

“Diário dos Açores” revela documento

Há 5 soluções para o aumento da pista da ilha do Pico

Há 5 soluções para aumentar a pista da ilha do Pico, segundo o “Estudo para a Avaliação das Condições de Operacionalidade do Aeródromo da Ilha do Pico”, encomendado pelo Governo Regional anterior.

O “Diário dos Açores” teve acesso ao documento e revela as partes essenciais do estudo, que poderá ter eco na discussão e votação final do Plano e Orçamento da Região para 2021, a qual teve início ontem, prolongando-se por esta semana.

O estudo analisou cinco soluções para intervenções na pista, concluindo-se que pese embora três delas (as mais onerosas) tenham parecer desfavorável, duas das soluções (notavelmente as mais económicas) resultam num parecer neutro, isto é, “as vantagens evidentes em termos de capacidade do aeroporto são contrabalançadas por prejuízos sociais e ambientais.”

Aumento ocupa terrenos da Zona de Paisagem Protegida da Cultura da Vinha

O nosso jornal soube de fonte ligada ao processo que os pontos que essencialmente não permitiram que os pareceres neutros fossem claramente positivos prendem-se com a ocupação de terreno da Zona de Paisagem Protegida da Cultura da Vinha (Património Mundial).

Em todo o caso, admite-se que “se o desenvolvimento do Aeroporto for reconhecido como acção de relevante interesse público, este poderá ser realizado, desde que não sejam postos em causa os valores naturais e culturais que determinaram a classificação da Paisagem da Cultura da Vinha da Ilha do Pico como Área Protegida e como Património Mundial”, indica-nos a mesma fonte.

Outro ponto que salta logo à vista é que o estudo considerou, para além das aeronaves que já operam na pista do Pico (Airbus A320, Dash 8 Q200 e Dash 8 Q400), os seguintes aviões de referência: A320neo, A321neo, B737-700, B737-800 e B737-900.

Estudo contradiz Secretaria dos Transportes

Este facto está, de certo modo, em contradição com o que foi transmitido pela Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia ao jornal O Dever e por este publicado na passada quinta-feira (15 de abril): “O estudo encomendado pelo anterior Governo Regional não continha nos pressupostos técnicos a aeronave que se acredita venha a ser a mais utilizada nas ligações aéreas entre o continente português e os Açores que é a aeronave A320-neo. Esta aeronave, segundo a mesma nota,

“Nenhuma das soluções é viável economicamente”, lê-se no estudo



possui performance e características técnicas que poderão exigir ou sugerir outras soluções de configuração de pista que convém acautelar”.

O documento contraria esta tese.

Por outro lado, ficámos igualmente a saber que o estudo abordou a operação dos aviões de referência para um raio de acção de 1500NM, que permite servir as capitais europeias mais próximas (Madrid, Londres e Paris).

“Verifica-se que, exceptuando o A320, os restantes aviões só poderão operar na pista actual em condições economicamente muito desvantajosas para este raio de acção, inviabilizando uma operação rentável”, avança ainda a nossa fonte.

As soluções não negativas

Das soluções com parecer não negativo, extrai-se o seguinte:

- A Solução 1 tem um custo estimado de cerca de 17 milhões de euros e visa “sobretudo reduzir as restrições da actual operação, com aviões do tipo A320 em voos para o continente — nesta solução, “apesar do comprimento pavimentado aumentar numa extensão de 230m, a distância disponível para a aterragem mantém-se.

- A Solução 2 tem um custo estimado de cerca de 30 milhões de euros e permite (com uma extensão de 700m para oeste) “viabilizar a operação dos aviões de referência, com exclusão do B737 900 sem limitações de payload para um raio de acção de 1500NM, que permite servir as capitais europeias mais próximas (Madrid, Londres e Paris).

Nota ainda para o facto de que os custos apresentados devem ser entendidos como uma primeira estimativa de valores a desenvolver e confirmar em estudos mais desenvolvidos.

Por fim, o estudo identificou quatro “medidas de intervenção no aspecto operacional”, as quais totalizam um valor estimado de 450 mil euros e não só mereceram um parecer positivo, mas também são “investimentos propostos para melhorar a informação e procedimento mesmo para a pista

actual”.

A Solução 1, que recebe posição neutra, aponta para “Manter a localização das soleiras e aumentar as áreas de segurança no fim de pista (RESA) para o valor recomendado pela EASA de 240m; Extensão de 230m”.

A Solução 2, também com posição neutra, aponta para “Manter a localização da soleira leste e prolongar a pista para oeste numa extensão de 700m”.

A Solução 3, que recebe posição negativa, aponta para “Manter a localização da soleira oeste e prolongar a pista para leste numa extensão de 700m”.

A Solução 4, com posição negativa, aponta para “Aumento da pista em 1119 m para o comprimento de 2764. Extensão para Leste ou para Oeste ou para ambos os sentidos”.

Finalmente, a Solução 5, também com posição negativa, aponta para “Aumento da pista em 1538m para o comprimento de 3183” e dá posição positiva a “Medidas de intervenção no aspeto operacional”.

O estudo preliminar possui algumas ressalvas, nomeadamente: 1 - Todas as soluções necessitam de parecer favorável do Ambiente e UNESCO; intervenção tem impacto na área protegida da cultura da Vinha do Pico.

2 - Todas as soluções necessitam de autorização excepcional da ANAC porque não cumprem com todas as novas normas; (Neste momento a grande maioria dos aeroportos não cumpre) - Placa e Aerogare existentes constituem obstáculos; Soluções não cumprem com a regulamentação da EASA (280m) na largura da Faixa.

3 - A estimativa orçamental têm por base valores de referência. Para validar os valores será necessário realizar levantamentos topográficos, cadastrais e estudos geotécnicos

4 - Nenhuma das soluções é viável economicamente.

5 - Análise multicritério das alternativas consideradas.