

Está revelado: custa 30 milhões a solução adequada para a pista do aeroporto do Pico

Por Ivo Sousa
Luís Ferreira
Bruno Rodrigues*

O jornal 'Diário dos Açores' teve acesso ao "Estudo para a Avaliação das Condições de Operacionalidade do Aeródromo da Ilha do Pico", encomendado pelo Governo Regional anterior, e revelou as partes essenciais desse estudo na sua edição n.º 42.457, de 20 de abril de 2021.

Com base no que foi agora divulgado, é possível chegar às seguintes primeiras conclusões:

- O estudo analisou cinco soluções para intervenções na pista [pormenores sistematizados na tabela anexa];

- Três soluções (as mais onerosas) tiveram parecer desfavorável;

- Duas soluções (notavelmente as mais económicas) tiveram parecer neutro — "as vantagens evidentes em termos de capacidade do aeroporto são contrabalançadas por prejuízos sociais e ambientais";

- Os pareceres neutros não foram claramente positivos devido à ocupação de terreno de 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";

- Foram considerados os seguintes aviões de referência: Dash Q200, Dash Q400, A320, A320neo, A321neo, B737-700, B737-800 e B737-900;

- O estudo abordou a operação dos aviões de referência para um raio de ação de 1500NM [milhas náuticas], 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";

- Com cerca de 17 milhões de euros [Solução 1] consegue-se "reduzir as restrições da actual operação, com aviões do tipo A320 em voos para o continente";

- Com cerca de 30 milhões de euros [Solução 2] consegue-se "viabilizar a operação dos aviões de referência, com exclusão do B737-900 sem limitações de *payload* para um raio de ação de 1500NM, que permite servir as capitais europeias mais próximas (Madrid, Londres e Paris)";

- Foram ainda identificadas quatro medidas de intervenção no aspecto operacional (na ordem dos 450 mil euros) que mereceram um parecer positivo e que também são "investimentos propostos para melhorar a informação e procedimento mesmo para a pista actual";

- "Os custos apresentados devem ser entendidos como uma primeira estimativa de valores a desenvolver e confirmar em estudos mais desenvolvidos" — "será necessário realizar levantamentos topográficos, cadastrais e estudos geotécnicos";

- "Nenhuma das soluções é viável economicamente".

Comece-se por analisar o último ponto elencado anteriormente: a viabilidade económica associada a um qualquer projeto pressupõe que este trará retorno financeiro; no caso do Aeroporto da ilha do Pico, bem como para a esmagadora maioria dos

Solução	Ação	Custo	Parecer	Outros
Solução 1	"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"	~17 milhões de euros	Neutro	"visa sobretudo reduzir as restrições da actual operação, com aviões do tipo A320 em voos para o continente"; "a distância disponível para a aterragem mantém-se"
Solução 2	"Manter a localização da soleira leste e prolongar a pista para oeste numa extensão de 700m" — [crescimento para o lado do Cais do Mourato / Madalena]	~30 milhões de euros	Neutro	"viabilizar a operação dos aviões de referência [A320, A320neo, A321neo, B737-700, B737-800 e B737-900], com exclusão do B737-900 sem limitações de <i>payload</i> para um raio de ação de 1500NM, que permite servir as capitais europeias mais próximas (Madrid, Londres e Paris)"
Solução 3	"Manter a localização da soleira oeste e prolongar a pista para leste numa extensão de 700m" — [crescimento para o lado do Lajido / São Roque do Pico]	??? [superior a 30 milhões de euros]	Negativo	
Solução 4	"Aumento da pista em 1119 m para o comprimento de 2764. Extensão para Leste ou para Oeste ou para ambos os sentidos"	??? [superior a 30 milhões de euros]	Negativo	
Solução 5	"Aumento da pista em 1538m para o comprimento de 3183m"	??? [superior a 30 milhões de euros]	Negativo	

aerportos nos Açores (quicá todos?), qualquer investimento de grande vulto não será rentável para quem explora a infraestrutura, mas certamente trará inúmeros benefícios (inclusive em termos económicos) para as respetivas populações. Posto isto, a (já expectável) não viabilidade económica das soluções estudadas não deve ser, de modo algum, um fator impeditivo da melhoria das condições de operacionalidade do aeroporto do Pico.

As revelações sobre o estudo em causa sinalizam claramente que há "vantagens evidentes" em aumentar a pista do Pico e que só não se obteve pareceres manifestamente positivos (para as duas soluções mais económicas) devido ao facto de este aeroporto estar inserido numa zona protegida — por outras palavras, se as vinhas circundantes não fossem classificadas como Património Mundial, os pareceres neutros passariam a positivos. Atendendo a que será certamente possível garantir que os pressupostos que levaram à classificação da Paisagem da Cultura da Vinha da ilha do Pico como Património Mundial se mantêm mesmo com um aumento da pista (à semelhança do que já ocorre com inúmeros outros investimentos nesta paisagem protegida), também este fator do Património Mundial não deve obstar ao desenvolvimento do aeroporto do Pico — aliás, em alguns aspetos, até poderá valorizar o património existente.

O estudo mostrou igualmente ser mais amplo do que alguns julgavam, contrariando inclusivamente afirmações recentes do Governo atual sobre este tema (tal como sublinha o 'Diário dos Açores'). Mais concretamente, não só foram estudadas várias aeronaves das famílias Airbus A320 (A320, A320neo e A321neo) e Boeing 737 (B737-700, B737-800 e B737-900), mas também foi considerado "um raio de ação de 1500NM [milhas náuticas], que permite servir as capitais europeias mais próximas (Madrid, Londres e Paris)". Este facto é digno de registo e merece uma congratulação, isto por notoriamente ir ao encontro de um dos desígnios da petição pública "Pelo aumento das condições de operacionalidade do Aeroporto da ilha do Pico": que o Pico e as ilhas do "Triângulo", em particular, e os Açores, em geral, passem a ter uma porta de entrada totalmente gerida, explorada e desenvolvida pela Região para servir condignamente as ligações aéreas com o exterior, quer para o território nacional, quer para o estrangeiro.

Em termos técnicos, as revelações do estudo confirmam não só que a pista atual inviabiliza uma operação rentável para os aviões de referência, mas também que existem duas soluções adequadas para mitigar este problema, isto atendendo ao custo/benefício das cinco soluções estudadas. Examinando estas duas soluções, as conclusões a tirar são relativamente simples e diretas:

- A 'Solução 1' [17 milhões de euros] garantiria que apenas o A320 (que já opera no Pico) passaria a operar sem restrições e somente até ao continente português [menos de 1000NM];

- A 'Solução 2' [30 milhões de euros] viabilizaria a operação da esmagadora maioria das aeronaves utilizadas mundialmente nas operações de médio curso, isto para um raio de ação [1500NM] adequado aos interesses do Pico e das ilhas do "Triângulo", em particular, e dos Açores, em geral.

Posto isto, a escolha acertada recai claramente na 'Solução 2', a qual criaria um aeroporto capaz de servir condignamente as necessidades atuais e futuras da ilha montanha — note-se ainda que esta solução, de certo modo, já havia sido preconizada num parecer técnico remetido à Comissão de Economia aquando da discussão da petição supracitada.

Vale a pena mencionar ainda que os custos apresentados não só representam uma primeira estimativa, mas também serão certamente elegíveis para cofinanciamento europeu, resultando então num investimento da Região muito menor — no caso da 'Solução 2' vir a ser financiada a 85% por projetos europeus, o custo para o erário público regional situaria-se nos 4,5 milhões de euros.

Em todo o caso, e independentemente de qualquer ampliação, o estudo apontou ainda quatro medidas de intervenção no aspecto operacional (na ordem dos 450 mil euros) que mereceram um parecer positivo e que também são "investimentos propostos para melhorar a informação e procedimento mesmo para a pista actual" — estas medidas devem também ser tidas em conta, numa perspetiva de curto prazo, por quem de direito.

Por fim, a maior conclusão de todas é a seguinte: a decisão agora é apenas e só do foro político, pois das revelações do estudo em questão deduz-se que é possível, é benéfico e está identificado como deve ser feito o aumento da pista do aeroporto do Pico.

Haja saúde!

*Grupo Aeroporto do Pico