



REQUERIMENTO N.º 1463 /VIII/2.º - AC  
(de 10 Maio 2001)

**ASSUNTO : AEROPORTO INTERNACIONAL DA MADEIRA**

**APRESENTADO POR : DEPUTADOS MOTA TORRES E GIL FRANÇA —  
PARTIDO SOCIALISTA**

Um semanário nacional dava conta, no início desta semana, de novas declarações sobre a operacionalidade do Aeroporto da Madeira, na sequência de «pareceres» do INAC que, sob o ponto de vista técnico, ao que se diz, não terão primado pela fundamentação clara e exaustiva nem pela coerência.

Desta feita, e de acordo com o teor de uma carta enviada por um piloto, António Ferreira Alves Júnior, ao Presidente do Governo Regional da Madeira, «as restrições impostas ao Aeroporto da Madeira são invenções dos senhores do INAC».

O Presidente do Governo Regional, reagindo, diz que as restrições do INAC «não assentam em qualquer base científica certa nem em qualquer regulamento certo ou disposição legal», aproveitando a oportunidade para fazer uma acusação que tem de ser considerada grave, em termos absolutos, e só relativizável por ter sido proferida por quem foi, de que se está perante «uma sabotagem económica da Madeira, obra de alguns zelotas dos partidos de esquerda, que julgam pensar que ao tomar essas medidas estão a prestar um grande serviço à causa partidária».

Dada a importância do aeroporto no contexto da economia regional, essas observações, e a razão ou razões que as motivam, não podem ficar sem um total e cabal esclarecimento que, de uma vez por todas, permita aos diversos agentes económicos conhecer as realidades técnicas e consequente operacionalidade do aeroporto, até porque estavam criadas expectativas económicas elevadas que, só razões poderosas, poderão contrariar em nome



da segurança e da confiança naquela importantíssima infra-estrutura aeroportuária.

Nestes termos, os deputados abaixo assinados, do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, vem, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, requerer ao Governo, através da Secretaria de Estado dos Transportes e do Organismo por ela tutelado, o INAC, que lhes sejam prestados os esclarecimentos seguintes:

- A— Quais os aspectos, ligados à operacionalidade do aeroporto, que, por mais significativos, tem sido objecto de preocupação e estudo por parte do INAC?
- B— Quais as razões que determinaram a mudança de opinião do INAC em relação às restrições anteriormente impostas?
- C— Quais os mecanismos de informação que serão adoptados no sentido de restabelecer a confiança nos operadores, restaurando, com ela, as expectativas positivas no destino turístico Madeira?
- D— Há, ou não, algum relatório definitivo e conclusivo sobre as condições de utilização do Aeroporto Internacional da Madeira?

Os Deputados do Partido Socialista,

(Mota Torres)

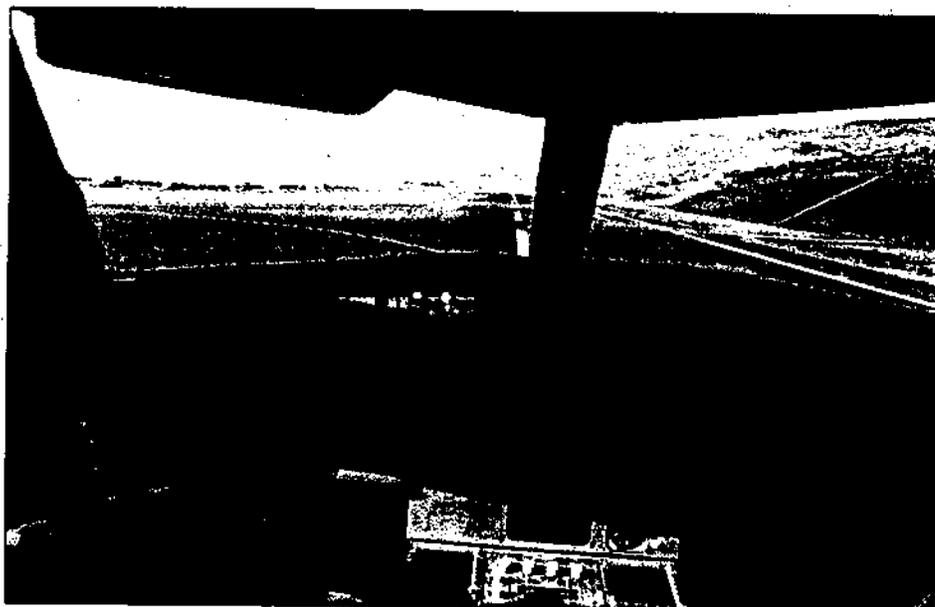
(Gi França)

Alberto João Jardim fala de «sabotagem económica da Madeira»

# Aeroporto Internacional: a pista que faz engulhos

O Aeroporto da Madeira continua envolto em polémica. Um piloto acusa o INAC de «fabricar» as limitações impostas à remodelada pista de Santa Catarina. Alberto João Jardim, indignado, responsabiliza alguns zelotas e esquerda, que julgam que ao tomar essas medidas estão a prestar um grande serviço à causa partidária»

LINO DIAS DA SILVA



O comandante Ferreira Alves acusa o INAC de ter «inventado» as restrições à pista de Santa Catarina



Alberto João Jardim diz que a Madeira está a sair prejudicada em termos económicos

ANTÓNIO Ferreira Alves Júnior não tem dúvidas: as restrições impostas ao Aeroporto da Madeira são «invenções dos nheiros do INAC». O experimentado piloto faz o conhecimento de causa, pois há mais de quatro décadas que voa regularmente para o arquipélago.

Em discussão estão os problemas que têm ocorrido na pista do aeroporto madeirense, a maioria dos quais relacionados com os ventos que sopraram, por vezes com rajadas, do quadrante sul. As companhias de *charter* afirmam que não podem continuar a voar para aquele destino, uma vez que os cessivos atrasos não lhes permitem elaborar programas com preços competitivos. Duas companhias aéreas britânicas cancelaram os seus voos *charter* para o Funchal, e outras há que ponderam enveredar pelo mesmo procedimento, alegando «a falta de operabilidade» da recém-remodelada pista que o aeroporto internacional. Alguns operadores turísticos e hoteleiros locais receiam que a pista da Madeira se torne, a médio prazo, num «factor de risco» para o turismo local, face à recente inoperacionalidade a que tem sido sujeita. Em Novembro e Dezembro do ano passado, o Aeroporto de Santa Catarina esteve encerrado ao tráfego aéreo 51 e 37 horas, respectivamente, devido a condições meteorológicas adversas.

Segundo o piloto Ferreira Alves, o INAC (Instituto Nacional de Aviação Civil) «inventou» as imposições à pista madeirense. Indignado com a situação,

remeteu uma carta para o presidente do Governo Regional da Madeira, Alberto João Jardim, onde «alertava para esta situação», que, a seu ver, «está a ser mal tratada».

## «Sabotagem económica»

Alberto João Jardim declarou ao O DIABO que as restrições do INAC «não assentam em qualquer base científica certa nem em qualquer regulamentação certa ou disposição legal». O líder regional, com a contundência que o caracteriza, afirma que se está perante uma «sabotagem económica da Madeira, obra de alguns zelotas dos partidos de esquerda, que julgam pensar que ao tomarem essas medidas estão a prestar um grande serviço à causa partidária». Jardim remata com ironia: «Devem estar à espera de receber uma medalha no 10 de Junho...»

O INAC está a elaborar um estudo

técnico para avaliar os alegados potenciais problemas de segurança no aeroporto madeirense, entre os quais o denominado «efeito bolha» — canal de ar que se forma no vale atravessado pela pista de aterragem, criando uma espécie de viaduto gigantesco, em torno do qual o vento circula em remoinho —, que tem provocado desvios de trajectória nos aviões no momento da aterragem.

Ferreira Alves declara que «se estão desconfiados que existem riscos, e por uma questão de precaução, deveriam efectuar algumas restrições, mas põ-las preto no branco».

Na opinião do piloto, se «existe a tal bolha na cabeceira de uma pista e vai aterrar, faz sentido que essa bolha afecte uma aproximação e uma aterragem, mas já não faz sentido que esse fenómeno afecte a descolagem, uma vez que as restrições em relação à bolha são impostas quer à aterragem quer à descolagem».

O piloto argumenta que o que está estipulado no manual de informação

aeronáutica para a pista 23 (a cabeceira Machico-Santa Cruz) «são 25 nós de rajada, tanto para aterrar como para descolar». Ferreira Alves insiste ainda em que a acção dos ventos se faz sentir de forma diferente consoante as cabeceiras e acusa o INAC de ter transposto os limites em vigor na cabeceira 5 (Santa Cruz-Machico) para a 23, o que impede que, em caso de más condições atmosféricas, uma delas possa estar operacional.

A reavaliação das restrições ao tráfego aéreo na infra-estrutura aeroportuária madeirense estariam previstas apenas para o fim deste ano, data inicialmente avançada para a conclusão do estudo. No entanto, as pressões económicas precipitaram os factos e o INAC avançou a alteração inesperada de algumas dessas restrições, nomeadamente ao nível dos quadrantes de vento.

A celeridade com que foi tomada a decisão do INAC surpreendeu a Associação de Pilotos Portugueses de Linha Aérea (APPLA), que já protestou pu-

blicamente contra uma deliberação, que do seu ponto de vista, revela a cedência às pretensões das companhias aéreas do Reino Unido. A APPLA não contesta as condições de segurança do aeroporto insular, mas sim o facto de a decisão ter sido tomada de um dia para outro, com grande antecedência em relação à data prevista para a finalização do estudo da autoridade que regula a aviação nacional.

Alberto João Jardim recebeu com «satisfação» o anúncio da diminuição das restrições do INAC, mas, ainda assim, não esconde a sua indignação pelo facto de o assunto ter sido empolado, justificando que «se a União Europeia tivesse dúvidas de que o nosso aeroporto não era seguro, não teria financiado a sua ampliação a fundo perdido com 50 milhões de contos». Tido por muitos como a «obra do século» no plano da engenharia civil nacional, traduzindo um investimento que ultrapassou os 106 milhões de contos, a infra-estrutura foi inaugurada no passado mês de Setembro, com a presença de altos dignitários nacionais e europeus.

Para o Governo Autónomo da Madeira, a inoperacionalidade do aeroporto explica-se exclusivamente pelos rigores deste Inverno, em particular devido ao facto de a Madeira ter sido atingida por uma frequência anormal de ventos de sudoeste, que só se regista em intervalos aproximados de 20 em 25 anos.

## Menos aviões e mais passageiros

Apesar da inoperacionalidade temporária a que a pista tem sido sujeita, tal não tem impedido um cada vez maior afluxo de turistas à pista madeirense. As obras efectuadas no Aeroporto de Santa Catarina permitiram que — de acordo com os dados da ANA referentes ao ano 2000 e reportados ao tráfego comercial da sua congénere ANAM — o Aeroporto da

Madeira registasse uma redução de 6,7% no movimento de aviões, transportando, no entanto, maior número de passageiros. Assim, durante 2000, o Aeroporto da Madeira registou um aumento de 6,2% no número de passageiros transportados, o que pode ser explicado pelo facto de a pista estar apta desde Setembro último a receber aviões de maior porte.