

## DECLARAÇÃO AMBIENTAL E SOCIAL

### AVALIAÇÃO AMBIENTAL E SOCIAL ESTRATÉGICA DO PLANO DE INTERVENÇÃO NOS AEROPORTOS E AERÓDROMOS DE CABO VERDE

#### a) Nota Introdutória

Atendendo ao parecer das entidades consultadas e às conclusões da consulta pública, relativas ao procedimento de 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: Campo de Preguiça, Maio e São Filipe), conduzida pela Cabo Verde Airports, S.A. (CVA), o Senhor Jorge Benchimol Duarte, *Chief Executive Officer* (CEO) da CVA, emitiu a presente Declaração Ambiental e Social em cumprimento com o disposto no artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 23/2023, de 29 de agosto.

A Declaração Ambiental e Social encontra-se estruturada de acordo com as subalíneas i) a vi) da alínea b) do n.º 1 do artigo 19.º do supracitado diploma, considerando:

- i. *A forma como as considerações ambientais e sociais, o Relatório Ambiental e Social, os resultados das consultas públicas e o parecer da Autoridade Ambiental foram integrados no PIAACV, com as características referidas no n.º 4 do artigo 2.º;*
- ii. *Quando aplicável, a descrição das razões que levaram o proponente a não implementar uma medida ou recomendação que consta do parecer da autoridade ambiental;*
- iii. *As razões que fundamentaram a aprovação do plano à luz de outras alternativas razoáveis abordadas durante a sua elaboração;*
- iv. *As medidas destinadas a prevenir, reduzir ou compensar os efeitos ambientais e sociais adversos significativos e a potenciação dos efeitos positivos resultantes da aplicação do plano, quando seja o caso;*
- v. *Quando aplicável, os requisitos a que os projetos que possam ser enquadrados pelo plano deve obedecer;*
- vi. *As diretrizes e os indicadores a serem utilizados para o seguimento da implementação do plano com as características referidas no n.º 4 do artigo 2.º;*

Constituem anexos a esta Declaração Ambiental, o Relatório Ambiental e Social (RAS), o Resumo Não Técnico (RNT) e o Relatório da Consulta Pública (RCP), anexo ao RAS.

- i. **A forma como as considerações ambientais e sociais, o Relatório Ambiental e Social, os resultados das consultas públicas e o parecer da Autoridade Ambiental foram integrados no PIAACV**

- **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 do serviço público aeroportuário nos aeroportos e aeródromos de Cabo Verde.

O Contrato 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 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.

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, beneficiação 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 beneficiação 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, são descritas em pormenor no RAS.

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 ao longo do período de concessão da CVA.

**Quadro 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 a 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 instalação de um controlo fitossanitário em todos os aeroportos e aeródromos, de forma a garantir o controlo de doenças (e.g. malária).	--	OE1 OE2

Código	Título	Medida Específica associada	Objetivo Específico PIAACV
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).	--	OE3
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 reutilização e sistemas 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 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/espacos 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 cabo-verdiana (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 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 | 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

Código	Título	Medida Geral associada	Objetivo Específico PIAACV
			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).	--	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)	--	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 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/espaços 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 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.	--	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 6 | Programa de Medidas Estratégicas: Medidas Específicas do PIAACV – Ilha de São Nicolau, Aeródromo de Campo 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/espaços 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 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/espaços 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 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/espaços 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.

### • **Metodologia**

A AASE do PIAACV visou a análise sistemática e estruturada dos potenciais efeitos da implementação do Plano, e respetivas alternativas, sobre as múltiplas dimensões ambientais, tendo por base um conjunto de critérios avaliadores sobre os seus **Objetivos Estratégicos** (anteriormente identificados).

Consubstanciou-se através da elaboração de um Relatório de Definição de Âmbito (RDA), um Relatório Ambiental e Social (RAS) e na realização de consultas, que acompanharam a elaboração do PIAACV, encontrando-se as diversas considerações/recomendações vertidas nos diferentes documentos que integram o Plano e a própria AASE. Assim, o processo de avaliação ambiental compreendeu as seguintes fases:

- Estabelecimento do contexto, objetivos e âmbito da AASE, identificando os fatores ambientais que estruturam a avaliação e alicerçam a tomada de decisão (Fatores Críticos para a Decisão - FCD), tendo por suporte o Quadro de Referência Estratégico (QRE), (referência para a avaliação baseada nos objetivos e orientações políticas relevantes estabelecidas para a política e estratégias setoriais ambientais a nível internacional, europeu, nacional e regional);
- Para cada FCD foram identificados os objetivos/metabolismos ambientais pertinentes extraídos do QRE, tendo em vista o objeto específico de avaliação (PIAACV);

- Definição e avaliação das intervenções associadas aos Trabalhos Preliminares e Voluntários e FASE 1-A e 1-B e dos efeitos das Medidas Gerais e Específicas, organizadas de acordo com os Padrões do IFC a que estão associadas, tendo em vista os objetivos do Plano e respetivo âmbito de aplicação;
- Proposta de recomendações tendo em vista a potenciação das oportunidades geradas pelo PIAACV e de controlo e gestão de eventuais ameaças que poderão resultar da sua implementação e execução;
- Proposta de diretrizes para a monitorização ambiental e territorial tendo em vista o acompanhamento da implementação do PIAACV, permitindo a identificação e correção atempada dos efeitos negativos significativos no ambiente após a aprovação Plano;
- Realização de consultas institucionais (do RDA e do RAS) e consulta pública do RAS e da proposta de PIAACV;
- Divulgação pública aprovada do PIAACV e respetiva Declaração Ambiental e Social.

• **Fatores Críticos para a Decisão**

A AASE do PIAACV concretizou-se na avaliação de um conjunto de Fatores Críticos para a Decisão (FCD) considerados adequados para atingir os objetivos da presente avaliação ambiental, consistentes com a natureza e âmbito de intervenção do PIAACV. O Quadro 9 apresenta os FCD propostos, bem como a justificação da sua pertinência e os critérios de avaliação.

A sua identificação resultou da análise integrada dos elementos de base estratégica, ou seja, foi determinada pelas ligações entre as Questões Estratégicas Ambientais e de Sustentabilidade (QEAS) relevantes que refletem as questões críticas em termos ambientais e o QRE, que apresenta as macropolíticas e orientações relevantes, bem como os planos e programas, na esfera ambiental e social.

**Quadro 9 | Fatores Críticos para a Decisão: descrição e critérios de avaliação para a AASE da proposta de PIAACV**

Fatores Críticos para a Decisão	Pertinência	Críticos 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.	<b>Serviços e infraestruturas ambientais:</b> 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?
		<b>Serviços coletivos de interesse geral:</b> De que forma o PIAACV contribui para os serviços coletivos de interesse geral?
		<b>Ambiente sonoro:</b> De que forma o PIAACV contribui para a qualidade do ambiente sonoro?
		<b>Qualidade do ar:</b> De que forma o PIAACV contribui para a melhoria da qualidade do ar?
Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos	Avaliar os efeitos das opções estratégicas ao nível da preservação, gestão e valorização dos espaços naturais existentes, tendo em conta a importância	<b>Dissonâncias ambientais:</b> De que forma o PIAACV contribui para minimizar / eliminar dissonâncias ambientais ao nível do saneamento e resíduos?
		<b>Áreas naturais e ecossistemas:</b> 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?





Fatores Críticos para a Decisão	Pertinência	Critérios de Avaliação
	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. 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><b>Recursos Hídricos:</b> De que forma o PIAACV contribui para a boa gestão e qualidade dos recursos hídricos?</p> <p><b>Recursos Energéticos:</b> 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><b>Paisagem:</b> Qual o contributo do PIAACV para a salvaguarda e valorização dos valores paisagísticos presentes?</p>
<b>Governança e coesão comunitária</b>	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><b>Dinâmicas associativas:</b> Qual o contributo do PIAACV para a criação ou apoio de dinâmicas associativas?</p> <p><b>Mecanismos de articulação, auscultação e participação:</b> de que forma o PIAACV assegura e contribui para Mecanismos de articulação, auscultação e participação?</p> <p><b>Demografia:</b> Quais os efeitos do PIAACV sobre as dinâmicas e questões demográficas?</p> <p><b>Usos, costumes e tradições:</b> Qual o contributo do PIAACV para a valorização e divulgação dos usos, costumes e tradições?</p> <p><b>Habitação:</b> Qual o contributo do PIAACV para as dinâmicas e problemáticas habitacionais?</p>
<b>Desenvolvimento económico e competitividade</b>		<p><b>Desenvolvimento Económico:</b> qual o contributo para a criação de valor económico em cada ilha?</p> <p><b>Empresas / Emprego:</b> qual o contributo para a criação de empresas e emprego?</p> <p><b>Turismo:</b> qual o contributo para reforçar a ilha como destino turístico nacional e internacional?</p> <p><b>Logística:</b> qual o contributo para reforçar o transporte de pessoas, mercadorias e contentores?</p> <p><b>Outras atividades económicas:</b> Qual é o contributo para a dinamização do tecido empresarial?</p>
<b>Vulnerabilidades e Riscos</b>	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><b>Riscos Naturais:</b> De que forma a estratégia adotada pelo PIAACV contribui para a redução dos riscos naturais na área de intervenção e envolvente?</p> <p><b>Riscos Tecnológicos:</b> De que forma a estratégia adotada pelo PIAACV contribui para a redução dos riscos tecnológicos na área de intervenção e envolvente?</p> <p><b>Resiliência e Adaptação às Alterações Climáticas:</b> Qual o contributo do PIAACV para a capacidade de resiliência e adaptação às alterações climáticas?</p>

## • Principais Resultados por Fatores Críticos para a Decisão – Justificação

Foi desenvolvida uma análise integrada dos efeitos positivos/oportunidades, efeitos negativos/ameaças e recomendações resultantes das opções, intervenções infraestruturais e Plano de Medidas Estratégicas do PIAACV, que 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.

Como resultado final verifica-se 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 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 proposto pela AASE (que pode ser consultado no Relatório Ambiental e Social) para que os reais efeitos, também positivos do PIAACV, possam concretizar-se em todo o seu potencial e surtir os resultados esperados pela sua implementação, inclusivamente no contexto do próprio contrato de concessão entre o Governo de Cabo Verde e a CVA.

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 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável 2030 das Nações Unidas (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 nesses territórios e comunidades.

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 (que pode ser consultada com maior pormenor em sede do Relatório Ambiental e Social), 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.

- **Conclusões do processo da AASE e da integração do Relatório Ambiental e Social e do processo de consulta pública no PIAACV**

Importa referir que o contributo da AASE para o processo de planeamento não se constituiu como um momento isolado, cujo contributo assentou apenas em recomendações após um processo de decisão já concluído.

De facto, e conforme ficou patente nas diversas fases da AASE, a articulação entre as componentes de planeamento e de avaliação ambiental e social concretizou-se em diversos momentos e através de diferentes produtos, no sentido de salvaguardar todas as questões fundamentais de sustentabilidade do território em questão, dotando o processo de uma maior eficácia ao antever eventuais conflitos e potenciar sinergias.

De realçar 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.

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. Destaca-se o facto de diversos contributos dessas reuniões terem resultado em Medidas Gerais e Específicas do PIAACV propostas pela equipa da AASE à Cabo Verde Airports.

Assim, a proposta final do PIAACV integra já recomendações da AASE apresentadas em fases anteriores do processo de planeamento que consolidam uma estratégia mais sustentável e apresenta efeitos positivos e evolutivos significativos relativamente à situação atual da área de intervenção.

Não obstante, considera-se que deverão ser adotadas, durante a implementação e vigor do PIAACV, as recomendações da AASE que ainda subsistem, em particular as associadas ao FCD *Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais*, FCD *Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos*, FCD *Governança e coesão comunitária* e FCD *Desenvolvimento económico e competitividade*, muitas delas da responsabilidade de entidades governamentais, pois espera-se que estas sirvam para consolidar, otimizar e reforçar as potencialidades e efeitos positivos já previstos pela implementação do PIAACV, bem como colmatar alguns potenciais constrangimentos identificados.

## **ii. Descrição das razões que levaram o proponente a não implementar uma medida ou recomendação que consta do parecer da autoridade ambiental**

Nesse contexto não foram recebidos contributos pela Autoridade Ambiental ao RDA, e no âmbito da Consulta Pública do RAS (que decorreu no âmbito do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 23/2023, de 29 de agosto, que decorreu no período de 11 de março a 05 de abril de 2024) não foram recebidos quaisquer pareceres, dúvidas, pedidos de esclarecimentos ou outros tipos de contribuições do público em geral.

Por fim, no que respeita à submissão do RAS, na sua versão final, à Autoridade Ambiental, no âmbito do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 23/2023, de 29 de agosto, o respetivo Parecer da Parecer Final da Autoridade Ambiental emitido salienta a importância de serem tidas em conta as seguintes orientações em matéria ambiental e social no prosseguimento da implementação do PIAACV:

- “A implementação das intervenções a realizar em cada um dos aeroportos e aeródromos deverá ser feita tendo em conta a categorização atribuída pela DNA para efeitos de aplicação do regime de Avaliação de Impacte Ambiental. Essa categorização terá tradução na definição do tipo de avaliações e instrumentos de gestão ambiental e social necessários para a aprovação das intervenções em causa, bem como nos respetivos procedimentos de pós-avaliação. Atendendo a que a categorização já se encontra feita para a Fase 1-A, recomenda-se que a CVA

desencadeie o quanto antes o processo de categorização relativo às intervenções a realizar na Fase 1-B;”

- “Em coerência com a consideração dos Padrões de Desempenho do IFC no Quadro de Referência Estratégico e como um FCD transversal, no quadro da avaliação de impacte ambiental da intervenção prevista (na fase 1-B) para a expansão do Aeroporto Internacional Aristides Pereira deverão ser avaliados os impactes relativos à aquisição de terras (expropriação) para aquela expansão, tendo em conta os requisitos do Padrão de Desempenho 5 a par, naturalmente, dos requisitos do quadro legal nacional;”
- “Adaptar as Medidas Estratégicas do PIAACV e das Recomendações apresentadas no RAS para cada um dos FCD. A forma como a adoção destas medidas e recomendações será efetivada deverá ser descrita na Declaração Ambiental e Social e, subseqüentemente, ser objeto da correspondente monitorização e seguimento (juntamente com os restantes indicadores já previstos no RAS);”
- “De igual forma, a implementação do PEPI deverá merecer um destaque particular na implementação do PIAACV e na sua monitorização e seguimento. Para além dos restantes aspetos do PEPI, a comunicação à DNA dos resultados da implementação do Mecanismo de Reclamação da Comunidade - *Community Grievance Mechanism*, assumirá particular importância. A CVA deverá assegurar que este mecanismo estará operacional e devidamente divulgado ainda antes do início da concretização das intervenções do PIAACV, durante a realização das obras e após a sua conclusão (ou seja, durante a operação dos aeroportos e aeródromos melhorados.”

No que concerne especificamente à aquisição de terras (expropriação) para expansão do Aeroporto Internacional Aristides Pereira, importa destacar que estas expropriações já foram realizadas (pelo Concedente (Governo de Cabo Verde)) numa fase anterior à Avaliação Ambiental Estratégica e Social do Plano de Intervenção nos Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde às Fases 1-A e 1-B do PIAACV.

De referir que se consideram implementar as orientações referidas no parecer.

### **iii. Razões que fundamentaram a aprovação do PIAACV à luz de outras alternativas razoáveis abordadas durante a sua elaboração**

A elaboração da AASE ocorreu em simultâneo com o desenvolvimento do processo de planeamento, contribuindo para a avaliação dos efeitos das opções estratégicas previstas sobre a área de intervenção, bem como para a avaliação de alternativas de índole específica que foram ponderadas durante o mesmo, de forma a otimizar a análise, numa perspetiva integradora e global, da sustentabilidade da estratégia assumida pelo PIAACV, perante orientações e ações distintas.

Assim, a aprovação da proposta final do PIAACV, à luz de outras alternativas razoáveis abordadas durante a sua elaboração, decorreu da discussão e seleção das opções mais razoáveis ponderadas pela CVA a equipa do Plano e a equipa da AASE. Neste contexto, também as participações das entidades no âmbito das reuniões realizadas na fase de RDA contribuíram para a construção de um Plano mais ajustado e consolidado. Durante esse processo de tomada de decisão foram diversas as alternativas ponderadas relativamente às várias abordagens e medidas a integrar no Plano, que assegurassem a consideração de princípios ambientais e sociais.

De entre esses momentos destacam-se também as diversas reuniões entre as equipas de planeamento e da AASE, com realização de reuniões de acompanhamento e pontos de situação periódicas, a troca

de documentos de apoio à tomada de decisão e a emissão de orientações e análises relativamente a versões de trabalho do conteúdo do Plano.

Como resultado final deste exercício foi assumida uma contribuição positiva para a prossecução dos objetivos estratégicos, considerados na presente AASE e, conseqüentemente, dos instrumentos estratégicos contemplados no QRE, no sentido de garantir a concretização dos objetivos gerais de sustentabilidade das políticas e programas internacionais, nacionais e locais.

É assumido pela CVA 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.

Não obstante, importa referir que subsistem ainda algumas recomendações (apresentadas no ponto seguinte) apresentadas pela AASE que se considera que são pertinentes de considerar desde as fases iniciais da vigência e implementação do PIAACV, e que auxiliarão na consolidação de uma estratégia mais sustentável em relação à área de intervenção. Estas contribuirão, de facto, para reforçar, potenciar e garantir as condições e requisitos de sustentabilidade que se pretendem assegurar não só no decorrer de um processo de AASE, mas também de um Plano desta natureza, e de modo a mitigar ou eliminar algumas das ameaças detetadas. Destaca-se que das recomendações propostas, na sua maioria, a responsabilidade de execução / implementação extravasa o âmbito de competências e capacidade de intervenção do PIAACV e da CVA, cabendo a diversas entidades da administração pública com competências nos diferentes setores abordados pelas recomendações.

Importa sublinhar as recomendações decorrentes da análise do *FCD Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais, FCD Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos, FCD Governança e coesão comunitária, FCD Desenvolvimento económico e competitividade e FCD Vulnerabilidades e Riscos*

#### **iv. Medidas destinadas a prevenir, reduzir ou compensar os efeitos ambientais e sociais adversos significativos e a potenciação dos efeitos positivos resultantes da aplicação do plano**

As medidas “*destinadas a prevenir, reduzir ou compensar os efeitos ambientais e sociais adversos significativos e a potenciação dos efeitos positivos resultantes da aplicação do objeto da AASE*”, em conformidade com a alínea f) do n.º 2 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 23/2023, de 29 de agosto, traduzem-se em recomendações, tendo em vista assegurar a implementação do PIAACV em linha com os objetivos de desenvolvimento sustentável. As recomendações que se apresentam visam, assim, maximizar os efeitos positivos identificados no âmbito de cada FCD e minimizar ou eliminar os potenciais efeitos negativos.

As recomendações resultantes do presente processo de AASE (Quadro 10) são já as finais, não incluindo as que foram, entretanto, internalizadas ao longo do processo de planeamento, e destinam-se fundamentalmente a potenciar e consolidar os potenciais efeitos positivos e resultados esperados, quer pela AASE, quer pelo próprio PIAACV, prevenindo, simultaneamente, eventuais efeitos adversos sobre o ambiente.

**Quadro 10 | Síntese das principais recomendações, por FCD**

FCD	Recomendações
<p><b>Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-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”).</li> <li>-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.</li> <li>-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).</li> <li>- 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</li> <li>-Reativação do projeto Garça Vermelha existente na ilha de São Vicente de gestão de resíduos de óleos e derivados de hidrocarbonetos.</li> <li>-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).</li> <li>-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).</li> <li>-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</li> </ul>
<p><b>Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-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”)</li> <li>-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</li> <li>-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)</li> <li>-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)</li> <li>-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)</li> </ul>
<p><b>Governança e coesão comunitária</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-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”)</li> <li>-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</li> <li>-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.</li> <li>-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.</li> <li>-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</li> </ul>

FCD	Recomendações
	<p>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)</p> <p>-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)</p> <p>-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</p>
<p><b>Desenvolvimento económico e competitividade</b></p>	<p>-Aumentar a produtividade, inclusive no setor agrícola, de modo a satisfazer as exigências dos grandes hotéis, disseminando conhecimentos e estimulando setores alternativos.</p> <p>-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.</p> <p>-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</p>
<p><b>Vulnerabilidades e Riscos</b></p>	<p>-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</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 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> <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 consequente 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>

Deverá ser apresentado um Relatório de Monitorização anual à Autoridade Ambiental que integre o tratamento da informação resultante dos indicadores, bem como da evolução dos efeitos e das recomendações implementadas.

Importa, ainda, referir que os parâmetros a monitorizar poderão ser ajustados em função dos resultados obtidos com a evolução da concretização e implementação do PIAACV, se justificável, no que respeita ao seu sistema de acompanhamento, controlo e de avaliação.

**v. Requisitos a que os projetos que possam ser enquadrados pelo plano devem obedecer**

Em conformidade com o Parecer Final da Autoridade Ambiental, no âmbito do “Relatório Ambiental e Social no âmbito do Procedimento de Avaliação Ambiental e Social Estratégica do Plano de Intervenção nos Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde” os requisitos a que os projetos que possam ser enquadrados pelo plano, devem obedecer são:

- A implementação das intervenções a realizar em cada um dos aeroportos e aeródromos deverá ser feita tendo em conta a categorização atribuída pela DNA para efeitos de aplicação do regime de Avaliação de Impacte Ambiental. Essa categorização terá tradução na definição do tipo de avaliações e instrumentos de gestão ambiental e social necessários para a aprovação das intervenções em causa, bem como nos respetivos procedimentos de pós-avaliação. Atendendo a que a categorização já se encontra feita para a Fase 1-A, recomenda-se que a CVA desencadeie o quanto antes o processo de categorização relativo às intervenções a realizar na Fase 1-B;
- Em coerência com a consideração dos Padrões de Desempenho do IFC no Quadro de Referência Estratégico e como um FCD transversal, no quadro da avaliação de impacte ambiental da intervenção prevista (na fase 1-B) para a expansão do Aeroporto Internacional Aristides Pereira deverão ser avaliados os impactes relativos à aquisição de terras (expropriação) para aquela expansão, tendo em conta os requisitos do Padrão de Desempenho 5 a par, naturalmente, dos requisitos do quadro legal nacional.

**vi. As diretrizes e os indicadores a serem utilizados para o seguimento da implementação do plano**

Com o objetivo de avaliar e controlar os efeitos significativos no ambiente decorrentes da implementação do PIAACV, deverá proceder-se à sua monitorização. Esta monitorização deverá assentar numa abordagem objetiva e baseada num conjunto de indicadores, que permitem avaliar a evolução das incidências e resultados associados a cada um dos FCD (modelo de monitorização da AAE) (Quadro 11).

**Quadro 11 | Indicadores de monitorização ou seguimento para a área de intervenção do PIAACV**

Designação do indicador (unidades)	Frequência	Fontes de informação
<b>FCD QUALIDADE DE VIDA E INFRAESTRUTURAS AMBIENTAIS</b>		
Consumo de água da rede pública por tipo de origem (m <sup>3</sup> /hm <sup>3</sup> , por tipo de origem)	Anual	CVA
Reutilização de águas residuais tratadas (m <sup>3</sup> /hm <sup>3</sup> ; %)	Anual	CVA
Reutilização de águas pluviais recolhidas (m <sup>3</sup> /hm <sup>3</sup> ; %)	Anual	CVA
Capacidade de reserva de água (m <sup>3</sup> /hm <sup>3</sup> )	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



Designação do indicador (unidades)	Frequência	Fontes de informação
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
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
<b>FCD VALORES E RECURSOS NATURAIS E PAISAGÍSTICOS</b>		
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
<b>FCD GOVERNANÇA E COESÃO COMUNITÁRIA</b>		
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
<b>FCD DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E COMPETITIVIDADE</b>		
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
<b>FCD VULNERABILIDADES E RISCOS</b>		
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

Designação do indicador (unidades)	Frequência	Fontes de informação
Projetos de construção ou reforço de infraestruturas de prevenção contra riscos naturais na área de intervenção e envolvente (ex. inundações, processos de erosão) (n.; 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

Por sua vez, o Quadro 12 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 12 | 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
<b>FCD QUALIDADE DE VIDA E INFRAESTRUTURAS AMBIENTAIS</b>			
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	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

Recomendação	Fase de implementação ou desenvolvimento	Entidade responsável / Envolvida	Indicadores de monitorização da implementação da recomendação
ETAR existente nas imediações do mesmo (gerida pela Águas e Energia da Boa Vista), em conformidade com o sugerido pela AEB (CVA).			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.
<b>FCD VALORES E RECURSOS NATURAIS E PAISAGÍSTICOS</b>			
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	Ind_Rec_2.1_5.6: Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção de equipamentos e viaturas 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.
<b>FCD GOVERNANÇA E COESÃO COMUNITÁRIA</b>			
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.

Recomendação	Fase de implementação ou desenvolvimento	Entidade responsável / Envolvida	Indicadores de monitorização da implementação da recomendação
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 <i>empowerment</i> 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 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	Ind_Rec_3.5: Número de ações de esclarecimento e informação desenvolvidas, e público-alvo abrangido.
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.
<b>FCD DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E COMPETITIVIDADE</b>			
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.
<b>FCD VULNERABILIDADES E RISCOS</b>			

Recomendação	Fase de implementação ou desenvolvimento	Entidade responsável / Envolvida	Indicadores de monitorização da implementação da recomendação
<p>Rec_5.1:</p> <p>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.</p>	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	<p>Ind_Rec_5.1:</p> <p>Número de projetos de apoio aos municípios para disponibilização de informação sobre riscos existentes.</p>
<p>Rec_5.2:</p> <p>Criar medidas urgentes para reduzir a sua vulnerabilidade aos choques económicos e climáticos inesperados.</p>	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	<p>Ind_Rec_5.2:</p> <p>Medidas concretizadas ou em vias de concretização com vista à redução da vulnerabilidade aos choques económicos e climáticos inesperados.</p>
<p>Rec_5.3:</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>	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	<p>Ind_Rec_5.3:</p> <p>Instrumentos de ordenamento do território e urbano com inclusão de medidas e opções sustentáveis específicas no âmbito do aumento da resiliência das zonas costeiras ao risco de inundações.</p>
<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 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>	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, socioeconómica, 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>

Recomendação	Fase de implementação ou desenvolvimento	Entidade responsável / Envolvida	Indicadores de monitorização da implementação da recomendação
Rec_5.6: 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")	Implementação do PIAACV	CVA	Ind_Rec_5.6: Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção de equipamentos e viaturas implementados
Rec_5.7: Implementar Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção, da responsabilidade dos <i>stakeholders</i> , e respetivas medidas de manuseamento, acondicionamento e prevenção de derrames.	Implementação do PIAACV	Stakeholders (ASA, CV Airlines, CV Handling, VIVO ENERGY/ENACOL, etc)	Ind_Rec_5.7: Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção de equipamentos e viaturas implementados
Rec_5.8: Ilha da Boavista: Garantir iluminação adequada nos acessos ao aeroporto, reduzindo riscos rodoviários quando existirem voos noturnos.	Implementação do PIAACV	Administração Pública Nacional e Local	Ind_Rec_5.8: Projeto de iluminação nas vias de acesso ao aeroporto implementado.

Por último, deverá igualmente ser realizada a monitorização estratégica prevista no RAS, ao nível da evolução dos efeitos previstos (consultar RAS).

#### vii. Data e Assinatura

Espargos, 13 de novembro de 2024

Cabo Verde Airports, S.A.,

Jorge Benchimol Duarte  
- Chief Executive Officer -

**CABO VERDE  
AIRPORTS**POWERED BY **VINCI**  
AIRPORTS

A presente Declaração está disponível no site [www.caboverde-airports.cv](http://www.caboverde-airports.cv) e pode ser consultada na Direção Nacional do Ambiente.

Para informações mais detalhadas e envio de eventuais comentários sobre a presente declaração ambiental e social, pode ser usado o seguinte endereço eletrónico: [communication@vinci-airports.cv](mailto:communication@vinci-airports.cv)