

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 2067/XIII-4ª

RECOMENDA AO GOVERNO A INSTALAÇÃO DE NOVOS EQUIPAMENTOS NO AEROPORTO INTERNACIONAL CRISTIANO RONALDO PARA MELHORAR OS NÍVEIS DE OPERACIONALIDADE

Exposição de motivos

Os constrangimentos no Aeroporto Internacional Cristiano Ronaldo são uma das maiores preocupações de todos que, sendo daquela região, necessitam de se deslocar para outras localizações. Para lá disso a Ilha da Madeira tem, enquanto destino turístico, uma imagem que não pode ser afetada pela impossibilidade de aterragem de muitas das aeronaves de transporte de visitantes. Devemos recordar o reconhecimento mundial da qualidade do turismo madeirense, fator determinante para o dinamismo económico da região.

As más condições atmosféricas condicionaram, durante o ano de 2017, o Aeroporto Internacional durante 132 dias, 780 voos e 117 mil passageiros. Já em 2018 existiu uma quebra de passageiros em 0,7% ou cerca de 21,2 mil, para 3,181 milhões, especialmente pelas quebras em ligações com o Reino Unido (-6,1%, para 637,4 mil) e com a Alemanha (-9%, para 422,6 mil), que são as suas duas principais origens/destinos fora de Portugal. Posto isto torna-se urgente que sejam encontradas soluções para a mitigação dos problemas.

É aliás por este mesmo motivo que este é dos temas mais debatidos naquela Região Autónoma. Prova de que isto é verdade é o facto de na Assembleia Legislativa da Madeira ter sido criada uma Comissão de Inquérito à Política de Gestão da TAP na Madeira.

No âmbito daquela Comissão foram ouvidas várias entidades, entre as quais o administrador da TAP, os responsáveis da ANA e da ANAC, antigos pilotos e representantes de organismos ligados à aviação civil e às infraestruturas aeroportuárias, sendo que todos foram unânimes

num ponto: é necessário e estruturante para a região proceder a melhorias da operacionalidade do Aeroporto Internacional da Madeira.

A realidade tem demonstrado que este é um assunto com dimensão nacional uma vez que aqui na Assembleia da República foram aprovados, por unanimidade, Projetos de Resolução que visam a intervenção do Governo, nomeadamente para promover diligências junto da ANAC de forma a que esta possa indicar quais as intervenções que poderiam ter um impacto positivo na operacionalidade do aeroporto da Madeira.

Certamente que, se ao longo dos últimos 20 anos as entidades responsáveis tivessem recomendado o investimento em meios mais sofisticados e modernos, hoje, os pilotos, teriam outra ajuda nas manobras de aproximação à pista, em especial nos períodos de alguma perturbação climatérica. Mas não sendo essa a realidade há que intervir quanto antes – de forma a evitar que existam prejuízos maiores para o turismo nacional e regional.

Ainda que o regulador do setor tenha sido convidado por variadíssimas vezes a “converter de imediato” os atuais limites de vento (obrigatórios uma vez que existe um carácter sancionatório para quem viole as “recomendações/alertas”), decidiu manter-se a regra atual de forma a garantir-se a segurança aérea, respeitando-se assim as recomendações dos fabricantes das aeronaves.

2

As soluções devem assim passar por melhorar as condições infraestruturais de forma a garantir a segurança e qualidade dos serviços aeronáuticos prestados, ainda que recentemente a imprensa regional da Madeira tenha publicado excertos de um relatório da TAP dirigido à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, onde a transportadora aérea admite a revisão dos limites de vento como “aparente solução de efeitos imediatos para uma maior regularidade da operação na Madeira”, apontando contudo para “outras medidas de impacto relevante”, com “menos visibilidade”, mas “necessárias para uma melhora efetiva da operação”.

A TAP diz-se favorável à realização de “todos os estudos”, da responsabilidade da autoridade

aeroportoária, sobre os limites de vento, ajustando-os aos níveis de risco “compatíveis com uma operação diurna e noturna”, mas “blindado quaisquer pressões comerciais ou políticas que podem resultar em efeitos perversos na segurança de voo e na salvaguarda de vidas humanas e de bens materiais”.

Hoje, e desde a construção da nova pista no ano de 2000, altura em que foram identificados “novos fenómenos adversos” criados pelo “efeito do vento” de direção sudoeste, “poucos investimentos se fizeram em matéria de estudo e instalação de novos e mais modernos equipamentos de medição de turbulência, Windshear, direção e intensidade do vento, em especial, nas zonas de aproximação em ambas as pistas”. O que há resume-se “à medição de intensidade (do vento) ao nível do solo”.

Há por tudo isto um enorme e urgente caminho a percorrer na melhoria das condições de operacionalidade do Aeroporto Internacional da Madeira, Cristiano Ronaldo.

Nestes termos, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, a Assembleia da República recomenda ao Governo que:

3

1 – Seguindo a sugestão da TAP promova, junto dos organismos públicos competentes, em particular a ANA/Vinci, NAV e IPMA, a implementação e instalação de equipamentos de medição “windshear” e turbulência, com capacidade para caracterizar e medir ventos nas altitudes das zonas de aproximação final, no Aeroporto Internacional da Madeira.

2 – Invista no aeroporto de Porto Santo, nomeadamente promovendo-se:

- a) a melhorias das condições de operação com a extensão das áreas de estacionamento de aeronaves para acomodar até 20 aeronaves;
- b) a implementação de procedimentos de aproximação por instrumentos que permitam a operação com limites de teto de nuvens e visibilidade reduzida, como por exemplo aproximações RNP VNAV para ambas as pistas do Porto

Santo.

3 – Encontre uma forma de as companhias aéreas, que devem ser aliadas da Região turística, possam ter um desconto nas taxas sempre que sejam obrigadas a desistir de aterrar na região.

4 – Contribua para a elaboração de um plano de contingência que garanta que o Aeroporto de Porto Santo seja uma verdadeira alternativa. Sendo por isso necessário garantir a existência de ligações rápidas ao Funchal (“Ferry”) de forma a não se perderem os turistas e o seu impacto positivo.

Palácio de S. Bento, 21 de março de 2019

Os Deputados:
Nuno Magalhaes
Helder Amaral
Pedro Mota Soares
Telmo Correia
Cecilia Meireles
João Almeida
João Rebelo
Alvaro Castello-Branco
Ana Rita Bessa
Antonio Carlos Monteiro
Assunção Cristas
Filipe Anacoreta Correia
Ilda Araujo Novo
Isabel Galriça Neto
João Gonçalves Pereira
Patricia Fonseca
Teresa Caeiro
Vania Dias da Silva

