

## 2. PROJEÇÃO DA SITUAÇÃO DE REFERÊNCIA

Uma correcta predição e avaliação de impactes deve ter por base as características intrínsecas do projecto a que se refere, as características actuais do meio ambiente onde se pretende inserir o projecto, bem como a projecção, para o ano horizonte do projecto, dessas características do meio ambiente caso o projecto não se efectivasse, de forma a que seja possível tomar em consideração as modificações do estado da qualidade do ambiente decorrentes da evolução natural da região sem a implementação do projecto em análise.

É neste contexto que é recomendada a realização da Projecção da Situação de Referência para o ano horizonte do projecto.

Como qualquer outra projecção, ela está recheada de dificuldades e lacunas de informação, tendo por isso apenas um carácter tendencial, baseando-se nos instrumentos de planeamento disponíveis relativamente à área de estudo.

Do ponto de vista de estratégias de **ordenamento do território**, verificou-se que os Planos Directores Municipais (PDM) dos concelhos da Maia, Matosinhos e Vila do Conde se encontram aprovados e ratificados respectivamente pela Resolução do Conselho de Ministros nº 33/94 de 17 de Maio, pelo Despacho 92/92 de 3 de Setembro e pela Resolução do Conselho de Ministros 166/95 de 12 de Dezembro.

Os PDM dos três concelhos constituem assim uma ferramenta extremamente útil para apoio à presente projecção da situação de referência, já que neles se reflectem as políticas relativas ao desenvolvimento dos concelhos e se consubstanciam as opções de ocupação e usos do solo por forma a se atingirem os objectivos de desenvolvimento preconizados.

Tendo em conta a área de potencial influência do Aeroporto, as considerações que seguidamente se apresentam respeitam apenas a essa área não tendo havido a intenção de alargar esta análise ao todo dos concelhos em causa.



A análise das Plantas de Ordenamento dos PDM dos concelhos abrangidos pelo Aeroporto (ver Figura IV-21) permite constatar a existência de importantes áreas urbanas na envolvente Este e Sul/Sudoeste do Aeroporto onde se assiste a uma forte pressão de crescimento que é visível através das novas construções a Este do Aeroporto pertencentes a Vila Nova da Telha, não obstante o PDM da Maia limitar as áreas urbanizáveis às áreas fora da zona de servidão definida como Área de ocupação do Aeroporto com uma largura mínima da ordem dos 700 metros.

Em áreas contíguas à área de servidão do aeroporto o PDM propõe assim espaços urbanizáveis a distâncias da pista da ordem dos 400 metros.

O PDM de Matosinhos propõe áreas urbanizáveis, a Sudoeste dentro da referida área de protecção e áreas exclusivas de moradia isolada contíguas à área de servidão a Este do Aeroporto.

Em relação ao PDM de Vila de Conde verificam-se igualmente áreas urbanizáveis dentro da área de servidão do Aeroporto, designadamente Lançaparte e Estação/Aldeia Nova.

Em termos de desenvolvimento, e se não forem contrariadas as tendências de crescimento urbano nas áreas envolventes ao Aeroporto poderá assistir-se a um aumento da densidade populacional ao nível dos lugares mais próximos do Aeroporto.

De referir ainda a proposta de uma variante de desenvolvimento à linha de caminho de ferro (linha da Póvoa) passando junto ao Aeroporto e a possibilidade do seu prolongamento, também em alternativa, para ligar ao Caminho de Ferro de Guimarães.

Assim, em termos mais específicos, será previsível que na vertente **solos** se venha a verificar a ocupação adicional em áreas já previstas para o efeito se não for contrariada a actual tendência de crescimento.

Quanto aos **recursos hídricos**, atendendo aos esforços que vão sendo postos a nível nacional e municipal na sua preservação e recuperação, designadamente

através da construção de ETAR's para tratamento dos efluentes domésticos e efluentes industriais é previsível, a progressiva recuperação da qualidade das águas superficiais, o que naturalmente terá também efeitos positivos relativamente à qualidade das águas subterrâneas.

Relativamente à **qualidade do ar**, mesmo sem a ampliação o Aeroporto continuaria a receber um número maior de voos (embora em piores condições de conforto e eficácia para os passageiros) e por outro lado são expectáveis aumentos do tráfego urbano, pelo que, apesar de melhorias de emissões de veículos e aviões, a qualidade do ar deveria continuar a sofrer uma ligeira degradação.

Relativamente ao **ruído ambiente**, considerando o crescimento urbano ao nível da AM do Porto, é previsível, mesmo não considerando um aumento de tráfego aéreo, o acréscimo dos níveis de ruído (da ordem dos 3 a 4 dB).

Do ponto de vista do **biota** (flora, fauna e habitats) atendendo ao crescimento urbano é expectável um aumento de pressão sobre os valores naturais existentes não obstante os vários instrumentos legais e os PDM permitirem perspectivar a preservação dos valores importantes neste âmbito.

Relativamente ao **património histórico-cultural**, assiste-se actualmente e de forma generalizada, quer ao nível nacional quer ao nível municipal, a acções tendentes à sua preservação e valorização pelo que, no global, é expectável que esta vertente venha a usufruir de benefícios.

Finalmente refere-se a vertente **paisagem**, a qual poderá sofrer alterações face à tendência de crescimento urbano, e eventualmente alguma degradação, embora tal como referido para o biota não se perspective a degradação de valores paisagísticos importantes tendo em conta as figuras de planeamento e o enquadramento legislativo vigentes.