

IX - CONCLUSÕES

1. As obras de ampliação do Aeroporto Francisco Sá Carneiro têm como objectivo principal permitir que continue a receber, em condições de segurança e conforto, o volume crescente de passageiros e carga que a ele têm vindo a afluir.

Nestas circunstâncias, as obras visam permitir o desenvolvimento da sua actividade com eficácia, de um volume de 3 milhões de passageiros actualmente para 6 milhões de passageiros em 2010.

2. A identificação e avaliação de impactes efectuada nos Capítulos anteriores e a tomada de medidas de minimização de potenciais impactes negativos recomendada, permite encarar sem especiais preocupações as vertentes ambientais solos, ar, recursos hídricos, fauna, flora, património e paisagem.

Em relação aos descritores ambientais Ruído e Ordenamento do Território será necessário uma atenção cuidada, embora sem os níveis de preocupação que hoje se verificam em outros aeroportos europeus de muito maior dimensão (*), e em zonas congestionadas.

É que, apesar dos constantes progressos tecnológicos em relação às emissões de ruído dos veículos automóveis e das aeronaves, são previsíveis acréscimos dos níveis de ruído devido ao maior número de aeronaves que afluirá ao Aeroporto.

Da mesma forma a expansão do Aeroporto será um dos (vários) factores que, na zona, induzirá acréscimos de tráfego e de pressão de construção.

A minimização de impactes do ruído tem hoje ao dispor um conjunto de estratégias e actuações que ficaram descritas no ponto 2 do Capítulo V, e que são utilizadas internacionalmente.

(*) Este aeroporto tem actualmente 3 milhões de passageiros/ano contra cerca de 40 milhões de passageiros/ano em Schiphol (Amsterdam), e 30 milhões de passageiros / ano em Paris, por exemplo.

Conforme aí recomendado, haverá que as utilizar quase todas (barreiras de ruído, isolamentos sonoros, rotas de aproximação das aeronaves, limitações de voos nocturnos, limitações de crescimentos urbanos nas vizinhanças do Aeroporto, utilização de edifícios para fins diferentes, etc.) para conseguir níveis aceitáveis no contexto da zona e das recomendações europeias.

Em termos de Ordenamento do Território, sugeriram-se pistas (consideração do alargamento das vias mais congestionadas, reorientação e cuidadoso controlo de crescimentos urbanos, construção do metropolitano para o Aeroporto, e incentivos a meios alternativos de transporte) que contudo têm de ser enquadradas em figuras mais amplas de planeamento envolvendo coordenação em toda a Região Metropolitana do Porto.

A firme actuação também nesta área permitirá a utilização completa das novas potencialidades aberta à Região do Porto pela ampliação do aeroporto.

3. Sem prejuízo da descrição detalhada de impactes positivos do empreendimento no ponto 2 do Capítulo V, não é demais enfatizar os expressivos investimentos a realizar (60 milhões de contos), a criação de emprego na ordem de vários milhares de empregos directos e indirectos, quer na fase construção (que durará 4 anos), quer na fase de exploração, para além de numerosas vantagens directas e indirectas e impactes positivos muito significativos na competitividade, e no Desenvolvimento Sócio-Económico da Área Metropolitana do Porto, de toda a Região Norte, e consequentemente do País.