do aeroporto”</p> <p>Efeitos Aeroporto Sal: Efeitos positivos resultantes da medida: “sid_8: Análise da viabilidade de estabelecer uma parceria com o Hospital Regional Ramiro Figueira para encaminhar para a respetiva incineradora os resíduos produzidos no aeroporto, ao invés da opção de instalação de incineradora no aeroporto.”</p> <p>Efeitos Aeroporto Santiago: Efeitos positivos resultantes da medida: “rai_3: Dar continuidade ao projeto iniciado pela ASA, relativo ao trabalho conjunto com os produtores e comunidades na envolvente do aeroporto, com vista a uma otimização da gestão do território envolvente ao aeroporto (redução do risco de <i>birdstrike</i>)”</p> <p>Efeitos Aeroporto Boavista: Efeitos positivos resultantes da medida: “bvc_5: Realizar ações de informação junto das populações mais próximas do aeroporto (e.g. Rabil) sobre os impactes que podem esperar (ruído, vibrações) durante as fases de construção e de exploração, bem como formas de minimizar as suas consequências no seu dia a dia.”</p> <p>Efeitos Aeródromo São Nicolau: Efeitos positivos resultantes da medida: “sne_4: Realizar ações de sensibilização da comunidade relativas à necessidade de diminuir/eliminar a criação e pastagem do gado nas imediações do aeroporto”</p> <p>Efeitos Aeródromo Fogo: Efeitos positivos resultantes da medida: “sfl_2: Ponderar a possibilidade de ampliação da pista, resolvendo os atuais constrangimentos operacionais, com consulta e envolvimento entre as diferentes partes interessadas.”</p>	
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho	<p>Efeitos para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos resultantes da medida: “G_3: Instalar sistemas de iluminação de emergência nos aeroportos e aeródromos que não dispõem de iluminação noturna, para salvaguardar situações de necessidade de evacuação noturna (ex. assistência médica).”; “G_12: Implementar um sistema de monitorização de satisfação do cliente e dos trabalhadores em todos os aeroportos e aeródromos.”; “G_16: Construir reservatórios de água de emergência (para as áreas sociais e para os bombeiros).”</p>	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Governança e coesão comunitária”

Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição	<p>Efeitos para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos resultantes da medida: “G_14: Sensibilizar e cooperar com entidades governamentais e ambientais para promover o desenvolvimento de operadores e entidade gestoras de resíduos para capacitação operacional e tecnológico a valorização das fileiras de resíduos.”</p> <p>Efeitos Aeroporto Sal: Efeitos positivos resultantes da medida: “sid_8: Análise da viabilidade de estabelecer uma parceria com o Hospital Regional Ramiro Figueira para encaminhar para a respetiva incineradora os resíduos produzidos no aeroporto, ao invés da opção de instalação de incineradora no aeroporto.”</p> <p>Efeitos Aeroporto Boavista: Efeitos positivos resultantes da medida: “bvc_4: Eliminar os passivos ambientais que ficaram por solucionar em anteriores intervenções no aeroporto (ex. estaleiro de obra abandonado).”</p> <p>Efeitos Aeródromo São Nicolau: Efeitos positivos resultantes da medida: “sne_3: Ponderar a inclusão de soluções de produção de energia renovável no aeródromo, devidamente adaptadas aos recursos e necessidades do mesmo”</p>	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 4: Saúde e Segurança da Comunidade	<p>Efeitos para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos resultantes da medida: “G_5: Propor a alocação de parte das taxas aeroportuárias cobradas pela concessionária para implementação de projetos de conservação ambiental e de desenvolvimento económico e social em cada ilha, de forma proporcional ao seu contributo para a arrecadação dessa receita.”; “G_6: Propor a presença de um posto sanitário em todos os aeroportos e aeródromos (em articulação com o Instituto Nacional Saúde Pública), de forma a garantir o controlo de doenças (e.g. malária).”; “G_7: Incentivar e apoiar, junto do MAA, a disponibilização de informação no terreno sobre os valores naturais e culturais em locais relevantes para a conservação do património, da natureza e biodiversidade na ilha (incluindo a delimitação das zonas de uso dentro de cada área protegida).”; “G_11: Implementar programas de monitorização de qualidade do ar, ruído, emissão de poeiras e outros parâmetros, com divulgação periódica das medidas concretizadas pela Cabo Verde Airports (e respetivo estado de implementação/execução) associadas à minimização de ruído e vibrações resultantes das atividades do aeroporto”</p> <p>Efeitos Aeroporto Sal: Efeitos positivos resultantes da medida: “sid_8: Análise da viabilidade de estabelecer uma parceria com o Hospital Ramires Figueira no sentido para encaminhar para a respetiva incineradora os resíduos produzidos no aeroporto, ao invés da opção de instalação de incineradora o aeroporto.”</p> <p>Efeitos Aeroporto Santiago: Efeitos positivos resultantes da medida: “rai_3: Dar continuidade ao</p>	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Governança e coesão comunitária”		
Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>projeto iniciado pela ASA, relativo ao trabalho conjunto com os produtores e comunidades na envolvente do aeroporto, com vista a uma otimização da gestão do território envolvente ao aeroporto (redução do risco de <i>birdstrike</i>)”</p> <p>Efeitos Aeroporto São Vicente: Efeitos positivos resultantes da medida: “vxe_3: Ações de sensibilização da comunidade para não descarte de resíduos/potencial alimento para aves nas imediações do aeroporto.”; “vxe_6: Análise aprofundada das condições e características de drenagem da bacia hidrográfica onde está localizado o aeroporto de modo a desenvolver um projeto de intervenção de minimize as ocorrências de cheias e inundações na zona da pista”</p> <p>Efeitos Aeroporto Boavista: Efeitos positivos resultantes da medida: “bvc_2: Desenvolver ações de comunicação e sensibilização para evitar a criação de pombos nas zonas envolventes ao aeroporto”; “bvc_4: Eliminar os passivos ambientais que ficaram por solucionar em anteriores intervenções no aeroporto (e.g. estaleiro de obra abandonado).”; “bvc_5: Realizar ações de informação junto das populações mais próximas do aeroporto (e.g. Rabil) sobre os impactes que podem esperar (ruído, vibrações) durante as fases de construção e de exploração, bem como formas de minimizar as suas consequências no seu dia a dia.”</p> <p>Efeitos Aeródromo São Nicolau: Efeitos positivos resultantes da medida: “sne_4: Realizar ações de sensibilização da comunidade relativas à necessidade de diminuir/eliminar a criação e pastagem do gado nas imediações do aeroporto”</p> <p>Efeitos Aeródromo Fogo: Efeitos positivos resultantes da medida: “sfl_2: Ponderar a possibilidade de ampliação da pista, resolvendo os atuais constrangimentos operacionais, com consulta e envolvimento entre as diferentes partes interessadas.”</p>	
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 5: Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário	<p>Efeitos Aeroporto Boavista: Efeitos positivos resultantes da medida: “bvc_5: Realizar ações de informação junto das populações mais próximas do aeroporto (ex. Rabil) sobre os impactes que podem esperar (ruído, vibrações) durante as fases de construção e de exploração, bem como formas de minimizar as suas consequências no seu dia a dia.”</p>	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos	<p>Efeitos para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos resultantes da medida: “G_1: Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental,</p>	Não identificados

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Governança e coesão comunitária”

Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade)”; “G_10: Propor a criação e dinamização de um “conselho”/grupo de acompanhamento/trabalho da implementação do PIAACV (que tenha um núcleo comum no país e com elementos locais (de cada uma das ilhas) (parte da estrutura de governança e governação do PIAACV, para debater questões, potencialidades, ajudar a operacionalizar e estabelecer parcerias para desenvolver diversas das ações de índole ambiental e social do PIAACV)”; “G_13: Implementar reservatórios de armazenamento de águas pluviais para posterior reutilização”; “G_15 Ações de sensibilização (por exemplo, divulgação da informação e painéis nos aeroportos e aeródromos) para evitar o consumo de espécies marinhas em épocas de defeso, incluindo aos turistas, de forma a contribuir para sustentabilidade dos recursos pesqueiros marinhos, devido ao esperado aumento turístico devido à melhoria das infraestruturas aeroportuárias (em consonância com os Planos Estratégicos Municipais de Desenvolvimento Sustentável)”</p> <p>Efeitos Aeroporto Sal:</p> <p>Efeitos positivos resultantes da medida: “sid_2: Ações de sensibilização contra a apanha da tartaruga marinha para consumo humano (parceria com o Projeto Biodiversidade).”; “sid_3: Apoio na criação de centros interpretativos (ambiente e cultural) (parceria com o Projeto Biodiversidade e outras)”; “sid_4: Desenvolvimento de ações de sensibilização contra o tráfico ilegal de espécies protegidas e em risco (os aeroportos são uma dessas portas de tráfico) (ex.: carne de tartaruga, conchas, corais, ovos de tartaruga, etc.)”; “sid_5: Ações de sensibilização contra a extração ilegal de areias nas dunas e praias.”; “sid_9 Apoio à DNA/MAA nas ações de sensibilização para a conservação e recuperação das áreas protegidas do Sal (11 áreas protegidas), com especial destaque para a área protegida de Rabo de Junco e Reserva Natural da Costa da Fragata (disponibilizar <i>flyers</i>, painéis informativos e interpretativos, etc.) para a conservação do ambiente, a não degradação das dunas, etc. Divulgar a mensagem aos turistas da importância da preservação dos valores naturais e culturais da ilha e das restantes ilhas no geral (os turistas por vezes perdem a consciência de que são “cidadãos do mundo”); “sid_10: Parceria com o Projeto Biodiversidade para a sinalização de áreas protegidas (de modo a colmatar as lacunas em sinalização e painéis informativos e interpretativos nas áreas protegidas, que por vezes resulta em comportamentos inadequados nessas zonas por parte de visitantes e turistas)”.</p> <p>Efeitos Aeroporto São Vicente:</p> <p>Efeitos positivos resultantes da medida: “vxe_3: Ações de sensibilização da comunidade para não descarte de resíduos/potencial alimento para aves nas imediações do aeroporto.”; “vxe_5: Apoio na organização das atividades de observação de tartarugas em São Pedro e na sua divulgação no aeroporto (de modo a assegurar também a proteção e salvaguarda dos espécimes e o mínimo de perturbação possível e no âmbito da legislação de regulamentação desta atividade que vai ser publicada)”</p>	

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD "Governança e coesão comunitária"		
Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>Efeitos Aeroporto Boavista:</p> <p>Efeitos positivos resultantes da medida: "bvc_3: Implementar medidas de minimização dos impactes da incineradora de resíduos e da ETAR enquanto elementos de atração de vida selvagem"; "bvc_4: Eliminar os passivos ambientais que ficaram por solucionar em anteriores intervenções no aeroporto (ex. estaleiro de obra abandonado)."</p> <p>Efeitos Aeródromo Maio:</p> <p>Efeitos positivos resultantes da medida: "mmo_2: Estabelecer uma parceria com a Fundação Maio Biodiversidade para apoiar o seu projeto de monitorização de aves, sinalização e limpeza das salinas do Porto Inglês"</p>	
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 7: Povos Indígenas / Comunidades Locais Vulneráveis	<p>Efeitos para todos Aeroportos/Aeródromos:</p> <p>Efeitos positivos resultantes da medida: "G_1: Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade)"; "GG_8: Incentivar e apoiar a instalação de pequenas unidades de valorização de plásticos e vidro (ex.: oficinas criativas, etc.), para reduzir a deposição indiscriminada e criar novas oportunidades de renda para as famílias."; "G_9: Promover ações sociais de capacitação e formação (idiomas, empreendedorismo, comunidades e economia solidária, etc.) nas diversas ilhas em parceria com as associações locais."; "G_10: Propor a criação e dinamização de um "conselho"/grupo de acompanhamento/trabalho da implementação do PIAACV (que tenha um núcleo comum no país e com elementos locais (de cada uma das ilhas) (parte da estrutura de governança e governação do PIAACV, para debater questões, potencialidades, ajudar a operacionalizar e estabelecer parcerias para desenvolver diversas das ações de índole ambiental e social do PIAACV)"; "G_12 Implementar um sistema de monitorização de satisfação do cliente e dos trabalhadores em todos os aeroportos e aeródromos."</p> <p>Efeitos Aeroporto São Vicente:</p> <p>Efeitos positivos resultantes da medida: "vxe_4: Ações de "oficinas", na comunidade de São Pedro, para aproveitamento do lixo marinho para a criação de "artesanato" local e que possa trazer retorno económico à comunidade, sendo divulgado / exposto, por exemplo, num espaço no aeroporto, e eventos / ações de sensibilização ambiental para evitar a deposição de lixo marinho."</p> <p>Efeitos Aeroporto Boavista:</p> <p>Efeitos positivos resultantes da medida: "bvc_5 Realizar ações de informação junto das populações mais próximas do aeroporto (ex. Rabil) sobre os impactes que podem esperar (ruído, vibrações) durante as fases de construção e de exploração, bem como formas</p>	Não identificados

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Governança e coesão comunitária”

Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>de minimizar as suas consequências no seu dia a dia.”</p> <p>Efeitos Aeródromo Maio: Efeitos positivos resultantes da medida: “mmo_3: Parceria com o projeto Little Maio Africa”.</p> <p>Efeitos Aeródromo Fogo: Efeitos positivos resultantes da medida: “sfl_2: Ponderar a possibilidade de ampliação da pista, resolvendo os atuais constrangimentos operacionais, com consulta e envolvimento entre as diferentes partes interessadas.”</p>	
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 8: Património Cultural	<p>Efeitos para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos resultantes da medida: “G_1: Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade); “G_7: Incentivar e apoiar, junto do MAA, a disponibilização de informação no terreno sobre os valores naturais e culturais em locais relevantes para a conservação do património, da natureza e biodiversidade na ilha (incluindo a delimitação das zonas de uso dentro de cada área protegida).</p> <p>Efeitos Aeroporto Sal: Efeitos positivos resultantes da medida: “sid_3: Apoio na criação de centros interpretativos (ambiente e cultural) (parceria com o Projeto Biodiversidade e outras).”</p>	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--

Legenda: Ocorrência: 1 - Curto Prazo; 2 - Médio Prazo; 3 - Longo prazo; Duração: T -Temporário; P - Permanente; Efeito: C - Cumulativo; S - Secundário; Si - Sinérgico. N.A. – Não Aplicável.

6.3.6 Recomendações

Verificou-se que a maioria dos efeitos negativos identificados associados às intervenções das Fases 1-A e 1-B são passíveis de serem eliminados ou minimizados pelo conjunto de medidas Estratégicas propostas pelo PIAACV. Tal resultou precisamente também de um exercício prévio e conjunto da equipa da AASE com a equipa do PIAACV e das rondas de consultas a entidades e partes interessadas, em que se pretendeu que o PIAACV, no seu cômputo geral, pudesse ser mais do que apenas um plano de intervenções infraestruturais, mas assumisse uma estratégia coesa e articulada de intervenção material e “imaterial” nos territórios abrangidos.

Neste contexto, estando as recomendações que poderiam minimizar os efeitos negativos praticamente todas vertidas nas Medidas Estratégicas do PIAACV, no âmbito do presente FCD identificam-se ainda um conjunto de recomendações que,

na sua maioria, têm o objetivo de essencialmente maximizar potenciais efeitos positivos identificados num quadro de governança mais global, que extravasa o âmbito e competência de intervenção do PIAACV e da Cabo Verde Airports, sugerindo que seja da responsabilidade da articulação das entidades públicas da administração local e nacional com a competência nas devidas matérias. De salientar que são identificados os casos em que as recomendações são especificamente da responsabilidade da Cabo Verde Airports com a referência “(CVA)”.

Quadro 6.3.4 | Recomendações no âmbito do FCD “Governança e coesão comunitária”

Recomendações
Estudar mecanismos para gerir a pressão sobre o mercado imobiliário e o custo da habitação devido ao aumento do turismo e da procura de trabalhadores (internos e externos), minimizando a tendência de degradação das condições sociais <i>(recomendação comum com o FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas”)</i>
Articular a oferta de transporte aéreo com o transporte marítimo em cada ilha (ex. dias diferentes), permitindo uma melhor articulação e oferta global de acessibilidade às ilhas
Analisar a possibilidade de articular as ações a implementar nos aeroportos e aeródromos com as ações que estão a ser desenhadas para os portos em cada ilha.
Propor uma alteração à lei do mecenato, de forma a incentivar os investidores a realizarem investimentos socioeconómicos que melhorem a qualidade de vida, aumentem as qualificações e reforcem o <i>empowerment</i> das comunidades locais .
Ilha da Boavista: Esclarecimento e informação junto das populações e entidades dos potenciais impactes da extensão da pista do aeroporto no corredor de areia (“deserto de Viana”) e na Via Pitoresca, uma vez que: as alterações à infraestrutura não irão provocar qualquer alteração ao regime de ventos, uma vez que não serão criadas novas barreiras à normal circulação do vento; em relação à circulação de máquinas e pessoas, os acessos às obras serão feitos sempre pelo interior do perímetro aeroportuária, exatamente para evitar constrangimentos fora dos aeroportos e por medida de segurança aeroportuária; e circulação feita fora dos aeroportos, de camiões de transporte de materiais para a obra, será feita nas rodovias existentes. (CVA)
Ilha da Boavista: Analisar soluções para aumentar o contacto e os benefícios das populações locais com a presença de turistas na ilha (ex. implementar circuitos de autocarros gratuitos ou com preços controlados para que os turistas possam circular mais facilmente na ilha em vez de ficarem isolados nos hotéis, promovendo assim o desenvolvimento da economia local através do incentivo ao consumo de produtos locais.
Estabelecer obrigações para os operadores turísticos assegurarem habitação em condições adequadas (dimensão, salubridade, etc.) para os trabalhadores dos empreendimentos e, por outro lado, promoverem programas de desenvolvimento social e educativo para proteção e segurança das suas crianças durante o horário em que desempenham as suas funções.

6.4 Desenvolvimento económico e competitividade

6.4.1 Introdução

No âmbito específico de intervenção e atuação do PIAACV, foi identificado como um dos FCD o desenvolvimento económico e competitividade, pela natureza e potencial que o previsto no plano poderá trazer para os territórios que abrange.

6.4.2 Objetivos e Indicadores

O presente FDC tem, assim, como objetivos avaliar os efeitos ao nível do reforço do desenvolvimento económico e da competitividade por ilha em matéria de atração de empresas e de investimento.

Assim, foram selecionados os indicadores abaixo listados, como pertinentes para considerar ao nível do diagnóstico da situação atual e estabelecer o *baseline* para enquadrar, posteriormente, a identificação dos potenciais efeitos do PIAACV sobre estes valores.

Quadro 6.4.1 | Indicadores selecionados para o FCD “Desenvolvimento económico e competitividade”

Critérios de Avaliação	Indicadores
Desenvolvimento Económico	Taxa de Crescimento do PIB por ilha
	% PIB por ilha vs. PIB Nacional
Empresas / Emprego	Dinâmica empresarial
	Trabalhadores
	Taxa de Desemprego
	Índice de Inovação/Patentes
Turismo	Turistas (Internacionais) (ilhas com aeroportos)
	Dormidas nos alojamentos turísticos
	Alojamento turístico por tipologia
	Estadia Média turística
Logística	Aeronaves por ano
	Navios por ano
	Passageiros por ano
	Cargas e mercadorias por ano
	Contentores por ano
Outras atividades económicas	N.º iniciativas privadas e/ou parcerias público-privadas (PPP) em áreas chave de suporte (educação, saúde, <i>utilities</i> (energia, água e saneamento), comunicação)
	Índice de Construção Civil
	Taxa de crescimento anual do volume de negócios por ramo de atividade

6.4.3 Situação Atual

A situação atual da área de intervenção, no que respeita ao desenvolvimento económico e competitividade, teve por base os indicadores acima identificados resultantes da intervenção da AASE PIAACV.

Essa caracterização, e na qual assenta depois toda a *baseline* para a avaliação de efeitos e proposta de recomendações, é apresentada no Anexo 10.2 – Caracterização Ambiental e Social de Referência.

6.4.4 Tendências de Evolução sem PIAACV

Sem a implementação do PIAACV não será possível concretizar todas as melhorias operacionais e de segurança necessárias de forma estruturada, articulada e sinérgica, maximizando e aproveitando um contexto temporal e de dinâmicas do setor do turismo e desenvolvimento social e económico do país muito propício.

Tal poderá acarretar graves constrangimentos ao nível não só da competitividade do destino turístico com outros destinos,

como também na própria dinâmica interna do país, uma vez que os transportes aéreos e as respetivas infraestruturas de apoio são elementos críticos para o funcionamento das instituições, direitos, garantias, salvaguardas e condições básicas de acesso seguro e igual a saúde, educação, trabalho, habitação, recursos, entre outros, consideração a natureza arquipelágica do país.

O funcionamento ineficaz ou limitado destas infraestruturas resultará em significativos impactes ao nível do desenvolvimento económico equitativo e competitivo das diferentes ilhas, no contexto interno e externo do país, influenciando, de forma desigual, um conjunto de fatores externos e internos que podem ser veículos e oportunidades de reforçar diversos setores da economia e a capacidade de intervenção e competitividade destes diferentes territórios e das suas populações e iniciativas. Alguns exemplos disso estão associados, por exemplo, à imprevisibilidade de acesso aéreo a algumas ilhas em algumas épocas do ano, devido a condições climatéricas mais adversas, ou necessidades, devido a atrasos ou reajustamentos de recursos e horários, de operações mais tardias que implicam alguma operação em período noturno, ou a impossibilidade de facilmente entrar ou sair na ilha, mediante alguma imprevisibilidade, entre outras. Situações como estas desincentivam, por exemplo, a fixação de pessoas e atividades em algumas ilhas.

6.4.5 Avaliação estratégica de Efeitos

Tendo por base os Objetivos Estratégicos do PIAACV, as Intervenções da Fase 1-A e Fase 1 – B e as Medidas Gerais e Específicas, cruzados com o diagnóstico apresentado, a avaliação estratégica de efeitos do PIAACV assenta em duas dimensões:

- Avaliação dos efeitos do conjunto de intervenções associadas aos Trabalhos Preliminares e Voluntários e FASE 1-A e 1-B (Quadro 6.4.2) e;
- Avaliação de efeitos das Medidas Gerais e Específicas, organizadas de acordo com os Padrões do IFC a que estão associadas (Quadro 6.4.3).

Quadro 6.4.3 | Avaliação estratégica de efeitos do conjunto de intervenções associadas aos Trabalhos Preliminares e Voluntários e FASE 1-A e 1-B, para o FCD “Desenvolvimento económico e competitividade”

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Desenvolvimento económico e competitividade”		
Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
Ilha do Sal - Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (SID)	- Efeitos positivos na atratividade dos espaços comerciais e operacionalidade das infraestruturas aeroportuárias, que poderá dinamizar as oportunidades comerciais e económicas para operadores e empresas locais, bem como aumentar a competitividade do destino, pela segurança, fiabilidade e frequência das operações, atraindo, assim, mais companhias aéreas e visitantes e turistas.	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Ilha de Santiago - Aeroporto Internacional Nelson Mandela (RAI)	- Efeitos positivos na atratividade dos espaços comerciais e operacionalidade das infraestruturas aeroportuárias, que poderá dinamizar as oportunidades comerciais e económicas para operadores e empresas locais, bem como aumentar a competitividade do destino, pela segurança, fiabilidade e frequência das operações, atraindo, assim, mais companhias aéreas e visitantes e turistas.	Não identificados

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Desenvolvimento económico e competitividade”

Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Ilha de São Vicente - Aeroporto Internacional Cesária Évora (VXE)	- Efeitos positivos na atratividade dos espaços comerciais e operacionalidade das infraestruturas aeroportuárias, que poderá dinamizar as oportunidades comerciais e económicas para operadores e empresas locais, bem como aumentar a competitividade do destino, pela segurança, fiabilidade e frequência das operações, atraindo, assim, mais companhias aéreas e visitantes e turistas.	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Ilha da Boavista - Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC)	- Efeitos positivos na atratividade dos espaços comerciais e operacionalidade das infraestruturas aeroportuárias, que poderá dinamizar as oportunidades comerciais e económicas para operadores e empresas locais, bem como aumentar a competitividade do destino, pela segurança, fiabilidade e frequência das operações, atraindo, assim, mais companhias aéreas e visitantes e turistas.	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Ilha de São Nicolau – Aeródromo de Preguiça (SNE)	- Efeitos positivos na atratividade dos espaços comerciais e operacionalidade das infraestruturas aeroportuárias, que poderá dinamizar as oportunidades comerciais e económicas para operadores e empresas locais, bem como aumentar a competitividade do destino, pela segurança, fiabilidade e frequência das operações, atraindo, assim, mais companhias aéreas e visitantes e turistas, o que traz efeitos positivos na economia e competitividade da ilha	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Ilha do Maio – Aeródromo do Maio (MMO)	- Efeitos positivos na atratividade dos espaços comerciais e operacionalidade das infraestruturas aeroportuárias, que poderá dinamizar as oportunidades comerciais e económicas para operadores e empresas locais, bem como aumentar a competitividade do destino, pela segurança, fiabilidade e frequência das operações, atraindo, assim, mais companhias aéreas e visitantes e turistas, o que traz efeitos positivos na economia e competitividade da ilha	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Ilha do Fogo – Aeródromo de São Filipe (SFL)	- Efeitos positivos na atratividade dos espaços comerciais e operacionalidade das infraestruturas aeroportuárias, que poderá dinamizar as oportunidades comerciais e económicas para operadores e empresas locais, bem como aumentar a competitividade do destino, pela segurança, fiabilidade e frequência das operações, atraindo, assim, mais companhias aéreas e visitantes e turistas, o que traz efeitos positivos na economia e competitividade da ilha	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--

Legenda: Ocorrência: 1 - Curto Prazo; 2 - Médio Prazo; 3 - Longo prazo; Duração: T - Temporário; P - Permanente; Efeito: C - Cumulativo; S - Secundário; Si - Sinérgico. N.A. – Não Aplicável.

O quadro seguinte apresenta uma avaliação dos principais efeitos resultantes do programa de Medidas Estratégicas do PIAACV estruturada por cada um dos Padrões de Desempenho do IFC a que as diversas medidas estão associadas (para maior detalhe da ligação entre as Medidas e os PD IFC, p.f. consultar Capítulo 6.6.3).

Quadro 6.4.3 | Avaliação estratégica de efeitos das Medidas Estratégicas para o FCD “Desenvolvimento económico e competitividade”

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Desenvolvimento económico e competitividade”		
Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactes Socioambientais	Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos associados às medidas: “G_10: Propor a criação e dinamização de um “conselho”/grupo de acompanhamento/trabalho da implementação do PIAACV (que tenha um núcleo comum no país e com elementos locais (de cada uma das ilhas) (parte da estrutura de governança e governação do PIAACV, para debater questões, potencialidades, ajudar a operacionalizar e estabelecer parcerias para desenvolver diversas das ações de índole ambiental e social do PIAACV)”	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho	Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos associados à medida: “G_12: Implementar um sistema de monitorização de satisfação do cliente e dos trabalhadores em todos os aeroportos e aeródromos”; “G_16: Melhorar os reservatórios de água de emergência (para as áreas sociais e para os bombeiros).”	Não identificados
	Efeitos Aeroporto Santiago: Efeitos positivos associados à medida: “rai_2: Otimizar os serviços VIP do aeroporto para níveis de excelência (considerando que uma parte fundamental do turismo na ilha é de negócios e institucional) e um sistema de monitorização de satisfação do cliente”	
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição	Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos associados à medida: “G_14: Sensibilizar e cooperar com entidades governamentais e ambientais para promover o desenvolvimento de operadores e entidade gestoras de resíduos para capacitação operacional e tecnológico a valorização das fileiras de resíduos.”	Não identificados
	Efeitos Aeroporto Sal: Efeitos positivos associados à medida: “sid_8: Análise da viabilidade de estabelecer uma parceria com o Hospital Ramires Figueira no sentido de encaminhar para a respetiva incineradora os resíduos produzidos no aeroporto, ao invés da opção de instalação de incineradora no aeroporto.”	
	Efeitos Aeroporto Santiago: Efeitos positivos associados à medida: “rai_2: Otimizar os serviços VIP do aeroporto para níveis de excelência	

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Desenvolvimento económico e competitividade”

Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	(considerando que uma parte fundamental do turismo na ilha é de negócios e institucional) e um sistema de monitorização de satisfação do cliente”	
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 4: Saúde e Segurança da Comunidade	Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos associados à medida: “G_5: Propor a alocação de parte das taxas aeroportuárias cobradas pela concessionária para implementação de projetos de conservação ambiental e de desenvolvimento económico e social em cada ilha, de forma proporcional ao seu contributo para a arrecadação dessa receita.”	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 5: Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário	Não identificados	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	--	--
Padrão de Desempenho 6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos	Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos associados às medidas: “G_1: Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade).”; “G_10: Propor a criação e dinamização de um “conselho”/grupo de acompanhamento/trabalho da implementação do PIAACV (que tenha um núcleo comum no país e com elementos locais (de cada uma das ilhas) (parte da estrutura de governança e governação do PIAACV, para debater questões, potencialidades, ajudar a operacionalizar e estabelecer parcerias para desenvolver diversas das ações de índole ambiental e social do PIAACV); “G_14: Sensibilizar e cooperar com entidades governamentais e ambientais para promover o desenvolvimento de operadores e entidade gestoras de resíduos para capacitação operacional e tecnológico a valorização das fileiras de resíduos.”	Não identificados
	Efeitos Aeroporto Sal: Efeitos positivos associados às medidas: “sid_3: Apoio na criação de centros interpretativos (ambiente e cultural) (parceria com a Projeto Biodiversidade e outras); “sid_4: Desenvolvimento de ações de sensibilização contra o tráfico ilegal de espécies protegidas e em risco (os aeroportos são uma dessas portas de tráfico) (ex.: carne de tartaruga, conchas, corais, ovos de tartaruga, etc.); “sid_5: Ações de sensibilização contra a extração ilegal de areias nas dunas e praias.”	
	Efeitos Aeroporto São Vicente: Efeitos positivos associados à medida: “vxe_5: Apoio na organização das atividades de observação de tartarugas em São Pedro e na sua divulgação no aeroporto (de modo a assegurar também a proteção e salvaguarda dos espécimes e o mínimo de	

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD "Desenvolvimento económico e competitividade"

Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>perturbação possível e no âmbito da legislação de regulamentação desta atividade que vai ser publicada)"</p> <p>Ocorrência / Duração / Efeito</p> <p>1/2/3; P; C/S/Si</p>	<p>Ocorrência / Duração / Efeito</p> <p>--</p>
<p>Padrão de Desempenho 7: Povos Indígenas / Comunidades Locais Vulneráveis</p>	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos associados às medidas: "G_1: Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade)."; "G_8: Incentivar e apoiar a instalação de pequenas unidades de valorização de plásticos e vidro (ex.: oficinas criativas, etc.), para reduzir a deposição indiscriminada e criar novas oportunidades de renda para as famílias."; "G_9: Promover ações sociais de capacitação e formação (idiomas, empreendedorismo, comunidades e economia solidária, etc.) nas diversas ilhas em parceria com as associações locais."; "G_10: Propor a criação e dinamização de um "conselho"/grupo de acompanhamento/trabalho da implementação do PIAACV (que tenha um núcleo comum no país e com elementos locais (de cada uma das ilhas) (parte da estrutura de governança e governação do PIAACV, para debater questões, potencialidades, ajudar a operacionalizar e estabelecer parcerias para desenvolver diversas das ações de índole ambiental e social do PIAACV)"; "G_12: Implementar um sistema de monitorização de satisfação do cliente e dos trabalhadores em todos os aeroportos e aeródromos."</p> <p>Efeitos Aeroporto São Vicente: Efeitos positivos associados à medida: "vxe_4: Ações de "oficinas", na comunidade de São Pedro, para aproveitamento do lixo marinho para a criação de "artesanato" local e que possa trazer retomo económico à comunidade, sendo divulgado / exposto, por exemplo, num espaço no aeroporto, e eventos / ações de sensibilização ambiental para evitar a deposição de lixo marinho."</p> <p>Efeitos Aeródromo Maio: Efeitos positivos associados à medida: "mmo_3 : Parceria com o projeto Little Maio Africa"</p> <p>Ocorrência / Duração / Efeito</p> <p>1/2/3; P; C/S/Si</p>	<p>Não identificados</p> <p>Ocorrência / Duração / Efeito</p> <p>--</p>
<p>Padrão de Desempenho 8: Património Cultural</p>	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos associados às medidas: "G_1 Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade)."</p>	<p>Não identificados</p>

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Desenvolvimento económico e competitividade”

Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	Efeitos Aeroporto Sal: Efeitos positivos associados à medida: “sid_3: Apoio na criação de centros interpretativos (ambiente e cultural) (parceria com o Projeto Biodiversidade e outras)”	
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--

Legenda: Ocorrência: 1 - Curto Prazo; 2 - Médio Prazo; 3 - Longo prazo; Duração: T - Temporário; P - Permanente; Efeito: C - Cumulativo; S - Secundário; Si - Sinérgico. N.A. – Não Aplicável.

6.4.6 Recomendações

Verificou-se que a maioria dos efeitos negativos identificados associados às intervenções das Fases 1-A e 1-B são passíveis de serem eliminados ou minimizados pelo conjunto de medidas Estratégicas propostas pelo PIAACV. Tal resultou precisamente também de um exercício prévio e conjunto da equipa da AASE com a equipa do PIAACV e das rondas de consultas a entidades e partes interessadas, em que se pretendeu que o PIAACV, no seu cômputo geral, pudesse ser mais do que apenas um plano de intervenções infraestruturais, mas assumisse uma estratégia coesa e articulada de intervenção material e “imaterial” nos territórios abrangidos.

Neste contexto, estando as recomendações que poderiam minimizar os efeitos negativos praticamente todas vertidas nas Medidas Estratégicas do PIAACV, no âmbito do presente FCD identificam-se ainda um conjunto de recomendações que, na sua maioria, têm o objetivo de essencialmente maximizar potenciais efeitos positivos identificados num quadro de governança mais global, que extravasa o âmbito e competência de intervenção do PIAACV e da Cabo Verde Airports, sugerindo que seja da responsabilidade da articulação das entidades públicas da administração local e nacional com a competência nas devidas matérias.

Quadro 6.4.4 | Recomendações no âmbito do FCD “Desenvolvimento económico e competitividade”

Recomendações

Aumentar a produtividade, inclusive no setor agrícola, de modo a satisfazer as exigências dos grandes hotéis, disseminando conhecimentos e estimulando setores alternativos.

Reforçar as Capacidades empresariais em inovação, adoção de tecnologia, práticas de gestão e marketing, e competências da força de trabalho – para melhorar a produtividade e, portanto, o crescimento.

6.5 Vulnerabilidades e Riscos

6.5.1 Introdução

No âmbito específico da área de intervenção do PIAACV e dos elementos que a constituem, considera-se pertinente analisar de forma diferenciada o contributo das intervenções e ações previstas para a prevenção e minimização das vulnerabilidades e riscos.

6.5.2 Objetivos e Indicadores

Os objetivos identificados para cada FCD relacionam-se com os objetivos globais presentes nos documentos de referência que integram o QRE da AAE. Neste sentido, com este fator de sustentabilidade pretende-se avaliar os efeitos positivos e negativos das propostas/opções do plano sobre:

- Gestão e redução/eliminação dos riscos associados aos processos dinâmicos naturais, com consequências sobre a área de intervenção (riscos naturais);
- Gestão dos conflitos gerados por atividades humanas (riscos tecnológicos);
- Capacidade de adaptação e resiliência do concelho face às alterações climáticas.

Em suma, a avaliação do FCD “Vulnerabilidades e Riscos”, tem como objetivo:

- Avaliar os efeitos dos Objetivos/Projetos previstos no PIAACV ao nível dos riscos naturais e tecnológicos e resiliência e adaptação às alterações climáticas, na área de intervenção do Plano.

No Quadro 6.5.1 apresentam-se os indicadores selecionados para construir o diagnóstico da situação atual e estabelecer o *baseline* para enquadrar, posteriormente, a identificação dos potenciais efeitos do PIAACV sobre os riscos naturais, tecnológicos e a capacidade de resiliência e adaptação às alterações climáticas.

Quadro 6.5.1 | Indicadores selecionados para o FCD “Vulnerabilidades e Riscos” para avaliação da situação atual de referência

Critérios de Avaliação	Indicadores
Riscos Naturais	Áreas de risco e respetiva ocupação humana de áreas de risco (cheias, inundações, movimentos de vertentes, etc.)
	Ocorrência de eventos naturais extremos
	Voos cancelados cujo motivo esteja associado à ocorrência de riscos naturais
	Voos divergidos cujo motivo esteja associado à ocorrência de riscos naturais
	Sistemas de monitorização contínua e alerta em funcionamento no âmbito dos riscos naturais (como por exemplo: cheias / inundações / galgamentos)
	Projetos / ações implementadas ou em implementação em cada um dos aeroportos, cujo objetivo seja a prevenção e / ou minimização das ocorrências de riscos naturais
	Projetos aprovados com análise de vulnerabilidade aos riscos naturais na envolvente da área de intervenção

Critérios de Avaliação	Indicadores
Riscos Tecnológicos	Campanhas de educação e sensibilização no âmbito da segurança e proteção civil
	Ocorrência de incidentes tecnológicos na área de intervenção e envolvente
	Compatibilidade da ocupação do território com as áreas de risco
	Projetos aprovados com análise de vulnerabilidade aos riscos tecnológicos na envolvente da área de intervenção
	Projetos/ações implementadas ou em implementação em cada um dos aeroportos, cujo objetivo seja a prevenção e/ou minimização das ocorrências de riscos tecnológicos
	Número de voos cancelados cujo motivo esteja associado à ocorrência de incidente/acidente com origem tecnológica
	Voos divergidos cujo motivo esteja associado à ocorrência de incidente/acidente com origem tecnológica
Resiliência e Adaptação às Alterações Climáticas	Projetos aprovados que incluem medidas para reforço da resiliência local aos fenómenos climáticos extremos na área de intervenção e envolvente
	Projetos de construção ou reforço de infraestruturas de prevenção contra riscos naturais na área de intervenção e envolvente (e.g. inundações, processos de erosão)
	Projetos aprovados que contemplem medidas de adaptação às alterações climáticas ao nível da biodiversidade e ecossistemas na área de intervenção e envolvente

6.5.3 Situação Atual

A situação atual da área de intervenção, no que respeita a Vulnerabilidades e Riscos, teve por base os indicadores acima identificados resultantes da intervenção da AASE PIAACV.

Essa caracterização, e na qual assenta depois toda a *baseline* para a avaliação de efeitos e proposta de recomendações, é apresentada no Anexo 10.2 – Caracterização Ambiental e Social de Referência.

6.5.4 Tendências de Evolução sem PIAACV

Considerando a atual situação na área de intervenção do Plano, relativamente às vulnerabilidades e riscos, prevê-se que, sem a implementação do PIAACV, se mantenha uma tendência negativa no que respeita às ameaças identificadas, nomeadamente associadas a limitações severas na operacionalidade das infraestruturas aeroportuárias em condições climáticas mais adversas, ou aeronaves com diferentes características, ou mesmo a capacidade de resposta em caso de necessidade e intervenção de emergência em caso de ocorrência de eventos associados a diversos riscos naturais.

Relativamente à resiliência e adaptação às alterações climáticas perspectiva-se, igualmente, que a situação possa evoluir negativamente sem a integração de opções de adaptação, nomeadamente no que concerne aos riscos naturais e à capacidade de operação mediante as previsíveis consequências das alterações climáticas, em particular de condições climáticas mais adversas e/ou extremas e mais frequentes.

De igual modo, e no que respeita aos riscos tecnológicos, prevê-se que a curto/médio prazo, não haja possibilidade de

uma intervenção integrada em todas as infraestruturas que permita resolver alguns dos constrangimentos já identificados associados a situações pontuais de derrames ou escorrências de substâncias poluentes para o solo e potencialmente recursos hídricos.

Em síntese, prevê-se que a evolução das componentes associadas às vulnerabilidades e riscos identificados se apresente tendencialmente negativa pois manter-se-ão as condições para a concretização das principais ameaças identificadas nos elementos caracterização e diagnóstico da área de intervenção.

6.5.5 Avaliação estratégica de Efeitos

Tendo por base os Objetivos Estratégicos do PIAACV, as Intervenções da Fase 1-A e Fase 1 – B e as Medidas Gerais e Específicas, cruzados com o diagnóstico apresentado, a avaliação estratégica de efeitos do PIAACV assenta em duas dimensões:

- Avaliação dos efeitos do conjunto de intervenções associadas aos Trabalhos Preliminares e Voluntários e FASE 1-A e 1-B (Quadro 6.5.2) e;
- Avaliação de efeitos das Medidas Gerais e Específicas, organizadas de acordo com os Padrões do IFC a que estão associadas (Quadro 6.5.3).

Quadro 6.5.3 | Avaliação estratégica de efeitos do conjunto de intervenções associadas aos Trabalhos Preliminares e Voluntários e FASE 1-A e 1-B, para o FCD “Vulnerabilidades e Riscos”

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Vulnerabilidades e Riscos”		
Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
Ilha do Sal - Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (SID)	- Minimização/eliminação de atuais situações de riscos tecnológicos associados a derrames pontuais e escorrências de águas com substância poluentes - Aumento da resiliência da operacionalidade do aeroporto a riscos e consequências resultantes de eventos climáticos extremos que possam colocar em causa o fornecimento de energia da rede pública, e o fornecimento de água, como resultado das obras de instalação de fontes renováveis de produção de energia para autoconsumo, da remodelação do tanque de água potável e reutilização de águas residuais tratadas e das atividades dos bombeiros, respetivamente. - Melhoria das condições das operações aeroportuárias, no global, resultante das intervenções, e em particular das condições de operação na pista com impactes positivos resultantes da melhoria das condições de operabilidade (aterragens e descolagens) e potencial diminuição do risco de acidente de aviação nessas operações. - Aumento da resiliência da operacionalidade do aeroporto a riscos e consequências resultantes de eventos climáticos extremos que possam colocar em causa a operacionalidade do aeroporto com a atual pista, que poderá aumentar a capacidade de operacionalidade do aeroporto, em especial em situações de emergência.	- Potenciais riscos tecnológicos associados ao funcionamento de uma incineradora (mas cujas tecnologias atuais minimizam / eliminam significativamente esses riscos) .
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; T/P; C/S/Si	3;T/P;S/Si
Ilha de Santiago - Aeroporto Internacional Nelson Mandela (RAI)	- Minimização/eliminação de atuais situações de riscos tecnológicos associados a derrames pontuais e escorrências de águas com substância poluentes	- Potenciais riscos tecnológicos associados ao funcionamento de uma incineradora (mas cujas tecnologias atuais minimizam /

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Vulnerabilidades e Riscos”

Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>- Aumento da resiliência da operacionalidade do aeroporto a riscos e consequências resultantes de eventos climáticos extremos que possam colocar em causa o fornecimento de energia da rede pública, e o fornecimento de água, como resultado das obras de instalação de fontes renováveis de produção de energia para autoconsumo, da remodelação do tanque de água potável e reutilização de águas residuais tratadas e das atividades dos bombeiros, respetivamente.</p> <p>- Melhoria das condições das operações aeroportuárias, no global, resultante das intervenções, e em particular das condições de operação na pista com impactos positivos resultantes da melhoria das condições de operabilidade (aterragens e descolagens) e potencial diminuição do risco de acidente de aviação nessas operações.</p> <p>- Aumento da resiliência da operacionalidade do aeroporto a riscos e consequências resultantes de eventos climáticos extremos que possam colocar em causa a operacionalidade do aeroporto com a atual pista, que poderá aumentar a capacidade de operacionalidade do aeroporto, em especial em situações de emergência.</p>	<p>eliminam significativamente esses riscos)</p>
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; T/P; C/S/Si	3;T/P;S/Si
Ilha de São Vicente - Aeroporto Internacional Cesária Évora (VXE)	<p>- Minimização / eliminação de atuais situações de riscos tecnológicos associados a derrames pontuais e escorrências de águas com substância poluentes</p> <p>- Aumento da resiliência da operacionalidade do aeroporto a riscos e consequências resultantes de eventos climáticos extremos que possam colocar em causa o fornecimento de energia da rede pública, e o fornecimento de água, como resultado das obras de instalação de fontes renováveis de produção de energia para autoconsumo, da remodelação do tanque de água potável e reutilização de águas residuais tratadas e das atividades dos bombeiros, respetivamente.</p> <p>- Melhoria das condições das operações aeroportuárias, no global, resultante das intervenções, e em particular das condições de operação na pista com impactos positivos resultantes da melhoria das condições de operabilidade (aterragens e descolagens) e potencial diminuição do risco de acidente de aviação nessas operações.</p> <p>- Aumento da resiliência da operacionalidade do aeroporto a riscos e consequências resultantes de eventos climáticos extremos que possam colocar em causa a operacionalidade do aeroporto com a atual pista, que poderá aumentar a capacidade de operacionalidade do aeroporto, em especial em situações de emergência.</p>	<p>- Potenciais riscos tecnológicos associados ao funcionamento de uma incineradora (mas cujas tecnologias atuais minimizam / eliminam significativamente esses riscos)</p>
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; T/P; C/S/Si	3;T/P;S/Si
Ilha da Boavista - Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC)	<p>- Minimização / eliminação de atuais situações de riscos tecnológicos associados a derrames pontuais e escorrências de águas com substância poluentes</p> <p>- Aumento da resiliência da operacionalidade do aeroporto a riscos e consequências resultantes de eventos climáticos extremos que possam colocar em causa o fornecimento de energia da rede pública, e o fornecimento de água, como resultado das obras de instalação de fontes renováveis de produção de energia para autoconsumo, da remodelação do tanque de água potável e reutilização de águas residuais tratadas e das atividades dos bombeiros, respetivamente.</p> <p>- Melhoria das condições das operações aeroportuárias, no global, resultante das intervenções, e em particular das condições de operação na pista com impactos positivos resultantes da melhoria das</p>	<p>- Potenciais riscos tecnológicos associados ao funcionamento de uma incineradora (mas cujas tecnologias atuais minimizam / eliminam significativamente esses riscos)</p>

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD "Vulnerabilidades e Riscos"		
Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>condições de operabilidade (aterragens e descolagens) e potencial diminuição do risco de acidente de aviação nessas operações.</p> <p>- Aumento da resiliência da operacionalidade do aeroporto a riscos e consequências resultantes de eventos climatéricos extremos que possam colocar em causa a operacionalidade do aeroporto com a atual pista, que poderá aumentar a capacidade de operacionalidade do aeroporto, em especial em situações de emergência.</p>	
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; T/P; C/S/Si	3;T/P;S/Si
Ilha de São Nicolau – Aeródromo de Preguiça (SNE)	<p>- Minimização / eliminação de atuais situações de riscos tecnológicos associados a derrames pontuais e escorrências de águas com substância poluentes</p> <p>- Melhoria das condições das operações aeroportuárias, no global, resultante das intervenções, e em particular das condições de operação na pista com impactes positivos resultantes da melhoria das condições de operabilidade (aterragens e descolagens) e potencial diminuição do risco de acidente de aviação nessas operações.</p> <p>- Aumento da resiliência da operacionalidade do aeroporto a riscos e consequências resultantes de eventos climatéricos extremos que possam colocar em causa a operacionalidade do aeroporto com a atual pista, que poderá aumentar a capacidade de operacionalidade do aeroporto, em especial em situações de emergência.</p>	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; T/P; C/S/Si	--
Ilha do Maio – Aeródromo do Maio (MMO)	<p>- Minimização / eliminação de atuais situações de riscos tecnológicos associados a derrames pontuais e escorrências de águas com substância poluentes</p> <p>- Melhoria das condições das operações aeroportuárias, no global, resultante das intervenções, e em particular das condições de operação na pista com impactes positivos resultantes da melhoria das condições de operabilidade (aterragens e descolagens) e potencial diminuição do risco de acidente de aviação nessas operações.</p> <p>- Aumento da resiliência da operacionalidade do aeroporto a riscos e consequências resultantes de eventos climatéricos extremos que possam colocar em causa a operacionalidade do aeroporto com a atual pista, que poderá aumentar a capacidade de operacionalidade do aeroporto, em especial em situações de emergência.</p>	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; T/P; C/S/Si	--
Ilha do Fogo – Aeródromo de São Filipe (SFL)	<p>- Minimização / eliminação de atuais situações de riscos tecnológicos associados a derrames pontuais e escorrências de águas com substância poluentes</p> <p>- Melhoria das condições das operações aeroportuárias, no global, resultante das intervenções, e em particular das condições de operação na pista com impactes positivos resultantes da melhoria das condições de operabilidade (aterragens e descolagens) e potencial diminuição do risco de acidente de aviação nessas operações.</p> <p>- Aumento da resiliência da operacionalidade do aeroporto a riscos e consequências resultantes de eventos climatéricos extremos que possam colocar em causa a operacionalidade do aeroporto com a atual pista, que poderá aumentar a capacidade de operacionalidade do aeroporto, em especial em situações de emergência.</p>	Não identificados

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Vulnerabilidades e Riscos”

Aeroporto / Aeródromo	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; T/P; C/S/Si	--

Legenda: Ocorrência: 1 - Curto Prazo; 2 - Médio Prazo; 3 - Longo prazo; Duração: T - Temporário; P - Permanente; Efeito: C - Cumulativo; S - Secundário; Si - Sinérgico. N.A. – Não Aplicável.

O quadro seguinte apresenta uma avaliação dos principais efeitos resultantes do programa de Medidas Estratégicas do PIAACV estruturada por cada um dos Padrões de Desempenho do IFC a que as diversas medidas estão associadas (para maior detalhe da ligação entre as Medidas e os PD IFC, p.f. consultar Capítulo 6.6.3).

Quadro 6.5.2 | Avaliação estratégica de efeitos do programa de Medidas Estratégicas para o FCD “Vulnerabilidades e Riscos”

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Vulnerabilidades e Riscos”

Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactes Socioambientais	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos:</p> <p>Efeitos positivos associados às medidas: “G_4: Implementar programas de monitorização de aves e répteis na área de influência dos aeroportos e aeródromos, de forma sistemática e consistente ao longo do tempo de exploração.”; “G_10: Propor a criação e dinamização de um “conselho”/grupo de acompanhamento/trabalho da implementação do PIAACV (que tenha um núcleo comum no país e com elementos locais (de cada uma das ilhas) (parte da estrutura de governança e governação do PIAACV, para debater questões, potencialidades, ajudar a operacionalizar e estabelecer parcerias para desenvolver diversas das ações de índole ambiental e social do PIAACV); “G_11: Implementar programas de monitorização de qualidade do ar, ruído, emissão de poeiras e outros parâmetros, com divulgação periódica das medidas concretizadas pela Cabo Verde Airports (e respetivo estado de implementação/execução) associadas à minimização de ruído e vibrações resultantes das atividades do aeroporto”; “G_13: Implementar reservatórios de armazenamento de águas pluviais para posterior reutilização”; “G_17: Promover a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF) entre as companhias aéreas.”; “G_18: Implementar medidas de minimização dos impactes associados à instalação de incineradoras de resíduos e de ETAR, enquanto elementos de atração de vida selvagem, nos aeroportos internacionais.”</p> <p>Efeitos Aeroporto Sal:</p> <p>Efeitos positivos associados à medida: “sid_8: Análise da viabilidade de estabelecer uma parceria com o Hospital Ramires Figueira no sentido de encaminhar para a respetiva incineradora os resíduos produzidos no aeroporto, ao invés da opção de instalação de incineradora no aeroporto.”</p> <p>Efeitos Aeroporto Santiago:</p> <p>Efeitos positivos associados à medida: “rai_3: Dar continuidade ao projeto iniciado pela ASA, relativo ao trabalho conjunto com os produtores e comunidades na envolvente do aeroporto, com vista a uma otimização da gestão do território envolvente ao aeroporto (redução do risco de <i>birdstrike</i>)”</p>	<p>Não identificados</p>

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD "Vulnerabilidades e Riscos"		
Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
	<p>Efeitos Aeroporto Boavista:</p> <p>Efeitos positivos associados à medida: "bvc_3: Implementar medidas de minimização dos impactos da incineradora de resíduos e da ETAR enquanto elementos de atração de vida selvagem."; "bvc_4: Eliminar os passivos ambientais que ficaram por solucionar em anteriores intervenções no aeroporto (e.g. estaleiro de obra abandonado)."; "bvc_5: Realizar ações de informação junto das populações mais próximas do aeroporto (e.g. Rabil) sobre os impactos que podem esperar (ruído, vibrações) durante as fases de construção e de exploração, bem como formas de minimizar as suas consequências no seu dia a dia."</p> <p>Efeitos Aeródromo São Nicolau:</p> <p>Efeitos positivos associados à medida: "sne_2: Melhorar a eficiência de drenagem de águas pluviais no perímetro da pista"; "sne_4: Realizar ações de sensibilização da comunidade relativas à necessidade de diminuir/eliminar a criação e pastagem do gado nas imediações do aeroporto."</p>	
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos:</p> <p>Efeitos positivos associados às medidas: "G_3: Instalar sistemas de iluminação de emergência nos aeroportos e aeródromos que não dispõem de iluminação noturna, para salvaguardar situações de necessidade de evacuação noturna (ex. assistência médica)."; "G_16: Construir reservatórios de água de emergência (para as áreas sociais e para os bombeiros)."</p>	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição	<p>Efeitos Aeroporto Sal:</p> <p>Efeitos positivos associados à medida: "sid_8: Análise da viabilidade de estabelecer uma parceria com o Hospital Ramires Figueira no sentido de encaminhar para a respetiva incineradora os resíduos produzidos no aeroporto, ao invés da opção de instalação de incineradora no aeroporto."; "G_17: Promover a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF) entre as companhias aéreas."</p> <p>Efeitos Aeroporto Santiago:</p> <p>Efeitos positivos associados à medida: "rai_3: Dar continuidade ao projeto iniciado pela ASA, relativo ao trabalho conjunto com os produtores e comunidades na envolvente do aeroporto, com vista a uma otimização da gestão do território envolvente ao aeroporto (redução do risco de <i>birdstrike</i>)"</p> <p>Efeitos Aeroporto Boavista:</p> <p>Efeitos positivos associados à medida: "bvc_4: Eliminar os passivos ambientais que ficaram por solucionar em anteriores intervenções no aeroporto (e.g. estaleiro de obra abandonado)."</p> <p>Efeitos Aeródromo São Nicolau:</p> <p>Efeitos positivos associados à medida: "sne_3 Ponderar a inclusão de soluções de produção de energia renovável no aeródromo, devidamente adaptadas aos recursos e necessidades do mesmo"</p>	Não identificados

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Vulnerabilidades e Riscos”

Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos Ocorrência / Duração / Efeito	Efeitos Negativos Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
Padrão de Desempenho 4: Saúde e Segurança da Comunidade	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos associados às medidas: “G_6: Propor a presença de um posto sanitário em todos os aeroportos e aeródromos (em articulação com o Instituto Nacional Saúde Pública e Delegacias de Saúde), de forma a garantir o controlo de doenças (ex. malária).”; “G_11: Implementar programas de monitorização de qualidade do ar, ruído, emissão de poeiras e outros parâmetros, com divulgação periódica das medidas concretizadas pela Cabo Verde Airports (e respetivo estado de implementação/execução) associadas à minimização de ruído e vibrações resultantes das atividades do aeroporto”; “G_18: Implementar medidas de minimização dos impactes associados à instalação de incineradoras de resíduos e de ETAR, enquanto elementos de atração de vida selvagem, nos aeroportos internacionais.”</p> <p>Efeitos Aeroporto Santiago: Efeitos positivos associados à medida: “rai_3: Dar continuidade ao projeto iniciado pela ASA, relativo ao trabalho conjunto com os produtores e comunidades na envolvente do aeroporto, com vista a uma otimização da gestão do território envolvente ao aeroporto (redução do risco de <i>birdstrike</i>).”</p> <p>Efeitos Aeroporto São Vicente: Efeitos positivos associados à medida: “vxe_3: Ações de sensibilização da comunidade para não descarte de resíduos/potencial alimento para aves nas imediações do aeroporto.”; “vxe_6: Análise aprofundada das condições e características de drenagem da bacia hidrográfica onde está localizado o aeroporto de modo a desenvolver um projeto de intervenção de minimize as ocorrências de cheias e inundações na zona da pista”.</p> <p>Efeitos Aeroporto Boavista: Efeitos positivos associados à medida: “bvc_2: Desenvolver ações de comunicação e sensibilização para evitar a criação de pombos nas zonas envolventes ao aeroporto”; “bvc_3: Implementar medidas de minimização dos impactes da incineradora de resíduos e da ETAR enquanto elementos de atração de vida selvagem.”; “bvc_4: Eliminar os passivos ambientais que ficaram por solucionar em anteriores intervenções no aeroporto (e.g. estaleiro de obra abandonado).”; “bvc_5: Realizar ações de informação junto das populações mais próximas do aeroporto (ex. Rabil) sobre os impactes que podem esperar (ruído, vibrações) durante as fases de construção e de exploração, bem como formas de minimizar as suas consequências no seu dia a dia.”</p> <p>Efeitos Aeródromo São Nicolau: Efeitos positivos associados à medida: “sne_2: Melhorar a eficiência de drenagem de águas pluviais no perímetro da pista”; “sne_4: Realizar ações de sensibilização da comunidade relativas à necessidade de diminuir/eliminar a criação e pastagem do gado nas imediações do aeroporto”.</p>	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito 1/2/3; P; C/S/Si	Ocorrência / Duração / Efeito --
Padrão de Desempenho 5: Aquisição de Terra e	Não identificados	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD "Vulnerabilidades e Riscos"		
Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
Reassentamento Involuntário	--	--
Padrão de Desempenho 6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos associados às medidas: "G_4: Implementar programas de monitorização de aves e répteis na área de influência dos aeroportos e aeródromos, de forma sistemática e consistente ao longo do tempo de exploração."; "G_13: Implementar reservatórios de armazenamento de águas pluviais para posterior reutilização"; "G_10: Propor a criação e dinamização de um "conselho"/grupo de acompanhamento/trabalho da implementação do PIAACV (que tenha um núcleo comum no país e com elementos locais (de cada uma das ilhas) (parte da estrutura de governança e governação do PIAACV, para debater questões, potencialidades, ajudar a operacionalizar e estabelecer parcerias para desenvolver diversas das ações de índole ambiental e social do PIAACV)"; "G_18: Implementar medidas de minimização dos impactos associados à instalação de incineradoras de resíduos e de ETAR, enquanto elementos de atração de vida selvagem, nos aeroportos internacionais."</p> <p>Efeitos Aeroporto Sal: Efeitos positivos associados à medida: "sid_5: Ações de sensibilização contra a extração ilegal de areias nas dunas e praias."</p> <p>Efeitos Aeroporto São Vicente: Efeitos positivos associados à medida: "vxe_2: Ações de reflorestação com espécies autóctones e adaptadas ao quadro climático promovendo a preservação e melhoria das áreas protegidas locais." (tornado os territórios mais resilientes às AC)</p> <p>Efeitos Aeroporto Boavista: Efeitos positivos associados à medida: "bvc_3: Implementar medidas de minimização dos impactos da incineradora de resíduos e da ETAR enquanto elementos de atração de vida selvagem."; "bvc_4: Eliminar os passivos ambientais que ficaram por solucionar em anteriores intervenções no aeroporto (e.g. estaleiro de obra abandonado)."</p>	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	1/2/3; P; C/S/Si	--
	Padrão de Desempenho 7: Povos Indígenas / Comunidades Locais Vulneráveis	<p>Efeito para todos Aeroportos/Aeródromos: Efeitos positivos associados às medidas: "G_10: Propor a criação e dinamização de um "conselho"/grupo de acompanhamento/trabalho da implementação do PIAACV (que tenha um núcleo comum no país e com elementos locais (de cada uma das ilhas) (parte da estrutura de governança e governação do PIAACV, para debater questões, potencialidades, ajudar a operacionalizar e estabelecer parcerias para desenvolver diversas das ações de índole ambiental e social do PIAACV)"</p> <p>Efeitos Aeroporto Boavista: Efeitos positivos associados à medida: "bvc_5: Realizar ações de informação junto das populações mais próximas do aeroporto (e.g. Rabil) sobre os impactos que podem esperar (ruído, vibrações) durante as fases de construção e de exploração, bem como formas de minimizar as suas consequências no seu dia a dia."</p>
Ocorrência / Duração / Efeito		Ocorrência / Duração / Efeito
1/2/3; P; C/S/Si		--

Avaliação Estratégica de Efeitos Ambientais FCD “Vulnerabilidades e Riscos”

Padrão IFC	Natureza	
	Efeitos Positivos	Efeitos Negativos
Padrão de Desempenho 8: Património Cultural	Não identificados	Não identificados
	Ocorrência / Duração / Efeito	Ocorrência / Duração / Efeito
	--	--

Legenda: Ocorrência: 1 - Curto Prazo; 2 - Médio Prazo; 3 - Longo prazo; Duração: T - Temporário; P - Permanente; Efeito: C - Cumulativo; S - Secundário; Si - Sinérgico. N.A. – Não Aplicável.

6.5.6 Recomendações

Verificou-se que a maioria dos efeitos negativos identificados associados às intervenções das Fases 1-A e 1-B são passíveis de serem eliminados ou minimizados pelo conjunto de medidas Estratégicas propostas pelo PIAACV. Tal resultou precisamente também de um exercício prévio e conjunto da equipa da AASE com a equipa do PIAACV e das rondas de consultas a entidades e partes interessadas, em que se pretendeu que o PIAACV, no seu cômputo geral, pudesse ser mais do que apenas um plano de intervenções infraestruturais, mas assumisse uma estratégia coesa e articulada de intervenção material e “imaterial” nos territórios abrangidos.

Neste contexto, estando as recomendações que poderiam minimizar os efeitos negativos praticamente todas vertidas nas Medidas Estratégicas do PIAACV, no âmbito do presente FCD identificam-se ainda um conjunto de recomendações que, na sua maioria, têm o objetivo de essencialmente maximizar potenciais efeitos positivos identificados num quadro de governança mais global, que extravasa o âmbito e competência de intervenção do PIAACV e da Cabo Verde Airports, sugerindo que seja da responsabilidade da articulação das entidades públicas da administração local e nacional com a competência nas devidas matérias. De salientar que são identificados os casos em que as recomendações são especificamente da responsabilidade da Cabo Verde Airports com a referência “(CVA)”.

Quadro 6.5.4 | Recomendações no âmbito do FCD “Vulnerabilidades e Riscos”

Recomendações

Incentivar e apoiar os municípios na disponibilização de informação no terreno sobre riscos, por exemplo Risco associado a Ciclones/Tempestades/Depressões, Risco associada a poeiras/“Bruma Seca” em locais estratégicos de modo a chegar ao maior número de pessoas possível – informação de previsão de acontecimento e medidas de proteção adequadas

Criar medidas urgentes para reduzir a sua vulnerabilidade aos choques económicos e climáticos inesperados.

Reforçar as políticas e opções sustentáveis ao nível do ordenamento do território e urbano, de modo a aumentar a resiliência costeira, através de uma combinação de infraestruturas verdes e cinzentas, como forma rentável de reduzir o risco de inundações, ao mesmo tempo que aumenta os atrativos turísticos e o potencial da economia azul.

Ilha de São Vicente: Ponderação, por parte das entidades com competência em ambiente e ordenamento do território locais e nacionais (nomeadamente, delegação do MAA, DNA e Câmara Municipal de São Vicente, entre outras) do projeto de expansão / loteamento do aglomerado de São Pedro para a zona nordeste, ao longo do perímetro de jurisdição e servidão aeroportuária (que impede a construção de habitações), tendo em consideração que esse é um local de confluência e descarga de uma densa rede de drenagem de linhas de água, especialmente de regime torrencial, com elevada vulnerabilidade a erosão hídrica dos solos. A localização dessa área de expansão, e do próprio aeroporto, é precisamente na área de drenagem de toda a bacia que os e o próprio aeroporto tem sofrido impactes ao nível de inundações e erosão. Assim, recomenda-se que o referido projeto seja reavaliado tendo em consideração não só a resiliência do mesmo às Alterações Climáticas (com episódios de, por um lado, tempestades e episódios de chuvas

Recomendações

torrenciais mais intensas e por períodos de tempo mais longos, e por outro, com períodos de seca mais agravados (o que aliado a chuvas torrenciais aumenta significativamente o risco de erosão hídrica). Essa avaliação deverá igualmente ter em conta a exposição dessa localização da expansão ao nível do ruído resultante das operações e atividade aeroportuária.

Criação de um grupo de trabalho entre as diversas entidades com competência na ilha ao nível dos recursos hídricos, ambiente, socioeconomia, agricultura, entre outros, com vista a analisar e propor ações que permitam o aumento do armazenamento de água para as populações, pois a atual estratégia ao nível da aposta no turismo e aumento do fluxo de visitantes irá resultar num aumento de necessidades a este nível (quer por parte dos visitantes, quer de trabalhadores que se deslocam entre ilhas para responder às necessidades de trabalho), e em simultâneo, os cenários previstos relativos às Alterações Climáticas preveem o aumento das situações de secas e conseqüente escassez.

Implementar Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção de equipamentos e viaturas da CVA e respetivas medidas de manuseamento, acondicionamento e prevenção de derrames (a desenvolver no âmbito do Plano de Ação Ambiental e Social. **(CVA)**)

Implementar Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção, da responsabilidade dos stakeholders, e respetivas medidas de manuseamento, acondicionamento e prevenção de derrames.

Ilha da Boavista: Garantir iluminação adequada nos acessos ao aeroporto, reduzindo riscos rodoviários quando existirem voos noturnos.

6.6 Fatores Críticos para a Decisão Transversais

Para além dos FCD acima referidos, considerou-se pertinente abordar a **Governança e Governação para a Ação** e o **Contributo para os ODS 2030** e para os **Padrões de Desempenho do IFC** como **Fatores Críticos para a Decisão Transversais (FCDT)**, dada a sua importância e caráter fundamental a salvaguardar pelo PIAACV para a sustentabilidade de um território como as ilhas de Cabo Verde, e por serem resultado da análise conjunta e contributo conjunto dos outros FCD propostos.

6.6.1. Governança e Governação para a Ação

A análise ao FCDT Governança e Governação no âmbito do PIAACV pretende identificar e articular os interesses, recursos e ações da responsabilidade de cada entidade interveniente na AASE e em todo o processo de implementação do Plano, constituindo um elemento promotor da sua eficiência e monitorização. A governança permite aproximar os cidadãos das instituições, salientando-se os cinco princípios cumulativos que estão na base de uma boa governança:

- Abertura: transparência e comunicação das decisões;
- Participação: envolvimento dos cidadãos na elaboração e aplicação das opções;
- Responsabilização: clarificação do papel de cada interveniente no processo de decisão e a conseqüente aplicação das suas atribuições;
- Eficácia: decisões tomadas no momento e a um nível adequado;
- Coerência: articulação entre as diversas políticas praticadas.

É neste contexto que a presente análise pretende:

- Por um lado, avaliar de que forma a proposta de PIAACV disponibiliza a informação às diversas entidades, partes interessadas e população relativamente às opções do plano, especificamente das suas medidas e intervenções, de que forma promove ações de comunicação, divulgação e discussão das variadas problemáticas e soluções;

- Por outro, propor um quadro de governança e governação, identificando as entidades às quais, em virtude das suas responsabilidades específicas, são suscetíveis de interessar os efeitos resultantes da implementação do PIAACV e/ou têm participação direta ou indireta na operacionalização, monitorização das opções previstas no Plano.

Neste contexto, importa dar destaque ao Plano de Envolvimento de Partes Interessadas (PEPI) desenvolvido pela Cabo Verde Airports para a Fase 1-A do PIAACV (que se perspetiva que seja desenvolvido de forma similar para as restantes fases e também no conjunto da aplicação das Medidas Estratégicas do PIAACV).

Esse plano contém, entre outros aspetos, informações específicas sobre o envolvimento das partes interessadas para cada aeroporto e quaisquer atividades de envolvimento realizadas no âmbito da avaliação ambiental e social. Para além disso, define já o mecanismo para reclamações da comunidade (*Community Grievance Mechanism – CGM*) que permita a apresentação e gestão de reclamações da comunidade (incluindo reclamações anónimas), tendo em conta que o PIAACV abrange as 7 infraestruturas aeroportuárias de Cabo Verde.

Todo este processo é revelador que a população local precisa de mecanismos que gerem confiança para expressar e resolver preocupações relacionadas com um determinado projeto de desenvolvimento e que, por seu turno, as empresas precisam de encontrar formas eficazes, coerentes e transparentes de responder às preocupações da comunidade.

É fundamental que o envolvimento das partes interessadas comece cedo no processo de desenvolvimento do projeto, influenciando as decisões iniciais e a gestão contínua de riscos e impactes. Isso inclui identificar as partes interessadas, divulgar informações, antecipar conflitos, formar parcerias e envolver a comunidade na fiscalização do projeto. Além disso, o envolvimento previne conflitos e estabelece relações de confiança.

Além das consultas, é essencial fornecer informações relevantes sobre o projeto às Comunidades Afetadas e outras partes interessadas, cobrindo seus objetivos, riscos, impactes e medidas de mitigação.

Nesse contexto, o PEPI foi desenvolvido com os seguintes objetivos:

- Estabelecer uma estratégia sistemática de envolvimento das partes interessadas, que ajudará os Mutuários a criar e manter uma relação construtiva com as partes interessadas e, em particular, com as partes afetadas pelo projeto.
- Avaliar o nível de interesse das partes interessadas e apoio para o projeto e permitir que as suas opiniões sejam consideradas na conceção do projeto e desempenho ambiental e social.
- Promover e proporcionar meios para o envolvimento eficaz e inclusivo das partes afetadas pelo projeto durante todo o ciclo de vida do projeto sobre questões que poderiam afetá-las.
- Garantir que informação apropriada sobre os riscos e impactes ambientais e sociais do projeto seja divulgada às partes interessadas de modo oportuno, acessível, compreensível e adequado.
- Garantir que as comunidades afetadas pelo projeto tenham meios acessíveis e inclusivos para apresentar questões e queixas, e permitir que os Mutuários respondam e administrem tais questões e queixas.

As ações previstas no PEPI desenvolvido concentram-se nos trabalhos da primeira fase de investimento (trabalhos preliminares, voluntários e ambientais) e da Fase 1-A e incluem todos os aeroportos e aeródromos abrangidos pelas

atividades do projeto. Desde logo, foram trabalhadas de modo a alinharem-se com as ações realizadas no contexto da AASE do PIAACV, uma vez que já se tinham iniciado os trabalhos da definição de âmbito, e servirão para coordenar as iniciativas destinadas a mitigar impactes e criar valor social durante a fase de construção do projeto, seguindo as diretrizes dos padrões de desempenho da IFC e do Quadro Ambiental e Social (QAS) do Banco Mundial.

O PEPI proposto enquadra, assim, as várias iniciativas que serão introduzidas para descrever as principais ações de envolvimento das partes interessadas na mitigação dos impactes na comunidade e na criação de valor social durante a fase de pré-construção e construção.

Adicionalmente, e desde o início do desenvolvimento da AASE, foi posto em prática todo um processo de transparência, consulta e envolvimento, que envolveu a equipa da AASE bem como da ASA - Aeroportos e Segurança Aérea e da Cabo Verde Airports. Durante os meses de junho e julho de 2023, período que antecedeu o início da concessão da CVA, foi realizado um conjunto de trabalhos de campo e prospeção e de reuniões e consultas com o propósito de identificar e estabelecer contacto com todas as partes interessadas em cada área alvo do PIAACV, bem como compreender os desafios específicos enfrentados em cada uma.

O quadro seguinte apresenta o conjunto de entidades consultadas. De referir que, em todas as sessões/reuniões, foi feita uma breve apresentação das intervenções previstas para as Fases 1-A e 1-B do PIAACV e de exemplos de conjuntos de medidas estratégicas potenciais. Destaca-se o facto de diversos contributos das reuniões terem resultado em Medidas Gerais e Específicas do PIAACV propostas pela equipa da AASE à Cabo Verde Airports.

O projeto a implementar com o PIAACV pode criar oportunidades para que as populações locais, e os seus representantes (associações, ONG, etc.), participem e beneficiem de atividades que poderão efetivamente ajudá-los ou proporcionar condições que apoiem a concretização das suas aspirações de melhores condições sociais e económicas, assumindo-se como parceiros no desenvolvimento. Todos são chamados para a gestão dos riscos e impactes de suas atividades (Governo, empresas privadas e populações).

Quadro 6.6.1 | Entidades e Partes Interessadas consultadas durante os trabalhos e consulta de campo da AASE no ano de 2023

Ilha	Entidades consultadas	Método	Data (ano 2023)
Santiago	ASA – Aeroportos e Segurança Aérea: Aeroporto Internacional Nelson Mandela	Reunião Visita	05 a 06 de junho
	ANAS - Agência Nacional de Água e Saneamento Quercus - Cabo Verde Direção Geral do Património Plataforma das ONG Câmara Municipal da Praia (departamento social) Câmara Municipal do Tarrafal (departamento social)	Reunião	22-23 de junho
São Vicente	Associação Amigos da Natureza Biosfera Câmara Municipal (departamento social) Delegação do Ministério de Agricultura e Ambiente ASA – Aeroportos e Segurança Aérea: Aeroporto Internacional Cesária Évora	Reunião Visita	07 a 09 de junho
Sal	Associação de Chã de Matias Delegação do Ambiente do Sal Câmara Municipal do Sal Associação Biodiversidade ASA – Aeroportos e Segurança Aérea (Conselho de Administração) e Aeroporto Internacional Amílcar Cabral	Reunião Visita	9-11 de junho
Boavista	ASA – Aeroportos e Segurança Aérea: Aeroporto Internacional Aristides Pereira SDTUBM Associação Bios Cabo Verde Câmara Municipal (departamento Social) Associação Cabo Verde Natura 2000 Águas e Energia da Boa Vista	Reunião Visita	19 a 23 de junho
Maio	ASA – Aeroportos e Segurança Aérea: Aeródromo do Maio Fundação Maio Biodiversidade Câmara Municipal (Departamento social)	Reunião Visita	24 a 26 de junho
São Nicolau	ASA – Aeroportos e Segurança Aérea: Aeródromo de São Nicolau Câmara Municipal Ribeira Brava Delegação do Ministério da Agricultura e Ambiente	Reunião Visita	26 a 29 de junho
Fogo	ASA – Aeroportos e Segurança Aérea: Aeródromo do Fogo Projeto Vitó Câmara Municipal de São Filipe	Reunião Visita	30 de junho a 02 de julho

Os diagnósticos realizados, entre junho e julho de 2023, representam uma profunda análise das questões sociais, ambientais e económicas que suscitam preocupações nas sete localidades abrangidas pelo PIAACV. É destacado no PEPI, tendo por base o trabalho desenvolvido desde o Relatório de Definição de Âmbito da AASE, que as partes interessadas que foram consultadas e contactadas demonstraram um apoio favorável às intervenções previstas. No entanto, também expressaram suas inquietações nas áreas social e ambiental.

No contexto social, as principais preocupações envolvem as comunidades circundantes aos aeroportos e aeródromos. A segurança nas imediações dos aeroportos foi destacada como uma preocupação significativa, o que implica a necessidade de sensibilizar as populações para os riscos associados à presença do aeroporto. Além disso, as comunidades vulneráveis e questões sociais subjacentes foram identificadas como pontos de atenção, ressaltando a necessidade de investimento em infraestruturas sociais, com ênfase na construção de habitação social nas ilhas com maior crescimento turístico.

Outras preocupações sociais incluem a implementação de projetos de apoio social e combate à pobreza, reabilitação de habitações e compensação nos casos em que terras são confiscadas para projetos aeroportuários. Também foi enfatizada a importância de combater as construções clandestinas existentes e abordar o desemprego juvenil, bem como intervir em questões sociais prementes como os consumos aditivos e a prostituição.

No âmbito ambiental, há apreensão quanto à presença de aves e outros animais em algumas zonas junto / na envolvente das infraestruturas aeroportuárias. Isso suscita a necessidade de realizar um trabalho de sensibilização junto aos criadores de animais para minimizar essa presença. A presença de pontos de água e animais, como ruminantes, foi identificada como um dos fatores que atraem aves e houve uma recomendação para proibir tais atividades nas proximidades dos aeroportos.

Outras preocupações ambientais abrangem a conservação das reservas naturais nas ilhas turísticas, a proteção contra a erosão costeira, a preservação da biodiversidade e a melhoria do tratamento de resíduos sólidos. A possibilidade de instalar uma incineradora nos aeroportos também foi levantada como uma consideração importante. Além disso, a iluminação nas áreas aeroportuárias foi identificada como tendo um impacto nas aves marinhas. Foi observada a presença de espécies endémicas, incluindo aves e répteis, nas ilhas, que também devem ser consideradas nas ações futuras.

Essas preocupações estão alinhadas com os FCD definidos na AASE, que abrangem a qualidade de vida e infraestruturas ambientais, valores e recursos naturais e paisagísticos, governança e coesão comunitária, bem como vulnerabilidades e riscos, em especial a resiliência e adaptação às alterações climáticas.

É importante destacar que as preocupações relacionadas a questões sociais, especialmente aquelas ligadas às comunidades nas áreas circundantes dos aeroportos/aeródromos, serão tratadas em detalhes no plano de Medidas Estratégicas do PIAACV, com o apoio da rede de parceiros locais, desenvolvido e implementado como parte de sua política de responsabilidade social. As instituições consultadas, tendo demonstrado um compromisso sólido e uma disposição notável para abordar as preocupações identificadas podem desempenhar um papel influente nessa rede, fornecendo assistência, informações e apoio tanto à CVA quanto às famílias, estando muitas dessas entidades já ativamente envolvidas em projetos sociais e comunitários. As ONG e OCB, sobretudo, podem facilitar a comunicação com as comunidades e garantir que suas necessidades sejam adequadamente consideradas, contribuindo assim para um desenvolvimento aeroportuário mais inclusivo e sustentável em Cabo Verde.

É assumido pela Cabo Verde Airports que o processo de consulta às partes interessadas no âmbito da implementação do PIAACV é contínuo e estará em curso à medida que o projeto avança, garantindo a abordagem adequada das preocupações e necessidades já identificadas, além de permitir a identificação e resolução de novas questões que possam surgir no decorrer da sua concretização.

Em suma, conclui-se que o processo de governança ao longo do desenvolvimento do PIAACV assegurou, de forma expressiva, as preocupações e princípios de um processo de envolvimento e participação, sendo de destacar todas as ações de envolvimento de partes interessadas que estão previstas pelo PEPI para as fases de pré-construção, de

construção e de operação (i.e. ações que devem ser implementadas de forma contínua) perspetivam um bom nível de governança e governação, contribuindo de forma eficaz para os princípios de uma AASE e dos princípios e padrões da IFC e dos ODS 2030. Essas ações são apresentadas no Anexo 10.3.

É igualmente fundamental continuar a assegurar todas as ações de envolvimento, consulta e comunicação previstas ao longo da Fase 1-B e de toda a implementação das Medidas estratégicas do PIAACV, sendo de realçar que uma das medidas previstas pressupõe precisamente: a Medida Geral “G_10: *Propor a criação e dinamização de um “conselho”/grupo de acompanhamento/trabalho da implementação do PIAACV (que tenha um núcleo comum no país e com elementos locais (de cada uma das ilhas) (parte da estrutura de governança e governação do PIAACV, para debater questões, potencialidades, ajudar a operacionalizar e estabelecer parcerias para desenvolver diversas das ações de índole ambiental e social do PIAACV)*”.

O PEPI também propõe toda uma estrutura organizacional e de responsabilidades para o processo de governança e governação que se considera adequado.

Como resultado de todo o processo de análise que antecedeu o presente RAS, identifica-se no Quadro 6.6.2 o Quadro de Governança para a Ação no âmbito da AASE do PIAACV

Quadro 6.6.2 | Quadro de Governança para a Ação no âmbito da AASE do PIAACV

Entidades	Contexto de Ação
Cabo Verde Airports	<ul style="list-style-type: none"> - Implementar o PIAACV; - Desenvolver a fase de monitorização do PIAACV e da AASE do PIAACV; - Cumprir ou fazer cumprir as medidas presentes na Declaração Ambiental e Social da AASE do PIAACV; - Fomentar e apoiar os processos de governança, governação e participação pública. - Desempenhar as respetivas funções no modelo de governança e governação do PIAACV e do PEPI. - Manter atualizadas as opções do PIAACV em função do envolvimento e dinâmica evolutiva do setor e dos territórios
Ministério da Agricultura e Ambiente / Direção Nacional de Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> - Manter atualizadas as orientações estratégicas com incidência na conservação da natureza, os diagnósticos e informação de referência, objetivos e metas ambientais a diferentes prazos em diversos domínios ambientais; - Implementar/acompanhar e monitorizar algumas das recomendações da AASE; - Fomentar e apoiar os processos de governança e governação e participação pública; - Desempenhar as respetivas funções no modelo de governança e governação do PIAACV; - Acompanhar e fornecer dados para a fase de monitorização do PIAACV.
Ministério do Turismo e Transportes	<ul style="list-style-type: none"> - Manter atualizadas as orientações estratégicas com incidência no setor dos transportes aéreos e estratégias de transporte e turismo; - Implementar acompanhar e monitorizar algumas das recomendações da AASE; - Fomentar e apoiar os processos de governança e governação e participação pública; - Desempenhar as respetivas funções no modelo de governança e governação do PIAACV; - Acompanhar e fornecer dados para a fase de monitorização do PIAACV.
Ministério do Estado, da	<ul style="list-style-type: none"> - Desenvolver as ações associadas ao apoio previsto pelo PIAACV nas Medidas Estratégicas;

Entidades	Contexto de Ação
Família, Inclusão e Desenvolvimento Social	<ul style="list-style-type: none"> - Implementar acompanhar e monitorizar algumas das recomendações da AASE; - Fomentar e apoiar os processos de governança e governação e participação pública; - Desempenhar as respetivas funções no modelo de governança e governação do PIAACV; - Acompanhar e fornecer dados para a fase de monitorização do PIAACV.
Ministério da Cultura e das Indústrias Criativas e Ministro do Mar	<ul style="list-style-type: none"> - Desenvolver as ações associadas ao apoio previsto pelo PIAACV nas Medidas Estratégicas; - Implementar/acompanhar e monitorizar algumas das recomendações da AASE; - Fomentar e apoiar os processos de governança e governação e participação pública; - Desempenhar as respetivas funções no modelo de governança e governação do PIAACV; - Acompanhar e fornecer dados para a fase de monitorização do PIAACV.
Ministério das Infraestruturas, Ordenamento do Território e Habitação	<ul style="list-style-type: none"> - Manter atualizadas as orientações estratégicas e políticas com incidência no setor das infraestruturas, ordenamento do território e da habitação; - Implementar / acompanhar e monitorizar algumas das recomendações da AASE; - Fomentar e apoiar os processos de governança e governação e participação pública; - Desempenhar as respetivas funções no modelo de governança e governação do PIAACV; - Acompanhar e fornecer dados para a fase de monitorização do PIAACV.
Ministério da Educação	<ul style="list-style-type: none"> - Manter atualizadas as orientações estratégicas e políticas com incidência no setor da educação e formação; - Implementar/acompanhar e monitorizar algumas das recomendações da AASE; - Fomentar e apoiar os processos de governança e governação e participação pública; - Desempenhar as respetivas funções no modelo de governança e governação do PIAACV; - Acompanhar e fornecer dados para a fase de monitorização do PIAACV.
Ministério da Saúde	<ul style="list-style-type: none"> - Manter atualizadas as orientações estratégicas e políticas com incidência no setor da saúde; - Desenvolver as ações associadas ao apoio previsto pelo PIAACV nas Medidas Estratégicas; - Implementar / acompanhar e monitorizar algumas das recomendações da AASE; - Fomentar e apoiar os processos de governança e governação e participação pública; - Desempenhar as respetivas funções no modelo de governança e governação do PIAACV; - Acompanhar e fornecer dados para a fase de monitorização do PIAACV.
ASA – Aeroportos e Segurança Aérea; Companhias aéreas; Handlers; Fornecedores (de bens e serviços); Operadores turísticos	<ul style="list-style-type: none"> - Apoiar na implementação do PIAACV, segundo diretrizes da CVA; - Desempenhar funções no modelo de governança e governação do PIAACV; - Acompanhar e fornecer dados para a fase de monitorização do PIAACV.
Municípios	<ul style="list-style-type: none"> - Implementar as políticas de ordenamento do território e de desenvolvimento local; - Implementar / acompanhar e monitorizar algumas das recomendações da AASE; - Fomentar e apoiar os processos de governança e governação e participação pública; - Desempenhar as respetivas funções no modelo de governança e governação do PIAACV; - Acompanhar e fornecer dados para a fase de monitorização do PIAACV.
Organizações Não Governamentais (ONG)	<ul style="list-style-type: none"> - Acompanhar a implementação do PIAACV, em específico das Medidas Estratégicas; - Desenvolver as ações associadas ao apoio previsto pelo PIAACV nas Medidas Estratégicas; - Implementar / acompanhar e monitorizar algumas das recomendações da AASE; - Promover a informação, cooperação e participação cívica;

Entidades	Contexto de Ação
	<ul style="list-style-type: none"> - Incentivar o debate e a análise crítica das intervenções e medidas a implementar; - Fomentar e apoiar os processos de governança, governação e participação pública. - Apoiar as atividades de proteção dos valores naturais e culturais na área de intervenção; - Acompanhar e fornecer dados para a fase de monitorização do PIAACV; - Fomentar o intercâmbio de informações e experiências com as entidades públicas e privadas.

Por sua vez, o Quadro 6.6.3 apresenta a matriz de identificação das responsabilidades específicas de cada entidade na implementação, acompanhamento e monitorização das recomendações de cada FCD.

Quadro 6.6.3 | Quadro de Governança para a Ação no âmbito do PIAACV, por recomendação da AASE

Recomendação	Fase de implementação ou desenvolvimento	Entidade responsável / Envolvida
FCD QUALIDADE DE VIDA E INFRAESTRUTURAS AMBIENTAIS		
Rec_1.1: Estudar mecanismos para gerir a pressão sobre o mercado imobiliário e o custo da habitação devido ao aumento do turismo e da procura de trabalhadores (internos e externos), minimizando a tendência de degradação das condições sociais (recomendação comum com o FCD "Governança e Coesão Comunitária")	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local
Rec_1.2: Articulação entre as autoridades com competência em matéria de turismo e gestão de infraestruturas ambientais e abastecimento de água, de forma a analisar a capacidade de carga e resposta das diversas ilhas perante um potencial aumento do fluxo de visitantes/turistas.	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local
Rec_1.3: Propor a monitorização de saúde (sistema auditivo e respiratório, dores de cabeça, depressão, problemas psicológicos, perturbações do sono, ...), de forma a identificar (e atuar sobre) eventuais alterações nos padrões de saúde das populações na envolvente	Fases 1-A e 1-B	CVA
Rec_1.4: Otimizar os procedimentos de navegação durante o ciclo LTO – aterragem e descolagem (subidas e descidas contínuas) – e tempos de rotação por forma a reduzir o consumo de combustível das aeronaves	Implementação do PIAACV	ASA
Rec_1.5: Reativação do projeto Garça Vermelha existente na ilha de São Vicente de gestão de resíduos de óleos e derivados de hidrocarbonetos	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local
Rec_1.6: Ilha da Boavista: Reforçar os contactos com a câmara municipal para aumentar a periodicidade da recolha de resíduos e o afastamento dos contentores da cerca do aeroporto (CVA).	Implementação do PIAACV	CVA
Rec_1.7: Ilha da Boavista: Avaliar a viabilidade técnica e financeira de substituir a construção de uma ETAR no aeroporto pela drenagem das águas residuais para a ETAR existente nas imediações do mesmo (gerida pela Águas e Energia da Boa Vista), em conformidade com o sugerido pela AEB (CVA).	Fase de Pré-Construção da Fase 1-B	CVA
Rec_1.8: Ilha do Fogo: Ponderar, por parte do Governo de Cabo Verde, a efetiva necessidade de voos noturnos (para além de situações de emergência), salvaguardando as situações de	Fase 1-A	Administração Pública Nacional e Local

Recomendação	Fase de implementação ou desenvolvimento	Entidade responsável / Envolvida
evacuação noturna através da instalação de um sistema de iluminação de emergência (CVA).		
FCD VALORES E RECURSOS NATURAIS E PAISAGÍSTICOS		
Rec_2.1: Implementar Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção de equipamentos e viaturas da CVA e respetivas medidas de manuseamento, acondicionamento e prevenção de derrames (a desenvolver no âmbito do Plano de Ação Ambiental e Social). (recomendação comum com o FCD "Vulnerabilidades e Riscos")	Implementação do PIAACV	CVA
Rec_2.2: Ilha da Boavista: Analisar, no âmbito do Plano de Gestão de Vida Selvagem do aeroporto, plano que abrange um raio de 13 km em torno do aeroporto, soluções já implementadas em outros aeroportos com contextos similares ao da Boavista (proximidade a áreas protegidas) e verificar a sua potencial adequabilidade. (CVA)	Implementação do PIAACV	CVA
Rec_2.3: Ilha da Boavista: Analisar a possibilidade de estabelecer acordos com as ONGs BIOS e Natura 2000, entre outras, para fazer a limpeza e sinalização do espaço e a monitorização de espécies na Lagoa de Rabil. (CVA)	Implementação do PIAACV	CVA
Rec_2.4: Ilha do Maio: Celebrar e implementar acordos com a ONG Fundação Maio Biodiversidade para limpeza, sinalização e monitorização de espécies nas Salinas de Porto Inglês. (CVA)	Implementação do PIAACV	CVA
FCD GOVERNANÇA E COESÃO COMUNITÁRIA		
Rec_3.1: Estudar mecanismos para gerir a pressão sobre o mercado imobiliário e o custo da habitação devido ao aumento do turismo e da procura de trabalhadores (internos e externos), minimizando a tendência de degradação das condições sociais (recomendação comum com o FCD "Qualidade de Vida e Infraestruturas")	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local
Rec_3.2: Articular a oferta de transporte aéreo com o transporte marítimo em cada ilha (ex. dias diferentes), permitindo uma melhor articulação e oferta global de acessibilidade às ilhas	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional
Rec_3.3: Analisar a possibilidade de articular as ações a implementar nos aeroportos e aeródromos com as ações que estão a ser desenhadas para os portos em cada ilha.	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional
Rec_3.4: Propor uma alteração à lei do mecenato, de forma a incentivar os investidores a realizarem investimentos socioeconómicos que melhorem a qualidade de vida, aumentem as qualificações e reforcem o empowerment das comunidades locais.	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional
Rec_3.5: Ilha da Boavista: Esclarecimento e informação junto das populações e entidades dos potenciais impactes da extensão da pista do aeroporto no corredor de areia ("deserto de Viana") e na Via Pitoresca, uma vez que: as alterações à infraestrutura não irão provocar qualquer alteração ao regime de ventos, uma vez que não serão criadas novas barreiras à normal circulação do vento; em relação à circulação de máquinas e pessoas, os acessos às obras serão feitos sempre pelo interior do perímetro aeroportuária, exatamente para evitar estrangulamentos fora dos aeroportos e por medida de segurança aeroportuária; e circulação feita fora dos aeroportos, de camiões de transporte de materiais para a obra, será feita nas rodovias existentes. (CVA)	Implementação do PIAACV	CVA
Rec_3.6: Ilha da Boavista: Analisar soluções para aumentar o contacto e os benefícios das populações locais com a presença de turistas na ilha (ex. implementar circuitos de autocarros gratuitos ou com preços controlados para que os turistas possam circular mais	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local

Recomendação	Fase de implementação ou desenvolvimento	Entidade responsável / Envolvida
facilmente na ilha em vez de ficarem isolados nos hotéis)		
Rec_3.7: Estabelecer obrigações para os operadores turísticos assegurarem habitação em condições adequadas (dimensão, salubridade, etc.) para os trabalhadores dos empreendimentos e, por outro lado, promoverem programas de desenvolvimento social educativo para proteção e segurança das suas crianças durante o horário em que desempenham as suas funções	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local
FCD DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E COMPETITIVIDADE		
Rec_4.1: Aumentar a produtividade, inclusive no setor agrícola, de modo a satisfazer as exigências dos grandes hotéis, disseminando conhecimentos e estimulando setores alternativos.	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local
Rec_4.2: Reforçar as Capacidades empresariais em inovação, adoção de tecnologia, práticas de gestão e marketing, e competências da força de trabalho – para melhorar a produtividade e, portanto, o crescimento.	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local
Rec_4.3: Ilha de Santiago: Ações de promoção do património cultural e natural da ilha de Santiago (ex.: Cidade Velha, etc.) com o objetivo de captar mais turistas para a ilha	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local
FCD VULNERABILIDADES E RISCOS		
Rec_5.1: Incentivar e apoiar os municípios na disponibilização de informação no terreno sobre riscos, por exemplo Risco associado a Ciclones/Tempestades/Depressões, Risco associada a poeiras/"Bruma Seca" em locais estratégicos de modo a chegar ao maior número de pessoas possível – informação de previsão de acontecimento e medidas de proteção adequadas.	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local
Rec_5.2: Criar medidas urgentes para reduzir a sua vulnerabilidade aos choques económicos e climáticos inesperados.	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local
Rec_5.3: Reforçar as políticas e opções sustentáveis ao nível do ordenamento do território e urbano, de modo a aumentar a resiliência costeira, através de uma combinação de infraestruturas verdes e cinzentas, como forma rentável de reduzir o risco de inundações, ao mesmo tempo que aumenta os atrativos turísticos e o potencial da economia azul.	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local
Rec_5.4: Ilha de São Vicente: Ponderação, por parte das entidades com competência em ambiente e ordenamento do território locais e nacionais (nomeadamente, delegação do MAA, DNA e Câmara Municipal de São Vicente, entre outras), do projeto de expansão / loteamento do aglomerado de São Pedro para a zona nordeste, ao longo do perímetro de jurisdição e servidão aeroportuária, tendo em consideração que esse é um local de confluência e descarga de uma densa rede de drenagem de linhas de água, especialmente de regime torrencial, com elevada vulnerabilidade a erosão hídrica dos solos. A localização dessa área de expansão, e do próprio aeroporto, é precisamente na área de drenagem de toda a bacia que os e o próprio aeroporto tem sofrido impactes ao nível de inundações e erosão. Assim, recomenda-se que o referido projeto seja reavaliado tendo em consideração não só a resiliência do mesmo às Alterações Climáticas (com episódios de, por um lado, tempestades e episódios de chuvas torrenciais mais intensas e por períodos de tempo mais longos, e por outro, com períodos de seca mais agravados (o que aliado a chuvas torrenciais aumenta significativamente o risco de erosão hídrica). Essa avaliação deverá igualmente ter em conta a exposição dessa localização da expansão ao nível do ruído resultante das operações e atividade aeroportuária.	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local

Recomendação	Fase de implementação ou desenvolvimento	Entidade responsável / Envolvida
<p>Rec_5.5:</p> <p>Criação de um grupo de trabalho, envolvendo as diversas entidades com competência na ilha ao nível dos recursos hídricos, ambiente, socioeconomia, agricultura, entre outros, com vista a analisar e propor ações que permitam o aumento do armazenamento de água para as populações, pois a atual estratégia ao nível da aposta no turismo e aumento do fluxo de visitantes irá resultar num aumento de necessidades a este nível (quer por parte dos visitantes, quer de trabalhadores se deslocam entre ilhas para responder às necessidades de trabalho), e em simultâneo, os cenários previstos relativos às Alterações Climáticas preveem o aumento das situações de secas e conseqüente escassez.</p>	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local
<p>Rec_5.6:</p> <p>Implementar Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção de equipamentos e viaturas da CVA e respetivas medidas de manuseamento, acondicionamento e prevenção de derrames (a desenvolver no âmbito do Plano de Ação Ambiental e Social). (recomendação comum com o FCD "Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos")</p>	Implementação do PIAACV	CVA
<p>Rec_5.7:</p> <p>Implementar Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção, da responsabilidade dos stakeholders, e respetivas medidas de manuseamento, acondicionamento e prevenção de derrames.</p>	Implementação do PIAACV	Stakeholders (ASA, CV Airlines, CV Handling, VIVO ENERGY/ENACOL, etc)
<p>Rec_5.8:</p> <p>Ilha da Boavista: Garantir iluminação adequada nos acessos ao aeroporto, reduzindo riscos rodoviários quando existirem voos noturnos.</p>	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local

6.6.2. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)

Os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) (Figura 6.6.2) constituem a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas, tendo sido aprovada em setembro de 2015 e subscrita por 193 membros, incluindo Cabo Verde.



Fonte: <https://www.ods.pt/>

Figura 6.6.2 | Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável (ODS)

A Agenda 2030 organiza-se em cinco princípios enquadradores, os chamados “5P” - Pessoas, Planeta, Prosperidade, Paz e Parcerias – os quais fornecem também uma base para organização dos ODS (Figura 6.6.3). Esta Agenda preconiza uma visão do desenvolvimento com responsabilidade partilhada, em que é necessário o envolvimento dos vários atores e todos têm um papel a desempenhar (governos nacionais e locais, comunidades de base, organizações da sociedade civil, setor privado, universidades, entre outras.), estabelecendo assim a necessidade de estabelecer parcerias a todos os níveis de governação, todas as partes interessadas e todas as pessoas num esforço inclusivo e coletivo



Figura 6.6.3 | Cinco princípios enquadradores dos ODS

A Agenda 2030 é mensurável, colocando especial ênfase na necessidade de medir o desempenho e os resultados, através de um conjunto de indicadores para monitorizar e avaliar o alcance dos ODS que permitam, a partir dessa análise, extrair lições e recomendações.

Os objetivos correspondem, igualmente, a uma visão integradora das várias dimensões do desenvolvimento sustentável – económica, social e ambiental –, as quais se interligam entre si nos vários objetivos (Figura 6.6.4).



Figura 6.6.4 | Visão integradora das dimensões do desenvolvimento sustentável com os ODS

Cabo Verde tem vindo a investir recursos e a fortalecer parcerias para a implementação dos ODS, com vista a responder aos desafios a longo prazo e emergentes. Sendo os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável um apelo global à ação para erradicar a pobreza, proteger o meio ambiente e o clima e garantir que as pessoas em todos os lugares possam desfrutar de paz e prosperidade, as Nações Unidas em Cabo Verde têm trabalhado com os seus parceiros, nacionais e internacionais, de forma conjunta e coordenada, visando identificar repostas às prioridades nacionais dos desafios do desenvolvimento sustentável do país. Cabo Verde precisa de fortes parcerias e intervenções sustentáveis com claro impacto no fortalecimento das capacidades das instituições e provisões de serviços para as comunidades locais, famílias, incluindo mulheres, crianças, jovens e pessoas que vivem em situações de vulnerabilidade. Neste sentido, o atual Quadro de Cooperação das Nações Unidas para o Desenvolvimento (UNDAF) 2018-2022, está ancorado nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e alinhado com o Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável de Cabo Verde (PEDS e PEDS II), tendo o objetivo comum de garantir melhor qualidade de vida às populações, reduzindo as desigualdades e iniquidades, de forma que ODS tenham impacto real nas pessoas.

De acordo com os dados mais recentes (2023)⁴, Cabo Verde já atingiu metade dos indicadores dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), mas há muitas áreas com retrocessos e outras com insuficiência de dados que permitam identificar tendências, segundo informações avançadas hoje pelas Nações Unidas. Verificou-se uma "evolução rápida" sobretudo na saúde (ODS 3), em que as metas estão praticamente a ser alcançadas. Entretanto, mesmo nesta área, há "retrocesso" nas doenças não transmissíveis, mais concretamente no número de mortes por cancro, e "evolução insuficiente" na cobertura dos serviços essenciais de saúde.

O país regista ainda "evolução rápida" na erradicação da pobreza (ODS 1), embora com dificuldades para aumentar a população abrangida por regimes de proteção social.

Na erradicação da fome (ODS 2), Cabo Verde está praticamente a atingir a meta de acabar com a malnutrição nas crianças com menos de cinco anos, mas tem "evolução insuficiente" na insegurança alimentar moderada ou severa e em atrasos no crescimento nas crianças com menos de cinco anos.

Na educação, o país está bem posicionado em índice de paridade de escolarização, em escolas com acesso aos serviços básicos e em professores (secundário) com qualificações mínimas, mas há "insuficiência" de dados para identificar a tendência de taxa de conclusão em todos os níveis de ensino, pelo que o país vai ter "dificuldades" em atingir as metas.

Outra área em que a meta está "atingida ou praticamente atingida" muito antes de 2030 é a da redução das desigualdades (ODS 10), bem como na proporção de mulheres em cargos de chefia (ODS 5) ou na proporção da população coberta por rede móvel (ODS 9).

Em sentido contrário, há muitas outras áreas em que o país está a registar retrocessos, como no peso das energias renováveis na produção elétrica (ODS 7 - energias renováveis), proporção de emprego informal no emprego total (ODS 8

⁴ Reunião do Comité de Acompanhamento do Quadro de Cooperação entre as Partes (2023-2027), novembro de 2023.

- trabalho digno) e nos alojamentos não clássicos/falta de condições de habitação (ODS 11).

Também há retrocessos na proporção de espécies selvagens comercializadas, nomeadamente as tartarugas (ODS 15), nas crianças com registo de nascimento em autoridade de registo civil (ODS 16), na Ajuda Pública ao Desenvolvimento (ADP) em percentagem do Produto Interno Bruto (PIB) e no serviço da dívida em proporção das exportações.

No quadro disponibilizado durante a reunião, destaca-se ainda uma "evolução insuficiente" no acesso primário a combustíveis e tecnologias limpas (ODS 7), taxa de desempenho segundo sexo e idade, jovens fora do sistema educativo/não economicamente ativo (ODS 8) e no emprego gerado pela indústria transformadora.

Igualmente, há uma tendência de evolução abaixo do esperado na área florestal, nas vítimas de homicídio voluntário, por 100.000 habitantes, e no total das receitas fiscais e percentagem do PIB, estas duas últimas sem metas definidas, tal como na percentagem do orçamento financiado por impostos domésticos.

Água potável e saneamento, ação climática, paz, justiça e instituições eficazes, parcerias, cidades e comunidades sustentáveis, produção e consumo sustentáveis são outras das 17 metas dos ODS até 2030.

Assim, apesar dos ODS não serem *per si* uma estratégia, são o pilar das principais políticas, visões e missões assumidas para Cabo Verde e, como tal, devem estar subjacentes na estratégia, intervenções e medidas preconizadas pelo PIAACV, de forma a promover a articulação com a Agenda 2030. Deste modo, apresenta-se, de seguida, uma análise do potencial contributo dos Objetivos Estratégicos do PIAACV (tendo por base a sua relação com as Intervenções do PIAACV e as suas Medidas Estratégicas) para os indicadores associados a diferentes ODS 2030 que sejam aplicáveis.

Quadro 6.6.4 | Avaliação do contributo dos objetivos estratégicos do PIAACV para os ODS

ODS 2030	Objetivos Estratégicos PIAACV		
	OE1	OE2	OE3
1 – Erradicar da Pobreza		■	
2 – Erradicar a Fome		■	
3 – Saúde de Qualidade	■	■	■
4 – Educação de Qualidade		■	
5 – Igualdade de Género		■	
6 – Água Potável e Saneamento	■	■	■
7 – Energias Renováveis e Acessíveis	■		■
8 – Trabalho Digno e Crescimento Económico	■	■	■
9 – Indústria, Inovação e Infraestruturas	■		
10 – Reduzir das Desigualdades		■	

ODS 2030	Objetivos Estratégicos PIAACV		
	OE1	OE2	OE3
11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis	■	■	■
12 – Produção e Consumo Sustentáveis		■	■
13 – Ação Climática	■	■	■
14 – Proteger a Vida Marinha		■	■
15 – Proteger a Vida Terrestre	■	■	■
16 – Paz, Justiça e Instituições Eficazes		■	■
17 Parcerias para a implementação dos Objetivos	■	■	■

Legenda: Objetivos Estratégicos da proposta de PIAACV:

OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais;

OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura;

OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Conclui-se, assim, que é possível através da estratégia e intervenções e medidas previstas no PIAACV contribuir para a evolução positiva ao nível de diversos indicadores dos ODS 2030, sendo que se destacam em particular como contributos mais expressivos para os ODS 3, 6, 7, 8, 11, 13, 14, 15 e 17.

6.6.3. International Finance Corporation (IFC) - Padrões de Desempenho sobre Sustentabilidade Socioambiental

A Estrutura de Sustentabilidade da IFC articula o compromisso estratégico da Corporação com o desenvolvimento sustentável e é parte integrante da abordagem da IFC à gestão de risco. A Estrutura de Sustentabilidade inclui a Política e os Padrões de Desempenho sobre Sustentabilidade Socioambiental e a Política de Acesso a Informação da IFC. A Política sobre Sustentabilidade Socioambiental descreve os compromissos, as funções e as responsabilidades da IFC relacionados à sustentabilidade socioambiental. A Política de Acesso a Informação da IFC reflete seu compromisso com a transparência e a boa governança de suas operações e descreve as obrigações institucionais de divulgação da Corporação no tocante a seus investimentos e serviços de consultoria. Os Padrões de Desempenho são direcionados aos clientes, fornecendo orientação sobre o modo de identificar riscos e impactes e destinam-se a ajudar a evitar, minimizar e gerenciar riscos e impactes, como forma de fazer negócios de maneira sustentável, incluindo o engajamento das partes interessadas e as obrigações de divulgação por parte do cliente no que se refere a atividades no âmbito do projeto. No caso de seus investimentos diretos (incluindo os financiamentos de projetos e corporativos fornecidos por meio de intermediários financeiros), a IFC requer que seus clientes apliquem os Padrões de Desempenho para gerenciar riscos e impactes socioambientais a fim de melhorar as oportunidades de desenvolvimento. A IFC utiliza a Estrutura de

Sustentabilidade juntamente com outras estratégias, políticas e iniciativas para orientar as atividades comerciais da Corporação, a fim de alcançar os seus objetivos gerais de desenvolvimento.

Em conjunto, os oito Padrões de Desempenho estabelecem padrões que devem ser cumpridos durante o período de um investimento concedido pela IFC:

- Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactes Socioambientais
- Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho
- Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição
- Padrão de Desempenho 4: Saúde e Segurança da Comunidade
- Padrão de Desempenho 5: Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário
- Padrão de Desempenho 6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos
- Padrão de Desempenho 7: Povos Indígenas
- Padrão de Desempenho 8: Património Cultural

Considerando o sector de atividade específico em análise na presente AASE, seguiu-se como referência o documento “*Environmental, Health, and Safety Guidelines for Airports*” da IFC, sendo que este apresenta um resumo das questões de ambiente, saúde e segurança no trabalho associadas às atividades aeroportuária que ocorrem durante a fase operacional, juntamente com recomendações para a sua gestão, designadamente:

- Ambiente: As questões ambientais associadas às operações aeroportuárias incluem:
 - Ruído e vibrações
 - Águas pluviais e águas residuais
 - Gestão de materiais perigosos
 - Resíduos sólidos
 - Emissões atmosféricas
 - Consumo de energia e de água
- Higiene e Segurança no Trabalho: As questões de saúde e segurança no trabalho associadas ao funcionamento dos aeroportos incluem, principalmente, os seguintes aspetos:
 - Ruído;
 - Riscos físicos;
 - Riscos químicos;
 - Riscos biológicos
- Saúde e segurança das comunidades: questões que potencialmente afetam as comunidades locais incluem de aeronaves durante o ciclo de aterragem e descolagem (LTO). Embora as possíveis causas de avarias de aeronaves sejam numerosas e complexas, os operadores aeroportuários podem ajudar a prevenir as que estão relacionadas com a gestão das operações e infraestruturas aeroportuárias, especificamente as que afetam a presença de vida selvagem, que podem aumentar a probabilidade de colisões com aeronaves, e as relacionadas com a segurança operacional das aeronaves durante a aterragem, a descolagem e as operações em terra, incluindo resposta adequada a emergências. Assim, estas questões incluem, essencialmente, os seguintes aspetos:
 - Gestão da vida selvagem;
 - Gestão de Segurança Operacional;
 - Segurança aeroportuária.
 - Ruído
 - Emissões atmosféricas

Assim, e tendo novamente por base o cruzamento dos Objetivos Estratégicos com os Padrões de Desempenho (apresentado no capítulo 4.1), verifica-se um elevado grau de conformidade e contributo para os padrões de desempenho

do IFC e dos potenciais efeitos do PIAACV sobre os mesmos. Efetivamente, quer as intervenções previstas nas FASE 1-A e 1-B, quer as Medidas Estratégicas revelam um importante contributo para assegurar as questões quer ambientais, quer de Saúde e segurança no trabalho, quer de saúde e segurança das comunidades acima expressas.

De salientar, ainda, que o PD1 (ou PS1): Avaliação e Gestão de Riscos e Impactes Socioambientais é um dos padrões identificados como cruciais no âmbito e natureza específicos de intervenção.

O PD1 tem como objetivos:

- Identificar e avaliar os riscos e impactes socioambientais do projeto;
- Adotar uma hierarquia de mitigação para prever e evitar ou, quando não for possível evitar, minimizar e, nos casos em que permaneçam impactes residuais, compensar/neutralizar os riscos e impactes para os trabalhadores, as Comunidades Afetadas e o meio ambiente;
- Promover um melhor desempenho socioambiental dos clientes mediante o uso eficaz de sistemas de gestão;
- Garantir que as reclamações das Comunidades Afetadas e as comunicações externas de outras partes interessadas sejam respondidas e gerenciadas de forma apropriada;
- Promover e proporcionar meios de envolvimento e comprometimento apropriado com as Comunidades Afetadas durante todo o ciclo de vida do projeto com relação a questões que teriam o potencial de afetá-las e assegurar que informações socioambientais pertinentes sejam divulgadas e disseminadas.

O PD1 define ainda, ao nível de requisitos, que *“o processo de identificação de riscos e impactes será baseado em dados de referência socioambientais recentes com um nível apropriado de detalhes. O processo considerará todos os riscos e impactes socioambientais pertinentes ao projeto, incluindo os problemas identificados nos Padrões de Desempenho 2 a 8 e as pessoas que provavelmente serão afetadas por tais riscos e impactes. O processo de identificação de riscos e impactes considerará as emissões de gases do efeito estufa, os riscos relevantes associados à mudança climática e as oportunidades de adaptação, bem como possíveis efeitos transfronteiriços, como poluição do ar ou uso ou poluição de vias aquáticas internacionais.*

Quando o projeto envolver elementos físicos, aspetos e instalações especificamente identificados como tendo a probabilidade de causar impactes, os riscos e impactes socioambientais serão identificados no contexto da área de influência do projeto. Essa área de influência abrange, conforme apropriado:

- A área que provavelmente será afetada: (i) pelo projeto e pelas atividades e instalações do cliente diretamente possuídas, operadas ou gerenciadas (inclusive por empresas contratadas) e que façam parte do projeto; (ii) impactes de desenvolvimentos não planejados, mas previsíveis, causados pelo projeto que possam ocorrer posteriormente ou em um local diferente; ou (iii) impactes indiretos do projeto sobre a biodiversidade ou sobre serviços de ecossistemas dos quais as Comunidades Afetadas dependem para sobrevivência.

- Instalações associadas, que são aquelas que não são financiadas como parte do projeto e que não teriam sido construídas ou ampliadas se o projeto não existisse e sem as quais o projeto não seria viável.

- Impactes cumulativos resultantes do impacto adicional em áreas ou recursos usados ou que sofram impacto direto do projeto, de outros desenvolvimentos existentes, planejados ou razoavelmente definidos na época em que o processo de identificação de impactes for realizado.”

Em suma, a presente AASE pretende constituir-se como um preâmbulo a uma escala de planeamento dos principais resultados de desempenho do PIAACV perante os padrões do IFC, em particular do PD1, para além do desenvolvimento da “Análise de Riscos e Impactes Ambientais e Sociais para as Obras da Fase 1-A” e do “Plano de Envolvimento de Partes Interessadas para as Obras da Fase 1-A” já desenvolvidos pela Cabo Verde Airports.

Nos quadros seguintes são identificados os principais Padrões de Desempenho da IFC para as quais as Intervenções da

Fase 1-A e 1-B e as Medidas Estratégicas do PIAACV contribuem ou pretendem dar resposta.

Quadro 6.6.5 | Intervenções da Fase 1-A e Fase 1-B do PIAACV na Ilha do Sal - Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (SID) e respetivos PD da IFC associado

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	PD IFC
1	Obras de Melhoramento para adequação do Aeroporto às obrigações do Anexo 14 da ICAO para Código de Referência do Aeroporto 4E: Adequação da faixa de proteção de pista, raquetes de viragem e sinalização	Fase 1-A	PD4
2	Beneficiação e repavimentação da pista 01/19	Fase 1-A	PD4
3	Reconfiguração e remodelação parcial da plataforma de aeronaves e do caminho de circulação associado	Fase 1-A	PD4
4	Adequação de drenagem e implementação de hidrocarbonetos na plataforma de estacionamento de aeronaves	Fase 1-A	PD3
5	Melhorias ligeiras no edifício do terminal de passageiros, incluindo: <ul style="list-style-type: none"> - Modificação do fluxo de passageiros de partida - nova entrada central para a zona pública, realocação e centralização do controle de segurança e emigração e melhoria nas áreas comerciais do lado ar; - Melhoramento na fachada do terminal; - Beneficiação da área comercial do lado terra; - Melhoramentos estéticos do terminal; - Implementação de nova sinalização; - Implementação de self-service check-in; - Walkthrough duty free nas chegadas; - Melhorias das infraestruturas de IT. 	Fase 1-A	PD2 PD7
6	Substituição das luzes existentes por LED (plataforma de estacionamento de aeronaves, edifício do terminal de passageiros, acessos viários e parques de estacionamento).	Fase 1-A	PD2 PD3
7	Extensão (c. 1 500 m2) e renovação (c. 2 000 m2) do edifício do terminal de passageiros, incluindo melhoria das instalações e sistemas de TI centrais e do sistema de tratamento de bagagens (BHS)	Fase 1-B	PD2
8	Novo edifício de escritórios (c. 1 000 m2)	Fase 1-B	PD2
9	Reassentamento do <i>curbside</i> e nova área comercial exterior	Fase 1-B	PD2 PD7
10	Instalação de tratamento de resíduos, incluindo incinerador	Fase 1-B	PD1 PD3
11	Instalações e sistemas de reutilização de água para serviço de combate a incêndio	Fase 1-B	PD3 PD4
12	Estação de tratamento de águas residuais, incluindo tratamento para reutilização de água	Fase 1-B	PD2 PD3
13	Instalação de duas turbinas eólicas que totalizam potência de 0,75 MW (Trabalho voluntariamente antecipado: correspondia na OED do CA para a Fase 1-B)	Fase 1-A	PD3

Quadro 6.6.6 | Intervenções da Fase 1-A e Fase 1-B do PIAACV na Ilha de Santiago - Aeroporto Internacional Nelson Mandela (RAI) e respetivos PD da IFC associado

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	PD IFC
1	Obras de Melhoramento para adequação do Aeroporto às obrigações do Anexo 14 da ICAO para Código de Referência do Aeroporto 4D: Adequação da faixa de proteção de pista, área de segurança de fim de pista, raquetes de viragem e sinalização.	Fase 1-A	PD4

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	PD IFC
2	Adequação de drenagem e implementação de separadores de hidrocarbonetos na plataforma de estacionamento de aeronaves.	Fase 1-A	PD3
3	Melhorias ligeiras no edifício do terminal de passageiros, incluindo: <ul style="list-style-type: none"> - Remodelação do parque central e melhoria da área comercial do lado ar; - Melhoramentos estéticos do terminal; - Implementação de self-service check-in; - Walkthrough nas chegadas; - Melhorias das infraestruturas de IT. 	Fase 1-A	PD2 PD7
4	Substituição das luzes existentes por LED (plataforma de estacionamento de aeronaves, edifício do terminal de passageiros, acessos terrestres e parque de estacionamento).	Fase 1-A	PD2 PD3
5	Extensão (c. 1 200 m2) e renovação (c. 1 500 m2) do edifício do terminal de passageiros, incluindo melhoria das áreas comerciais interiores e exteriores	Fase 1-B	PD2
6	Instalação de tratamento de resíduos, incluindo incinerador	Fase 1-B	PD7
7	Instalações e sistemas de reutilização de água para serviço de combate a incêndio	Fase 1-B	PD3 PD4
8	Adaptação da estação de tratamento de águas residuais existente, incluindo tratamento para reutilização de água	Fase 1-B	PD2 PD3
9	Instalação de sombreadores no parque de estacionamento, com cobertura em painéis solares que totalizam 500 kWp (Trabalho voluntariamente antecipado: correspondia nas OED do CA para a Fase 1.B).	Fase 1-A	PD3

Quadro 6.6.7 | Intervenções da Fase 1-A e Fase 1-B do PIAACV na Ilha de São Vicente - Aeroporto Internacional Cesária Évora (VXE) e respetivos PD da IFC associado

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	PD IFC
1	Obras de Melhoria para adequação do Aeroporto com as obrigações do Anexo 14 da ICAO para Código de Referência do Aeroporto 4D: Adequação dos caminhos de circulação A e C, da Faixa de proteção de pista, área de segurança de fim de pista, raquetes de viragem e sinalização	Fase 1-A	PD4
2	Adequação de drenagem e implementação de hidrocarbonetos na plataforma de estacionamento de aeronaves	Fase 1-A	PD3
3	Implementação de self-service check-in no terminal de passageiros.	Fase 1-A	PD2 PD7
4	Substituição das luzes existentes por LED (plataforma de estacionamento de aeronaves, edifício do terminal de passageiros, acessos terrestres e parque de estacionamento).	Fase 1-A	PD2 PD3
5	Repavimentação parcial da pista	Fase 1-B	PD4
6	Adequação do balizamento luminoso às operações noturnas para a aeronave crítica do aeroporto	Fase 1-B	PD4
7	Repavimentação parcial do caminho de circulação A	Fase 1-B	PD2 PD4
8	Repavimentação parcial do caminho de circulação B	Fase 1-B	PD2 PD4
9	Repavimentação parcial do caminho de circulação C	Fase 1-B	PD2 PD4
10	Reconfiguração e repavimentação parcial da plataforma de aeronaves	Fase 1-B	PD4
11	Instalação de tratamento de resíduos, incluindo incinerador	Fase 1-B	PD3
12	Instalações e sistemas de reutilização de água para serviço de combate a incêndio	Fase 1-B	PD3 PD4

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	PD IFC
13	Estação de tratamento de águas residuais, incluindo tratamento para reutilização de água	Fase 1-B	PD3
14	Instalação de sistema fotovoltaico de 195 kWp (Trabalho voluntariamente antecipado: estava previsto nas OED do CA para a Fase 1.B).	Fase 1-A	PD3

Quadro 6.6.8 | Intervenções da Fase 1-A e Fase 1-B do PIAACV na Ilha da Boavista - Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC) e respetivos PD da IFC associados

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	PD IFC
1	Obras de Melhoramento para adequação do Aeroporto às obrigações do Anexo 14 da ICAO para Código de Referência do Aeroporto 4D: Adequação da Faixa de proteção de pista, área de segurança de fim de pista, raquetes de viragem e sinalização.	Fase 1-A	PD4
2	Adequação de drenagem	Fase 1-A	PD3
3	Melhorias ligeiras do edifício do terminal de passageiros, incluindo: <ul style="list-style-type: none"> - Renovação do pátio central; - Renovação parcial do sistema de deteção de incêndio; - Melhoria da eficiência do sistema de aquecimento, ventilação e ar condicionado (HVAC); - Implementação de BMS (Building management system) - Implementação de self-service check-in; - Melhoramentos no sistema de iluminação na alada de embarque das partidas. 	Fase 1-A	PD2 PD7
4	Substituição das luzes existentes por LED (plataforma de estacionamento de aeronaves, edifício do terminal de passageiros, acessos terrestres e parque de estacionamento).	Fase 1-A	PD2 PD3
5	Extensão da pista (400m adicionais)	Fase 1-B	PD4
6	Adequação do balizamento luminoso do aeroporto às operações noturnas	Fase 1-B	PD4
7	Reorganização do edifício do terminal de passageiros (c. 2 000 m2)	Fase 1-B	PD2
8	Novo terminal de carga (c. 1 000 m2)	Fase 1-B	PD2
9	Instalação de tratamento de resíduos, incluindo incinerador	Fase 1-B	PD3
11	Instalações e sistemas de reutilização de água para serviço de combate a incêndio	Fase 1-B	PD3 PD4
12	Estação de tratamento de águas residuais, incluindo tratamento para reutilização de água	Fase 1-B	PD3
13	Instalação de um sistema solar fotovoltaico de 346 kWp com armazenamento de baterias de lítio (Trabalho voluntariamente antecipado: estava previsto nas OED do CA para a Fase 1.B).	Fase 1-A	PD3

Quadro 6.6.9 | Intervenções da Fase 1-A e Fase 1-B do PIAACV na Ilha de São Nicolau – Aeródromo de Preguiça (SNE) e respetivos PD da IFC associados

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	PD IFC
1	Intervenção na faixa de segurança da pista (incluindo adequação de drenagem) e área de segurança de fim de pista para melhorar as condições de segurança do aeródromo.	Fase 1-A	PD4
2	Beneficiação e repavimentação parcial da pista	Fase 1-A	PD4

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	PD IFC
3	Outras melhorias no lado ar – adequação parcial da sinalização e beneficiação de caminho de circulação e raquetes de viragem	Fase 1-A	PD4
4	Abrigo para veículos de combate a incêndio.	Fase 1-A	PD4
5	Substituição das luzes existentes por LED (plataforma de estacionamento de aeronaves, edifício do terminal de passageiros, acessos terrestres e parque de estacionamento).	Fase 1-A	PD2 PD3
6	Instalação de tratamento de resíduos	Fase 1-B	PD3
7	Fossa séptica	Fase 1-B	PD3

Quadro 6.6.10 | Intervenções da Fase 1-A e Fase 1-B do PIAACV na Ilha do Maio – Aeródromo do Maio (MMO) e respetivos PD da IFC associados

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	PD IFC
1	Intervenção na faixa de pista e área de segurança de fim de pista para melhorar as condições de segurança do aeródromo.	Fase 1-A	PD4
2	Outras melhorias de segurança no lado do ar - Adequação parcial da drenagem e da sinalização	Fase 1-A	PD4
3	Renovação parcial do edifício do terminal de passageiros (incluindo intervenções ligeiras em áreas específicas como pintura, substituição de mobiliário, sinalização e acabamentos arquitetónico).	Fase 1-A	PD2
4	Renovação das casas de banho e novo mobiliário.	Fase 1-A	PD2
5	Abrigo para veículos de combate a incêndio.	Fase 1-A	PD4
6	Substituição das luzes existentes por LED (plataforma de estacionamento de aeronaves, edifício do terminal de passageiros, acessos terrestres e parque de estacionamento).	Fase 1-A	PD2 PD3
7	Extensão (c. 300 m2) e renovação (c. 250 m2) do terminal de passageiros	Fase 1-B	PD4
8	Instalação de tratamento de resíduos	Fase 1-B	PD3
9	Fossa séptica	Fase 1-B	PD3

Quadro 6.6.11 | Intervenções da Fase 1-A e Fase 1-B do PIAACV na Ilha do Fogo – Aeródromo de São Filipe (SFL) e respetivos PD da IFC associados

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	PD IFC
1	Intervenção na faixa de pista para melhorar as condições de segurança do aeródromo.	Fase 1-A	PD4
2	Instalação de PAPI na cabeceira preferencial	Fase 1-A	PD4
3	Balizamento luminoso do aeródromo para operações noturnas	Fase 1-A	PD4 PD7
4	Outras melhorias de segurança no lado ar – sinalização	Fase 1-A	PD4
5	Manutenções pontuais do sistema de drenagem	Fase 1-A	PD3
6	Extensão (c. 600 m2) e renovação (c. 400 m2) do edifício do terminal de passageiros ⁵	Fase 1-B	PD2

⁵ Excetua-se deste item todos os trabalhos realizados no âmbito do contrato de empreitada de remodelação e ampliação do terminal, celebrado entre a ASA, S.A. e a Elevation Engenharia S.A., assinado em 04 de outubro de 2021 e do contrato de fornecimento de BHS, celebrado entre a ASA, S.A. e a Mundistal Engenharia e Serviços Energéticos Lda., assinado em 31 de outubro de 2021, que tenham sido executados até a Data de Início da Concessão.

#	Trabalho Planeado	Fase de execução	PD IFC
1	Intervenção na faixa de pista para melhorar as condições de segurança do aeródromo.	Fase 1-A	PD4
7	Instalação de tratamento de resíduos	Fase 1-B	PD3
8	Fossa séptica ⁶	Fase 1-B	PD3

Quadro 6.6.12 | Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Gerais do PIAACV e respetivos PD da IFC associado

Código	Título	PD IFC	Objetivo Específico PIAACV
G_1	Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade).	PD6; PD7 PD8	OE2 OE3
G_2	Instalar painéis digitais para divulgar informação (em detrimento de painéis tradicionais), permitindo uma maior dinâmica e economia de custos e de recursos para atualização de conteúdos.	PD3	OE3
G_3	Instalar sistemas de iluminação de emergência nos aeroportos e aeródromos que não dispõem de iluminação noturna, para salvaguardar situações de necessidade de evacuação noturna (ex. assistência médica).	PD2	OE1 OE2
G_4	Implementar programas de monitorização de aves e répteis na área de influência dos aeroportos e aeródromos, de forma sistemática e consistente ao longo do tempo de exploração.	PD1 PD6	OE3
G_5	Propor a alocação de parte das taxas aeroportuárias cobradas pela concessionária, para implementação de projetos de conservação ambiental e de desenvolvimento económico e social em cada ilha, de forma proporcional ao seu contributo para a arrecadação dessa receita.	PD4	OE2 OE3
G_6	Propor a presença de um posto sanitário em todos os aeroportos e aeródromos (em articulação com o Instituto Nacional Saúde Pública), de forma a garantir o controlo de doenças (ex. malária).	PD4	OE1 OE2
G_7	Incentivar e apoiar, junto do MAA, a disponibilização de informação no terreno sobre os valores naturais e culturais em locais relevantes para a conservação do património, da natureza e biodiversidade na ilha (incluindo a delimitação das zonas de uso dentro de cada área protegida).	PD4; PD8	OE3
G_8	Incentivar e apoiar a instalação de pequenas unidades de valorização de plásticos e vidro (ex.: oficinas criativas, etc.), para reduzir a deposição indiscriminada e criar novas oportunidades de renda para as famílias.	PD7	OE2
G_9	Promover ações sociais de capacitação e formação (idiomas, empreendedorismo, comunidades e economia solidária, etc.) nas diversas ilhas em parceria com as associações locais.	PD7	OE2
G_10	Propor a criação e dinamização de um "conselho"/grupo de acompanhamento/trabalho da implementação do PIAACV (que tenha um núcleo comum no país e com elementos locais (de cada uma das ilhas) (parte da estrutura de governança e governação do PIAACV, para debater questões, potencialidades, ajudar a operacionalizar e estabelecer parcerias para desenvolver diversas das ações de índole ambiental e social do PIAACV)	PD1; PD6; PD7	OE2 OE3
G_11	Implementar programas de monitorização de qualidade do ar, ruído, emissão de poeiras e outros parâmetros, com divulgação periódica das medidas concretizadas pela Cabo Verde Airports (e respetivo estado de implementação/execução) associadas à minimização de ruído e vibrações resultantes das atividades do aeroporto	PD1 PD4	OE1 OE2 OE3
G_12	Implementar um sistema de monitorização de satisfação do cliente e dos trabalhadores em todos os aeroportos e aeródromos.	PD2; PD7	OE1

⁶ Excetua-se deste item todos os trabalhos realizados no âmbito do contrato de empreitada de remodelação e ampliação do terminal, celebrado entre a ASA, S.A. e a Elevation Engenharia S.A., assinado em 04 de outubro de 2021, que tenham sido executados até a Data de Início da Concessão.

Código	Título	PD IFC	Objetivo Específico PIAACV
G_13	Implementar reservatórios de armazenamento de águas pluviais e meios de aproveitamento da água proveniente dos equipamentos de climatização para posterior reutilização	PD1 PD6	OE3
G_14	Sensibilizar e cooperar com entidades governamentais e ambientais para promover o desenvolvimento de operadores e entidade gestoras de resíduos para capacitação operacional e tecnológico a valorização das fileiras de resíduos.	PD3; PD6	OE2 OE3
G_15	Ações de sensibilização (por exemplo, divulgação da informação e colocação de painéis informativos nos aeroportos e aeródromos) para evitar o consumo de espécies marinhas em épocas de defeso, incluindo aos turistas, de forma a contribuir para sustentabilidade dos recursos pesqueiros marinhos, devido ao esperado aumento turístico devido à melhoria das infraestruturas aeroportuárias (em consonância com os Planos Estratégicos Municipais de Desenvolvimento Sustentável)	PD6	OE3
G_16	Melhoria dos reservatórios de água de emergência (para as áreas sociais e para os bombeiros).	PD2	OE1 OE3
G_17	Promover a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF) entre as companhias aéreas.	PD1 PD3 PD6	OE3
G_18	Implementar medidas de minimização dos impactes associados à instalação de incineradoras de resíduos e de ETAR, enquanto elementos de atração de vida selvagem, nos aeroportos internacionais.	PD1 PD4; PD6	OE1 OE3

Legenda: Padrões de Desempenho do IFC: PD 1 - Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactes Socioambientais; PD 2: Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho; PD 3: Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição; PD 4: Padrão de Desempenho 4: Saúde e Segurança da Comunidade; PD 5: Padrão de Desempenho 5: Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário; PD 6: Padrão de Desempenho 6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos; PD 7: Padrão de Desempenho 7: Povos Indígenas / Comunidades Locais; PD 8: Padrão de Desempenho 8: Património Cultural

Objetivos Estratégicos PIAACV: OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais; OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura; OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Quadro 6.6.13 | Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha do Sal, Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (SID) e respetivos PD da IFC associado

Código	Título	PD IFC	Objetivo Específico PIAACV
sid_1	Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas/espacos com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade).	PD6; PD7; PD8	OE2 OE3
sid_2	Ações de sensibilização contra a apanha da tartaruga marinha para consumo humano (parceria com o Projeto Biodiversidade).	PD6	OE3
sid_3	Apoio na criação de centros interpretativos (ambiente e cultural) (parceria com o Projeto Biodiversidade e outras)	PD6; PD8	OE2 OE3
sid_4	Desenvolvimento de ações de sensibilização contra o tráfico ilegal de espécies protegidas e em risco (os aeroportos são uma dessas portas de tráfico) (ex.: carne de tartaruga, conchas, corais, ovos de tartaruga, etc.).	PD6	OE3
sid_5	Ações de sensibilização contra a extração ilegal de areias nas dunas e praias.	PD6	OE2 OE3
sid_6	Apoio nas ações do Projeto Biodiversidade de substituição da acácia por tamareiras, tarrafe, acácia cabo-verdiana (este projeto incide em diversos locais, mas especialmente em linhas de água de regime torrencial).	PD6	OE3
sid_7	Adaptação da iluminação noturna do aeroporto para salvaguardar a vida selvagem (ex: realizar um plano de avaliação do impacte da iluminação nas aves marinhas e atratividade de tartarugas bebés).	PD1 PD6	OE3
sid_8	Análise da viabilidade de estabelecer uma parceria com o Hospital Regional Ramiro Figueira no sentido de encaminhar para a respetiva incineradora os resíduos	PD1 PD3;	OE1 OE2

Código	Título	PD IFC	Objetivo Específico PIAACV
	produzidos no aeroporto, ao invés da opção de instalação de incineradora no aeroporto.	PD4	OE3
sid_9	Apoio à DNA / MAA nas ações de sensibilização para a conservação e recuperação das áreas protegidas do Sal (11 áreas protegidas), com especial destaque para as áreas protegidas de Rabo de Junco e a Reserva Natural de Costa da Fragata (disponibilizar flyers, painéis informativos e interpretativos, etc.), para a conservação do ambiente, a não degradação das dunas, etc. Divulgar a mensagem aos turistas da importância da preservação dos valores naturais e culturais da ilha e das restantes ilhas no geral (os turistas por vezes perdem a consciência de que são "cidadãos do mundo")	PD6	OE3
sid_10	Parceria com uma associação ambiental local para a sinalização de áreas protegidas (de modo a colmatar as lacunas em sinalização e painéis informativos e interpretativos nas áreas protegidas, que por vezes resulta em comportamentos inadequados nessas zonas por parte de visitantes e turistas)	PD6	OE3

Padrões de Desempenho do IFC: PD 1 - Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactes Socioambientais; PD 2: Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho; PD 3: Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição; PD 4: Padrão de Desempenho 4: Saúde e Segurança da Comunidade; PD 5: Padrão de Desempenho 5: Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário; PD 6: Padrão de Desempenho 6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos; PD 7: Padrão de Desempenho 7: Povos Indígenas / Comunidades Locais; PD 8: Padrão de Desempenho 8: Património Cultural

Objetivos Estratégicos PIAACV: OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais; OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura; OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Quadro 6.6.14 | Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha de Santiago, Aeroporto Internacional Nelson Mandela (RAI) e respetivos PD da IFC associado

Código	Título	PD IFC	Objetivo Específico PIAACV
rai_1	Disponibilizar espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades locais (com condições especiais a avaliar em função da entidade).	PD6; PD7; PD8	OE2 OE3
rai_2	Otimizar os serviços VIP do aeroporto para níveis de excelência (considerando que uma parte fundamental do turismo na ilha é de negócios e institucional) e um sistema de monitorização de satisfação do cliente	PD2; PD3	OE1 OE2
rai_3	Dar continuidade ao projeto iniciado pela ASA, relativo ao trabalho conjunto com os produtores e comunidades na envolvente do aeroporto, com vista a uma otimização da gestão do território envolvente ao aeroporto (redução do risco de <i>birdstrike</i>).	PD1 PD4	OE2

Padrões de Desempenho do IFC: PD 1 - Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactes Socioambientais; PD 2: Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho; PD 3: Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição; PD 4: Padrão de Desempenho 4: Saúde e Segurança da Comunidade; PD 5: Padrão de Desempenho 5: Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário; PD 6: Padrão de Desempenho 6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos; PD 7: Padrão de Desempenho 7: Povos Indígenas / Comunidades Locais; PD 8: Padrão de Desempenho 8: Património Cultural

Objetivos Estratégicos PIAACV: OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais; OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura; OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Quadro 6.6.15 | Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha de São Vicente, Aeroporto Internacional Cesária Évora (VXE) e respetivos PD da IFC associado

Código	Título	PD IFC	Objetivo Específico PIAACV
vxe_1	Estabelecer uma parceria com a Associação Amigos da Natureza para o Projeto Terra Azul, ou outros projetos que realizem com a comunidade de São Pedro e para apoio na divulgação e disseminação dos resultados e produtos das ações do projeto Terra Azul no aeroporto de São Vicente (VXE).	PD6; PD7; PD8	OE2 OE3

Código	Título	PD IFC	Objetivo Específico PIAACV
vxe_2	Ações de reflorestação com espécies autóctones e adaptadas ao quadro climático promovendo a preservação e melhoria das áreas protegidas locais (em parceria com associações ambientais locais).	PD6	OE3
vxe_3	Ações de sensibilização da comunidade para não descarte de resíduos/potencial alimento para aves nas imediações do aeroporto.	PD4 PD6	OE1 OE2 OE3
vxe_4	Ações de "oficinas", na comunidade de São Pedro, para aproveitamento do lixo marinho para a criação de "artesanato" local e que possa trazer retorno económico à comunidade, sendo divulgado / exposto, por exemplo, num espaço no aeroporto, e eventos / ações de sensibilização ambiental para evitar a deposição de lixo marinho (em parceria com uma associação ambiental e social local).	PD7	OE2 OE3
vxe_5	Apoio na organização das atividades de observação de tartarugas em São Pedro e na sua divulgação no aeroporto (de modo a assegurar também a proteção e salvaguarda dos espécimes e o mínimo de perturbação possível e no âmbito da legislação de regulamentação desta atividade que vai ser publicada)	PD6	OE2 OE3
vxe_6	Análise aprofundada das condições e características de drenagem da bacia hidrográfica onde está localizado o aeroporto de modo a desenvolver um projeto de intervenção de minimize as ocorrências de cheias e inundações na zona da pista	PD4	OE1

Padrões de Desempenho do IFC: PD 1 - Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactes Socioambientais; PD 2: Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho; PD 3: Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição; PD 4: Padrão de Desempenho 4: Saúde e Segurança da Comunidade; PD 5: Padrão de Desempenho 5: Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário; PD 6: Padrão de Desempenho 6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos; PD 7: Padrão de Desempenho 7: Povos Indígenas / Comunidades Locais; PD 8: Padrão de Desempenho 8: Património Cultural

Objetivos Estratégicos PIAACV: OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais; OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura; OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Quadro 6.6.16 | Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha da Boavista, Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC) e respetivos PD da IFC associado

Código	Título	PD IFC	Objetivo Específico PIAACV
bvc_1	Disponibilizar espaços do aeroporto para divulgar informação sobre os valores naturais em locais (culturais) relevantes para a conservação da natureza e biodiversidade na ilha (ex. Lagoa de Rabil, que é uma zona RAMSAR nas imediações do aeroporto, entre outros; promover no espaço do aeroporto lojas/espaços com artesanato local, entre outros)).	PD6; PD7; PD8	OE2 OE3
bvc_2	Desenvolver ações de comunicação e sensibilização para evitar a criação de pombos nas zonas envolventes ao aeroporto	PD4	OE1 OE2
bvc_3	Eliminar os passivos ambientais que ficaram por solucionar em anteriores intervenções no aeroporto (ex. estaleiro de obra abandonado).	PD1 PD3; PD4; PD6	OE1 OE3
bvc_4	Realizar ações de informação junto das populações mais próximas do aeroporto (ex. Rabil) sobre os impactes que podem esperar (ruído, vibrações) durante as fases de construção e de exploração, bem como formas de minimizar as suas consequências no seu dia a dia.	PD1 PD4 PD5 PD7	OE2
bvc_5	Adaptação da iluminação noturna do aeroporto para salvaguardar a vida selvagem	PD1 PD6	OE3

Padrões de Desempenho do IFC: PD 1 - Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactes Socioambientais; PD 2: Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho; PD 3: Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição; PD 4: Padrão de Desempenho 4: Saúde e Segurança da Comunidade; PD 5: Padrão de Desempenho 5: Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário; PD 6: Padrão de Desempenho 6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos; PD 7: Padrão de Desempenho 7: Povos Indígenas / Comunidades Locais; PD 8: Padrão de Desempenho 8: Património Cultural

Objetivos Estratégicos PIAACV: OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais; OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura; OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a

capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Quadro 6.6.17 | Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha de São Nicolau, Aeródromo de Preguiça (SNE) e respetivos PD da IFC associado

Código	Título	PD IFC	Objetivo Específico PIAACV
sne_1	Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas/espaços com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade).	PD6; PD7; PD8	OE2 OE3
sne_2	Melhorar a eficiência de drenagem de águas pluviais no perímetro da pista por forma a minimizar a ocorrência de cheias e, conseqüentemente, a atração de vida animal.	PD1 PD4	OE1
sne_3	Ponderar a inclusão de soluções de produção de energia renovável no aeródromo, devidamente adaptadas aos recursos e necessidades do mesmo	PD3	OE1 OE3
sne_4	Realizar ações de sensibilização da comunidade relativas à necessidade de diminuir/eliminar a criação e pastagem do gado nas imediações do aeroporto	PD1 PD4	OE1

Legenda: Padrões de Desempenho do IFC: PD 1 - Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactes Socioambientais; PD 2: Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho; PD 3: Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição; PD 4: Padrão de Desempenho 4: Saúde e Segurança da Comunidade; PD 5: Padrão de Desempenho 5: Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário; PD 6: Padrão de Desempenho 6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos; PD 7: Padrão de Desempenho 7: Povos Indígenas / Comunidades Locais; PD 8: Padrão de Desempenho 8: Património Cultural

Objetivos Estratégicos PIAACV: OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais; OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura; OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Quadro 6.6.18 | Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha do Maio, Aeródromo do Maio (MMO) e respetivos PD da IFC associado

Código	Título	PD IFC	Objetivo Específico PIAACV
mmo_1	Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo parcerias com entidades e associações locais, considerando que a ilha é Reserva da Biosfera UNESCO (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas/espaços com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade)	PD6 PD7 PD8	OE2 OE3
mmo_2	Estabelecer uma parceria com a Fundação Maio Biodiversidade para apoiar o seu projeto de monitorização de aves, sinalização e limpeza das salinas do Porto Inglês	PD1 PD6	OE3
mmo_3	Analisar potenciais parcerias com o projeto Little Africa Maio, que visa a construção de um centro turístico, residencial, cultural e de negócios, como potencial espaço para divulgação de informação e valorização de elementos e recursos naturais, culturais e sociais	PD7	OE2

Legenda: Padrões de Desempenho do IFC: PD 1 - Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactes Socioambientais; PD 2: Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho; PD 3: Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição; PD 4: Padrão de Desempenho 4: Saúde e Segurança da Comunidade; PD 5: Padrão de Desempenho 5: Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário; PD 6: Padrão de Desempenho 6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos; PD 7: Padrão de Desempenho 7: Povos Indígenas / Comunidades Locais; PD 8: Padrão de Desempenho 8: Património Cultural

Objetivos Estratégicos PIAACV: OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais; OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura; OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Quadro 6.6.19 | Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha do Fogo, Aeródromo de São Filipe (SFL) e respetivos PD da IFC associado

Código	Título	PD IFC	Objetivo Específico PIAACV
sfl_1	Disponibilizar os espaços do aeroporto para divulgar informação, recursos e pontos de interesse turístico, cultural, social, ambiental e comportamental, estabelecendo	PD6; PD7;	OE2 OE3

Código	Título	PD IFC	Objetivo Específico PIAACV
	parcerias com entidades e associações locais, considerando que a ilha é Reserva da Biosfera UNESCO (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas/espacos com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade).	PD8	
sfl_2	Ponderar a possibilidade de ampliação da pista, resolvendo os atuais constrangimentos operacionais, com consulta e envolvimento entre as diferentes partes interessadas.	PD1 PD4 PD7	OE1 OE2
sfl_3	Adaptação da iluminação noturna do aeroporto para salvaguardar a vida selvagem	PD1 PD6	OE3

Legenda: Padrões de Desempenho do IFC: PD 1 - Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactes Socioambientais; PD 2: Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho; PD 3: Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição; PD 4: Padrão de Desempenho 4: Saúde e Segurança da Comunidade; PD 5: Padrão de Desempenho 5: Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário; PD 6: Padrão de Desempenho 6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos; PD 7: Padrão de Desempenho 7: Povos Indígenas / Comunidades Locais; PD 8: Padrão de Desempenho 8: Património Cultural

Objetivos Estratégicos PIAACV: OE1: Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais; OE2: Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura; OE3: Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

Verifica-se, assim, que existe uma importante e significativa capacidade de resposta em assegurar a conformidade do planeamento previsto para a concessão pela Cabo Verde Airports com os PD da IFC e respetivos objetivos de um modo transversal e relevante.

Adicionalmente, destaca-se a conformidade com o PD1, uma vez que os efeitos analisados, especificamente os negativos, são na sua maioria temporários (associados à fase de Construção) e com uma significância pouco relevante, sendo que a presente AASE contribui precisamente também para essa conformidade. Esta análise desenvolvida pela AASE (ao longo do Capítulo 6) é também corroborada para a Fase 1-A pelos resultados da “Análise de Riscos e Impactes Ambientais e Sociais das Obras da Fase 1-A” desenvolvida já pela Cabo Verde Airports. Destaca-se o facto de na Fase 1-A não se identificarem impactes negativos de significância elevada, sendo todos na sua maioria temporários e de significância reduzida, e foram apresentadas medidas de mitigação para todos os impactes negativos, inclusivamente os reduzidos, na perspetiva de uma abordagem conservadora.

Por sua vez, foram também identificados nessa análise um conjunto importante de impactes positivos, de significância média e elevada, na sua maioria, que resultam essencialmente da importância da conformidade com as normas de segurança nos aeródromos e de melhoria da gestão ambiental de efluentes e recursos naturais, mas também pela pertinência e indispensabilidade da conformidade dos aeroportos internacionais com os requisitos do ICAO e a melhoria das condições de segurança e operacionalidade para as aeronaves.

Como conclusão, no âmbito da avaliação preliminar de riscos e impactes ambientais e sociais, verificou-se que todos os projetos da Fase 1-A para cada um dos aeroportos e aeródromos apresentam, para todos os riscos específicos avaliados, um resultado de “Baixo”, incluindo os projetos que poderiam ter enquadramento em Avaliação de Impacte Ambiental, como os projetos de energias renováveis (mas que se enquadram no regime de autoprodução de acordo com a legislação em vigor).

No que respeita à Fase 1-B, apesar desta abranger um conjunto de intervenções que se considera que necessitam de uma avaliação preliminar de riscos e impactes no âmbito do Anexo II do Decreto-Lei n.º 27/2020, de 19 de março (p.f. consultar Capítulo 8 para mais detalhes), e que se enquadrarão eventualmente numa Categoria C e B, de acordo com a alínea b) do art.º 4.º do referido diploma, prevê-se que as mesmas, à semelhança dos projetos da Fase 1-A e por diversas similaridades com atividades também dessa fase, apresentem também um resultado de riscos e impactes ambientais e sociais “Baixo”.

Considerando que o conjunto de riscos e impactes analisados nestas avaliações corresponde/traduz os próprios objetivos e riscos/impactes que os diversos Padrões de Desempenho da IFC visam, os resultados destas análises demonstram ou traduzem, desde logo, a avaliação de efeitos / impactes expeáveis do PIAAC à luz dos padrões da IFC. Isto é, pelos seus resultados baixos ou pouco significativos (em especial na avaliação de efeitos traduzida também ao longo do Capítulo 6 do presente RAS), considera-se que o PIAACV assegura e salvaguarda a coerência e conformidade com os Padrões de Desempenho da IFC.

7. Seguimento e Monitorização

7.1 Enquadramento

As entidades responsáveis pela elaboração de Planos devem avaliar e controlar os efeitos significativos ambientais e sociais decorrentes da respetiva aplicação e execução, verificando a adoção das medidas previstas na declaração ambiental, sendo ainda responsáveis pela divulgação dos resultados deste processo de controlo.

Estas medidas, integradas no que se optou por designar Fase de Seguimento, podem ser definidas como atividades de acompanhamento da evolução temporal, espacial e de magnitude de certos parâmetros, tendo em conta os seguintes princípios de atuação:

- Avaliar o grau de implementação das intervenções e medidas definidas pelo PIAACV e identificar, se possível, a sua eficácia e eficiência em termos de resultados de evolução operacional e territorial (em termos ambientais e sociais);
- Identificar efeitos negativos que resultarem de eventuais insuficiências no prognóstico efetuado no Relatório Ambiental e Social, sobretudo no que diz respeito à intensidade dos efeitos identificados;
- Identificar os efeitos imprevistos resultantes da alteração de circunstâncias que tenham levado à invalidação total ou parcial de determinadas hipóteses colocadas em sede de avaliação ambiental e social.

7.2 Metodologia de Seguimento

7.2.1 Orientações Metodológicas

O cumprimento dos pressupostos de uma AASE pressupõe uma significativa capacidade de articulação e interação entre a entidade responsável pelo Plano/equipa de planeamento e a equipa da AASE, que possibilitarão uma análise transversal continuada das questões estratégicas e das opções de planeamento.

Assim, para além dos momentos formalmente definidos para a discussão das diferentes fases, é promovida uma articulação próxima entre equipas para a resolução de problemas identificados e adoção atempada de medidas de mitigação / alternativas, por forma a dotar o processo de uma componente prática e de aplicabilidade significativa no produto final da revisão.

Determinação de âmbito	A determinação de âmbito pretende balizar e contextualizar o controlo que irá ser efetuado e que abrange essencialmente os efeitos significativos e considerados relevantes vertidos em indicadores de sustentabilidade inseridos no Relatório Ambiental e Social, podendo concentrar-se noutros aspetos que, entretanto, se revelem pertinentes.
Identificação da informação necessária	Identificação e seleção das informações ambientais e sociais, referências bibliográficas e fontes de informação que são necessárias para calcular os indicadores de monitorização e controlar os efeitos ambientais e sociais relevantes (territoriais, de sustentabilidade e outros emanados das conclusões do RAS). A definição de indicadores ajudará a estabelecer um quadro operacional para a tradução de dados ambientais em informação compreensível e manuseável.
Identificação das fontes de informação disponíveis	As fontes de informação serão de natureza diversa, podendo resultar diretamente da execução dos projetos definidos na elaboração do PIAACV, ou de referências bibliográficas. No caso de serem identificadas lacunas de informação, poderá ser necessário alavancar um intercâmbio comunicativo com outras entidades envolvidas na gestão de informação relevante para a AASE, e identificadas neste capítulo.

Integração processual do controlo no sistema de planeamento

Sempre que possível, as medidas de controlo identificadas no âmbito da Fase de Seguimento devem fazer parte do sistema de planeamento do PIAACV.

Definição de medidas de correção

Embora a legislação não estabeleça um regime obrigatório de implementação de medidas de correção, poderá ser útil determinar os critérios que acionam a ponderação de medidas de correção, podendo ser implementadas ao nível da execução do PIAACV.

No caso específico da elaboração do PIAACV, propõe-se que estes passos conduzam a uma abordagem objetiva de monitorização que se estruturam e articulam em dois níveis de atuação principais, nomeadamente:

- Monitorização Territorial ou seja, da evolução das variáveis de estado que caracterizam o território em análise no que respeita aos efeitos do Plano sobre os mesmos;
- Monitorização Estratégica, mediante a avaliação ao grau de implementação dos parâmetros analisados na AASE, nomeadamente, efeitos positivos e efeitos negativos identificados, e recomendações emanadas por este RAS.

Nas secções seguintes define-se o modelo conceptual associado a estes dois níveis de seguimento.

7.2.2 Monitorização Territorial

O modelo de monitorização sectorial e territorial estrutura-se num conjunto de indicadores que permitem avaliar a evolução das incidências sectoriais e territoriais associadas a cada um dos FCD (Quadro 7.2.1). Estas incidências não dependem unicamente da implementação do Plano, sendo tipicamente influenciadas por forças motrizes externas à zona de intervenção. Neste contexto, a monitorização de estado por FCD através de indicadores deve seguir o sistema de indicadores de cada um dos FCD, sendo que os indicadores devem ser calculados por aeroporto/aeródromo e, salvo indicação em contrário, dizem sempre respeito à área de jurisdição aeroportuária.

Quadro 7.1.1 | Indicadores de monitorização ou seguimento da AASE para a área de intervenção do PIAACV

Designação do indicador (unidades)	Frequência	Fontes de informação
FCD QUALIDADE DE VIDA E INFRAESTRUTURAS AMBIENTAIS		
Consumo de água da rede pública por tipo de origem (m3/hm3, por tipo de origem)	Anual	CVA
Reutilização de águas residuais tratadas (m3/hm3; %)	Anual	CVA
Reutilização de águas pluviais recolhidas (m3/hm3; %)	Anual	CVA
Capacidade de reserva de água (m3/hm3)	Anual	CVA
Estações de tratamento de águas residuais instaladas (n.º; tipo de tratamento)	Trienal	CVA
Fossas sépticas instaladas (n.º; tipo de fossa séptica)	Trienal	CVA
Separadores de hidrocarbonetos instalados (n.º; área abrangida)	Anual	CVA
Cumprimento das licenças de descarga e de reutilização de águas residuais tratadas em ETAR (n.º de análises não conformes; n.º de parâmetros não conformes; % parâmetros não conformes; % análise não conformes)	Anual	CVA
Produção indiferenciada e seletiva de resíduos urbanos e industriais (kg/t produção indiferenciada; kg/t produção seletiva)	Anual	CVA
Capacidade instalada de recolha indiferenciada e seletiva (associadas às operações aeroportuárias)	Anual	CVA
Destino final dos resíduos urbanos e industriais (associadas às operações aeroportuárias) (kg/t por tipo de destino final)	Anual	CVA
Derrames acidentais de substâncias perigosas (associadas às operações aeroportuárias) (l / derrame; área afetada)	Anual	CVA

7.2.3

Designação do indicador (unidades)	Frequência	Fontes de informação
Consumo de energia (da rede pública e de autoprodução por fonte de energia renovável) (kWh proveniente de rede pública; kWh proveniente energia renovável))	Anual	CVA
Autoprodução de energia a partir de fontes renováveis (GWh por tipo de energia renovável)	Anual	CVA
População exposta a níveis de ruído noturno (associadas às operações aeroportuárias) (n.º; % da área de intervenção; locais afetados)	Anual	CVA
Reclamações por motivos de ruído (associadas às operações aeroportuárias) (n.º; locais afetados)	Anual	CVA
Excedências de ruído registadas (associadas às operações aeroportuárias) (n.º; locais afetados; Db acima do Valor Limite)	Anual	CVA
Depósitos ilegais de resíduos nas áreas de intervenção e envolvente (num raio de 13km) (n.º; tipo de resíduos; kg/t ou área afetada (m2))	Anual	DNA; Municípios
Autos relativos as infrações ambientais (referente aos últimos 5 anos) (n.º; tipo de infração ambiental)	Anual	CVA
FCD VALORES E RECURSOS NATURAIS E PAISAGÍSTICOS		
Ações e/ou projetos concretizados (apoio, parceria ou desenvolvimento) para a gestão e conservação da natureza desenvolvidos pela CVA (n.º; tipo de projeto; área abrangida)	Anual	CVA
Programas de monitorização de vida selvagem implementados e em curso pela CVA (n.º; %)	Anual	CVA
Acidentes entre a vida animal e aeronaves (n.º; espécies)	Anual	CVA
Estado das massas de água subterrâneas e solos na área de jurisdição e envolvente imediata aos aeroportos/aeródromos (estado relativamente a qualidade e existência ou não de situações de pressão por poluição tóxica ou difusa)	Bienal	CVA
Ações e/ou projetos concretizados (apoio, parceria ou desenvolvimento) para a preservação e/ou valorização da paisagem desenvolvidos pela CVA (n.º; tipo de projeto; área abrangida)	Anual	CVA
Estado das áreas protegidas na envolvente dos aeroportos da Boavista e Maio	Bienal	CVA / MMA / DNA; ONGs
FCD GOVERNANÇA E COESÃO COMUNITÁRIA		
Ações e projetos de índole cultural, social e económica em desenvolvimento / concretizados em parceria com ONG, comunidades locais, ou outras associações, entidades e instituições (n.º; tipo de projeto; área / comunidade abrangida)	Anual	CVA
Eventos / reuniões de concertação institucional e social (n.º; n.º participantes / entidades)	Anual	CVA
Mecanismos criados/em execução para auscultação, participação e concertação institucional e social/comunitária (n.º; tipo de mecanismos)	Anual	CVA
Adesão comunitária aos eventos ou mecanismos de auscultação, envolvimento e concertação (n.º de participações / participantes)	Anual	CVA
FCD DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E COMPETITIVIDADE		
Taxa de Crescimento do PIB por ilha (%)	Anual	INE
Trabalhadores afetos às operações aeroportuárias (Fase de construção e fase de operação) (n.º; n.º por género)	Anual	INE / CVA
Turistas (Internacionais; nacionais) (n.º)	Anual	INE
Estadia Média turística (n.º dias)	Anual	INE
Aeronaves descoladas por ano (n.º)	Anual	INE
Passageiros por ano (n.º)	Anual	INE
FCD VULNERABILIDADES E RISCOS		
Áreas de risco e respetiva ocupação de áreas de risco (cheias, inundações, movimentos de vertentes, etc.) no perímetro aeroportuário e envolvente imediata (m2 / km2, por tipo de risco)	Anual	CVA/Câmaras Municipais
Voos cancelados cujo motivo esteja associado à ocorrência de riscos naturais (n.º)	Anual	CVA
Voos divergidos cujo motivo esteja associado à ocorrência de riscos naturais (n.º)	Anual	CVA
Projetos / intervenções desenvolvidas no perímetro aeroportuário para resposta à capacidade de adaptação a alterações climáticas (n.º; tipo de projeto; área abrangida (m2/km2))	Anual	CVA
Ocorrência e origem de incidentes tecnológicos na área de intervenção e envolvente (n.º; tipo de incidente e origem)	Anual	CVA
Projetos de construção ou reforço de infraestruturas de prevenção contra riscos naturais na área de intervenção e envolvente (ex. inundações, processos de erosão) (n.º; tipo de risco natural e projeto; área abrangida (m2/km2) ou troço abrangido (m/km))	Anual	CVA
Projetos aprovados que contemplem medidas de adaptação às alterações climáticas ao nível da biodiversidade e ecossistemas na área de intervenção e envolvente (n.º; tipo de projeto de adaptação; área abrangida (m2/km2))	Anual	CVA

Monitorização Estratégica

Esta componente da monitorização destina-se a acompanhar os resultados do RAS relativamente à avaliação estratégica desenvolvida, designadamente no que diz respeito aos efeitos ambientais e sociais e às recomendações. Trata-se, pois, de uma validação contínua do diagnóstico efetuado, com o objetivo de reavaliar a área de intervenção ao nível dos seus efeitos positivos e efeitos negativos, bem como avaliar a implementação das recomendações sugeridas e respetivas mais-valias vertidas para o território (eficácia).

Assim, deverá ser definido um modelo de seguimento para a monitorização estratégica que comporte os vetores de avaliação exemplificados nos Quadros 7.2.2 e 7.2.3.

Quadro 7.1.2 | Evolução da intensidade dos efeitos previstos, por FCD

FCD	Efeitos	Evolução de Intensidade
FCD # 1	Efeito # 1	...
FCD # 2	Efeito # 2	...
...
....

Nota: A "Evolução da Intensidade" é avaliada como "Crescente" (↑) ou "Decrescente" (↓) relativamente à avaliação transata (em que a 1.ª avaliação será comparativamente à análise efetuada no RAS, e as seguintes relativamente ao relatório de monitorização do ano n-1). Tendo em consideração as características intrínsecas dos efeitos (positivos e negativos) identificados na análise de cada um dos FCD, a sua avaliação deverá ser suportada por uma análise pericial e simultaneamente qualitativa ou quantitativa, com base na informação proveniente dos indicadores de monitorização. Por exemplo, a intensidade de um determinado efeito negativo poderá ser decrescente, caso os indicadores associados reflitam uma evolução positiva em termos de sustentabilidade, ou crescente caso se verifique a situação inversa.

Quadro 7.1.3 | Análise da implementação das recomendações, por FCD

FCD	Recomendações	Implementação	Evidências	Eficácia
FCD # 1	Recomendação # 1
FCD # 2	Recomendação # 2
...
....

Nota: A "Implementação" da recomendação deverá ser avaliada de acordo com a seguinte escala de concretização: "0" se não foi ainda iniciado o processo de implementação da recomendação; "+" se já foi iniciado o processo de implementação, mas ainda se encontra numa fase inicial de concretização; "**" se se encontra a mais de metade do processo de total concretização; "***" se a recomendação já foi totalmente implementada.

De seguida, e se já foi iniciado e/ou concluído o processo de implementação para uma determinada recomendação então deverá identificar-se o conjunto de "Evidências" que suportam esse diagnóstico, nomeadamente às ações desenvolvidas pelas entidades responsáveis, e identificadas no quadro de Governança assumido, no sentido de responder às recomendações efetuadas pela AASE. Esta análise deverá ainda ser acompanhada por um descritivo qualitativo da importância das ações referidas.

Por último, da análise anterior dos parâmetros "Implementação" e "Evidências" para as recomendações previstas no RAS, define-se a "Eficácia" de cada uma dessas recomendações, avaliada numa escala de: "Elevada" (Eficaz), "Moderada" (Moderadamente Eficaz), "Nula" (Não Eficaz), ou definida como "Não Implementada" (caso o nível de implementação seja 0%). A determinação de cada um desses níveis resultará de uma análise cruzada com o resultado da evolução dos efeitos (realizada à priori – Quadro 7.2.3 que originaram essa recomendação e uma análise pericial assente na investigação, recolha de informação pormenorizada e análise cruzada relativamente à causa-efeito da implementação da recomendação. Assim, caso a evolução da intensidade de um determinado efeito negativo (que gerou a proposta de uma determinada recomendação) se revele decrescente (isto é, o efeito negativo está a diminuir de intensidade), significa que, caso já tenha sido iniciada ou concluída a implementação da recomendação associada, esta recomendação estará balizada no intervalo de níveis de eficácia "elevada" ou "moderada". A distinção entre estes dois níveis deverá depois basear-se na análise pericial sobre a causa-efeito.

Para auxiliar essa monitorização, o Quadro 7.1.4 apresenta a matriz de identificação das responsabilidades específicas de cada entidade na implementação, acompanhamento e monitorização das recomendações de cada FCD, bem como os respetivos indicadores de monitorização.

Quadro 7.1.4 | identificação das responsabilidades específicas de cada entidade na implementação, acompanhamento e monitorização das recomendações de cada FCD.

Recomendação	Fase de implementação ou desenvolvimento	Entidade responsável / Envolvida	Indicadores de monitorização da implementação da recomendação
FCD QUALIDADE DE VIDA E INFRAESTRUTURAS AMBIENTAIS			
Rec_1.1: Estudar mecanismos para gerir a pressão sobre o mercado imobiliário e o custo da habitação devido ao aumento do turismo e da procura de trabalhadores (internos e externos), minimizando a tendência de degradação das condições sociais (recomendação comum com o FCD "Governança e Coesão Comunitária")	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	Ind_Rec_1.1: Estudo dos mecanismos para gerir a pressão sobre o mercado imobiliário e o custo da habitação devido ao aumento do turismo e da procura de trabalhadores desenvolvido.
Rec_1.2: Articulação entre as autoridades com competência em matéria de turismo e gestão de infraestruturas ambientais e abastecimento de água, de forma a analisar a capacidade de carga e resposta das diversas ilhas perante um potencial aumento do fluxo de visitantes/turistas.	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	Ind_Rec_1.2: Projeto de análise da capacidade de carga e resposta das diversas ilhas perante um potencial aumento do fluxo de visitantes/turistas.
Rec_1.3: Propor a monitorização de saúde (sistema auditivo e respiratório, dores de cabeça, depressão, problemas psicológicos, perturbações do sono, ...), de forma a identificar (e atuar sobre) eventuais alterações nos padrões de saúde das populações na envolvente	Fases 1-A e 1-B	CVA	Ind_Rec_1.3: Programa de monitorização de saúde desenvolvido e em implementação.
Rec_1.4: Otimizar os procedimentos de navegação durante o ciclo LTO – aterragem e descolagem (subidas e descidas contínuas) – e tempos de rotação por forma a reduzir o consumo de combustível das aeronaves	Implementação do PIAACV	ASA	Ind_Rec_1.4: Procedimentos de navegação durante o ciclo LTO – aterragem e descolagem e tempos de rotação revistos, por forma a reduzir o consumo de combustível das aeronaves.
Rec_1.5: Reativação do projeto Garça Vermelha existente na ilha de São Vicente de gestão de resíduos de óleos e derivados de hidrocarbonetos	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	Ind_Rec_1.5: Reativação do projeto Garça Vermelha.
Rec_1.6: Ilha da Boavista: Reforçar os contactos com a câmara municipal para aumentar a periodicidade da recolha de resíduos e o afastamento dos contentores da cerca do aeroporto (CVA).	Implementação do PIAACV	CVA	Ind_Rec_1.6: Alteração e aumento da periodicidade da recolha de resíduos dos contentores da cerca do aeroporto (CVA) e o afastamento.
Rec_1.7: Ilha da Boavista: Avaliar a viabilidade técnica e financeira de substituir a construção de uma ETAR no aeroporto pela drenagem das águas residuais para a ETAR existente nas imediações do mesmo (gerida pela Águas e Energia da Boa Vista), em conformidade com o sugerido pela AEB (CVA).	Fase de Pré-Construção da Fase 1-B	CVA	Ind_Rec_1.7: Estudo de avaliação da viabilidade técnica e financeira de substituir a construção de uma ETAR no aeroporto da Boavista pela drenagem das águas residuais para a ETAR existente nas imediações desenvolvido.
Rec_1.8: Ilha do Fogo: Ponderar, por parte do Governo de Cabo Verde, a efetiva necessidade de voos noturnos (para além de situações de emergência), salvaguardando as situações de evacuação noturna através da instalação de um sistema de iluminação de emergência (CVA).	Fase 1-A	Administração Pública Nacional e Local	Ind_Rec_1.8: Estudo da necessidade de voos noturnos para além de situações de emergência desenvolvido.
FCD VALORES E RECURSOS NATURAIS E PAISAGÍSTICOS			
Rec_2.1: Implementar Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção de equipamentos e viaturas da CVA e respetivas medidas de manuseamento, acondicionamento e prevenção	Implementação do PIAACV	CVA	Ind_Rec_2.1.5.6: Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção de equipamentos e viaturas

Recomendação	Fase de implementação ou desenvolvimento	Entidade responsável / Envolvida	Indicadores de monitorização da implementação da recomendação
de derrames (a desenvolver no âmbito do Plano de Ação Ambiental e Social). (recomendação comum com o FCD "Vulnerabilidades e Riscos")			implementados.
Rec_2.2: Ilha da Boavista: Analisar, no âmbito do Plano de Gestão de Vida Selvagem do aeroporto, plano que abrange um raio de 13 km em torno do aeroporto, soluções já implementadas em outros aeroportos com contextos similares ao da Boavista (proximidade a áreas protegidas) e verificar a sua potencial adequabilidade. (CVA)	Implementação do PIAACV	CVA	Ind_Rec_2.2: Alteração do Plano de Gestão de Vida Selvagem do Aeroporto Internacional Aristides Pereira.
Rec_2.3: Ilha da Boavista: Analisar a possibilidade de estabelecer acordos com as ONGs BIOS e Natura 2000, entre outras, para fazer a limpeza e sinalização do espaço e a monitorização de espécies na Lagoa de Rabil. (CVA)	Implementação do PIAACV	CVA	Ind_Rec_2.3: Acordo estabelecidos com as ONGs BIOS e Natura 2000 para fazer a limpeza e sinalização do espaço e a monitorização de espécies na Lagoa de Rabil.
Rec_2.4: Ilha do Maio: Celebrar e implementar acordos com a ONG Fundação Maio Biodiversidade para limpeza, sinalização e monitorização de espécies nas Salinas de Porto Inglês. (CVA)	Implementação do PIAACV	CVA	Ind_Rec_2.4: Acordos estabelecidos com a ONG Fundação Maio Biodiversidade para limpeza, sinalização e monitorização de espécies nas Salinas de Porto Inglês.
FCD GOVERNANÇA E COESÃO COMUNITÁRIA			
Rec_3.1: Estudar mecanismos para gerir a pressão sobre o mercado imobiliário e o custo da habitação devido ao aumento do turismo e da procura de trabalhadores (internos e externos), minimizando a tendência de degradação das condições sociais (recomendação comum com o FCD "Qualidade de Vida e Infraestruturas")	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	Ind_Rec_3.1: Desenvolvimento do estudo de mecanismos para gerir a pressão sobre o mercado imobiliário e o custo da habitação devido ao aumento do turismo e da procura de trabalhadores.
Rec_3.2: Articular a oferta de transporte aéreo com o transporte marítimo em cada ilha (ex. dias diferentes), permitindo uma melhor articulação e oferta global de acessibilidade às ilhas	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional	Ind_Rec_3.2: Alterações verificadas na oferta de transporte aéreo e da oferta de transporte marítimo com o objetivo de melhorar a oferta global de acessibilidade às ilhas.
Rec_3.3: Analisar a possibilidade de articular as ações a implementar nos aeroportos e aeródromos com as ações que estão a ser desenhadas para os portos em cada ilha.	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional	Ind_Rec_3.3: Estudo de articulação das ações a implementar nos aeroportos e aeródromos com as ações que estão a ser desenhadas para os portos em cada ilha desenvolvido e ações revistas.
Rec_3.4: Propor uma alteração à lei do mecenato, de forma a incentivar os investidores a realizarem investimentos socioeconómicos que melhorem a qualidade de vida, aumentem as qualificações e reforcem o empowerment das comunidades locais.	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional	Ind_Rec_3.4: Alteração da lei do mecenato.
Rec_3.5: Ilha da Boavista: Esclarecimento e informação junto das populações e entidades dos potenciais impactes da extensão da pista do aeroporto no corredor de areia ("deserto de Viana") e na Via Pitoresca, uma vez que: as alterações à infraestrutura não irão provocar qualquer alteração ao regime de ventos, uma vez que não serão criadas novas barreiras à normal circulação do vento; em relação à circulação de máquinas e pessoas, os acessos às obras serão feitos sempre pelo interior do perímetro aeroportuária, exatamente para evitar constrangimentos fora dos aeroportos e por medida de	Implementação do PIAACV	CVA	Ind_Rec_3.5: Número de ações de esclarecimento e informação desenvolvidas, e público-alvo abrangido.

Recomendação	Fase de implementação ou desenvolvimento	Entidade responsável / Envolvida	Indicadores de monitorização da implementação da recomendação
segurança aeroportuária; e circulação feita fora dos aeroportos, de camiões de transporte de materiais para a obra, será feita nas rodovias existentes. (CVA)			
Rec_3.6: Ilha da Boavista: Analisar soluções para aumentar o contacto e os benefícios das populações locais com a presença de turistas na ilha (ex. implementar circuitos de autocarros gratuitos ou com preços controlados para que os turistas possam circular mais facilmente na ilha em vez de ficarem isolados nos hotéis)	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	Ind_Rec_3.6: Número de projetos e ações desenvolvidas com o objetivo de aumentar o contacto e os benefícios das populações locais com a presença de turistas na ilha.
Rec_3.7: Estabelecer obrigações para os operadores turísticos assegurarem habitação em condições adequadas (dimensão, salubridade, etc.) para os trabalhadores dos empreendimentos e, por outro lado, promoverem programas de desenvolvimento social educativo para proteção e segurança das suas crianças durante o horário em que desempenham as suas funções	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	Ind_Rec_3.7: Mecanismo de obrigatoriedade para os operadores turísticos assegurarem habitação em condições adequadas aos trabalhadores dos empreendimentos em execução e devidamente fiscalizado. Número de programas de desenvolvimento social educativo, para proteção e segurança das crianças dos trabalhadores durante o horário em que desempenham as suas funções, implementados.
FCD DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E COMPETITIVIDADE			
Rec_4.1: Aumentar a produtividade, inclusive no setor agrícola, de modo a satisfazer as exigências dos grandes hotéis, disseminando conhecimentos e estimulando setores alternativos.	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	Ind_Rec_4.1: Número de projetos no setor agrícola apoiados e desenvolvidos para aumento da produtividade, para satisfação das exigências sentidas nos grandes hotéis.
Rec_4.2: Reforçar as Capacidades empresariais em inovação, adoção de tecnologia, práticas de gestão e marketing, e competências da força de trabalho – para melhorar a produtividade e, portanto, o crescimento.	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	Ind_Rec_4.2: Número de projetos apoiados no âmbito da inovação, adoção de tecnologia, práticas de gestão e marketing, e competências da força de trabalho.
Rec_4.3: Ilha de Santiago: Ações de promoção do património cultural e natural da ilha de Santiago (ex.: Cidade Velha, etc.) com o objetivo de captar mais turistas para a ilha	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	Ind_Rec_4.3: Número de ações de promoção do património cultural e natural da ilha de Santiago desenvolvidas e número de participantes associado.
FCD VULNERABILIDADES E RISCOS			
Rec_5.1: Incentivar e apoiar os municípios na disponibilização de informação no terreno sobre riscos, por exemplo Risco associado a Ciclones/Tempestades/Depressões, Risco associada a poeiras/"Bruma Seca" em locais estratégicos de modo a chegar ao maior número de pessoas possível – informação de previsão de acontecimento e medidas de proteção adequadas.	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	Ind_Rec_5.1: Número de projetos de apoio aos municípios para disponibilização de informação sobre riscos existentes.
Rec_5.2: Criar medidas urgentes para reduzir a sua vulnerabilidade aos choques económicos e climáticos inesperados.	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	Ind_Rec_5.2: Medidas concretizadas ou em vias de concretização com vista à redução da vulnerabilidade aos choques económicos e climáticos inesperados.
Rec_5.3: Reforçar as políticas e opções sustentáveis ao nível do ordenamento do território e urbano, de modo a aumentar a resiliência costeira, através de uma combinação de	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	Ind_Rec_5.3: Instrumentos de ordenamento do território e urbano com inclusão de medidas e opções sustentáveis

Recomendação	Fase de implementação ou desenvolvimento	Entidade responsável / Envolvida	Indicadores de monitorização da implementação da recomendação
infraestruturas verdes e cinzentas, como forma rentável de reduzir o risco de inundações, ao mesmo tempo que aumenta os atrativos turísticos e o potencial da economia azul.			específicas no âmbito do aumento da resiliência das zonas costeiras ao risco de inundações.
<p>Rec_5.4:</p> <p>Ilha de São Vicente: Ponderação, por parte das entidades com competência em ambiente e ordenamento do território locais e nacionais (nomeadamente, delegação do MAA, DNA e Câmara Municipal de São Vicente, entre outras), do projeto de expansão / loteamento do aglomerado de São Pedro para a zona nordeste, ao longo do perímetro de jurisdição e servidão aeroportuária, tendo em consideração que esse é um local de confluência e descarga de uma densa rede de drenagem de linhas de água, especialmente de regime torrencial, com elevada vulnerabilidade a erosão hídrica dos solos. A localização dessa área de expansão, e do próprio aeroporto, é precisamente na área de drenagem de toda a bacia que os e o próprio aeroporto tem sofrido impactos ao nível de inundações e erosão. Assim, recomenda-se que o referido projeto seja reavaliado tendo em consideração não só a resiliência do mesmo às Alterações Climáticas (com episódios de, por um lado, tempestades e episódios de chuvas torrenciais mais intensas e por períodos de tempo mais longos, e por outro, com períodos de seca mais agravados (o que aliado a chuvas torrenciais aumenta significativamente o risco de erosão hídrica). Essa avaliação deverá igualmente ter em conta a exposição dessa localização da expansão ao nível do ruído resultante das operações e atividade aeroportuária.</p>	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	<p>Ind_Rec_5.4:</p> <p>Alteração do projeto de expansão / loteamento do aglomerado de São Pedro e redefinição da localização do mesmo.</p>
<p>Rec_5.5:</p> <p>Criação de um grupo de trabalho, envolvendo as diversas entidades com competência na ilha ao nível dos recursos hídricos, ambiente, socioeconomia, agricultura, entre outros, com vista a analisar e propor ações que permitam o aumento do armazenamento de água para as populações, pois a atual estratégia ao nível da aposta no turismo e aumento do fluxo de visitantes irá resultar num aumento de necessidades a este nível (quer por parte dos visitantes, quer de trabalhadores se deslocam entre ilhas para responder às necessidades de trabalho), e em simultâneo, os cenários previstos relativos às Alterações Climáticas preveem o aumento das situações de secas e consequente escassez.</p>	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	<p>Ind_Rec_5.5:</p> <p>Criação do grupo de trabalho.</p>
<p>Rec_5.6:</p> <p>Implementar Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção de equipamentos e viaturas da CVA e respetivas medidas de manuseamento, acondicionamento e prevenção de derrames (a desenvolver no âmbito do Plano de Ação Ambiental e Social). (recomendação comum com o FCD "Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos")</p>	Implementação do PIAACV	CVA	<p>Ind_Rec_5.6:</p> <p>Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção de equipamentos e viaturas implementados</p>
<p>Rec_5.7:</p> <p>Implementar Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção, da responsabilidade dos stakeholders, e respetivas medidas de manuseamento, acondicionamento e prevenção de derrames.</p>	Implementação do PIAACV	Stakeholders (ASA, CV Airlines, CV Handling, VIVO ENERGY/ENACOL, etc)	<p>Ind_Rec_5.7:</p> <p>Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção de equipamentos e viaturas implementados</p>
<p>Rec_5.8:</p> <p>Ilha da Boavista: Garantir iluminação adequada nos acessos ao aeroporto, reduzindo riscos rodoviários quando existirem voos noturnos.</p>	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	<p>Ind_Rec_5.8:</p> <p>Projeto de iluminação nas vias de acesso ao aeroporto implementado.</p>

Importa referir que, nesta fase, deverá ser também analisada a intervenção do quadro de Governança proposto.

Adicionalmente, associada à componente de monitorização estratégica, a AASE acompanhará igualmente os resultados da monitorização do próprio PIAACV, em particular ao nível dos indicadores de concretização, execução e resultados da implementação das intervenções previstas e do respetivo programa de medidas Gerais e Específicas.

7.2.4 Implementação do Seguimento

A Fase de Seguimento inicia-se com a entrada em implementação do PIAACV e requer que a Cabo Verde Airports adote as medidas necessárias no sentido de estruturar uma equipa de acompanhamento da AASE, que seja capaz de desenvolver as atividades de controlo previstas, designadamente o envio, tendo em atenção a periodicidade definida para cada indicador, dos resultados do processo de seguimento e monitorização à entidade com competências em matéria de AASE e respetiva divulgação por meios eletrónicos.

8. Conclusões

O processo em curso tem traduzido uma base de trabalho de gestão entre equipas em que as diferentes fases de trabalho são desenvolvidas em simultâneo com os elementos a elaborar pela equipa do Plano, sendo essa mesma informação remetida à equipa da AASE à medida que for sendo elaborada, de forma a promover sinergias entre os dois processos e favorecer uma abordagem integrada de participação.

Importa referir que a metodologia aplicada para o desenvolvimento da presente AASE teve, desde logo, o pressuposto de um processo de planeamento e de um processo de avaliação ambiental e social estratégica significativamente articulados, em que foi concretizado o envolvimento e análise conjunta de opções de intervenções, de medidas e recomendações por parte da equipa da AASE com a equipa do Plano. Tal concretizou-se através da realização de reuniões conjuntas presenciais e por outros meios digitais (com uma periodicidade semanal), desde o início do processo, trabalhos e reuniões e consultas com entidades e partes interessadas e com competências nas áreas de intervenção, análise de elementos e documentos do plano em processo de desenvolvimento, e proposta articulada de todo o plano de Medidas Estratégicas do PIAACV.

Tal traduziu-se num resultado final onde se verifica um conjunto importante e significativo de efeitos positivos, mas também onde são identificados alguns efeitos negativos, para os quais são propostas recomendações. De salientar ainda que existe um conjunto significativo de recomendações que são propostas para maximizar efeitos positivos identificados, mas cuja responsabilidade de execução / implementação extravasa o âmbito de competências e capacidade de intervenção do PIAACV e da Cabo Verde Airports, cabendo a diversas entidades da administração pública com competências em diversas matérias, como o ambiente, a saúde, o turismo, a educação e formação, o mar, o desenvolvimento social, a economia e a habitação. É assim crucial que estas colaborem e interajam no quadro de governança e governação apresentado no capítulo 6.6.1 para que os reais efeitos também positivos do PIAACV possam concretizar-se em todo o seu potencial e surtir os resultados esperados e identificados, sendo vários, simultaneamente, os contributos para minimizar potenciais efeitos negativos (na sua maioria indiretos) do previsto pelo PIAACV.

Verifica-se que o conjunto de efeitos positivos resultantes do PIAACV é bastante significativo e benéfico, em particular os associados a todas as intervenções de melhoria das condições de segurança, de qualidade ambiental e de melhoria das condições de trabalho nas infraestruturas aeroportuárias, e com especial destaque os efeitos resultantes do Programa de Medidas Estratégicas, a todos os níveis. Esse programa traduz um nível de compromisso e proatividade por parte da Cabo Verde Airports em, efetivamente, contribuir, de forma muito assertiva e prática, para os objetivos dos Padrões de Desempenho da IFC e para os ODS 2030 nas comunidades em que atua e/ou com quem irá interagir. Em suma, como entidade e ator parceiro para o desenvolvimento integrado e equilibrado dos territórios e comunidades em que irá atuar.

Constatou-se que a maioria dos efeitos negativos identificados associados às intervenções das Fases 1-A e 1-B são passíveis de serem eliminados ou minimizados pelo conjunto de Medidas Estratégicas propostas pelo PIAACV. Tal resultou precisamente, também de um exercício prévio e conjunto da equipa da AASE com a equipa do PIAACV e das

rondas de consultas a entidades e partes interessadas, em que se pretendeu que o PIAACV, no seu cômputo geral, pudesse ser mais do que apenas um plano de intervenções infraestruturais, mas que se assumisse como uma estratégia coesa e articulada de intervenção material e “imaterial” nos territórios abrangidos.

Por fim, o Decreto-Lei n.º 23/2023, de 29 de agosto, no seu Capítulo IV, artigo 22.º, prevê claramente como deve ser assegurada a devida articulação com o regime de Avaliação de Impacte Ambiental de projetos, sendo que devem ser sempre identificados em sede de AASE os projetos que tenham que ser posteriormente submetidos a AIAS.

Assim, verifica-se que:

Fase 1-A:

- Nenhuma das intervenções/projetos relativos à Fase 1-A se enquadra na alínea a) do n.º 1 do art. 2.º e dos tipos de projetos listados no Anexo I do DL 27/2020, de 19 de março, uma vez que:
 - Nos tipos de projetos associados a “Construção e ampliação de aeroportos e aeródromos” – nenhum dos projetos/intervenções na FASE 1-A corresponde a construção de novos aeroportos e aeródromos ou à sua ampliação (para além de que já está a decorrer o processo de Avaliação Ambiental e Social Estratégica (AASE) para o projeto global de intervenção nos aeroportos e aeródromos de Cabo Verde a ser desenvolvido pela Cabo Verde Airports);
 - As intervenções associadas à instalação de painéis solares (Boavista, São Vicente e Santiago) e torres eólicas (Sal) instalações não constituem um sistema de parque eólico ou de parque fotovoltaico e são enquadradas no Regime Geral aplicável à Auto-Produção, de acordo com o Artigo 4.º, alínea a) do Decreto-Lei n.º 54/2018, constituindo na prática a um sistema de micro-geração para autoconsumo das infraestruturas aeroportuárias, que não terá qualquer ligação para injeção de energia na rede pública. Assim, solicita-se que se pondere que, não constituindo uma estrutura de “parque” e sendo para autoconsumo, estas instalações sejam excluídas do enquadramento previsto na alínea a) do n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27/2020, de 19 de março, diploma que estabelece o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental (AIA), mais especificamente dos tipos de projetos “Parques eólicos (excluindo micro-geração)” e “ Parques fotovoltaicos (excluindo micro-geração)” associados à “Energia” (conf. Anexo I do diploma);

Fase 1-B:

- Das intervenções / projetos associados à Fase 1-B, deverá ser realizada uma avaliação preliminar de risco ambiental e social (de acordo com o Anexo II do Decreto-Lei n.º 27/2020, de 19 de março, para efeitos de categorização de projetos para efeitos da alínea b) do n.º 1 do artigo 1.º e das alíneas a), b) e c) do artigo 4.º do referido diploma) às intervenções associadas:
 - à instalação de tratamento de resíduos incluindo incinerador nos 4 aeroportos internacionais;
 - à instalação de estação de tratamento de águas residuais (com enquadramento na Categoria A do Anexo I se tiver capacidade $\geq 5\,000$ e.p., ou Categoria C se a capacidade de tratamento for inferior a 5 000 e.p.;
 - à intervenção prevista na Boavista de extensão da pista (400m adicionais) e às intervenções previstas em Santiago, Maio, Fogo para extensão do edifício terminal de passageiros. Não obstante, considera-se que a implementação das recomendações associadas à presente AASE permitirá reduzir consideravelmente o nível de risco associado às mesmas. Considerando também a própria AASE do PIAACV, estas intervenções deverão ter enquadramento, à partida, em Categoria B, de acordo com o previsto na alínea b) do artigo 4.º e no Anexo I do Decreto-Lei n.º 27/2020, de 19 de março;
- As restantes intervenções/projetos previstos para esta fase não se enquadram nos tipos de projetos listados no Anexo I do DL 27/2020, de 19 de março.

Tendo em conta os potenciais efeitos identificados, bem como as respetivas recomendações da AASE, para as intervenções acima identificadas como enquadradas na alínea b) do art.º 4.º do Decreto-Lei n.º 27/2020, de 19 de março, bem como, ainda, o nível de detalhe das mesmas apresentadas em sede do PIAACV, considera-se que se encontra

assegurada a articulação da presente AASE com o regime de Avaliação de Impacte Ambiental de projetos, especificamente no âmbito do seu art.º 22.º.

8.1 Síntese das Tendências dos Efeitos da Estratégia do PIAACV

O Quadro 8.1.1 consiste numa matriz de dupla entrada, em que no eixo horizontal são consideradas os Objetivos Estratégicos do PIAACV e no eixo vertical são considerados os critérios por FCD, sintetizando, deste modo, as principais tendências dos efeitos do Plano sobre os pontos estratégicos definidos para cada FCD. Verifica-se que existe um contributo com uma tendência positiva muito significativa, sendo que os casos em que há ligeiras tendência negativas correspondem a situações que podem ser minimizadas quer pelas recomendações, quer pelas medidas minimizadoras que forem assumidas em sede de projeto e submissão às avaliações ambientais e sociais simplificadas.

Quadro 8.1.1 | Síntese de efeitos dos Objetivos Estratégicos, por FCD e por Critérios

Efeitos do PIAACV				
FCD	Critério de Avaliação	Objetivos Estratégicos do PIAACV		
		OE 1	OE 2	OE 3
Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais	Serviços e infraestruturas ambientais	++	+	++
	Serviços coletivos de interesse geral	0/+	0/+	0
	Ambiente sonoro	0/-	0/-	0
	Qualidade do ar	+0/-	+0/-	+0/-
	Dissonâncias ambientais	++	++	++
Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos	Áreas naturais e ecossistemas	++	++	++
	Recursos Hídricos	++	++	++
	Paisagem	+/-	+/-	+0
Governança e coesão comunitária	Dinâmicas associativas	0	++	++
	Mecanismos de articulação, auscultação e participação	++	++	+
	Demografia	+0	+0	0
	Usos, costumes e tradições	++	++	++
	Habitação	0	+/-	0
Desenvolvimento económico e competitividade	Desenvolvimento Económico	+	++	+
	Empresas / Emprego	+	++	+
	Turismo	++	++	++
	Logística	++	++	+
	Outras atividades económicas	+	+	+
Vulnerabilidades e Riscos	Riscos Naturais	++	+	++
	Riscos Tecnológicos	++	0	+/-
	Resiliência e Adaptação às Alterações Climáticas	++	+	++

Legenda:

Objetivos Estratégicos da proposta de PIAACV:

OE 1 - Melhorar as condições de operação e segurança dos aeroportos e aeródromos nacionais;

OE 2 - Contribuir para o desenvolvimento económico e social do país e das áreas envolventes de cada infraestrutura;

OE 3 - Promover o uso eficiente dos recursos e a qualidade ambiental das diferentes ilhas e a capacidade de resiliência às alterações climáticas.

++	Criação de novas e significativas oportunidades de desenvolvimento na área de intervenção; benefícios elevados em termos de proteção dos recursos e valores locais; contribuição muito positiva para o alcance dos vetores e/ou metas estratégicas.
+	Vantagens, oportunidades e benefícios de importância relevante; contribuição positiva para o alcance dos vetores e/ou metas estratégicas.
0	Sem efeitos positivos ou negativos; não contribui, mas também não conflitua com os vetores e/ou metas estratégicas.
-	Perda de recurso e qualidade que exige a aplicação de medidas mitigadoras; conflitua com o alcance dos vetores e/ou metas estratégicas.
--	Perda de recurso e qualidade de forma irreversível e insubstituível; conflitua muito com o alcance dos vetores e/ou metas estratégicas.

De seguida, a matriz apresentada no Quadro 8.1.2 apresenta uma sistematização da avaliação da capacidade de resposta do PIAACV às QEAS identificadas pela AASE. Verifica-se que, efetivamente, dentro daquela que é a natureza, âmbito e capacidade de intervenção e competências, os Objetivos Estratégicos, Intervenções e Medidas Estratégicas do PIAACV permitem assegurar ou contribuir para essa resposta.

Quadro 8.1.2 | Síntese da Avaliação da articulação do Objetivos, Intervenções da Fase 1-A e Fase 1-B e Medidas Estratégicas com a integração das Questões Estratégicas Ambientais e de Sustentabilidade (QEAS)

QEAS	Ações e Intervenção previstas para cada Aeroporto / Aeródromo							Observações
	SID	RAI	VXE	BVC	SNE	MMO	SFL	
QEAS 1								Apesar de nos aeródromos apenas estarem previstas fossas sépticas, considera-se que dada a carga gerada esse tipo de solução de tratamento pode ser adequado. Não obstante, considera-se que o plano de ação social e ambiental inclui monitorizações de modo a assegurar que não resultam contaminações para qualquer meio recetor como resultado de mau funcionamento ou dimensionamento. Relativamente às ETAR previstas otimizar, ou ampliar, ou implementar, considera-se que os potenciais efeitos negativos associados às mesmas são pouco significativos, uma vez que em termos territoriais vão ser implantadas / intervencionadas dentro da área de jurisdição dos aeroportos e que as intervenções associadas às mesmas assegurarão, em sede de construção e funcionamento, as medidas de minimização de impactes e gestão ambiental previstas no Plano Ambiental e Social da CVA.
QEAS 2								--
QEAS 3								Consideram-se como salvaguardados os objetivos desta QEAS desde que assegurados todos os planos de monitorização em curso e que implementados todos os planos de funcionamento de estaleiro e de qualidade ambiental em fase de obra, tal como previsto nas medidas de minimização da Análise de Riscos Ambientais e Sociais desenvolvida pela CVA. De igual modo, considera-se que estarão assegurados os potenciais efeitos negativos associados quer às fontes de energia renovável, quer às incineradoras desde que

QEAS	Ações e Intervenção previstas para cada Aeroporto / Aeródromo							Observações
	SID	RAI	VXE	BVC	SNE	MMO	SFL	
								internalizadas e implementadas, quer as recomendações da AASE, quer as medidas de minimização da Análise de Riscos Ambientais e Sociais desenvolvida pela CVA
QEAS 4								Considera-se que as estratégias subjacentes no programa de medidas do PIAACV contribui para esta QEAS na medida, dimensão e natureza e competência do que pode um plano desta natureza fazer, sendo fundamental que sejam postas em prática as recomendações do quadro de governança alargado identificado, em particular da administração pública nacional e local
QEAS 5								
QEAS 6								

Legenda:

Questões Estratégicas Ambientais e de Sustentabilidade (QEAS):

QEAS 1 - Integrar princípios de qualidade e minimização de pressões e dos riscos de poluição das massas de águas costeiras, superficiais interiores e subterrâneas enquanto vetores fundamentais na sustentabilidade dos recursos hídricos e qualidade de vida das populações.

QEAS 2 - Integrar princípios de prevenção e minimização dos riscos e potenciar a capacidade de resiliência e adaptação às Alterações Climáticas.

QEAS 3 – Salvaguarda e valorização dos valores e recursos naturais enquanto vetores fundamentais na sustentabilidade do território e redução da poluição accidental.

QEAS 4: Promover estratégias de redução e erradicação da pobreza, assim como das desigualdades socioeconómicas, com criação de políticas ativas de promoção de emprego digno para a juventude, reduzindo o número dos jovens NEET, tendo sempre em conta a questão do género, de modo a se aproveitar o atual bônus demográfico.

QEAS 5: Promover a Literacia em saúde, da informação, capacitação e do *empowerment* em saúde, apostando no aprofundamento do Diagnóstico e monitorização da situação da saúde e da Cidadania em Saúde em Cabo Verde, assim como na qualificação do pessoal da saúde e promoção da humanização dos cuidados, tendo em conta a heterogeneidade assim como as necessidades 'especiais' de certos segmentos da população.

QEAS 6: Desenvolvimento Económico e Competitividade

Legenda Aeroportos/Aeródromos: Ilha do Sal - Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (SID); Ilha de Santiago - Aeroporto Internacional Nelson Mandela (RAI); Ilha de São Vicente - Aeroporto Internacional Cesária Évora (VXE); Ilha da Boavista - Aeroporto Internacional Aristides Pereira (BVC); Ilha de São Nicolau – Aeródromo de Preguiça (SNE); Ilha do Maio – Aeródromo do Maio (MMO); Ilha do Fogo – Aeródromo de São Filipe (SFL)



QEAS assegurada /internalizada no Plano



QEAS não assegurada /internalizada no Plano



Elementos insuficientes para avaliar



Não aplicável / sem relação

8.2 Síntese das Principais Recomendações

Sintetizam-se no Quadro 8.2.1 as principais recomendações da AASE. Salienta-se, novamente, que existe um conjunto significativo de recomendações que são propostas para maximizar efeitos positivos identificados, mas cuja responsabilidade de execução / implementação extravasa o âmbito de competências e capacidade de intervenção do PIAACV e da Cabo Verde Airports, cabendo a diversas entidades da administração pública com competências.

Quadro 8.2.1 | Síntese das principais recomendações da AASE, por FCD

FCD	Recomendações
Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais	<ul style="list-style-type: none"> -Estudar mecanismos para gerir a pressão sobre o mercado imobiliário e o custo da habitação devido ao aumento do turismo e da procura de trabalhadores (internos e externos), minimizando a tendência de degradação das condições sociais (recomendação comum com o FCD "Governança e Coesão Comunitária"). -Articulação entre as autoridades com competência em matéria de turismo e gestão de infraestruturas ambientais e abastecimento de água, de forma a analisar a capacidade de carga e resposta das diversas ilhas perante um potencial aumento do fluxo de visitantes/turistas. -Propor a monitorização de saúde (sistema auditivo e respiratório, dores de cabeça, depressão, problemas psicológicos, perturbações do sono, ...), de forma a identificar (e atuar sobre) eventuais alterações nos padrões de saúde das populações na

FCD	Recomendações
	<p>envolvente (CVA).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Otimizar os procedimentos de navegação durante o ciclo LTO – aterragem e descolagem (subidas e descidas contínuas) – e tempos de rotação por forma a reduzir o consumo de combustível das aeronaves -Reativação do projeto Garça Vermelha existente na ilha de São Vicente de gestão de resíduos de óleos e derivados de hidrocarbonetos. -Ilha da Boavista: Reforçar os contactos com a câmara municipal para aumentar a periodicidade da recolha de resíduos e o afastamento dos contentores da cerca do aeroporto (CVA). -Ilha da Boavista: Avaliar a viabilidade técnica e financeira de substituir a construção de uma ETAR no aeroporto pela drenagem das águas residuais para a ETAR existente nas imediações do mesmo (gerida pela Águas e Energia da Boa Vista), em conformidade com o sugerido pela AEBV (CVA). -Ilha do Fogo: Ponderar, por parte do Governo de Cabo Verde, a efetiva necessidade de voos noturnos (para além de situações de emergência), salvaguardando as situações de evacuação noturna através da instalação de um sistema de iluminação de emergência
Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos	<ul style="list-style-type: none"> -Implementar Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção de equipamentos e viaturas (bem como de manutenção de aeronaves – da responsabilidade da ASA) e respetivas medidas de manuseamento, acondicionamento e prevenção de derrames (a desenvolver no âmbito do Plano de Ação Ambiental e Social). (recomendação comum com o FCD “Vulnerabilidades e Riscos”) -Estudar mecanismos para gerir a pressão sobre o mercado imobiliário e o custo da habitação devido ao aumento do turismo e da procura de trabalhadores (internos e externos), minimizando a tendência de degradação das condições sociais -Ilha da Boavista: Analisar, no âmbito do Plano de Gestão de Vida Selvagem do aeroporto, plano que abrange um raio de 13 km em torno do aeroporto, soluções já implementadas em outros aeroportos com contextos similares ao da Boavista (proximidade a áreas protegidas) e verificar a sua potencial adequabilidade. (CVA) -Ilha da Boavista: Analisar a possibilidade de estabelecer acordos com as ONGs BIOS e Natura 2000, entre outras, para fazer a limpeza e sinalização do espaço e a monitorização de espécies na Lagoa de Rabil. (CVA) -Ilha do Maio: Celebrar e implementar acordos com a ONG Fundação Maio Biodiversidade para limpeza, sinalização e monitorização de espécies nas Salinas de Porto Inglês. (CVA)
Governança e coesão comunitária	<ul style="list-style-type: none"> -Estudar mecanismos para gerir a pressão sobre o mercado imobiliário e o custo da habitação devido ao aumento do turismo e da procura de trabalhadores (internos e externos), minimizando a tendência de degradação das condições sociais (recomendação comum com o FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas”) -Articular a oferta de transporte aéreo com o transporte marítimo em cada ilha (e.g. dias diferentes), permitindo uma melhor articulação e oferta global de acessibilidade às ilhas -Analisar a possibilidade de articular as ações a implementar nos aeroportos e aeródromos com as ações que estão a ser desenhadas para os portos em cada ilha. -Propor uma alteração à lei do mecenato, de forma a incentivar os investidores a realizarem investimentos socioeconómicos que melhorem a qualidade de vida, aumentem as qualificações e reforcem o empowerment das comunidades locais. -Ilha da Boavista: Esclarecimento e informação junto das populações e entidades dos potenciais impactes da extensão da pista do aeroporto no corredor de areia (“deserto de Viana”) e na Via Pitoresca, uma vez que: as alterações à infraestrutura não irão provocar qualquer alteração ao regime de ventos, uma vez que não serão criadas novas barreiras à normal circulação do vento; em relação à circulação de máquinas e pessoas, os acessos às obras serão feitos sempre pelo interior do perímetro aeroportuária, exatamente para evitar constrangimentos fora dos aeroportos e por medida de segurança aeroportuária; e circulação feita fora dos aeroportos, de camiões de transporte de materiais para a obra, será feita nas rodovias existentes. (CVA) -Ilha da Boavista: Analisar soluções para aumentar o contacto e os benefícios das populações locais com a presença de turistas na ilha (ex. implementar circuitos de autocarros gratuitos ou com preços controlados para que os turistas possam circular mais facilmente na ilha em vez de ficarem isolados nos hotéis) -Estabelecer obrigações para os operadores turísticos assegurarem habitação em condições adequadas (dimensão, salubridade, etc.) para os trabalhadores dos empreendimentos e, por outro lado, promoverem programas de desenvolvimento social e educativo para proteção e segurança das suas crianças durante o horário em que desempenham as suas funções
Desenvolvimento económico e competitividade	<ul style="list-style-type: none"> -Aumentar a produtividade, inclusive no setor agrícola, de modo a satisfazer as exigências dos grandes hotéis, disseminando conhecimentos e estimulando setores alternativos. -Reforçar as Capacidades empresariais em inovação, adoção de tecnologia, práticas de gestão e marketing, e competências da força de trabalho – para melhorar a produtividade e, portanto, o crescimento. -Ilha de Santiago: Ações de promoção do património cultural e natural da ilha de Santiago (ex.: Cidade Velha, etc.) com o objetivo de captar mais turistas para a ilha
Vulnerabilidades e	<ul style="list-style-type: none"> -Incentivar e apoiar os municípios na disponibilização de informação no terreno sobre riscos, por exemplo Risco associado a

FCD	Recomendações
<p>Riscos</p>	<p>Ciclones/Tempestades/Depressões, Risco associada a poeiras/"Bruma Seca" em locais estratégicos de modo a chegar ao maior número de pessoas possível – informação de previsão de acontecimento e medidas de proteção adequadas</p> <p>-Criar medidas urgentes para reduzir a sua vulnerabilidade aos choques económicos e climáticos inesperados.</p> <p>-Reforçar as políticas e opções sustentáveis ao nível do ordenamento do território e urbano, de modo a aumentar a resiliência costeira, através de uma combinação de infraestruturas verdes e cinzentas, como forma rentável de reduzir o risco de inundações, ao mesmo tempo que aumenta os atrativos turísticos e o potencial da economia azul.</p> <p>-Ilha de São Vicente: Ponderação, por parte das entidades com competência em ambiente e ordenamento do território locais e nacionais (nomeadamente, delegação do MAMA, DNA e Câmara Municipal de São Vicente, entre outras) do projeto de expansão / loteamento do aglomerado de São Pedro para a zona nordeste, ao longo do perímetro de jurisdição e servidão aeroportuária, tendo em consideração que esse é um local de confluência e descarga de uma densa rede de drenagem de linhas de água, especialmente de regime torrencial, com elevada vulnerabilidade a erosão hídrica dos solos. A localização dessa área de expansão, e do próprio aeroporto, é precisamente na área de drenagem de toda a bacia que os e o próprio aeroporto tem sofrido impactes ao nível de inundações e erosão. Assim, recomenda-se que o referido projeto seja reavaliado tendo em consideração não só a resiliência do mesmo às Alterações Climáticas (com episódios de, por um lado, tempestades e episódios de chuvas torrenciais mais intensas e por períodos de tempo mais longos, e por outro, com períodos de seca mais agravados (o que aliado a chuvas torrenciais aumenta significativamente o risco de erosão hídrica). Essa avaliação deverá igualmente ter em conta a exposição dessa localização da expansão ao nível do ruído resultante das operações e atividade aeroportuária.</p> <p>-Criação de um grupo de trabalho entre as diversas entidades com competência na ilha ao nível dos recursos hídricos, ambiente, socioeconomia, agricultura, entre outros, com vista a analisar e propor ações que permitam o aumento do armazenamento de água para as populações, pois a atual estratégia ao nível da aposta no turismo e aumento do fluxo de visitantes irá resultar num aumento de necessidades a este nível (quer por parte dos visitantes, quer de trabalhadores se deslocam entre ilhas que vão para o Sal de outras ilhas para responder às necessidades de trabalho), e em simultâneo, os cenários previstos relativos às Alterações Climáticas preveem o aumento das situações de secas e conseqüente escassez.</p> <p>-Implementar Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção de equipamentos e viaturas da CVA e respetivas medidas de manuseamento, acondicionamento e prevenção de derrames (a desenvolver no âmbito do Plano de Ação Ambiental e Social). (CVA)</p> <p>- Implementar Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção, da responsabilidade dos stakeholders, e respetivas medidas de manuseamento, acondicionamento e prevenção de derrames.</p> <p>-Ilha da Boavista: Garantir iluminação adequada nos acessos ao aeroporto, reduzindo riscos rodoviários quando existirem voos noturnos.</p>

9. Bibliografia Consultada

- ADEEL, Zafar, [et al.]- Ecosystems and Human Well-Being: Desertification Synthesis. Washington: [s.n.], [s.d.]. ISBN 1-56973-590-5, p 4
- Cruz, A de la, Benedicto, J., 2009. Assessing Socioeconomic Benefits of Natura 2000 – a Case Study on the ecosystem service provided by SPA Pico da Vara / Ribeira do Guilherme. Output of the project Financing Natura 2000: Cost estimate and benefits of Natura 2000.
- Decreto-Lei n.º 27/2020, de 19 de março do Conselho de Ministros. Boletim Oficial: I Série, N.º 33.
- Decreto-Lei n.º 23/2023, de 29 de agosto do Conselho de Ministros. Boletim Oficial: I Série, N.º 91.
- Plano de Intervenção nos Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde (PIAACV) (Aeroportos: Amílcar Cabral, Nelson Mandela, Cesária Évora, Aristides Pereira; Aeródromos: Preguiça, Maio e São Filipe) – Memória Descritiva e Peças Desenhadas.
- Agenda 2030 – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
- IFC STANDARDS
- Agenda 2063: the Africa We Want (AfDB)
- Decreto-Legislativo n.º 3/2015 de 19 de Outubro
- Livro Branco sobre o Estado do Ambiente em Cabo Verde LBEA CV
- Estratégia Nacional e Plano de Ação para a Conservação da Biodiversidade 2015-2030 (ENPACB 2015-2030)
- Estratégia Nacional de Áreas Protegidas (ENAP)
- Política Nacional do Ordenamento do Território e Urbanismo Cabo Verde
- Estratégia Nacional de Redução De Riscos de Desastres (Enrrd) - Cabo Verde (2017)
- Plano Nacional de Adaptação de Cabo Verde 2022-2030 (NAP CV 2022-2030)
- Quadro de Cooperação para o Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas para Cabo Verde 2023-2027 (UNSDCF 2023-2027)
- Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável de Cabo Verde 2022-2026 (PEDS II)
- Grandes Opções do Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável do Turismo 2018-2030 em Cabo Verde (GOPEDS – TURISMO 2018-2030)
- Plano Estratégico Nacional de Água e Saneamento (PLENAS)
- Estratégia Social e Género para o sector de Água e Saneamento (ESGAS)
- Estratégia de Comunicação para a Mudança de Comportamentos em Água, Saneamento e Higiene (ECMC)
- Plano Nacional de Gestão Integrada dos Recursos Hídricos (PAGIRE 2010)
- Plano Estratégico Nacional de Gestão dos Resíduos (PENGeR)
- Código de Água e Saneamento (CAS)
- Plano Cabo Verde Criativo – Plano Estratégico Integrado para o Desenvolvimento das Economias Criativas de Cabo Verde
- Plano de Ação para a Biodiversidade (BAP) para MMO e BVC,
- Plano de Monitorização e Avaliação da Biodiversidade (PMAB) para MMO e BVC
- Plano de Gestão da Vida Selvagem (PGVS) para todos aeroportos e aeródromos
- Planos Municipais de Desenvolvimento Sustentável
- Plano Diretor de Água e Saneamento da ilha (PDAS) do Fogo/Brava (2016)
- Plano Diretor de Água e Saneamento da ilha (PDAS) da Boavista (2017)
- Plano Diretor de Água e Saneamento da ilha (PDAS) de Santiago (2017)
- Estratégia Nacional para Erradicação da Pobreza Extrema socializada na ilha do Sal (ENEPE) 2022-2026

10. Anexos

10.1 Quadro de Referência Estratégico

Quadro A9.1 Quadro de Referência Estratégico

Referencial Estratégico	Síntese / Objetivos
Documentos de Referência Internacionais	
Agenda 2030 – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável	A Agenda 2030 é uma agenda alargada e ambiciosa que aborda várias dimensões do desenvolvimento sustentável (sócio, económico, ambiental) e que promove a paz, a justiça e instituições eficazes. Os Objectivos de Desenvolvimento Sustentável têm como base os progressos e lições aprendidas com os 8 Objectivos de Desenvolvimento do Milénio, estabelecidos entre 2000 e 2015, e são fruto do trabalho conjunto de governos e cidadãos de todo o mundo. A Agenda 2030 e os 17 Objectivos de Desenvolvimento Sustentável são a visão comum para a Humanidade, um contracto entre os líderes mundiais e os povos e “uma lista das coisas a fazer em nome dos povos e do planeta”.
IFC STANDARDS	A Estrutura de Sustentabilidade da IFC articula o compromisso estratégico da Corporação com o desenvolvimento sustentável e é parte integrante da abordagem da IFC à gestão de risco. A Estrutura de Sustentabilidade inclui a Política e os Padrões de Desempenho sobre Sustentabilidade Socioambiental e a Política de Acesso a Informação da IFC. A Política sobre Sustentabilidade Socioambiental descreve os compromissos, as funções e as responsabilidades da IFC relacionados à sustentabilidade socioambiental. A Política de Acesso a Informação da IFC reflecte seu compromisso com a transparência e a boa governança de suas operações e descreve as obrigações institucionais de divulgação da Corporação no tocante a seus investimentos e serviços de consultoria. Os Padrões de Desempenho são direccionados aos clientes, fornecendo orientação sobre o modo de identificar riscos e impactes e destinam-se a ajudar a evitar, minimizar e gerenciar riscos e impactes, como forma de fazer negócios de maneira sustentável, incluindo o engajamento das partes interessadas e as obrigações de divulgação por parte do cliente no que se refere a atividades no âmbito do projecto. No caso de seus investimentos directos (incluindo os financiamentos de projectos e corporativos fornecidos por meio de intermediários financeiros), a IFC requer que seus clientes apliquem os Padrões de Desempenho para gerenciar riscos e impactes socioambientais a fim de melhorar as oportunidades de desenvolvimento. A IFC utiliza a Estrutura de Sustentabilidade juntamente com outras estratégias, políticas e iniciativas para orientar as atividades comerciais da Corporação, a fim de alcançar os seus objectivos gerais de desenvolvimento. - Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactes Socioambientais Padrão de Desempenho 2: Condições de Emprego e Trabalho - Padrão de Desempenho 3: Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição Padrão de Desempenho 4: Saúde e Segurança da Comunidade - Padrão de Desempenho 5: Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário - Padrão de Desempenho 6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos - Padrão de Desempenho 7: Povos Indígenas - Padrão de Desempenho 8: Património Cultural
Agenda 2063: the Africa We Want (AfDB)	AGENDA 2063 é o projeto e o plano diretor de África para transformar a África na potência mundial do futuro. É o quadro estratégico do continente estratégico do continente que visa concretizar o seu objetivo de desenvolvimento inclusivo e sustentável desenvolvimento inclusivo e sustentável e é uma manifestação concreta do impulso pan-africano unidade, autodeterminação, liberdade, progresso e prosperidade colectiva prosperidade colectiva prosseguida no âmbito do Pan-Africanismo e do Renascimento Africano. A génese da Agenda 2063 foi a tomada de consciência, pelos líderes africanos, da necessidade de de que era necessário reorientar e redefinir as prioridades da agenda africana a partir da da luta contra o apartheid e da conquista da independência política do continente e a obtenção da independência política do continente, que tinham sido o objetivo da Organização da Unidade Africana (OUA), a precursora da União Africana; e, em vez disso dar prioridade ao desenvolvimento social e económico inclusivo, à integração continental e regional, a governação democrática e a paz e segurança entre outras questões destinadas a reposicionar África para se tornar um ator dominante na cena mundial. A Agenda Africana 2063 é um quadro formulado com o objetivo de orientar o desenvolvimento de África nos próximos cinquenta anos. A Organização da Unidade Africana (OUA) centrou-se na descolonização de África e teve um bom desempenho nesse domínio. Aspirações para 2063: 1. Uma África próspera, baseada no crescimento inclusive e desenvolvimento sustentável; 2. um continente integrado, politicamente unido com base nos ideais do Pan-africanismo e na visão de Renascimento da África; 3. Uma África de Boa Governação, Democracia, Respeito pelos Direitos Humanos, Justiça e Estado de Direito; 4. Uma África Pacífica e Segura; 5. Uma África com uma forte identidade cultural, património, valores, ética comum. 6. Uma África cujo desenvolvimento seja orientado para as pessoas, confiando no potencial dos povos africanos, especialmente no potencial da mulher, da juventude e onde a criança tem tratamento digno; 7. Uma África como um actor e um parceiro forte, unido e influente na arena mundial.
Documentos de Referência Nacionais	
Decreto-Legislativo nº	Define os princípios fundamentais aplicáveis aos recursos hídricos e estabelece normas que garantem a sua preservação, qualidade, sustentabilidade e aproveitamento racional:

Referencial Estratégico	Síntese / Objetivos
3/2015 de 19 de Outubro	<ul style="list-style-type: none"> - Princípio do valor social da água; - Princípio do valor económico da água; - Princípio da participação paritária na gestão dos recursos hídricos; - Princípio da precaução; - Princípio da prevenção; - Princípio do planeamento e da gestão integrada dos recursos hídricos; - Princípio do uso sustentável dos recursos hídricos; - Princípio da correção, prioritariamente na fonte, dos danos causados ao ambiente e de imposição ao emissor poluente, de medidas de correção e de recuperação dos custos da prevenção, controlo e redução da poluição.
ENPACB 2015-2030	<p><u>Prioridade Nacional 1. Envolvimento de toda a sociedade na conservação da biodiversidade (população, organizações públicas e privadas, ONG e Associações)</u></p> <p>A1. Sensibilizar os diversos setores da sociedade (população, organismos públicos e privados, comunidades e media) sobre a importância e valores da biodiversidade e envolvê-los nas atividades de conservação</p> <p>A2. Desenvolver e implementar programas de capacitação para reforçar o conhecimento sobre a biodiversidade e sua conservação (organismos públicos, comunidades, ONG, media)</p> <p>A3. Desenvolver estratégia para incentivar e aumentar o envolvimento do setor privado na conservação da biodiversidade</p> <p><u>Prioridade Nacional 2. Integração da importância da biodiversidade nas estratégias, planos, políticas e programas de ação</u></p> <p>A4. Elaborar e implementar planos setoriais integrados (agricultura, florestas, pescas, educação, turismo e construção civil) minimizando os impactos negativos sobre a Biodiversidade</p> <p>A5. Promover a adoção da Abordagem de Gestão de Áreas Integradas (GAI)</p> <p>A6. Fazer uma avaliação económica da biodiversidade e ecossistemas prioritários de Cabo Verde (exemplo: Avaliação Ecosistémica do Milénio)</p> <p>A7. Desenvolver mecanismos para encorajar investimentos e interesse dos operadores económicos na implementação de projetos que integram o uso racional dos recursos naturais e a sua conservação</p> <p>A8. Promover e implementar a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE)</p> <p>A9. Promover e desenvolver um sistema de atribuição de selo de qualidade de produto</p> <p>A10. Desenvolver medidas de mitigação e / ou prevenção para enfrentar casos de desenvolvimento industrial ou turismo que possam ter impactos destrutivos sobre os ecossistemas e espécies.</p> <p>A11. Desenvolver estratégias de compensação (biodiversity offsetting) para o desenvolvimento inevitável ou casos da indústria extrativa, que possa ter impactos negativos, destrutivos e não-reversíveis sobre a biodiversidade</p> <p><u>Prioridade Nacional 3. Reduzir as pressões e ameaças sobre a biodiversidade marinha e terrestre</u></p> <p>A12. Eliminar ou reduzir as fontes de poluição marinha e terrestre</p> <p>A13. Elaborar e implementar um sistema de monitorização da qualidade ambiental</p> <p>A14. Elaborar e implementar planos de exploração e monitorização de recursos marinhos</p> <p>A15. Promover a prospeção de novos recursos marinhos incluindo os sensíveis e ou ameaçados de importância económica</p> <p>A16. Promover a abordagem ecosistémica na gestão dos recursos marinhos de áreas identificadas</p> <p>A17. Promover e regulamentar as atividades de valorização dos recursos marinhos</p> <p><u>Prioridade Nacional 4. Conservação de habitats prioritários e gestão sustentável dos recursos naturais</u></p> <p>A18. Melhorar a eficiência de gestão das Áreas Protegidas</p> <p>A19. Identificar e declarar novas AP</p> <p>A20. Promover a inserção e a valorização das áreas protegidas no contexto de desenvolvimento nacional</p> <p>A21. Elaborar e implementar programas de conservação in situ das principais espécies ameaçadas</p> <p>A22. Elaborar e implementar programas de monitorização dos habitat prioritários</p> <p>A23. Aumentar atividades de florestação com espécies autóctones</p> <p>A24. Elaborar uma nova Lista Vermelha de Cabo Verde e mantê-la atualizada a cada 5 anos</p> <p>A25. Elaborar e implementar planos nacionais de conservação e monitorização para as espécies ou grupos de espécies ameaçadas</p> <p>A26. Elaborar e implementar programa de controlo de espécies invasoras</p> <p>A27. Elaborar e implementar projetos piloto de valorização das espécies ameaçadas</p> <p>A28. Elaborar, actualizar inventário de recursos genéticos (fitogenéticos e agro-genéticos)</p> <p>A29. Elaborar/suportar e implementar um programa de conservação de recursos genéticos (fitogenéticos e agro-genéticos)</p> <p>A30. Incentivar a implementação de programas de cruzamentos de raça de animais de criação doméstico e das variedades cultivadas de forma a melhorar esses recursos biológicos sem perder as melhores características do património genético local existente</p> <p>A31. Realizar intercâmbios e estabelecer protocolos com instituições ligadas à preservação genética</p> <p><u>Prioridade Nacional 5. Valorizar e aumentar a resiliência dos ecossistemas</u></p> <p>A32. Identificar a biodiversidade e ecossistemas provedores de serviços essenciais prioritários, de particular valor para a biodiversidade e as populações mais vulneráveis (mulheres e mais pobres) e promover a sua proteção e monitorização</p> <p>A33. Realizar um diagnóstico dos ecossistemas degradados e seleccionar aqueles chave a recuperar, em benefício da conservação da biodiversidade e mitigação dos efeitos das mudanças climáticas</p> <p>A34. Elaborar e implementar plano de ação para o controlo e extração sustentável de inertes</p>

Referencial Estratégico	Síntese / Objetivos
	<p>A35. Reforçar a conectividade existente entre os ecossistemas prioritários por meio de corredores ecológicos</p> <p>A36. Reforçar os projetos e programas de gestão participativa das áreas protegidas em benefício das comunidades locais e, em particular das mulheres</p> <p>A37. Implementar Programas de formação em gestão participativa para os técnicos e comunidades locais</p> <p>A38. Incluir elementos de resiliência às mudanças climáticas na elaboração/revisão dos Planos de Gestão e Planos de Ação de Conservação</p> <p>A39. Desenvolver ações para aumentar a contribuição da biodiversidade à resiliência dos ecossistemas</p> <p>A40. Desenvolver e implementar um programa de conservação de solos e água (CSA) visando o combate da erosão, aumentando a disponibilidade hídrica e evitando a perda de biodiversidade nas áreas protegidas</p> <p>A41. Aperfeiçoar e implementar o sistema de monitorização dos efeitos das mudanças climáticas sobre a biodiversidade</p> <p>A42. Ratificar o Protocolo de Nagoya</p> <p>A43. Inventariar os Recursos genéticos do país e possíveis utilizações em observância das directrizes do protocolo</p> <p>A44. Harmonizar a legislação nacional com o Protocolo de Nagoya</p> <p>A45. Implementar atividades de sensibilização dirigida aos utilizadores dos recursos genéticos</p> <p><u>Prioridade Nacional 6. Aumento do conhecimento, monitorização e avaliação da biodiversidade</u></p> <p>A46. Avaliar a implementação da EPANB - Monitorizar e avaliar os estudos de caso propostos</p> <p>A47. Rever, actualizar, adequar e implementar toda a legislação ambiental pertinente</p> <p>A48. Compilar e analisar a pertinência e valor de toda a informação e conhecimento tradicional existente no uso da biodiversidade (estudo de saberes locais e praticas tradicionais)</p> <p>A49. Promover a troca de conhecimentos (tradicional e científicos) de forma a valorizar o papel do conhecimento tradicional na conservação da BD</p> <p>A50. Implementar plano de capacitação das associações, ONG e grupos mais vulneráveis</p> <p>A51. Aumentar as oportunidades de emprego das comunidades locais na conservação da biodiversidade</p> <p>A52. Compilar e divulgar toda a informação existente sobre a biodiversidade, as causas e consequências da sua perda, os serviços dos ecossistemas e outros relevantes</p> <p>A53. Avaliar e priorizar as necessidades de conhecimento sobre a biodiversidade e de capacitação dos profissionais na área para melhor definição de medidas de conservação</p> <p>A54. Elaborar e implementar uma estratégia de fomento à pesquisa aplicada à biodiversidade nacional (componentes terrestres e marinhos) e uso sustentável dos recursos</p> <p>A55. Implementar plano de capacitação dos profissionais da área aplicando o princípio "learning by doing"</p> <p><u>Prioridade Nacional 7. Mobilização de fundos</u></p> <p>A56. Desenvolver e implementar um plano de mobilização de recursos necessários para a implementação da Estratégia</p> <p>A57. Incorporar no orçamento do Ministério do Ambiente e de outros ministérios relevantes (i.e. pescas, agricultura, turismo, infra-estruturas) atividades para a implementação da estratégia</p> <p>A58. Promover a criação e funcionamento de uma plataforma de instituições, por ilha, visando uma gestão optimizada dos recursos</p> <p>A59. Promover a convergência / integração dos Planos, Programas e Projetos e analisar as dotações previstas em atividades similares para redução de custos e garante de recursos extras para a implementação da Estratégia.</p>
<p>Estratégia Nacional de Áreas Protegidas (ENAP) (Resolução nº 35/2016 de 17 de março)</p>	<p>Publicada pela Resolução nº 35/2016, de 17 de março, a Estratégia Nacional de Áreas Protegidas (ENAP) é um documento de política geral para toda a Rede Nacional de Áreas Protegidas (RNAP), e todos os outros instrumentos de política, planeamento e normativos que derivam dela.</p> <p>A ENAP delinea o caminho estratégico dentro do qual a RNAP deverá evoluir e consolidar-se no seu horizonte temporal, e aborda todos os aspetos chave do quadro de governação (políticas orientadoras, jurídico, institucional, financeiros).</p> <p>A ENAP está alinhada com os instrumentos de políticos mais amplos no setor ambiental, como Plano de Ação Nacional para o Ambiente II (PANA II), Estratégia Nacional e Plano de Ação da Biodiversidade, Programa de Trabalho para as Áreas Protegidas (PoWPA), e com os outros planos setoriais do país e foi submetida a um amplo processo de consulta e validação.</p> <p>A ENAP tem como objetivo orientar um plano de expansão de longo prazo, incluindo estratégias de controlo e/ou mitigação dos impactos das alterações climáticas sobre as áreas protegidas, bem como amplificar o seu papel na adaptação às alterações climáticas. A ENAP estabelece, por outro lado, um quadro de opções, para permitir a expansão e consolidação da RNAP, incluindo a de permitir aos agentes da sociedade civil, comunidades locais e Organizações não governamentais participarem nos processos de criação e seleção das áreas protegidas.</p> <p>Constituem objetivos estratégicos de ENAP, designadamente:</p> <ol style="list-style-type: none"> Orientar um plano de expansão de longo prazo, incluindo estratégias de controlo e/ou mitigação dos impactos das alterações climáticas; Amplificar o papel das áreas protegidas na adaptação às alterações climáticas; Permitir a expansão e consolidação da Rede Nacional de áreas Protegidas; e Permitir aos agentes da sociedade civil, comunidades locais e Organizações não-governamentais participarem nos processos de criação e seleção das áreas protegidas.
<p>Política Nacional do Ordenamento do Território e Urbanismo Cabo</p>	<p>A Política Nacional de Ordenamento do Território e Urbanismo (PNOTU) para Cabo Verde é desenvolvida no marco das conferências e agendas globais conduzidas pelas Nações Unidas e reafirma o compromisso assumido pelo Governo de Cabo Verde como parte da Agenda 2030 com seus 17 Objectivos, entre os quais o Objectivo 11 de "tornar as cidades e assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis", e durante a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável, Habitat III, de alcançar o</p>

Referencial Estratégico	Síntese / Objetivos
Verde	<p>desenvolvimento sustentável de forma integrada e coordenada nos níveis local e nacional com a participação de todos os actores relevantes. A PNOTU é uma Política que visa promover um desenvolvimento territorial e urbano inclusivo, sustentável e resiliente para Cabo Verde.</p> <p>A Nova Agenda Urbana visa criar cidades e aglomerados humanos justos, seguros, saudáveis, acessíveis a preços acessíveis, resilientes e sustentáveis. Para atingir tal objectivo, compartilha uma visão de cidades para todos, almejando promover inclusão e assegurando que todos os habitantes possam habitar e produzir esses assentamentos humanos. Em acordo com esses princípios, os termos do 2º parágrafo do artigo 1º da Constituição da República de Cabo Verde estabelecem que o país: "reconhece a igualdade de todos os cidadãos perante a lei, sem distinção de origem social ou situação económica, raça, sexo, religião, convicções políticas ou ideológicas e condição social e assegura o pleno exercício por todos os cidadãos das liberdades fundamentais".</p> <p>Esta Política está fundamentada em um conjunto de princípios, sem os quais tanto a elaboração quanto a implementação ficariam significativamente comprometidas.</p> <p>Os seis princípios fundamentais da PNOTU são os seguintes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Equidade no acesso à cidade; 2. Equilíbrio territorial do sistema urbano e rural; 3. Integralidade na luta contra a pobreza e a desigualdade; 4. Cuidado com o meio ambiente, resiliência e mudança climática; 5. Oportunidades económicas para o desenvolvimento social e económico; 6. Governança democrática e participação social.
Estratégia Nacional de Redução de Riscos de Desastres (Enrrd) - Cabo Verde (2017)	<p>A Estratégia Nacional de Redução de Riscos de Desastres (ENRRD) responde e efetiva uma série de instrumentos e políticas nacionais relevantes para a implementação dos vários elementos e dimensões da redução de riscos de desastres. Esta estratégia é conforme e respeita todos os princípios básicos e provisões da Constituição e das leis fundamentais da República de Cabo Verde. Está interligada e é suportada por outras políticas nacionais, planos e legislação nacionais relevantes para a redução do risco de desastres. Fornece os mecanismos para alinhar, validar e fortalecer todas as políticas, estratégias, regulamentos e outros instrumentos relevantes para a redução do risco de desastres, tais como ordenamento do território, códigos e padrões de construção, gestão sustentável de recursos naturais, conservação ambiental e proteção dos ecossistemas, sistemas de proteção social e saúde pública, entre outros. Fornece a motivação (incentivos e sanções) para assegurar o cumprimento e reforçar a conformidade com estes instrumentos que se desenham como ferramentas para reduzir a exposição e a vulnerabilidade.</p> <p>A política prevê um quadro para a integração sistemática e transversal da redução do risco de desastres nas políticas e planos nacionais e setoriais assim como aqueles relativos à descentralização, desenvolvimento e governação local. A ENRRD quer incentivar a revisão ou modificação de algumas dessas políticas e outros instrumentos para reforçar a integração da redução do risco de desastres ou dar uma formalização mais explícita e prática à redução do risco de desastres. Para os setores que se encontram neste momento numa fase de planeamento estratégico a ENRRD pretende demonstrar a relevância da integração da redução de riscos e fornece as orientações gerais para uma contribuição do setor para os objetivos gerais de redução de riscos de desastres e resiliência da sociedade cabo verdiana.</p> <p>A política estabelece as bases para um quadro legal transversal e setorial eficiente para a redução de risco de desastres a ser promovido pelos setores e parceiros chave e promulgado pelo Parlamento para proporcionar a autoridade necessária para a sua implementação.</p> <p>Esta estratégia afirma o compromisso do governo com a integração da redução de riscos de desastres e a adaptação às mudanças climáticas de uma forma coerente nos planos e nas políticas de desenvolvimento nacional, setorial e local, concretizando-se na integração em instrumentos como o Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável (PEDS); nos instrumentos fiscais, quadros e sistemas de investimento público; nas políticas estratégicas, planos e programas sectoriais; e nos quadros de descentralização e nos programas de desenvolvimento local.</p>
Plano Nacional de Adaptação de Cabo Verde 2022-2030	<p>O Plano Nacional de Adaptação às Mudanças Climáticas de Cabo Verde para o período 2022-2030 – NAP CV é pautado pelos princípios partilhados com a Convenção Quadro das Nações Unidas para as Mudanças Climáticas e o Quadro de Redução do Risco de Sendai, e a Contribuição Nacionalmente Determinada, incluindo o cariz proativo e preventivo, a equidade social com ênfase nos grupos mais vulneráveis, a igualdade de direitos, a paridade, a sustentabilidade, a transparência e a participação e a cooperação institucional.</p> <p>Os principais objetivos do NAP CV são:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Criar um ambiente favorável para facilitar a integração da adaptação no planeamento e orçamentação 2. Melhorar a capacidade de gestão e de partilha de dados e de informação, de acesso à tecnologia e de financiamento para a adaptação e 3. Implementar ações de adaptação para uma maior resiliência dos mais vulneráveis. <p>Os principais instrumentos para a concretização do NAP são um ambicioso plano de capacitação e um outro de comunicação, que andam de mãos dadas com um sistema de monitorização e avaliação, com vista à mobilização e à aprendizagem da resiliência climática por parte dos vários atores das esferas pública, privada e civil, através da apropriação do processo de planeamento e orçamentação e, em última instância, da implementação de ações concretas com vista a uma maior resiliência climática.</p>
Quadro de Cooperação para o Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas para Cabo Verde 2023-2027 (UNSDCF 2023-2027)	<p>O Quadro Estratégico de Cooperação para o Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas (UNCF) representa o contributo coletivo do Sistema de Desenvolvimento das Nações Unidas para apoiar Cabo Verde na abordagem das principais prioridades e desafios do desenvolvimento para a realização dos objetivos do Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável (PEDS II) 2022-2026 que conduz à realização da Agenda 2030, dos seus Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e da Agenda Nacional para o Desenvolvimento Sustentável de Cabo Verde "Ambição 2030". Em resposta aos requisitos de desenvolvimento identificados, às lições aprendidas do UNDAF 2018-2022 e a um processo analítico e prospetivo, foram identificadas três áreas prioritárias estratégicas que se reforçam mutuamente para o Quadro de Cooperação 2023-2027. As Nações Unidas centrarão os seus esforços nestas áreas prioritárias estratégicas no sentido de apoiar o Governo de Cabo Verde a acelerar o progresso de modo a alcançar os ODS até 2030 e a alcançar uma visão para o país onde "todos os Cabo-verdianos possam realizar todo o seu potencial num país democrático consolidado, seguro, inclusivo, equitativo e resiliente, sem pobreza extrema e devidamente integrado na região".</p> <p>Área estratégica prioritária 1: Reforço do talento humano e do capital social:</p>

Referencial Estratégico	Síntese / Objetivos
	<p>Resultado 1.1: Até 2027, mais pessoas, especialmente as que vivem em situações de mais vulnerabilidade ou marginalização e as que vivem com deficiências, terão acesso equitativo e utilização de serviços sociais essenciais e de proteção de alta qualidade, resilientes, sensíveis ao género e modernos.</p> <p><u>Área estratégica prioritária 2: Transformação económica inclusiva, prosperidade e transição justa para um ambiente saudável:</u></p> <p>Resultado 2. 1: Até 2027, uma economia mais sustentável, inclusiva, diversificada e integrada gerará empregos decentes, segurança alimentar e nutrição para os mais vulneráveis, especialmente para as mulheres, os jovens e os que vivem em situação de pobreza extrema.</p> <p>Resultado 2.2: Até 2027, os principais ecossistemas marinhos e terrestres e a biodiversidade serão melhor protegidos, restaurados e geridos de forma mais sustentável, e a resiliência aos choques e às alterações climáticas será reforçada e mais sensível às questões de género.</p> <p><u>Área estratégica prioritária 3: governação transformadora e coesão territorial reforçada:</u></p> <p>Resultado 3.1: Até 2027, mais pessoas, especialmente mulheres, jovens e grupos vulneráveis, exercerão livremente os seus direitos, participarão e beneficiarão de instituições inclusivas, resilientes, transparentes e responsáveis e de um sistema de governação democrático mais modernizado, transformador e eficaz que defenderá o Estado de Direito, ao nível nacional e local.</p>
<p>Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável de Cabo Verde 2022-2026 (PEDS II)</p>	<p>O PEDS II operacionaliza o Programa do Governo e a o primeiro ciclo da Agenda Estratégica de Desenvolvimento Sustentável e assim os ODS e perspectiva-se que com este instrumento se atinjam grandes marcas no sistema de planeamento e no desenvolvimento e merecem realce:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A especialização económica das ilhas e a territorialização. 2. A consideração dos compromissos vertidos nos Planos Estratégicos Municipais de Desenvolvimento Sustentável, ou seja, uma abordagem bottom-up. 3. A sincronização do PEDS, dos principais planos estratégicos setoriais e dos planos de desenvolvimento regional. 4. A Avaliação Ambiental Estratégica e assim e a sustentabilidade ambiental. 5. A abordagem da gestão dos riscos de forma transversal na elaboração do PEDS II e dos Planos Estratégicos Setoriais. 6. A ciência, as melhores práticas e o alinhamento com as agendas internacionais e dos parceiros de desenvolvimento. 7. A valorização de ativos como Cesária Évora, Cidade Velha património da humanidade, Morna, Reservas da Biosfera, o desporto e ativos territoriais. 8. A Qualidade e Propriedade Intelectual. <p>O PEDS II tem como Visão: "Em 2026 Cabo Verde será uma democracia avançada, uma economia dinâmica, em digitalização e diversificação, uma Nação inclusiva, integrada na CEDEAO, com prosperidade partilhada, elevado prestígio internacional e referência de orgulho para todos." E assenta em 3 Pilares:</p> <p><u>Pilar I – Economia:</u> Objetivo Estratégico 1 - Garantir a recuperação económica, a consolidação orçamental e o crescimento sustentável, promover a diversificação e fazer de Cabo Verde uma economia de circulação localizada no Atlântico Médio.</p> <p><u>Pilar II – Estado Social:</u> Objetivo Estratégico 2 - Promover o desenvolvimento social pelo capital humano, inclusão e mobilidade, redução das desigualdades, erradicação da pobreza extrema e igualdade de género</p> <p><u>Pilar III – Ambiente:</u> Objetivo Estratégico 3 - Promover a descentralização, o desenvolvimento regional e a convergência com coesão territorial, qualidade e sustentabilidade urbanas, a sustentabilidade ambiental, a ação climática e a resiliência e valorizar a biodiversidade e a geodiversidade.</p>
<p>Plano Estratégico Nacional de Água e Saneamento (PLENAS), Resolução n.º 10, de 20 de fevereiro de 2015</p>	<p>O Plano Estratégico Nacional de Água e Saneamento (PLENAS), que visa proporcionar orientações estratégicas ao Governo e às Autoridades Locais em relação às políticas para o sector e orientar os processos de planeamento detalhado a serem levados a cabo em cada ilha, com vista a assegurar a todos o direito à água e promover o desenvolvimento de Cabo Verde através da melhoria integrada das condições de abastecimento de água, de saneamento e higiene.</p>
<p>Grandes Opções do Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável do Turismo 2018-2030 em Cabo Verde (GOPEDS – TURISMO 2018-2030)</p>	<p>A Visão para Cabo Verde é que "o Turismo seja desenvolvido de forma sustentável e que tenha como propósito último valorizar os recursos naturais e humanos do País e contribuir para o bem-estar dos cabo-verdianos, individual e coletivamente, em todas as ilhas e municípios do País, em benefício das gerações presentes e futuras, ao mesmo tempo que propicia experiências positivas para os visitantes que nos procuram."</p> <p>Esta visão tem implícitos quatro pilares fundamentais, os quais deverão nortear as políticas públicas aplicáveis ao setor do turismo em Cabo Verde ou com impacto nele, no quadro das orientações estratégicas para o período 2018-2030, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Competitividade - Sustentabilidade - Desconcentração - Maximização do Impacto Líquido Positivo <p>Os objetivos fundamentais que se pretendem alcançar são, fundamentalmente, que o Turismo possa contribuir para a redução da pobreza e a melhoria das condições de vida dos cabo-verdianos (maximização do impacto líquido), o desenvolvimento regional equilibrado (desconcentração), a preservação da natureza, do património construído e da cultura para as gerações presente e futuras, a justiça no usufruto dos recursos do País (sustentabilidade), considerando-se igualmente a necessidade de melhorar a atratividade do País para o desenvolvimento do turismo (competitividade).</p>
<p>Estratégia Social e</p>	<p>A Estratégia Social e de Género para o Sector da Água e Saneamento (ESGAS) é um compromisso celebrado pelas instituições de governança do</p>

Referencial Estratégico	Síntese / Objetivos
Género para o sector de Água e Saneamento (ESGAS)	<p>sector, nomeadamente a Agência Nacional de Água e Saneamento (ANAS), a Agência de Regulação Económica (ARE), a Direção Nacional do Ambiente (DNA) e o Ministério do Ambiente, Habitação e Ordenamento do Território (MAHOT).</p> <p>A sua fonte de inspiração é o Plano Estratégico Nacional de Água e Saneamento (PLENAS), com o qual está inteiramente harmonizada, e a sua função principal é a de contribuir para operacionalizar as metas de inclusão social, igualdade de género e redução da pobreza nele estabelecidas. Na esfera internacional, encontra fundamentos na proposta de Objectivos de Desenvolvimento Sustentáveis da agenda pós-2015 e nas metas específicas dos Objectivos de Desenvolvimento do Milénio, bem como nas Convenções e Resoluções que incluem o direito à água e ao saneamento para todas as pessoas, sem discriminação.</p> <p>O objectivo geral da ESGAS consiste em "Promover e assegurar, em quantidade e qualidade, o acesso e a acessibilidade universais à água e ao saneamento, de forma equitativa, inclusiva e participativa, salvaguardando o empoderamento das pessoas com baixo rendimento, a sustentabilidade ambiental e a igualdade de género". As metas globais que se pretende alcançar, no contexto mais amplo da reforma do sector da água e saneamento estão elencadas a seguir.</p> <p>Metas globais para 2020:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Consumo mínimo de 40 litros de água por pessoa por dia. 2. Agregados familiares ligados à rede pública de distribuição de água de 58,6% (2013) a 66%. 3. Tarifa de água no chafariz equivalente ao primeiro bloco tarifário e no autotanque de tipo I equivalente ao segundo bloco tarifário da rede. 4. Agregados familiares com acesso a instalações sanitárias de 72,4% (2013) a 82%. 5. Representação mínima de 40% de cada sexo nos postos de liderança das instituições do sector. 6. 85% das reclamações recebidas pelas entidades gestoras dos serviços de água e saneamento respondidas satisfatoriamente. 7. Plano de Ação (2015-2020) da Estratégia Social e de Género para o Sector da Água e Saneamento financiado integralmente. 8. Participação pública equitativa em todos os planos, programas e projectos de infraestruturas do sector. <p>Realizar este objectivo, assim como as metas globais para 2020, depende de uma abordagem sistemática para com os auspícios delineados no PLENAS, bem como um forte compromisso político e orçamental das instituições de governança do sector para com a direcção estratégica aqui traçada. Para tal, os eixos e objectivos estratégicos foram definidos, designadamente:</p> <p>Eixo 1: Acessibilidade física Eixo 2: Acessibilidade económica Eixo 3: Poder Eixo 4: Responsabilidade e controlo social Eixo 5: Institucionalização social e de género (eixo estruturante)</p>
Estratégia de Comunicação para a Mudança de Comportamentos em Água, Saneamento e Higiene (ECMC)	<p>Objectivos Gerais:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Aumentar a % das famílias, dos vendedores de água, de proprietários de furos de água, das escolas, e das operadoras, que conhecem e praticam comportamentos adequados e seguros de higiene da água, contribuindo para a redução das doenças de origem hídrica até 2020. II. Aumentar a % das famílias, escolas e das indústrias hoteleiras que conhecem e praticam comportamentos adequados de uso racional da água até finais de 2020. III. Aumentar a % de famílias que conhecem e praticam formas adequadas e seguras de eliminação segura das fezes até finais de 2020. IV. Aumentar a % de famílias, crianças e jovens, mães e cuidadoras de crianças menores de 5 anos, profissionais de produção e venda de alimentos, que conhecem os momentos chave e formas adequadas de higienização das mãos e as praticam nos momentos chave até finais de 2020. V. Aumentar a % de famílias, agricultores, criadores de animais, que conhecem formas adequadas e seguras de deposição do lixo e das águas residuais, e que as praticam no seu dia-a-dia. VI. Aumentar a % da população, instituições, operadoras e organizações da sociedade civil que conhecem a ANAS, o seu papel na reforma do sector da água e saneamento, as suas funções e os serviços que oferece até 2020. VII. Aumentar a participação e o trabalho em rede entre várias instituições e actores governamentais, operadoras, parceiros de desenvolvimento, organizações dos media e da sociedade civil, de forma a criar condições favoráveis para a implementação da presente estratégia. VIII. Aumentar a participação das comunidades, ONG' s, OCB' s e grupos na implementação da estratégia, na gestão da água, do saneamento e da higiene nas suas localidades.
Plano Nacional de Gestão Integrada dos Recursos Hídricos (PAGIRE 2010)	<p>(a aguardar)</p>
Código de Água e Saneamento (CAS)	<p>O Governo de Cabo Verde aprovou o Decreto-Legislativo n.º 3/2015, de 19 de outubro, que cria o novo Código da Água e Saneamento (CAS). Objeto O CAS define:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Os princípios fundamentais aplicáveis aos recursos hídricos e estabelece normas que garantem a sua preservação, qualidade, sustentabilidade e aproveitamento racional -Os sistemas públicos e prediais de abastecimento e saneamento e bem assim os mecanismos de sustentabilidade económico-financeira e o estabelecimento de mecanismos de tutela dos recursos hídricos Âmbito: <ul style="list-style-type: none"> -O CAS aplica-se a todos os recursos hídricos existentes no solo, subsolo e atmosfera do território nacional, incluindo as águas interiores de superfície e subterrâneas e a água produzida por dessalinização -Excluem-se do âmbito do CAS as águas marítimas interiores, as águas arquipelágicas, o mar territorial e a zona económica exclusiva, salvo se interferirem com os demais recursos hídricos
Plano Estratégico	<p>O PENGER, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 32/2016, de 21 de abril, é aprovado para um horizonte temporal entre 2015-2030, e é o instrumento de</p>

Referencial Estratégico	Síntese / Objetivos
Nacional de Gestão dos Resíduos (PENGeR)	<p>planeamento marco que “estabelece as orientações estratégicas de âmbito da política de gestão de resíduos e as regras orientadoras da disciplina dos fluxos específicos de gestão de resíduos, bem como a constituição de uma rede integrada e adequado de instalações de armazenagem, triagem, tratamento, valorização e eliminação de todo o tipo de resíduos, tendo em conta as melhores técnicas disponíveis com custos economicamente sustentáveis.</p> <p>Para o horizonte até 2030 tem como visão: Dotar Cabo Verde até 2030 de um sector dos resíduos plenamente infraestruturado e financiado para um correto tratamento e valorização de todos os fluxos de resíduos, com soluções adaptadas às especificidades de cada ilha e de cada Município, através de uma estratégia assente nos pilares ambiental, económico e social, pautado pelos princípios da prevenção e redução, contribuindo de forma efetiva para a melhoria da salubridade, da saúde pública e da minimização e mitigação dos efeitos das alterações climáticas.</p>
Plano Cabo Verde Criativo – Plano Estratégico Integrado para o Desenvolvimento das Economias Criativas de Cabo Verde	<p>Tem como objetivo a construção de políticas, diretrizes e estratégias que assumem como princípio: o respeito, a promoção da diversidade cultural cabo-verdiano; o fomento a um desenvolvimento sustentável que contemple as dimensões económicas, sociais, culturais e ambientais; o investimento em inovação baseado em tecnologias sociais e digitais; e a promoção da inclusão social a partir da geração de trabalho e renda.</p>
Plano de Ação para a Biodiversidade (BAP) para MMO e BVC	<p>Define os objetivos e planos de ação para a Biodiversidade a implementar no contexto da operação dos aeroportos da Boavista e do Maio para assegurar a salvaguarda e conservação dos valores ambientais classificados existentes nas áreas envolventes aos aeroportos.</p>
Plano de Monitorização e Avaliação da Biodiversidade (PMAB) para MMO e BVC	<p>Define os objetivos e procedimentos para a monitorização e avaliação da biodiversidade a implementar no contexto da operação dos aeroportos da Boavista e do Maio para assegurar a salvaguarda e conservação dos valores ambientais classificados existentes nas áreas envolventes aos aeroportos.</p>
Plano de Gestão da Vida Selvagem (PGVS) para todos aeroportos e aeródromos	<p>Estabelecem as diretrizes e intervenções / procedimentos a realizar para a gestão da vida selvagem nos aeroportos e aeródromos de Cabo Verde.</p>
Documentos de Referência Municipais	
Planos Municipais de Desenvolvimento Sustentável	(a aguardar)
Plano Diretor de Água e Saneamento da ilha (PDAS) do Fogo/Brava (2016)	<p>O Plano, para uma população de 43 000 habitantes e financiado pela Lux-Dev, incluiu a análise, diagnóstico e definição de soluções para os sistemas de abastecimento e saneamento de águas residuais das ilhas de Fogo e Brava com foco na gestão integrada e sustentável dos Recursos Hídricos, o desenvolvimento de sessões de capacitação e transferência de conhecimento. Incluiu ainda a criação de ferramentas em SIG para apoio à gestão e monitorização do Plano.</p>
Plano Diretor de Água e Saneamento da ilha (PDAS) da Boavista (2017)	<p>O Plano Diretor de Água e Saneamento da ilha da Boa Vista (com uma área de 620 km² e uma população de 9162 habitantes em 2010), teve como objetivo global estabelecer, para os próximos 20 anos, um serviço de Água e Saneamento universal e sustentável para a população de Boa Vista, incluindo a respetiva Avaliação Ambiental e Social Estratégica, e como objetivos parciais os seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> Definir as metas a alcançar e as condições a serem satisfeitas na Ilha da Boa Vista no fornecimento de água e saneamento para populações, equipamentos, indústria e turismo; Definir as metas a alcançar e as condições a serem satisfeitas no fornecimento de água para explorações agrícolas e pecuárias; Selecionar as origens da água e definir as respetivas infraestruturas de captação; Conceber o sistema de condutas adutoras que transportarão a água tratada até as várias localidades; Estabelecer os esquemas de tratamento a adotar, visando a produção de água potável que cumpra em permanência os requisitos da Organização Mundial de Saúde; Definir os tipos de instalações comunitárias de abastecimento de água para as populações que vivem em casas sem rede interior de distribuição; Apurar os volumes de água de reserva e a respetiva repartição territorial; Equacionar a problemática do saneamento e conjugá-la com a do abastecimento de água; Conceber as redes de drenagem das águas residuais geradas; Definir os respetivos esquemas de depuração e de destino final do efluente depurado visando o reaproveitamento das águas regeneradas;

Referencial Estratégico	Síntese / Objetivos
	<p>Identificar os investimentos necessários e estimar os respetivos custos; Estabelecer os calendários de execução das respetivas obras.</p>
<p>Plano Diretor de Água e Saneamento da ilha (PDAS) de Santiago (2017)</p>	<p>O Plano Diretor de Água e Saneamento da ilha de Santiago (PDAS) define estratégias para o setor de abastecimento de água e saneamento para a ilha de Santiago, num horizonte de 25 anos.</p>
<p>Estratégia Nacional para Erradicação da Pobreza Extrema socializada na ilha do Sal (ENEPE) 2022-2026</p>	<p>Define as ações estratégicas necessárias para o combate à pobreza extrema a serem implementadas no âmbito do novo PEDS 2022-2026. A ENEPE 2022-2026 tem foco muito bem identificado que são as pessoas que estão no grupo 1 do Cadastro Social Único, nomeadamente, crianças, pessoas com deficiência, pessoas idosas e jovens que não têm emprego, não estão no sistema educativo e nem têm uma formação profissional.</p>

[Esta página foi propositadamente deixada em branco]

10.2 Caracterização ambiental e social de referência

[Esta página foi propositadamente deixada em branco]

10.3 Ações de Envolvimento de Partes Interessadas [PEPI]

Quadro 10.3.1 | Ações de envolvimento das partes interessadas, métodos, local, indicador e responsáveis – Fase de Pré-Construção e Construção

Parte Interessada	Atividades/ Informação a divulgar	Método	Local/Periodicidade	Indicador	Responsável
População em geral (turistas; viajantes; moradores das ilhas; comunidades próximas das áreas aeroportuária; comunicação social; decisores políticos)	Divulgação de informação das intervenções previstas nas diferentes fases e dos Mecanismos de queixas e reclamações	Publi-reportagem áudio-visual na língua portuguesa e com tradução para língua gestual; Brochura e folhetos do projeto	Meios de Comunicação Social (televisão, rádio) Site e rede sociais da Empresa; Permanente , iniciando na fase de preparação pré-construção e estendendo-se por todo o período de execução.	Nº de publi-reportagem produzido; Nº de visualizações/ alcance das publicações nas redes sociais; Nº de brochuras/ folhetos produzidos;	Departamento de comunicação da Cabo Verde Airports
Instituições do governo central e autoridades locais: Câmara Municipal (pelouro do ambiente de promoção social); Delegação do MAA; ASA	Consulta pública de partilha de informações referente aos impactes ambientais do Projeto (fase 1A); o resumo das consultas e ações das partes interessadas; e outras informações consideradas relevantes. Estabelecer um cronograma para a realização de reuniões de acompanhamento pelas equipas implementadoras ao longo da execução das atividades;	Reuniões setoriais presenciais; Reuniões de pequenos grupos; Emails institucionais; Apresentação Pública/ ato de lançamento do Projeto	Sede das instituições antes do início da construção e no fim de cada fase;	Nº de encontros realizados;	Departamento de Qualidade, Sustentabilidade e Ambiente (especialista de Salvaguarda social)
Setor privado: câmara do turismo; empresa de abastecimento de água; Operadores turísticos; Agências de Viagens	Partilha de informações das intervenções previstas e dos impactes ambientais e sociais e dos Mecanismos de apresentação de queixas e reclamações	Workshops Plano de comunicação e divulgação dos meios de apresentação de queixas e reclamações;	Na fase de preparação pré-construção	Nº de encontros realizados Nº de participantes	Departamento de Qualidade, Sustentabilidade e Ambiente (especialista de Salvaguarda social)
Representantes das comunidades e dos grupos vulneráveis	Partilha de informações das intervenções previstas; os impactes sociais e ambientais; e o plano de envolvimento das partes interessadas Informação sobre os mecanismos de apresentação de queixas e reclamações Identificar representantes legítimos das comunidades e dos grupos de interesse para manutenção de contato periódico com as equipas de implementadoras do projeto durante sua execução; Responder aos questionamentos e dúvidas da população local.	Rodas de conversa na língua cabo-verdiana; Plano de comunicação e divulgação dos meios de apresentação de queixas e reclamações; Reuniões com os representantes dos grupos afetados e grupos de interesse; Criação de e-mail e redes sociais específicas do projeto;	Reuniões presenciais ("rodas de conversa" antes do início da construção, realizada nas sedes das associações antes do lançamento do projeto; Publicação de informação no site; rede sociais; produção de Poster afixados nos aeroportos e sedes das associações; Durante a implementação das fases do projeto e na sua finalização. Através de e-mails e redes sociais institucionais, durante toda a fase do projeto.	Nº de encontros realizados; Nº de participantes nas reuniões; Nº de queixas recebidas; Nº de pedidos de informação recebido;	Departamento de Qualidade, Sustentabilidade e Ambiente (especialista de Salvaguarda social)

Quadro 10.3.2 | Ações de envolvimento contínuo das partes interessadas, métodos, local, indicador e responsáveis – Fase de Pré-Construção, Construção e Operação

Parte Interessada	Informações a serem divulgadas	Método	Local/Periodicidade	Indicador	Responsável
População em geral	Informação da implementação do projeto	Jornal	Publicado nas redes sociais e <i>site</i> institucional, semestralmente ao longo de todo o ciclo de implementação do Projeto.	Nº de notícias publicadas em jornal	Departamento de Comunicação
Instituições do governo central e autoridades locais: MTT; UGPE; ASA; ANAC; MAA; câmaras municipais (pelouro do ambiente de promoção social;) Doadores	Apresentação sobre os progressos alcançados na Implementação do Projeto e necessidades de aprimoramento;	Relatórios de implementação; <i>Ateliers</i> de socialização dos resultados;	<i>E-mail</i> , <i>site</i> e rede sociais institucional no fim das fases do projeto; <i>Ateliers</i> presenciais em cada um das ilhas, no fim das fases do projeto;	Nº de reporte de implementação publicada; Nº de <i>ateliers</i> realizado;	Departamento de Qualidade, Sustentabilidade e Ambiente (Gestor Ambiental e Social)
Setor privado: câmara do turismo; empresa de abastecimento de água	Apresentação sobre os progressos alcançados na Implementação do Projeto e necessidades de aprimoramento; Sensibilização para código de conduta para os trabalhadores;	Relatórios de implementação; <i>Ateliers</i> de socialização dos resultados	<i>E-mail</i> , <i>site</i> e rede sociais institucional no fim das fases do projeto;	Nº de reporte de implementação publicada; Nº de <i>ateliers</i> realizado	Departamento de Qualidade, Sustentabilidade e Ambiente Gestor Ambiental e Social
Organizações da Sociedade Civil: ONGs; associações comunitárias; associações profissionais.	Levantamento e divulgação da plataforma de registo das micro, médias e pequenas empresas (MPMEs) que prestam serviço nos setores conexo do projeto; Informação e sensibilização das oportunidades económicas e da diversidade de intervenções no setor do turismo; segurança aeroportuária; preservação ambiental; Implementação do plano de ação da responsabilidade social da empresa, reforçando Projetos comunitários na área de proteção ambiental e inclusão Social; Criação de uma rede/network de sensibilização comunitária para os riscos (<i>bird strike</i> , criação de animais e constrangimentos nas comunidades)	Plataforma de inscrição <i>online</i> ; Rodas de conversas/ workshops presenciais e <i>Webinar</i> ; Editais Públicos de financiamento de projetos;	No fim de cada fase de implementação;	Nº de operadores do setor da construção civil registadas; Nº de sessões de sensibilização/capa citação realizadas;	Departamento de Qualidade, Sustentabilidade e Ambiente Gestor Ambiental e Social

10.4 Relatório da Consulta Pública

[Esta página foi propositadamente deixada em branco]

