

II - OBJECTIVOS E JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO

1. INTRODUÇÃO

O Aeroporto Francisco Sá Carneiro fica situado a Norte da cidade do Porto mas ainda dentro da aglomeração do Porto (ver Figura II-1) e, por maioria de razão, bem dentro da constelação das Grandes Cidades do Noroeste do país numa situação quase ideal, não muito longe do centro desta referida área mas privilegiando um pouco a cidade do Porto, como é natural.

Examinando a concentração de população, a distribuição e o tipo de actividades secundárias e produtivas, com relevância para a exportação, com a proximidade do Porto de Leixões e do Caminho-de-ferro e com a passagem dos principais eixos rodoviário do país, o IC 1 e a Auto-estrada do Norte, é óbvio que a existência de um aeroporto internacional constitui um factor muito positivo para a possibilidade de sucesso económico e para a competitividade desta área.

Consustanciando a importância do Aeroporto verificou-se um crescimento médio do número de passageiros com destino ao Porto da ordem dos 9% desde 1990. Em 1998 o número de passageiros cresceu 11,2% ultrapassando a cifra de 2 milhões e 500 mil. Também em 1998 as aterragens e descolagens de aviões aumentaram 21,3%. Até ao mês de Novembro de 1999, o tráfego de passageiros no Porto registou um acréscimo de 11,7% em relação ao ano de 1998. Tanto quanto é possível prever, o tráfego de passageiros a médio prazo manterá taxas de crescimento apreciáveis, tendo aumentado também em 2000 na ordem de 11%.

Note-se que estes crescimentos sistemáticos de dois dígitos, não seriam fáceis de admitir em termos de previsões, sendo aliás bastante superiores à média europeia.

O crescimento de passageiros já provoca, na actualidade, constrangimentos a nível de estacionamento para aviões, check-in de passageiros, processamento de bagagem e estacionamentos no exterior, com consequências e dificuldades gerais na recepção do tráfego aéreo.

Figura II-1 – Localização do Aeroporto Francisco Sá Carneiro



2. OBJECTIVOS E JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO

Estes aspectos tornam imprescindível e urgente avançar com obras de expansão do Aeroporto que elevarão a sua capacidade dos actuais 3 milhões de passageiros por ano para cerca de 6 milhões de passageiros por ano a atingir em 2010, ano em que terá de se verificar a nova fase de expansão.

Em termos regionais e europeus, o Aeroporto Francisco Sá Carneiro constitui actualmente a principal ligação internacional de toda a Região Noroeste Peninsular cujos aeroportos não têm capacidade neste momento, representando as obras de expansão do Aeroporto o garante da manutenção da sua competitividade no espaço europeu.

Nos últimos anos o tráfego internacional representou 73% do tráfego total, valor tanto mais significativo se comparado com a estrutura de tráfego de Vigo e Santiago que, neste tipo de tráfego, registaram percentagens que rondam os 10% e 20% respectivamente.

Prevê-se assim, como referido atrás, que num horizonte de cerca de 10 anos o número de passageiros passe dos actuais 3 milhões/ano para 6 milhões/ano.

Não é possível efectuar estes movimentos de passageiros e das aeronaves associadas, sem roturas e em condições de conforto e segurança, com a actual configuração do Aeroporto.

Por outro lado, uma parte importante do desenvolvimento sócio-económico da região do Porto está associada à capacidade de recepção dos números crescentes de aeronaves e passageiros pelo Aeroporto.

É pois objectivo do Projecto de Ampliação dotar o Aeroporto de um conjunto de novas infra-estruturas que assegurem o aumento da capacidade de recepção de passageiros e aeronaves em condições de segurança e conforto contribuindo para o desenvolvimento sócio-económico de toda a região Norte do País.

O Estudo de Impacte Ambiental incidiu sobre as obras de expansão do Aeroporto Francisco Sá Carneiro promovidas pela ANA, S.A. Aeroportos de Portugal para a

expansão da capacidade de 3 milhões de passageiros para 6 milhões de passageiros (2010).

A expansão do Aeroporto envolve a ampliação da aerogare, a construção de uma nova torre de controlo, o aumento do número de posições de estacionamento de aviões, a construção de novas infra-estruturas e instalações técnicas e o aumento da operacionalidade da pista permitindo um aumento do número de movimentos de aviões.

Deve salientar-se contudo que o projecto de ampliação do Aeroporto desenvolver-se-á dentro do perímetro actual do Aeroporto e não envolve aumento de dimensão das pistas de aterragens e descolagens.

O projecto concebido inicialmente em 1997/1998 tinha uma visão minimalista e pouco ambiciosa procurando apenas responder a necessidades imediatas na altura (aumento da capacidade de check-in e a construção de um caminho de circulação paralelo à pista). Dadas as previsões de aumento de tráfego existentes na altura, verificou-se que tal projecto conduziria em 1999 à saturação dos átrios, do estacionamento automóvel, da plataforma, do estacionamento de aeronaves, do check-in, e da área de tratamento de bagagens.

Dada a falta de visão de futuro que caracterizava o projecto inicial, e no seguimento dos significativos aumentos de tráfego verificados, e do interesse manifestado pelas forças vivas da região e pelo próprio Governo, o projecto de expansão do Aeroporto foi revisto, assumindo a forma adiante descrita em pormenor.

O actual projecto de expansão do Aeroporto foi publicamente apresentado e divulgado em detalhe em Junho de 1999, tendo a ANA, S.A. procurado esclarecer todos os comentários e questões postas.

O projecto esteve em exposição pública na Fundação Cupertino Miranda durante uma semana para recepção de comentários do público, com a presença de técnicos da ANA e do Aeroporto para esclarecimentos.



Em Dezembro de 1999 foi efectuada uma nova apresentação pública no Aeroporto Francisco Sá Carneiro com a presença do Sr. Ministro do Equipamento Social onde foi divulgado o planeamento e faseamento das obras e contou com uma visita ao Aeroporto.

Nas sessões públicas realizadas, com a presença do Sr. Presidente da República (em Junho de 1999), do Ministro do Equipamento Social, de Secretários de Estado, da Comissão de Coordenação Regional, Câmaras Municipais, Juntas de Freguesia, e associações industriais e profissionais, esclareceram-se dúvidas e tiveram-se em conta sugestões diversas.

Adicionalmente, e como solicitado por diversas entidades, houve também apresentações privadas do projecto na forma de reuniões de trabalho, integrando componentes mais técnicas, e contando com a presença de elementos da Faculdade de Engenharia do Porto, Escola de Arquitectura do Porto, Instituto Nacional de Estatística, REFER/CP, Metropolitano do Porto, Junta Metropolitana do Porto, e Comissão de Coordenação Regional–Norte, representada pelo Sr. Presidente.

O projecto foi recebido com grande apoio e regozijo pois corresponde a aspirações fortes e antigas do Porto e de toda a Região Norte, e a grandes expectativas de impactes sócio-económicos positivos e importantes.

O objectivo deste Estudo de Impacte Ambiental é a análise e determinação dos principais potenciais impactes ambientais e socio-económicos decorrentes da expansão do Aeroporto, bem como a explicitação de medidas de minimização de impactes negativos potencialmente significativos, tendo em atenção o desenvolvimento socio-económico e a protecção do ambiente da área onde este se insere, numa óptica, hoje aceite internacionalmente, de desenvolvimento sustentável.

Pretende-se assim, com o presente Estudo de Impacte Ambiental, contribuir para o esclarecimento das entidades oficiais, público e decisores sobre as principais

incidências ambientais e socio-económicas decorrentes do empreendimento em análise.

O presente Estudo de Impacte Ambiental foi realizado por uma equipa multidisciplinar, envolvendo um conjunto de técnicos experientes, que permitiu o aprofundamento da análise das diversas vertentes ambientais e socio-económicas de forma integrada.

3. METODOLOGIA

Para além de múltiplos contactos havidos, a metodologia adoptada na abordagem de cada uma das vertentes analisadas passou pela consideração dos seguintes pontos:

- obtenção dos elementos relativos ao estado actual de qualidade do ambiente, necessários à definição da Situação de Referência e sua projecção para o ano horizonte do projecto;
- utilização de técnicas de predição que permitam evidenciar a magnitude dos diferentes impactes;
- avaliação do significado desses impactes, definindo para cada caso se são significativos ou não significativos, positivos ou negativos, de curto ou longo termo, reversíveis ou irreversíveis;
- para os impactes potencialmente negativos e significativos, proceder à propositura de medidas de minimização.

Procedeu-se ainda à análise dos impactes cumulativos, directos e indirectos resultantes da implementação do empreendimento, bem como à avaliação global de impactes, de forma a evidenciar os impactes residuais do mesmo, ou seja os impactes remanescentes após a implementação das medidas de minimização propostas.



4. ESTRUTURA E CONTEÚDO

O presente Relatório Síntese está estruturado em Capítulos, apresentando-se:

- No “**Capítulo I – Introdução**” – a identificação do empreendimento em análise e da fase em que se encontra, a formação académica e a experiência profissional relevante de todos os elementos da equipa responsável pela elaboração do presente estudo, e os antecedentes do projecto de ampliação do Aeroporto.
- No “**Capítulo II – Objectivos e Justificação do Projecto**” – a descrição dos objectivos e necessidade do projecto, e a metodologia seguida.
- No “**Capítulo III – Descrição do Projecto e das Alternativas Consideradas**” – as principais características do projecto de ampliação do Aeroporto.
- No “**Capítulo IV – Caracterização do Ambiente Afectado pelo Projecto**” – a caracterização do estado actual do ambiente relativamente aos descritores em relação aos quais a implementação do empreendimento possa induzir impactes, ou necessários para apoio à predição de impactes.

Efectua-se ainda, neste Capítulo, a projecção da situação actual do ambiente para o ano horizonte do projecto como apoio à predição e avaliação de impactes.

- No “**Capítulo V – Impactes Ambientais e Medidas de Minimização**” – a explicitação, predição e avaliação dos expectáveis impactes positivos e negativos potencialmente mais importantes (significativos) e correspondente recomendação de medidas de minimização de impactes negativos potencialmente significativos.
- No “**Capítulo VI – Síntese das Medidas de Minimização**” – a sistematização das medidas de minimização recomendadas para as fases de construção e de

exploração do empreendimento, e as medidas de minimização específicas por empreitada.

- No “**Capítulo VII – Monitorização e Medidas de Gestão Ambiental**” – a descrição de forma sucinta, para as vertentes ambientais consideradas, dos parâmetros ambientais a avaliar e periodicidade da avaliação.
- No “**Capítulo VIII – Lacunas Técnicas e Principais Dificuldades de Realização**” – a síntese das dificuldades relativas a deficiências técnicas e de informação disponível, inerentes à fase de realização do trabalho.
- No “**Capítulo IX – Conclusões**” – as principais conclusões do presente trabalho, evidenciando as questões controversas.

Procurou-se que o presente Relatório contivesse, por um lado, os aspectos essenciais sobre a problemática em causa e, por outro, constituísse um elemento de dimensão não exagerada, tendo-se utilizado a opção de remeter para **Anexos Técnicos** aspectos de maior detalhe que, contudo, são referenciados e discutidos no texto do Relatório, constituindo peças úteis de esclarecimento, aprofundamento de questões e apoio às afirmações explicitadas ao longo do presente Relatório.

Elaborou-se, finalmente, um **Resumo Não Técnico (RNT)** em volume separado, com o objectivo de transmitir aos decisores e demais entidades interessadas, bem como ao público em geral, de forma sintetizada e em linguagem simples, mas rigorosa, os principais aspectos analisados e explicitados neste Relatório.