



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

**Relatório Ambiental e Social  
\_RESUMO NÃO TÉCNICO  
Versão Final**

Maio 2024

**CABO VERDE  
AIRPORTS**

POWERED BY **VINCI** AIRPORTS

## Ficha Técnica

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| <b>Coordenação Técnica</b>    | Franklin Chagas   Sérgio Costa   Carla Melo   |
| <b>Equipa Técnica</b>         | 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 |
| <b>Projeto</b>                | Avaliação Ambiental e Social Estratégica PIAACV   |
| <b>Descrição do Documento</b> | Resumo Não Técnico do Relatório Ambiental e Social _ Versão Final   |
| <b>N.º de Páginas</b>         | 39  |
| <b>Data</b>                   | Maio 2024   |

## ÍNDICE

|  |    |
|--|----|
| 1. O QUE É A AVALIAÇÃO AMBIENTAL E SOCIAL ESTRATÉGICA? .....   | 1  |
| 2. QUAL FOI A METODOLOGIA UTILIZADA? .....   | 2  |
| 3. QUAL O OBJETO DE AVALIAÇÃO E QUE TERRITÓRIO ABRANGE? .....  | 7  |
| 3.1 Breve descrição do Objeto de Avaliação .....   | 7  |
| 3.2 Breve enquadramento de âmbito territorial .....  | 11 |
| 3.3 Questões Estratégicas Ambientais e Sociais .....   | 16 |
| 4. QUAL A SITUAÇÃO ATUAL DA ÁREA DE INTERVENÇÃO E QUAL A SUA EVOLUÇÃO SEM A IMPLEMENTAÇÃO DA PROPOSTA DE PIAACV? ..... | 17 |
| 4.1 FCD Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais - Tendências de Evolução sem PIAACV .....                       | 26 |
| 4.2 FCD Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos - Tendências de Evolução sem PIAACV .....                          | 26 |
| 4.3 FCD Governança e coesão comunitária - Tendências de Evolução sem PIAACV .....                                      | 27 |
| 4.4 FCD Desenvolvimento económico e competitividade - Tendências de Evolução sem PIAACV .....                          | 27 |
| 4.5 FCD Vulnerabilidades e Riscos - Tendências de Evolução sem PIAACV .....  | 27 |
| 4.6 Fatores Críticos para a Decisão Transversais (FCDT) .....  | 28 |
| 4.6.1. Governança e Governação para a Ação .....   | 28 |
| 4.6.2. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) .....  | 29 |
| 4.6.3. International Finance Corporation (IFC) - Padrões de Desempenho sobre Sustentabilidade Socioambiental .....     | 30 |
| 5. QUAIS AS PRINCIPAIS TENDÊNCIAS DOS EFEITOS MAIS SIGNIFICATIVOS DA PROPOSTA DE PIAACV? .....                         | 32 |
| 6. QUE RECOMENDAÇÕES DA AASE DEVEM SER SEGUIDAS? .....   | 34 |
| 7. O QUE ACONTECE APÓS A APROVAÇÃO DO PIAACV? .....  | 37 |
| 8. QUAIS AS PRINCIPAIS CONCLUSÕES? .....   | 39 |

*[Página propositadamente deixada em branco]*

## 1. O QUE É A AVALIAÇÃO AMBIENTAL E SOCIAL ESTRATÉGICA?

O presente documento concretiza o **Resumo Não Técnico (RNT)** do **Relatório Ambiental e Social (RAS) – Versão Final da Avaliação Ambiental e Social Estratégica (AASE)** do **Plano de Intervenção nos Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde (PIACV)** (Aeroportos: **Amílcar Cabral, Nelson Mandela, Cesária Évora, Aristides Pereira**; Aeródromos: **Campo de Preguiça, Maio e São Filipe**), em conformidade com o 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.

A aplicação da AASE ao caso do PIACV 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 PIACV 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 PIACV 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.

## 2. QUAL FOI A METODOLOGIA UTILIZADA?

O Decreto-Lei n.º 23/2023, de 29 de agosto, é muito claro ao definir que o objetivo global de uma AASE consiste em:

*“estabelecer um nível elevado de proteção do ambiente e contribuir para a integração das considerações ambientais e sociais na preparação e aprovação de planos e programas, visando o 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.

Neste contexto, e em consonância com as boas práticas e experiência em matéria de AASE, os objetivos que presidem genericamente à realização da AASE do PIAACV são:

- Encorajar a integração ambiental e de sustentabilidade (incluindo os aspetos biofísicos, sociais, institucionais e económicos), estabelecendo as condições para acomodar futuras propostas de desenvolvimento;
- Acrescentar valor ao processo de decisão, discutindo as oportunidades e os riscos das opções de desenvolvimento e transformando problemas em oportunidades;
- Alterar mentalidades e criar uma cultura estratégica no processo de decisão, promovendo a cooperação e o diálogo institucionais e evitando conflitos.

Em consonância com os objetivos preconizados, a AASE intervém, assim, em duas fases do PIAACV:

- Durante o seu processo de elaboração:
  - Sistematizando o quadro de problemas ambientais atualmente existentes e a respetiva evolução tendencial, bem como o quadro de valores ambientais e sociais a preservar;
  - Identificando as opções de natureza estratégica que potenciem os efeitos positivos ou que minimizem os efeitos negativos mais significativos;
  - Promovendo a adoção de opções que contribuam eficazmente para a sustentabilidade do Plano.
- Durante o seu processo de implementação e monitorização estratégica: através do desenvolvimento de ferramentas de avaliação e da formulação de recomendações, que assegurem uma efetiva concretização de objetivos PIAACV, durante o seu período de vigência.

O desenvolvimento e resultados deste processo são apresentados em sede do RAS.

Formalmente, antes do início da Fase 3 (isto é, antes da implementação do Plano), é elaborada uma Declaração Ambiental e Social (DAS), que será entregue à Autoridade Ambiental e disponibilizada ao público:

- **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;**
- **Quando aplicável, a descrição das razões que levaram o proponente a não implementar uma medida ou recomendação que consta do parecer da autoridade ambiental;**
- **As razões que fundamentaram a aprovação do PIAACV à luz de outras alternativas razoáveis abordadas durante a sua elaboração;**
- **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 PIAACV, nos termos do previsto na legislação, quando seja o caso;**
- **Quando aplicável, os requisitos a que os projetos que possam ser enquadrados pelo PIAACV devem obedecer;**
- **As diretrizes e os indicadores a serem utilizados para o seguimento da implementação do PIAACV.**

Assim, e em conformidade com as orientações da legislação, a AASE apresenta três momentos distintos, cujo encadeamento é apresentado na Figura 2.1, sendo que o presente relatório constitui-se como um produto da Fase 2 da AASE.

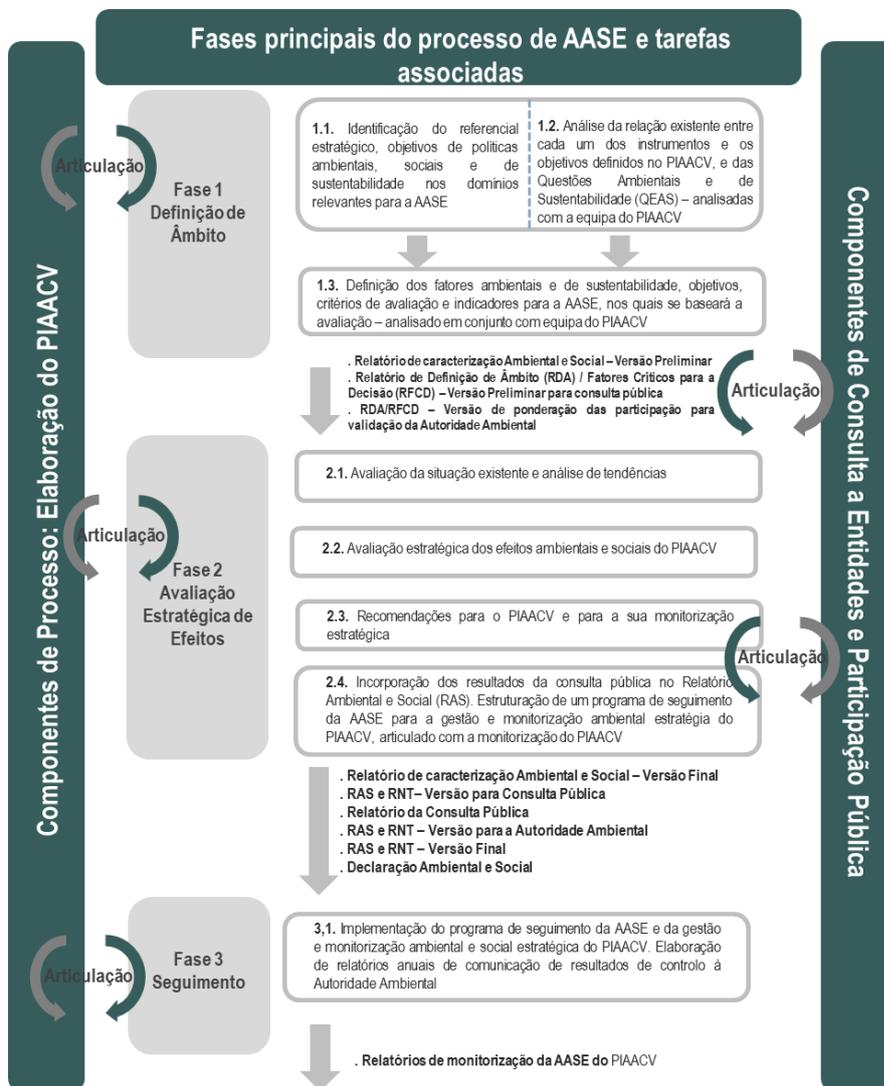


Figura 2.1 | Etapas da AASE

O processo de AASE foi então estruturado em torno de Fatores Críticos para a Decisão (FCD) (Quadro 2.2) selecionados de acordo com as especificidades do Plano, do Quadro de Referência Estratégico (QRE) orientador (que contém as principais políticas, programas e estratégias e que constitui o macro – enquadramento da avaliação, criando um referencial, e reúne objetivos de política ambiental, social e de sustentabilidade adotadas na aplicação das políticas, planos e programas internacionais, nacionais e ao nível de ilha, para além dos de índole estratégica e sectorial e do território em questão (Quadro 2.1)), quer ao nível da caracterização da situação atual, quer na avaliação estratégica dos efeitos da implementação do PIAACV.

Quadro 2.1 | Quadro de Referência Estratégico da AASE

| Quadro de Referência Estratégico                       |  |
|--|--|
| Documentos de Referência Internacionais                |  |
| Agenda 2030 – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável |  |

### Quadro de Referência Estratégico

#### 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

#### 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

**Quadro 2.2 | 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   | 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   |

| Fatores Críticos para a Decisão                    | Pertinência   | Crítérios de Avaliação   |
|--|---|--|
|  |   | geral?   |
|  | 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.  | <b>Ambiente sonoro:</b> De que forma o PIAACV contribui para a qualidade do ambiente sonoro?<br><b>Qualidade do ar:</b> De que forma o PIAACV contribui para a melhoria da qualidade do ar?<br><b>Dissonâncias ambientais:</b> De que forma o PIAACV contribui para minimizar / eliminar dissonâncias ambientais ao nível do saneamento e resíduos?  |
| <b>Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos</b> | 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. 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. | <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?<br><b>Recursos Hídricos:</b> De que forma o PIAACV contribui para a boa gestão e qualidade dos recursos hídricos?<br><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)?<br><b>Paisagem:</b> Qual o contributo do PIAACV para a salvaguarda e valorização dos valores paisagísticos presentes? |
| <b>Governança e coesão comunitária</b>             |   | <b>Dinâmicas associativas:</b> Qual o contributo do PIAACV para a criação ou apoio de dinâmicas associativas?<br><b>Mecanismos de articulação, auscultação e participação:</b> de que forma o PIAACV assegura e contribui para Mecanismos de articulação, auscultação e participação?<br><b>Demografia:</b> Quais os efeitos do PIAACV sobre as dinâmicas e questões demográficas?<br><b>Usos, costumes e tradições:</b> Qual o contributo do PIAACV para a valorização e divulgação dos usos, costumes e tradições?<br><b>Habitação:</b> Qual o contributo do PIAACV para as dinâmicas e problemáticas habitacionais?   |
| <b>Desenvolvimento económico e competitividade</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.  | <b>Desenvolvimento Económico:</b> qual o contributo para a criação de valor económico em cada ilha?<br><b>Empresas / Emprego:</b> qual o contributo para a criação de empresas e emprego?<br><b>Turismo:</b> qual o contributo para reforçar a ilha como destino turístico nacional e internacional?<br><b>Logística:</b> qual o contributo para reforçar o transporte de pessoas, mercadorias e contentores?<br><b>Outras atividades económicas:</b> Qual é o contributo para a dinamização do tecido empresarial?  |
| <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   | <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?<br><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?   |

| Fatores Críticos para a Decisão | Pertinência         | Critérios de Avaliação  |
|---------------------------------|---------------------|---|
|                                 | respetivos efeitos. | <b>Resiliência e Adaptação às Alterações Climáticas:</b> Qual o contributo do PIAACV para a capacidade de resiliência e adaptação às alterações climáticas? |

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 da IFC** como **Fatores Críticos para a Decisão Transversais (FCDT)**, dada a sua importância e carácter 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.

Por sua vez, e após a seleção das diferentes alternativas a adotar, a análise mais pormenorizada da proposta PIAACV foi desenvolvida por FCD (Figura 2.2), o que permitiu condensar a avaliação estratégica de efeitos através:

- Da avaliação da situação existente;
- Das tendências de evolução na ausência de implementação da elaboração da proposta de PIAACV;
- Da avaliação das linhas estruturantes preconizadas no plano, para os diferentes objetivos estratégicos propostos, em termos das oportunidades e ameaças para a sustentabilidade;
- Da definição de objetivos, indicadores e a elaboração de recomendações para a fase de gestão e monitorização estratégica do PIAACV.

Adicionalmente, o cumprimento dos pressupostos de uma AASE pressupõe uma significativa capacidade de articulação e interação entre a equipa do Plano e a equipa da AASE, que possibilitarão uma análise transversal continuada das questões estratégicas e das opções de planeamento.

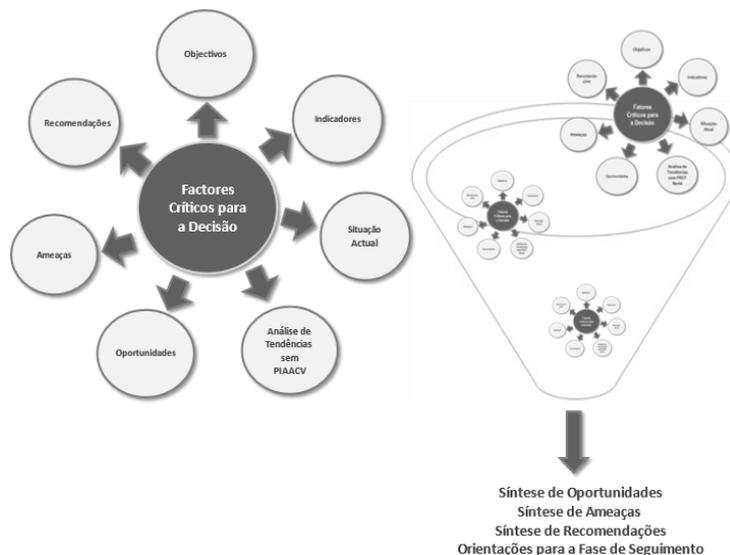


Figura 2.2\_ Desenvolvimento do Relatório Ambiental e Social em torno dos Fatores Críticos para a Decisão

Assim, para além dos momentos formalmente definidos para a discussão das diferentes fases, foi promovida uma articulação eficaz para a resolução de problemas identificados e adoção atempada de medidas de mitigação, por forma a dotar o processo de uma componente prática e de aplicabilidade significativa.

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.

### 3. QUAL O OBJETO DE AVALIAÇÃO E QUE TERRITÓRIO ABRANGE?

#### 3.1 Breve descrição do Objeto de Avaliação

A Cabo Verde Airports, S.A. 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.

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 que correspondem às **Intervenções previstas para as Fases 1-A e 1-B (que podem ser consultadas com maior pormenor nos elementos relativos ao PIAACV e no RAS)**, quer através de um conjunto de **Medidas Estratégicas** que se estruturam em **Medidas Gerais e em Medidas Específicas** (por ilha).

Intervenções:

- ✓ FASE 1-A: 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.
- ✓ FASE 1-B: 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, água para serviço de combate a incêndio e resíduos.

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 3.1 | 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 | rai_1; sid_1; sid_2; sid_5; | OE2<br>OE3                 |

| Código | Título  | Medida Específica associada                        | Objetivo Específico PIAACV |
|--------|---|--|----------------------------|
|        | (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade).  | sid_9; sid_10;<br>bvc_1;<br>mmo_1;<br>sne_1; sfi_1 |                            |
| 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<br>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<br>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<br>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).  | --   | 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<br>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<br>OE2<br>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 reutilizaçõesistemas 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<br>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<br>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<br>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 3.2 | 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 | G1                     | OE2<br>OE3                 |

| Código | Título   | Medida Geral associada | Objetivo Específico PIAACV |
|--------|--|------------------------|----------------------------|
|        | (ex.: Promover no espaço do aeroporto lojas/espacos com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade).   |                        |                            |
| 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<br>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.).   | --                     | 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<br>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<br>OE2<br>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 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") | 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 3.3 | 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<br>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<br>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 serviço e do risco da Biodiversidade (redução do risco de birdstrike).  | --                     | 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 3.4 | 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<br>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<br>OE2<br>OE3          |

| Código | Título   | Medida Geral associada | Objetivo Específico PIAACV |
|--------|--|------------------------|----------------------------|
| 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<br>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<br>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 3.5 | 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<br>OE3                 |
| bvc_2  | Desenvolver ações de comunicação e sensibilização para evitar a criação de pombos nas zonas envolventes ao aeroporto   | --                     | OE1<br>OE2                 |
| bvc_3  | Eliminar os passivos ambientais que ficaram por solucionar em anteriores intervenções no aeroporto (ex. estaleiro de obra abandonado).   | --                     | OE1<br>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 3.6 | 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/espacos com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade). | G1                     | OE2<br>OE3                 |
| sne_2  | Melhorar a eficiência de drenagem de águas pluviais no perímetro da pista por forma a minimizar a ocorrência de cheias e, consequentemente, 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<br>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 3.7 | 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, | G_1                    | OE2<br>OE3                 |

| Código | Título  | Medida Geral associada | Objetivo Específico PIAACV |
|--------|---|------------------------|----------------------------|
|        | 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)  |                        |                            |
| 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 3.8 | 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/espacos com artesanato local, entre outros) (com condições especiais a avaliar em função da entidade). | G1                     | OE2<br>OE3                 |
| sfl_2  | Ponderar soluções técnicas / operacionais para resolução dos atuais constrangimentos operacionais, com consulta e envolvimento entre as diferentes partes interessadas.  | --                     | OE1<br>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.

De salientar que a avaliação estratégica de efeitos incidu 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.

## 3.2 Breve enquadramento de âmbito territorial

O âmbito territorial da AASE PIAACV abrange da área de influência direta (i.e., a área abrangida pela superfície de transição, incluindo o aeroporto ou o aeródromo) e indireta (i.e., a área entre a servidão aeronáutica da proteção de luzes passíveis de interferir com a segurança de voo das aeronaves) de cada aeroporto e aeródromo de Cabo Verde (Aerportos (Amílcar Cabral, Nelson Mandela, Cesária Évora, Aristides Pereira) e Aeródromos (Campo de 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, 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 (no RAS) a restante caracterização da área de intervenção.



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

Figura 3.1 | Área de Intervenção da 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 3.2 | Área de Intervenção da 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 3.3 | Área de Intervenção da 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 3.4 | Área de Intervenção da 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 3.5 | Área de Intervenção da Ilha de São Nicolau - Aeródromo de Campo de Preguiça (SNE)



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

Figura 3.6 | Área de Intervenção da Ilha do Maio - Aeródromo do Maio (MMO)



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

Figura 3.7 | Área de Intervenção da Ilha do Fogo - Aeródromo de São Filipe (SFL)

### 3.3 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 (a fundamentação das QEAS pode ser consultada em maior pormenor no RAS):

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

Verifica-se que os Objetivos Estratégicos do PIAACV, traduzidos nas respetivas Medidas Gerais e Específicas e nas Intervenções das Fases 1-A e Fase 1-B (cujas interrelações são apresentadas no Capítulo 4.1 do RAS) apresentam uma capacidade de resposta bastante significativa às QEAS.

**Quadro 3.8 | 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.

## 4. QUAL A SITUAÇÃO ATUAL DA ÁREA DE INTERVENÇÃO E QUAL A SUA EVOLUÇÃO SEM A IMPLEMENTAÇÃO DA PROPOSTA DE PIAACV?

Neste capítulo apresenta-se uma breve caracterização da situação atual na área de intervenção (AI) da proposta de PIAACV (traduzida numa análise SWOT – Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats ou FOFA – Forças (Pontos Fortes), Oportunidades, Fraquezas (Pontos Fracos) e Ameaças) e das tendências de evolução sem implementação do Plano relativamente aos diversos FCD, com o intuito de definir um referencial para a avaliação dos efeitos de natureza estratégica do Programa sobre os mesmos.

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

#### SWOT Caracterização biofísica geral

|  |   |
|--|---|
| <p><b>PONTOS FORTES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aumento do número de passageiros e turistas</li> <li>○ Melhoria/reabilitação dos sistemas de recolha e tratamento de águas residuais urbanas e pluviais.</li> <li>○ Capacidade de tratamento adequado de águas residuais urbanas.</li> <li>○ 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.</li> <li>○ A topografia da ilha favorável à expansão/melhoria das condições de operação do aeroporto;</li> <li>○ Mapa de ruído atual e prospetivo do aeroporto atualizado;</li> <li>○ Quadro climático de fraca nebulosidade e vento regular com mesma direção na maior parte do ano.</li> <li>○ Aeroporto de referência há décadas e associada a escala e turismo na ilha</li> </ul> | <p><b>PONTOS FRACOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Escassez de água.</li> <li>○ Qualidade da água subterrânea insuficiente dado a ocorrência de intrusão salina.</li> <li>○ Níveis de atendimento e tratamento atual de águas residuais</li> <li>○ Extração de inertes nas zonas costeiras para construção</li> <li>○ Aumento da pressão sobre áreas marinhas protegidas</li> <li>○ Ausência de controlo analítico das descargas de águas residuais.</li> <li>○ Poluição do ar por causas diversas sendo de destacar as fontes de poluição antrópica (com origem em queima de combustíveis fosseis), e como consequência de origem natural (“Bruma Seca”);</li> <li>○ As precipitações, quando ocorrem, são frequentemente intensas, dificultando o aproveitamento as escorrências;</li> <li>○ Existência confirmada de situações de contaminação de aquíferos, bem como da sua sobre-exploração;</li> <li>○ Inexistência de mapas de ruído por município;</li> <li>○ Tendência de aumento de libertação de GEE, nomeadamente associada à intensificação do tráfego aéreo previsto</li> </ul> |
| <p><b>OPORTUNIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Construção de infraestruturas de represamento de águas superficiais.</li> <li>○ Aumento do número de empreendimento turísticos</li> <li>○ Aumento do volume de transporte marítimo de mercadorias</li> <li>○ Possibilidade de beneficiação da ETAR para reutilização de águas residuais tratadas para fins menos exigentes (p.e. lavagens, rega, autoclismos, etc.).</li> <li>○ Mapas de ruído por município em elaboração;</li> <li>○ 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.</li> <li>○ Turismo crescente de sol e praia</li> <li>○ Existência de praias e turismo consolidado na ilha</li> </ul>  | <p><b>AMEAÇAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Suscetibilidade Elevada à ocorrência de seca.</li> <li>○ Suscetibilidade à ocorrência de cheias e inundações em 5 bacias hidrográficas da ilha.</li> <li>○ Suscetibilidade à ocorrência de movimentos de vertentes.</li> <li>○ Alterações climáticas (subida do nível do mar, eventos extremos)</li> <li>○ Erosão costeira</li> <li>○ Aumento das pressões exercidas nas zonas costeiras e marinhas</li> <li>○ Incremento potencial de poluição accidental resultante do transporte marítimo de mercadorias</li> <li>○ Necessidade de melhoria de controlo analítico das descargas de águas residuais incrementa o risco de contaminação do meio natural (p.ex. aquíferos, solo).</li> <li>○ Aumento do deficit hídrico em resultado das alterações climáticas</li> <li>○ As deficientes condições dos sistemas de água e saneamento favorecem a ocorrência de doenças do foro hídrico;</li> <li>○ Intensificação das consequências e dias associados aos fenómenos “Brumas secas”;</li> </ul>   |

|   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Possibilidade de criação de escala entre os continentes</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Intensificação das ocorrências e consequências de eventos extremos como ciclones/tempestades;</li> <li>○ Elevados custos na ilha</li> <li>○ Concorrência de outros aeroportos de escala nomeadamente em Dakar</li> </ul> |
|---|---|

**SWOT Caracterização social e económica**

|  |   |
|--|---|
| <p><b>PONTOS FORTES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Destino Turístico consolidado</li> <li>○ Estrutura Empresarial equilibrada</li> <li>○ PIB per capita acima da média nacional</li> <li>○ Áreas Protegidas</li> <li>○ Infraestruturas aeroportuárias</li> </ul>   | <p><b>PONTOS FRACOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Infraestruturas de suporte (água, saneamento, energia e transportes) limitadas, principalmente considerando as expectativas de crescimento da população e fluxo turístico</li> </ul> |
| <p><b>OPORTUNIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Retoma do Turismo (pós-Covid 19)</li> <li>○ Destino Turístico de Sol e Mar, Desportos Náuticos de referência e perto da Europa</li> <li>○ 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.</li> <li>○ Zona Especial de Economia Aérea</li> </ul> | <p><b>AMEAÇAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Crise Económica Mundial (Guerra Ucrânia)</li> <li>○ Inflação</li> <li>○ Pandemias</li> <li>○ Dependência do Turismo (diversificação da economia)</li> </ul>                                |

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

**SWOT Caracterização biofísica geral**

|   |  |
|---|--|
| <p><b>PONTOS FORTES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Existência de infraestruturas de tratamento de águas residuais.</li> <li>○ Existência de um aterro sanitário na Praia.</li> <li>○ Balanço entre as disponibilidades e necessidades positivo.</li> <li>○ Aumento do número de passageiros e turistas</li> <li>○ Melhoria/reabilitação dos sistemas de recolha e tratamento de águas residuais urbanas e pluviais.</li> <li>○ Capacidade de tratamento adequado de águas residuais urbanas.</li> <li>○ 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;</li> <li>○ Mapa de ruído atual e prospetivo do aeroporto atualizado</li> </ul> | <p><b>PONTOS FRACOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Qualidade da água subterrânea insuficiente dado a ocorrência de intrusão salina.</li> <li>○ Níveis de atendimento e tratamento atual de águas residuais</li> <li>○ Extração de inertes nas zonas costeiras para construção</li> <li>○ Aumento da pressão sobre áreas marinhas protegidas</li> <li>○ Pressão sobre a qualidade das massas de água costeiras</li> <li>○ Necessidade de melhoria do controlo analítico das descargas de águas residuais.</li> <li>○ 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");</li> <li>○ As precipitações, quando ocorrem, são frequentemente intensas, dificultando o aproveitamento as escorrências;</li> <li>○ Existência confirmada de situações de contaminação de aquíferos, bem como da sua sobre-exploração;</li> <li>○ Inexistência de mapas de ruído do município;</li> <li>○ Tendência de aumento de libertação de GEE, nomeadamente associada à intensificação do tráfego aéreo previsto</li> </ul> |
| <p><b>OPORTUNIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aumento do número de empreendimento turísticos</li> <li>○ Aumento do volume de transporte marítimo de mercadorias</li> </ul>   | <p><b>AMEAÇAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Descargas de águas residuais sem tratamento adequado proveniente de atividades pecuárias e indústrias.</li> <li>○ 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.</li> </ul>   |

|   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Possibilidade de beneficiação da ETAR para reutilização de águas residuais tratadas para fins menos exigentes (p.e. lavagens, rega, autoclismos, etc.).</li> <li>○ Mapas de ruído do município em elaboração;</li> <li>○ 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.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Suscetibilidade à ocorrência de movimentos de vertentes.</li> <li>○ Alterações climáticas (subida do nível do mar, eventos extremos)</li> <li>○ Erosão costeira</li> <li>○ Aumento das pressões exercidas nas zonas costeiras e marinhas</li> <li>○ Incremento potencial de poluição accidental resultante do transporte marítimo de mercadorias             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ As lacunas no controlo analítico das descargas de águas residuais incrementam o risco de contaminação do meio natural (p.ex. aquíferos, solo).</li> <li>○ Aumento do <i>deficit</i> hídrico em resultado das alterações climáticas</li> <li>○ As deficientes condições dos sistemas de água e saneamento favorecem a ocorrência de doenças do foro hídrico;</li> <li>○ Intensificação das consequências e dias associados aos fenómenos “Brumas secas”;</li> <li>○ Intensificação das ocorrências e consequências de eventos extremos como ciclones/tempestades;</li> <li>○ 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</li> </ul> </li> </ul> |
|---|--|

#### SWOT Caracterização social e económica

|  |  |
|--|--|
| <p><b>PONTOS FORTES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Principal Polo Industrial e Comercial</li> <li>○ Oferta turística (estabelecimentos e camas)</li> <li>○ Infraestruturas de suporte ao negócio disponíveis</li> <li>○ Peso populacional</li> <li>○ N.º de Universidades</li> <li>○ Localização na ilha do mais de metade da população gerando grande procura de viagens,</li> <li>○ ligação com vários destinos internos e externos,</li> <li>○ realização de diversos eventos políticos e culturais e políticos na Capital</li> </ul> | <p><b>PONTOS FRACOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ PIB per capita abaixo da média nacional</li> <li>○ Estrutura Empresarial pouco equilibrada com excesso de micro e pequenas empresas</li> <li>○ Setor turístico pouco explorado</li> <li>○ Criminalidade crescente</li> <li>○ Pista curta, de acesso limitado para aviões de grande porte</li> </ul> |
| <p><b>OPORTUNIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Centro Governamental e Administrativo do País</li> <li>○ Centro das Entidades Internacionais no País</li> <li>○ Cidade Velha, Património Humanidade da UNESCO</li> <li>○ Zona Económica Especial para Tecnologias</li> <li>○ Centro Financeiro Internacional da Praia</li> <li>○ Turismo emergente na ilha</li> <li>○ Ocorrência de vários eventos políticos e culturais de âmbito internacional</li> </ul>   | <p><b>AMEAÇAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Crise Económica Mundial (Guerra Ucrânia)</li> <li>○ Inflação</li> <li>○ Seca e <i>flat</i> de chuva</li> <li>○ Crise internacional e risco de estagnação económica</li> </ul>   |

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

##### SWOT Caracterização biofísica geral

|   |   |
|---|---|
| <p><b>PONTOS FORTES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aumento do número de passageiros e turistas</li> <li>○ Melhoria/reabilitação dos sistemas de recolha e tratamento de águas residuais urbanas e pluviais.</li> <li>○ Capacidade de tratamento adequado de águas residuais urbanas.</li> </ul> | <p><b>PONTOS FRACOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Escassez de água.</li> <li>○ Qualidade da água subterrânea insuficiente dado a ocorrência de intrusão salina.</li> <li>○ Níveis de atendimento e tratamento atual de águas residuais</li> <li>○ Extração de inertes nas zonas costeiras para construção</li> <li>○ Aumento da pressão sobre áreas marinhas protegidas</li> </ul> |
|---|---|

|   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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;</li> <li>○ Mapa de ruído atual e prospetivo do aeroporto atualizado;</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Pressão sobre a qualidade das massas de água costeiras</li> <li>○ Necessidade de melhoria de controlo analítico das descargas de águas residuais.</li> <li>○ 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”);</li> <li>○ As precipitações, quando ocorrem, são frequentemente intensas, dificultando o aproveitamento as escorrências;</li> <li>○ Existência confirmada de situações de contaminação de aquíferos, bem como da sua sobre-exploração;</li> <li>○ Inexistência de mapas de ruído por município;</li> <li>○ Tendência de aumento de libertação de GEE, nomeadamente associada à intensificação do tráfego aéreo previsto.</li> </ul>   |
| <p><b>OPORTUNIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Construção de infraestruturas de represamento de águas superficiais.</li> <li>○ Aumento do número de empreendimento turísticos</li> <li>○ Aumento do volume de transporte marítimo de mercadorias</li> <li>○ Possibilidade de beneficiação da ETAR para reutilização de águas residuais tratadas para fins menos exigentes (p.e. lavagens, rega, autoclismos, etc.).</li> <li>○ Mapas de ruído por município em elaboração;</li> <li>○ 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.</li> </ul> | <p><b>AMEAÇAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Suscetibilidade Elevada à ocorrência de seca.</li> <li>○ Suscetibilidade à ocorrência de cheias e inundações em 3 bacias hidrográficas da ilha.</li> <li>○ Suscetibilidade à ocorrência de movimentos de vertentes.</li> <li>○ Alterações climáticas (subida do nível do mar, eventos extremos)</li> <li>○ Erosão costeira</li> <li>○ Aumento das pressões exercidas nas zonas costeiras e marinhas</li> <li>○ Incremento potencial de poluição accidental resultante do transporte marítimo de mercadorias</li> <li>○ Lacunas de controlo analítico das descargas de águas residuais incrementa o risco de contaminação do meio natural (p.e. aquíferos, solo).</li> <li>○ Aumento do <i>deficit</i> hídrico em resultado das alterações climáticas</li> <li>○ As deficientes condições dos sistemas de água e saneamento favorecem a ocorrência de doenças do foro hídrico;</li> <li>○ Intensificação das consequências e dias associados aos fenómenos “Brumas secas”;</li> <li>○ Intensificação das ocorrências e consequências de eventos extremos como ciclones/tempestades;</li> </ul> |

**SWOT Caracterização social e económica**

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

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

**SWOT Caracterização biofísica geral**

|  |  |
|--|--|
| <p><b>PONTOS FORTES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aumento do número de passageiros e turistas</li> <li>○ Melhoria/reabilitação dos sistemas de recolha e tratamento de águas residuais urbanas e pluviais.</li> <li>○ Capacidade de tratamento adequado de águas residuais urbanas.</li> <li>○ 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.</li> <li>○ Mapa de ruído atual e prospetivo do aeroporto atualizado</li> </ul>  | <p><b>PONTOS FRACOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Escassez de água.</li> <li>○ Qualidade da água subterrânea insuficiente dado a ocorrência de intrusão salina.</li> <li>○ Níveis de atendimento e tratamento atual de águas residuais</li> <li>○ Extração de inertes nas zonas costeiras para construção</li> <li>○ Aumento da pressão sobre áreas marinhas protegidas</li> <li>○ Pressão sobre a qualidade das massas de água costeiras</li> <li>○ Ausência de controlo analítico das descargas de águas residuais.</li> <li>○ 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”);</li> <li>○ As precipitações, quando ocorrem, são frequentemente intensas, dificultando o aproveitamento as escorrências;</li> <li>○ Existência confirmada de situações de contaminação de aquíferos, bem como da sua sobre-exploração;</li> <li>○ Inexistência de mapas de ruído por município;</li> <li>○ Tendência de aumento de libertação de GEE, nomeadamente associada à intensificação do tráfego aéreo previsto;</li> <li>○ Sistemas de procedimentos de navegação que não permitem a operação dos voos perante a ocorrência de “bruma seca” na maioria dos aeroportos e aeródromos.</li> <li>○ Intersecção da área de influência do aeroporto com a Ribeira de Rabilº</li> </ul> |
| <p><b>OPORTUNIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Construção de infraestruturas de repesamento de águas superficiais.</li> <li>○ Aumento do número de empreendimento turísticos</li> <li>○ Aumento do volume de transporte marítimo de mercadorias</li> <li>○ Possibilidade de beneficiação da ETAR para reutilização de águas residuais tratadas para fins menos exigentes (p.e. lavagens, rega, autoclismos, etc.).</li> <li>○ Mapas de ruído por município em elaboração;</li> <li>○ 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.</li> </ul> | <p><b>AMEAÇAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Suscetibilidade Elevada à ocorrência de seca.</li> <li>○ Suscetibilidade à ocorrência de cheias e inundações em 2 bacias hidrográficas da ilha.</li> <li>○ Suscetibilidade à ocorrência de movimentos de vertentes.</li> <li>○ Alterações climáticas (subida do nível do mar, eventos extremos)</li> <li>○ Erosão costeira</li> <li>○ Aumento das pressões exercidas nas zonas costeiras e marinhas</li> <li>○ Incremento potencial de poluição accidental resultante do transporte marítimo de mercadorias</li> <li>○ Necessidade de melhoria de controlo analítico das descargas de águas residuais incrementa o risco de contaminação do meio natural (p.ex. aquíferos, solo).</li> <li>○ Aumento do <i>deficit</i> hídrico em resultado das alterações climáticas</li> <li>○ As deficientes condições dos sistemas de água e saneamento favorecem a ocorrência de doenças do foro hídrico;</li> <li>○ Intensificação em consequências e dias associados aos fenómenos “Brumas secas”;</li> <li>○ Intensificação das ocorrências e consequências de eventos extremos como ciclones/tempestades;</li> </ul>   |

**SWOT Caracterização social e económica**

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <p><b>PONTOS FORTES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Oferta turística (estabelecimentos e camas), bastante concentrado nos hotéis resorts</li> </ul> | <p><b>PONTOS FRACOS</b></p> |
|--|-----------------------------|

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

### Ilha de São Nicolau - Aeródromo de Campo de Preguiça (SNE)

#### SWOT Caracterização biofísica geral

|   |   |
|---|---|
| <p><b>PONTOS FORTES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aumento do número de passageiros e turistas</li> <li>○ Melhoria/reabilitação dos sistemas de recolha e tratamento de águas residuais urbanas e pluviais.</li> <li>○ 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.</li> <li>○ Mapa de ruído atual e prospetivo do aeroporto atualizado</li> <li>○</li> </ul> | <p><b>PONTOS FRACOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Níveis de atendimento e tratamento atual de águas residuais</li> <li>○ Extração de inertes nas zonas costeiras para construção</li> <li>○ Aumento da pressão sobre áreas marinhas protegidas</li> <li>○ Pressão sobre a qualidade das massas de água costeiras</li> <li>○ Ausência de controlo analítico das descargas de águas residuais.</li> <li>○ 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”);</li> <li>○ As precipitações, quando ocorrem, são frequentemente intensas, dificultando o aproveitamento as escorrências;</li> <li>○ Existência confirmada de situações de contaminação de aquíferos, bem como da sua sobre-exploração;</li> <li>○ Inexistência de mapas de ruído por município;</li> <li>○ Tendência de aumento de libertação de GEE, nomeadamente associada à intensificação do tráfego aéreo previsto;</li> <li>○ Sistemas de procedimentos de navegação que não permitem a operação dos voos perante a ocorrência de “bruma seca” no aeródromo.</li> </ul> |
| <p><b>OPORTUNIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aumento do número de empreendimento turísticos</li> <li>○ Aumento do volume de transporte marítimo de mercadorias</li> <li>○ 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.).</li> <li>○ Mapas de ruído por município em elaboração;</li> <li>○ Sistema de procedimentos de navegação que permitem os voos operarem mesmo perante a ocorrência de “bruma seca”. Este sistema com base em satélite GNSS</li> </ul>                                     | <p><b>AMEAÇAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Alterações climáticas (subida do nível do mar, eventos extremos)</li> <li>○ Erosão costeira</li> <li>○ Aumento das pressões exercidas nas zonas costeiras e marinhas</li> <li>○ Incremento potencial de poluição accidental resultante do transporte marítimo de mercadorias</li> <li>○ Ausência de controlo analítico das descargas de águas residuais incrementa o risco de contaminação do meio natural (p.ex. aquíferos, solo).</li> <li>○ Aumento do <i>deficit</i> hídrico em resultado das alterações climáticas</li> <li>○ As deficientes condições dos sistemas de água e saneamento favorecem a ocorrência de doenças do foro hídrico;</li> <li>○ Intensificação das consequências e dias associados aos fenómenos “Brumas secas”;</li> </ul>  |

|   |   |
|---|---|
| já está instalado no aeroporto de São Vicente e Boavista; em fase de operacionalização no Sal e Santiago. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Intensificação das ocorrências e consequências de eventos extremos como ciclones/tempestades.</li> </ul> |
|---|---|

### SWOT Caracterização social e económica

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

### Ilha do Maio - Aeródromo do Maio (MMO)

#### SWOT Caracterização biofísica geral

|  |   |
|--|---|
| <b>PONTOS FORTES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aumento do número de passageiros e turistas</li> <li>Melhoria/reabilitação dos sistemas de recolha e tratamento de águas residuais urbanas e pluviais.</li> <li>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.</li> <li>Ilha plana com possibilidade de expansão do aeroporto</li> <li>Condições naturais favoráveis ao incremento de turismo</li> <li>Mapa de ruído atual e prospetivo do aeroporto atualizado</li> <li></li> </ul> | <b>PONTOS FRACOS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Escassez de água.</li> <li>Qualidade da água subterrânea insuficiente dado a ocorrência de intrusão salina.</li> <li>Níveis de atendimento e tratamento atual de águas residuais</li> <li>Extração de inertes nas zonas costeiras para construção</li> <li>Aumento da pressão sobre áreas marinhas protegidas</li> <li>Pressão sobre a qualidade das massas de água costeiras</li> <li>Ausência de controlo analítico das descargas de águas residuais.</li> <li>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”);</li> <li>As precipitações, quando ocorrem, são frequentemente intensas, dificultando o aproveitamento as escorrências;</li> <li>Existência confirmada de situações de contaminação de aquíferos, bem como da sua sobre-exploração;</li> <li>Inexistência de mapas de ruído por município;</li> <li>Tendência de aumento de libertação de GEE, nomeadamente associada à intensificação do tráfego aéreo previsto;</li> <li>Sistemas de procedimentos de navegação que não permitem a operação dos voos perante a ocorrência de “bruma seca” no aeródromo.</li> <li>Periferização da ilha e reduzida frequência de voos</li> <li>Ilha com fracas infraestruturas</li> </ul> |
| <b>OPORTUNIDADES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Construção de infraestruturas de represamento de águas superficiais.</li> </ul>  | <b>AMEAÇAS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Suscetibilidade Elevada à ocorrência de seca.</li> </ul>  |

|  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aumento do número de empreendimento turísticos</li> <li>○ Aumento do volume de transporte marítimo de mercadorias</li> <li>○ Possibilidade de beneficiação do tratamento de águas residuais para reutilização de águas residuais tratadas para fins menos exigentes (p.ex. lavagens, rega, autoclismos, etc.).</li> <li>○ Mapas de ruído por município em elaboração;</li> <li>○ Turismo emergente na ilha</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Suscetibilidade à ocorrência de cheias e inundações numa bacia hidrográfica da ilha.</li> <li>○ Suscetibilidade à ocorrência de movimentos de vertentes.</li> <li>○ Alterações climáticas (subida do nível do mar, eventos extremos)</li> <li>○ Erosão costeira</li> <li>○ Aumento das pressões exercidas nas zonas costeiras e marinhas</li> <li>○ Incremento potencial de poluição accidental resultante do transporte marítimo de mercadorias</li> <li>○ Ausência de controlo analítico das descargas de águas residuais incrementa o risco de contaminação do meio natural (p.ex. aquíferos, solo).</li> <li>○ Aumento do <i>deficit</i> hídrico em resultado das alterações climáticas</li> <li>○ As deficientes condições dos sistemas de água e saneamento favorecem a ocorrência de doenças do foro hídrico;</li> <li>○ Intensificação das consequências e dias associados aos fenómenos "Brumas secas";</li> <li>○ Isolamento da ilha no contexto do arquipélago</li> <li>○ Intensificação das ocorrências e consequências de eventos extremos como ciclones/tempestades;</li> <li>○ Intersecção da área de influência do aeroporto com as Salinas de Porto Inglês, sítio Ramsar de elevado valor ecológico.</li> </ul> |
|--|---|

#### SWOT Caracterização social e económica

|   |   |
|---|---|
| <p><b>PONTOS FORTES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Áreas Protegidas</li> <li>○ Praias e dunas</li> <li>○ Paz e tranquilidade social</li> <li>○ Taxa de desemprego abaixo da média nacional (pós-Covid 19)</li> <li>○ Retoma das atividades logísticas (aeronaues, navios, passageiros e cargas) (pós-Covid 19)</li> </ul> | <p><b>PONTOS FRACOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Atividade económica limitada</li> <li>○ PIB <i>per capita</i> abaixo da média nacional</li> <li>○ Infraestruturas de suporte (água, saneamento, energia e transportes) limitadas</li> <li>○ Oferta turística (estabelecimentos e camas) limitada</li> <li>○ Economia digital pouco desenvolvida</li> <li>○ Estrutura Empresarial pouco equilibrada com excesso de micro e pequenas empresas</li> </ul> |
| <p><b>OPORTUNIDADES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zona Económica Especial da Ilha do Maio</li> <li>○ Proximidade com a ilha de Santiago</li> <li>○ Projeto Maio Little Africa</li> <li>○ Turismo de saúde (ligado à exploração das salinas)</li> </ul>   | <p><b>AMEAÇAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Crise Económica Mundial (Guerra Ucrânia)</li> <li>○ Inflação</li> <li>○ Perda da População (migração)</li> </ul>   |

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

##### SWOT Caracterização biofísica geral

|  |   |
|--|---|
| <p><b>PONTOS FORTES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Balanço entre necessidades e disponibilidades positivo.</li> <li>○ Aumento do número de passageiros e turistas</li> <li>○ Melhoria/reabilitação dos sistemas de recolha e tratamento de águas residuais urbanas e pluviais.</li> <li>○ 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</li> </ul> | <p><b>PONTOS FRACOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Qualidade da água subterrânea insuficiente dado a ocorrência de intrusão salina.</li> <li>○ A exploração de água subterrânea para utilização, principalmente agrícola, exige avultados investimentos face às localizações dos usos relativamente às suas origens.</li> <li>○ Níveis de atendimento e tratamento atual de águas residuais</li> <li>○ Extração de inertes nas zonas costeiras para construção</li> <li>○ Aumento da pressão sobre áreas marinhas protegidas</li> <li>○ Pressão sobre a qualidade das massas de água costeiras</li> <li>○ Ausência de controlo analítico das descargas de águas residuais.</li> </ul> |
|--|---|

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

**SWOT Caracterização social e económica**

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

## 4.1 FCD “Qualidade de Vida e Infraestruturas ambientais” - 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.

## 4.2 FCD “Valores e Recursos Naturais e Paisagísticos” - 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 (exemplo, deposição em aterro municipal não controlado dos resíduos sólidos urbanos).

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, consequentemente, 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.

### 4.3 FCD “Governança e coesão comunitária” - 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 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.

### 4.4 FCD “Desenvolvimento económico e competitividade” - 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, influenciado, 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.

### 6.5 FCD “Vulnerabilidades e Riscos” - 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 climatéricas 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 perspetiva-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 climatéricas 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.

## 4.6 Fatores Críticos para a Decisão Transversais (FCDT)

### 4.6.1. 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.

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 perspectiva 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 uma forma de confiança para expressar e resolver preocupações relacionadas com um projeto de desenvolvimento, e as empresas precisam de uma forma eficaz 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.

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 (descritas no Procedimento do concurso) 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 e da Cabo Verde Airports. Durante os meses de junho e julho de 2023 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. Nesse âmbito foram realizadas visitas de campo a todas as 7 ilhas e reuniões com 34 entidades, desde governamentais, até municipais e associações e organizações não

governamentais ambientais e sociais.

O projeto a implementar com o PIAACV pode criar oportunidades para que as populações locais, e os seus representantes (associações, ONGs, 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).

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.

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 quer para a fase de pré-construção, quer de construção, quer 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.

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.

#### 4.6.2. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)

Os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 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.

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.

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. Assim, 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 4.6.1 | 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                  |                               | ■   |     |
| 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.

### 4.6.3. 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. Em conjunto, os oito Padrões de Desempenho estabelecem padrões que devem ser cumpridos durante o período de um investimento concedido pela IFC, como é o caso do PIAACV:

- Padrão de Desempenho 1: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos 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.

Assim, tendo novamente por base o cruzamento dos Objetivos Estratégicos com os Padrões de Desempenho, 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 higiene e segurança no trabalho, quer de saúde e segurança das comunidades. De salientar ainda, que o PD1 (ou PS1) - : Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos Socioambientais, é um dos padrões identificados como cruciais no âmbito e natureza específicos de intervenção.

Verifica-se, como resultado do cruzamento entre os PD e as Intervenções e Medidas Estratégicas do PIAACV (p.f. consultar para maior detalhe o capítulo 6.6.3 do RAS), 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.

## 5. QUAIS AS PRINCIPAIS TENDÊNCIAS DOS EFEITOS MAIS SIGNIFICATIVOS DA PROPOSTA DE PIAACV?

O Quadro 5.1 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 tendências 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 5.1 | Síntese de efeitos dos Objetivos Estratégicos, por FCD e respetivos Critérios de Avaliação

| 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 5.2 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 5.2 | 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.<br><br>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.<br><br>De igual modo, considera-se que estarão assegurados os potenciais efeitos negativos associados quer às fontes de energia renovável, quer às incineradoras desde que 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 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 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: Contribuir para o desenvolvimento económico e competitividade de Cabo Verde

**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 Campo 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

## 6. QUE RECOMENDAÇÕES DA AASE DEVEM SER SEGUIDAS?

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, 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. O Quadro 6.1 sistematiza as principais recomendações da AASE.

**Quadro 6.1 | Quadro de Governança para a Ação no âmbito do PIAACV, por recomendação da AASE**

| Recomendação   | Entidade responsável / Envolvida       |
|--|--|
| <b>FCD QUALIDADE DE VIDA E INFRAESTRUTURAS AMBIENTAIS</b>  |  |
| Rec_1.1:<br>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”)    | Administração Pública Nacional e Local |
| Rec_1.2:<br>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.                                 | Administração Pública Nacional e Local |
| Rec_1.3:<br>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                                    |
| Rec_1.4:<br>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  | ASA                                    |
| Rec_1.5:<br>Reativação do projeto Garça Vermelha existente na ilha de São Vicente de gestão de resíduos de óleos e derivados de hidrocarbonetos  | Administração Pública Nacional e Local |
| Rec_1.6:<br>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).   | CVA                                    |
| Rec_1.7:<br>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).                  | CVA                                    |
| Rec_1.8:<br>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).   | Administração Pública Nacional e Local |
| <b>FCD VALORES E RECURSOS NATURAIS E PAISAGÍSTICOS</b>   |  |
| Rec_2.1:<br>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”) | CVA                                    |
| Rec_2.2:<br>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  | CVA                                    |

| Recomendação  | Entidade responsável / Envolvida       |
|---|--|
| (proximidade a áreas protegidas) e verificar a sua potencial adequabilidade. (CVA)  |  |
| Rec_2.3:<br>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)   | CVA                                    |
| Rec_2.4:<br>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)  | CVA                                    |
| <b>FCD GOVERNANÇA E COESÃO COMUNITÁRIA</b>  |  |
| Rec_3.1:<br>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")   | Administração Pública Nacional e Local |
| Rec_3.2:<br>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   | Administração Pública Nacional         |
| Rec_3.3:<br>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.   | Administração Pública Nacional         |
| Rec_3.4:<br>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.   | Administração Pública Nacional         |
| Rec_3.5:<br>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) | CVA                                    |
| Rec_3.6:<br>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)  | Administração Pública Nacional e Local |
| Rec_3.7:<br>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  | Administração Pública Nacional e Local |
| <b>FCD DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO E COMPETITIVIDADE</b>  |  |
| Rec_4.1:<br>Aumentar a produtividade, inclusive no setor agrícola, de modo a satisfazer as exigências dos grandes hotéis, disseminando conhecimentos e estimulando setores alternativos.  | Administração Pública Nacional e Local |
| Rec_4.2:<br>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.   | Administração Pública Nacional e Local |
| Rec_4.3:<br>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   | Administração Pública Nacional e Local |
| <b>FCD VULNERABILIDADES E RISCOS</b>  |  |
| Rec_5.1:<br>Incentivar e apoiar os municípios na disponibilização de informação no terreno sobre riscos, por exemplo Risco associado a Ciclones/Temppestades/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.  | Administração Pública Nacional e Local |
| Rec_5.2:<br>Criar medidas urgentes para reduzir a sua vulnerabilidade aos choques económicos e climáticos inesperados.  | Administração Pública Nacional e       |

| Recomendação   | Entidade responsável / Envolvida                                      |
|--|---|
|  | Local   |
| <p>Rec_5.3:<br/>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>   | Administração Pública Nacional e Local                                |
| <p>Rec_5.4:<br/>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> | Administração Pública Nacional e Local                                |
| <p>Rec_5.5:<br/>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>   | Administração Pública Nacional e Local                                |
| <p>Rec_5.6:<br/>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>   | CVA   |
| <p>Rec_5.7:<br/>Implementar Planos de Gestão de Materiais Perigosos da manutenção, da responsabilidade dos stakeholders, e respetivas medidas de manuseamento, acondicionamento e prevenção de derrames.</p>   | Stakeholders (ASA, CV Airlines, CV Handling, VIVO ENERGY/ENACOL, etc) |
| <p>Rec_5.8:<br/>Ilha da Boavista: Garantir iluminação adequada nos acessos ao aeroporto, reduzindo riscos rodoviários quando existirem voos noturnos.</p>  | Administração Pública Nacional e Local                                |

## 7. O QUE ACONTECE APÓS A APROVAÇÃO DO PIAACV?

Com a entrada em vigor do PIAACV, inicia-se a Fase 3 do processo de AASE, de Seguimento. Esta etapa requer que a Cabo Verde Airports adote as medidas necessárias no sentido de estruturar internamente uma equipa de acompanhamento da AASE que desenvolva as atividades previstas, nomeadamente a execução da avaliação e controlo dos efeitos significativos no ambiente decorrentes da aplicação /execução do programa, verificando se estão a ser adotadas as medidas constantes na Declaração Ambiental.

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 (Quadro 7.1);
- Monitorização Estratégica, mediante a avaliação ao grau de implementação dos parâmetros analisados na AASE, nomeadamente, efeitos positivos e efeitos negativos identificados, e recomendações emanadas pelo RAS (p.f. consultar o Capítulo 7.2.3 do RAS para maior detalhe).

**Quadro 7.1 | Indicadores de monitorização ou seguimento da AASE 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 (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                  |
| 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   | Bienal     | CVA                  |

| Designação do indicador (unidades)   | Frequência | Fontes de informação   |
|--|------------|------------------------|
| aeroportos/aeródromos (estado relativamente a qualidade e existência ou não de situações de pressão por poluição tóxica ou difusa)   |            |                        |
| 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 (nº)  | 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                    |
| 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                    |

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.

## 8. QUAIS AS PRINCIPAIS 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 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 do RAS 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 várias, simultaneamente, 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 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 assumisse uma estratégia coesa e articulada de intervenção material e “imaterial” nos territórios abrangidos.

Tendo em conta os potenciais efeitos identificados, bem como as respetivas recomendações da AASE, para as intervenções identificadas, no RAS, como enquadradas na alínea b) do art.º 4.º do Decreto-Lei n.º 27/2020, de 19 de março, bem como 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.

# CABO VERDE AIRPORTS

POWERED BY VINCI  
AIRPORTS