ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

COMISSÃO PERMANENTE DE ECONOMIA

RELATÓRIO

PETIÇÃO N.º 13/XI – PELO AUMENTO DAS CONDIÇÕES DE OPERACIONALIDADE DO AEROPORTO DA ILHA DO PICO

PONTA DELGADA
FEVEREIRO DE 2018

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
ARQUIVO
Entrada 727 Proc. n.º 45.10.01
Data: 018/03/01 N.º 13/XI

TRABALHOS DA COMISSÃO

A Comissão Permanente de Economia analisou e emitiu relatório e parecer sobre a Petição n.º 13/XI "Pelo aumento das condições de operacionalidade do Aeroporto da Ilha do Pico".

1º. CAPÍTULO – INTRODUÇÃO

A 22 de julho de 2017 deu entrada na Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores uma Petição denominada "Pelo aumento das condições de operacionalidade do Aeroporto da ilha do Pico", sendo o Sr. Ivo Luís de la Cerda Garcia e Sousa o primeiro subscritor.

A presente petição pretende alertar para a necessidade de aumentar as condições de operacionalidade do Aeroporto da ilha do Pico, através do aumento do comprimento da pista e da implementação do "grooving".

2º. CAPÍTULO – ENQUADRAMENTO JURÍDICO

O direito de Petição enquadra-se no âmbito do artigo 52.º da Constituição da República Portuguesa e é regulado e garantido pela Lei n.º 43/90, de 19 de agosto, com as alterações introduzidas pelas leis n.º 63/93, de 1 de março e n.º 15/2003, de 14 de junho.

A apreciação na Comissão Permanente de Economia exerce-se no âmbito do n.º 4 do artigo 73.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores e nos termos dos artigos 189.º a 193.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

3º. CAPÍTULO – APRECIAÇÃO NA GENERALIDADE E NA ESPECIALIDADE

A petição em análise, intitulada "Pelo aumento das condições de operacionalidade do Aeroporto da ilha do Pico", refere, em sede de nota preambular justificativa, sinteticamente, o seguinte:

- A preponderância, no contexto socioeconómico da ilha montanha, do aeroporto do Pico;

- O constante crescimento do número de passageiros;

- A existência de ligações aéreas diretas entre a ilha do Pico e Lisboa;

- A existência (verão de 2016) de voos diretos com origem no estrangeiro (Amesterdão);

- Os atuais constrangimentos à operacionalidade de determinadas aeronaves;

- As dificuldades causadas por condições climatéricas adversas (chuva);

- A totalidade dos voos regulares serem efetuados pela SATA;

- A titularidade integral do aeroporto do Pico por parte da SATA ("o aeroporto da ilha do Pico é a maior infraestrutura aeroportuária totalmente açoriana");

- A centralidade, no contexto do "Triângulo", do aeroporto do Pico.

Assim, pretendem os peticionários, concretamente, solicitar "aos órgãos de governo próprio da Região Autónoma dos Açores que envidem todos os esforços para dotar o Aeroporto da ilha do Pico com mais e melhores condições de operacionalidade, nomeadamente:

1) Que o comprimento da pista seja aumentado, de forma assegurar a operação sem limitações de "payload" para as aeronaves das famílias Airbus A320 e Boeing 737;

2) Qua a pista seja ranhurada (implementação de "grooving") em toda a sua extensão, de forma a minorar os efeitos adversos para as aterragens provocados pela chuva que frequentemente cai sobre o território açoriano."

Diligências:

A Comissão Permanente de Economia deliberou solicitar pareceres, por escrito, a diversas entidades e proceder as seguintes audições:

- dos primeiros subscritores, Ivo Sousa e Bruno Rodrigues;
- do representante da empresa Pico Airways;
- do Presidente da ACIP – Associação Comercial e Industrial do Pico;
- dos Presidentes da AMIP – Associação Munipios da Ilha do Pico;
- do Engenheiro António Cansado;
- da Secretária Regional dos Transportes e Obras Públicas, Ana Cunha.

A Comissão Permanente de Economia, no dia 08 de novembro de 2017, procedeu à audição dos primeiros subscritores da petição, Ivo Sousa e Bruno Rodrigues; do representante da empresa Pico Airways; do Presidente da ACIP – Associação Comercial e Industrial do Pico; dos Presidentes da AMIP – Associação de Municípios da Ilha do Pico; e do Engenheiro António Cansado, na Delegação da ALRAA, na Madalena – ilha do Pico.

- **Audição dos primeiros subscritores da Petição, Ivo Sousa e Bruno Rodrigues;**

Os peticionários começaram por explicar os motivos que levaram à apresentação da petição, com 2351 assinaturas, que não eram especialistas em aeronáutica, mas apenas curiosos que se têm dedicado a estudar os movimentos do aeroporto da ilha do Pico, os padrões nos cancelamentos de voos e algumas soluções para os evitar.

Relativamente ao movimento registado no aeroporto do Pico, consideram que este é a principal porta de entrada da ilha e umas da gateways da Região Autónoma dos Açores (RAA) que mais cresceu entre 2003 a 2016, com destaque para o crescimento de 37%, no último ano. Este crescimento resulta do facto da ilha do Pico ser o segundo destino mais procurado nos Açores, de estar na moda e ser uma referência.

Por sua vez, os peticionários indicaram que a pista do Pico, com cerca de 1.745 metros, é insuficiente e limita a descolagem de aviões com peso máximo, o que limita a um alcance máximo de 1.000 milhas (apenas até às ilhas das Canárias). As condições climatéricas também provocam constrangimentos e cancelamentos de voos, sendo que a chuva foi responsável por, cerca de, 15% dos cancelamentos dos voos da TUI, enquanto o vento do quadrante sudoeste também provocou algumas limitações. Referiram ainda que os cancelamentos devem ser evitados e têm custos para a companhia, para as tripulações, passageiros e para a gestão do aeroporto, sendo que apenas quatro aeroportos são totalmente detidos e geridos pela RAA, nomeadamente, Pico, São Jorge, Corvo e Graciosa.

No que concerne às soluções para mitigar os problemas na pista do Pico, consideram que o grooving irá melhorar as condições de aderência à pista e que o aumento do comprimento da pista trará novas oportunidades para os aviões A-320, cujo alcance é superior.

Além disso, os peticionários entendem que o aeroporto da ilha do Pico está inserido no coração do Triângulo, tendo na sua centralidade uma grande vantagem competitiva, pois é mais rápido chegar à Horta (Faial) aterrando no Pico, do que ir da Madalena à Calheta de Nesquim. Assim, todos os voos a partir do Pico servem as três ilhas do Triângulo, sendo uma excelente porta de entrada para a Região, com benefícios para todos os Açorianos

De seguida, o deputado Mario Tomé referiu que esta petição surge, também, devido ao aumento dos fluxos turísticos para a ilha do Pico, pelos empreendimentos em curso, bem como pela qualidade ambiental e caraterísticas especificas da ilha do Pico. Acrescentou que a revisão das obrigações de serviço público de transporte aéreo trouxe novas oportunidades para a ilha e perguntou se o concurso, lançado recentemente, para a execução do *grooving* irá contribuir para a diminuição dos cancelamentos de voos.

Em resposta, os peticionários disseram que o concurso lançado para a execução do grooving vem valorizar a petição e irá permitir que a pista seque mais depressa. Além disso, o grooving irá contribuir para a melhoria da aderência à pista e das condições de operacionalidade, mas não permite resolver todos os problemas que existem atualmente.

Posteriormente, o deputado Marco Costa fez referência ao estudo apresentado, tendo perguntado se o que falta, para evitar os cancelamentos, é o aumento da pista e qual o custo deste investimento. Perguntou, também, qual a dimensão adequada para a pista e se o objetivo da petição é garantir, apenas, a operacionalidade máxima das aeronaves que voam atualmente para o Pico ou ainda para os novos aviões A-321 Neo.

Os peticionários responderam que atualmente utilizam o aeroporto da ilha do Pico os aviões Q200, Q400 e os A320, sendo que os últimos são dos aviões mais usados no mundo, para as operações de médio curso. Consideram ainda que falta comprimento da pista, para assegurar a aterragem dos A320, em melhores condições, e que a dimensão ideal da pista varia entre os 2.352 metros e os 2.470 metros, o que implicaria um aumento aproximado de 600 metros da atual pista. O valor do investimento estimado para o aumento da pista pode ir dos 4,8 milhões de euros – aumento de 225 metros, aos 13 milhões de euros – aumento de 600 metros, com base nas comparações efetuadas com a pista do aeroporto de Ponta Delgada. Indicaram ainda que nunca se conseguirá garantir a resolução a 100% de todos os problemas, pois qualquer pista fica sempre dependente da natureza e das condições climatéricas, mesmo numa pista de 3.000 metros (e.g. Aeroporto Internacional John F. Kennedy).

A deputada Graça Silveira perguntou se o objetivo da petição é melhorar a operacionalidade da pista ou se é tornar a pista do Pico como central no desenvolvimento do Triângulo. Além disso, pretende saber quantos voos são cancelados devido ao vento; qual será a percentagem estimada relativa à diminuição de cancelamentos; quais foram os motivos que provocaram o acidente de um avião da SATA, que ficou imobilizado na pista.

Os peticionários responderam que o objetivo da petição era identificar a origem e as causas dos cancelamentos dos voos e indicar formas e soluções para diminuir os cancelamentos. Referiram, também, que o grooving e o aumento da pista permitem reduzir cancelamentos e trazem novas oportunidades na costa leste dos EUA e centro da Europa, sendo que o local do aeroporto do

Pico é uma mais valia para o triângulo e beneficia as três ilhas, trazendo assim mais vantagens competitivas para a RAA, face ao custo-benefício.

Acrescentaram ainda que não dispõem de estudos e de dados suficientes para quantificar, em percentagem, as melhorias significativas que o aumento da pista traria, além do que seria necessário efetuar expropriações de terrenos.

Por sua vez, o deputado António Lima perguntou se as condições geotécnicas do solo favorecem ou dificultam o aumento da pista do aeroporto do Pico e o qual o respetivo custo. Questionou ainda sobre o motivo da redução do número de passageiros, em agosto de 2017, e a operação da TUI, do centro da Europa, é viável no futuro, com o aumento da pista no Pico.

Em relação às perguntas colocadas, os peticionários afirmaram que a pista do Pico é a que tem melhor resistência, em comparação com as restantes gateways da RAA, e os voos do Pico têm uma taxa de ocupação que ronda os 98%. O crescimento negativo resultou do facto de existir menos oferta de lugares da SATA, pois a taxa de ocupação em agosto de 2017 foi de 100%.

Acresce que o grooving irá permitir ajudar a operação da TUI, ainda que seja necessário fazer escala noutra pista, além do que, cerca, de 45% dos passageiros que desembarcaram no Pico visitaram outras ilhas e saíram por outros aeroportos da RAA, sendo um bom exemplo de como o aeroporto do Pico serve toda a Região. Indicaram que a SATA Gestão de Aeródromos é a maior prejudicada com os cancelamentos, pela perda da taxa aeroportuária.

A deputada Graça Silveira perguntou aos peticionários se tinham conhecimento se as condicionantes que se verificam na pista do Pico, são ou não as que se verificam nas pistas do Faial e de São Jorge, o que coloca em causa a sua complementaridade.

Já o deputado Jorge Jorge referiu que todas as ilhas apresentam condicionalismos meteorológicos, que o voo da SATA Internacional não pode operar com a carga máxima, devido às limitações de segurança e perguntou se o aumento da pista era um atrativo para as low cost, como a Ryanair.

Por sua vez, o deputado Mário Tomé disse que o PS assumiu o compromisso eleitoral de fazer a obra do grooving na pista do Pico, sendo que este já está em fase de concurso e perguntou se o aumento da pista no Pico e Faial podem ser complementares.

Os peticionários afirmaram que a complementaridade entre Faial e Pico é fundamental e já existe, mas que nem todas as aeronaves conseguem aterrar, pela resistência do piso, na pista do Faial. Indicaram ainda que o Triângulo é um bom local para implementar a compra do bilhete único (PIT), que o aumento da pista resolve as limitações no transporte de carga e que as low cost voam para destinos com muita procura, não fazem voos circulares e não operam em pistas com limitações.

O deputado Miguel Costa interveio para perguntar qual o aumento mínimo a considerar, caso não seja possível aumentar os referidos 600 metros e se a instalação do grooving no aeroporto da Horta trouxe melhorias substanciais. Perguntou, também, se os aeroportos do Pico e do Faial podem ser considerados "aeroportos alternantes" um do outro e se as limitações nas pistas são normais e acontecem na maioria dos aeroportos.

A terminar, os peticionários responderam que a ilha do Pico tem demonstrado que os investimentos feitos têm trazido mais valias para a RAA e que esta petição surgiu devido aos cancelamentos dos voos, sendo que a principal razão é a reduzida dimensão da pista. Relativamente ao tamanho mínimo da pista, consideram não ter os elementos todos ao dispor, mas tal seria facilitado com o acesso à performance dos aviões, para comparar com outras pistas onde as aeronaves operam sem limitações.

Os peticionários referiram que o grooving na pista da Horta tem resultado em menores cancelamentos; que não existe uma regra taxativa sobre os aeroportos alternativos, fora de um determinado raio; que é normal haver limitações para alguns tipos de aeronaves, mas é fundamental reduzir as limitações para as aeronaves mais frequentes, como os A320. Por fim, consideraram que ao nível de aerogare, o aeroporto do Pico já dispõe das condições adequadas, faltando apenas o aumento da pista.

- **Audição do representante da empresa Pico Airways, Dr. Simas Santos**

O Dr. Simas Santos, na qualidade de representante da empresa, começou por salientar que a Pico Airways é uma empresa de transporte aéreo, complementar à SATA, considerando a SATA fundamental e estratégica para a RAA. Entende que o Triângulo é o segundo grande produto turístico dos Açores, com mais de 4.000 camas, assumindo-se como a grande alternativa a São Miguel e por isso deve ter um aeroporto internacional.

Acrescentou que a falta de operacionalidade do aeroporto do Pico provocou constrangimentos e cancelamentos da operação da TUI, do cento da Europa, e que o desenvolvimento do Triângulo vai potenciar, também, o grupo Ocidental dos Açores, pelo que o assunto do aeroporto deve ser encarado como um problema de gestão e não como questões politicas.

O deputado Mario Tomé aludiu ao potencial económico da ilha do Pico e uma possível complementaridade entre os aeroportos do Pico e do Faial, perguntando como a empresa Pico Airways vai tentar encontrar soluções e parcerias na sua atividade e de que forma o aumento dos passageiros tem contribuído para o crescimento económico da ilha.

O Dr. Simas Santos referiu que a perspetiva da Pico Airways é complementar e suplementar à SATA, porque não estão satisfeitos com as acessibilidades. Considera que o aeroporto do Pico é essencial ao desenvolvimento económico da ilha, que em poucos anos cresceu de forma exponencial e superou a ilha do Faial. Atualmente, a ilha do Pico continua a crescer e tem em curso vários investimentos, na hotelaria tradicional, nos concelhos de São Roque, Lajes e na Madalena, perspetivando o crescimento de setores de atividade relacionados com o Turismo.

Entende ainda que o grooving irá ajudar a melhorar a operacionalidade da pista, mas não resolve todas as limitações da pista do Pico, uma vez que não garante a operacionalidade, sem limites, dos novos aviões da SATA (A321 Neo) e dos aviões da Delta Airlines.

O representante da Pico Airways disse, também, que o Triângulo é já uma evidência e a ilha do Pico está no centro, pelo que é mais lógico desenvolver do centro para a periferia e não o contrário. Defende ainda a manutenção da gateway do Faial.

O deputado Marco Costa perguntou sobre as dificuldades que existem nos transportes aéreos, enquanto produtor de pacotes turísticos no triângulo.

Em resposta, o representante da Pico Airways referiu que os maiores problemas resultam da falta de melhores acessibilidades, na medida em que para um turista da Alemanha possa chegar ao Triângulo, tem de ficar duas noites em São Miguel (na ida e na volta). Além disso, considera que os custos do aumento da pista do aeroporto do Pico são razoáveis, em comparação com outros aeroportos.

Por sua vez, a deputada Graça Silveira perguntou sobre o tipo de aeronaves que a Pico Airways pretende usar; em que termos defende a complementaridade no Triângulo; o que é que o Pico tem de mais valia, para ter um aeroporto internacional; se não considera necessário fazer a cartografia do aeroporto do Pico e quais as infraestruturas que faltam criar no Pico, ao nível de segurança e outros serviços.

O Dr. Simas Santos indicou que a Pico Airways não pretende adquirir aeronaves, mas contratualizar o uso de aviões, com charters e outsourcing, como uma companhia virtual. Acrescentou que a complementaridade consiste em encontrar soluções para o Triângulo e que o tamanho, dimensão, e centralidade da ilha do Pico são factos. A ilha do Pico tem maior potencial de desenvolvimento e vai continuar a crescer em termos de oferta turística, sendo justificável a criação de um aeroporto internacional, com as devidas infraestruturas, pois já existem operadores internacionais como a TUI, a procurar o Pico.

O deputado António Lima perguntou sobre as limitações existentes no atual modelo de transportes aéreos na Região e qual o seu impacto no Pico e Triângulo. Questionou ainda se a criação do aeroporto internacional no Pico iria trazer melhorias; se o mercado mais atrativo é o internacional (EUA e Europa) e se isso implicaria a liberalização do modelo de transportes aéreos.

Relativamente às perguntas colocadas, o representante da Pico Airways afirmou que o Triângulo é um produto único nos Açores e isso não representa demagogia, mas uma realidade que pode e deve ser promovida. Neste sentido, torna-se importante descentralizar os charters de São Miguel e trazer para o Triângulo, reduzindo o afunilamento que se verifica. Entende ainda que

as soluções para o Triângulo passam pelos voos charters e não com low cost, pelo que isso não implica mudar o modelo de transportes na RAA.

O deputado Jorge Jorge perguntou sobre a importância atribuída ao aeroporto do Pico, que é totalmente regional, para o futuro do Turismo nos Açores.

Por sua vez, o deputado António Vasco perguntou se considera estratégico o aeroporto do Pico e se existem condições para alterar o modelo de transportes, liberalizando o mercado.

Já o deputado André Rodrigues perguntou se os investimentos previstos na petição são suficientes para tornar o aeroporto do Pico internacional.

O deputado António Pedroso questionou se a ampliação do aeroporto do Pico, para um aeroporto internacional, teve em conta a capacidade de carga da ilha, para absorver o crescimento do turismo. Perguntou, também, sobre a capacidade máxima prevista e aceitável para a ilha do Pico; se é viável uma operadora aterrar no Triângulo e fazer a distribuição por via marítima, em detrimento da via aérea; e se existem camas suficientes.

Às perguntas colocadas, o representante da empresa Pico Airways disse que as ilhas do Pico e São Jorge têm necessidade de mais camas na hotelaria tradicional, sendo importante o reforço das acessibilidades. A operação da TUI revela a atratividade pelo Pico, sendo que o desafio no Turismo está na época baixa (Inverno) e que ainda estamos longe da massificação. Além disso, as companhias low cost foram importantes para São Miguel, não pelo preço, mas sim pela notoriedade dada aos Açores, ainda que entenda não fazer sentido falar em low cost no Triângulo, mas sim a atualização do modelo das OSP – Obrigações de Serviço Público.

Por fim, indicou que o grooving e o aumento da pista para 2300 metros seriam suficientes para criar um aeroporto internacional no Pico, totalmente gerido e sob a alçada do Governo Regional.

- **Audição do Presidente da ACIP – Associação Comercial e Industrial do Pico, Rui Lima**

O Presidente da ACIP – Rui Lima começou por afirmar que a ilha do Pico tem tido um crescimento notável, fruto da dinâmica e esforço dos empresários, fazendo por isso sentido aumentar a pista do aeroporto, para melhorar a sua segurança e operacionalidade. Considera ainda que se deve combater a sazonalidade no turismo e que a ilha do Pico deve ser encarada de forma complementar ao Faial e São Jorge, no contexto do Triângulo.

O deputado Marco Costa referiu que a ilha do Pico tem registo mais dormidas do que o número de lugares disponibilizados na SATA, perguntando se a ACIP tem dados relativos ao mercado interno; se os riscos dos cancelamentos têm afastado operadores turísticos do Pico; quais os investimentos em curso, nos próximos 3 a 4 anos e se a ACIP tem reivindicado junto do Governo a intenção de ampliar a pista.

O Presidente da ACIP respondeu que a ACIP não dispõe de dados estatísticos sobre a origem e meio como chegam os turistas ao Pico, mas a perceção dos empresários é que todos os voos para o Pico ficaram cheios no Verão e que o crescimento é real e as camas estavam ocupados.

Por sua vez, o deputado Mario Tomé fez referência às dificuldades no escoamento de pescado por via aérea, questionando se continuam a existir problemas no escoamento por via aérea e se tem sido utilizado o aeroporto do Faial, como alternativa. Perguntou ainda se a ACIP dispõe de dados sobre o crescimento de emprego na ilha do Pico e se o aumento da pista poderia contribuir para a criação de emprego.

O Presidente a ACIP disse que muitos empresários do Pico utilizam o Faial para escoar os produtos e a carga e que no Verão ocorreu um grande crescimento do Turismo no Pico, com reflexos positivos no emprego.

Já a deputada Graça Silveira perguntou quais os impactos e consequências, para a ilha do Pico, dos cancelamentos de voos.

O Presidente da ACIP afirmou, novamente, que não dispõe de números suficientes para quantificar os impactos, mas no Verão existiram taxas de ocupação de 100% e dificuldades no acesso aos transportes.

O deputado António Lima questionou sobre os constrangimentos criados com os cancelamentos de voos ao nível de carga aérea e se o Pico tem conseguido captar turistas de São Miguel e Terceira, provenientes das low cost.

O Presidente da ACIP disse que qualquer cancelamento traz consequências e que o último Verão, no Pico, foi um bom exemplo na captação de turistas de São Miguel e Terceira.

Por fim, o deputado Jorge Jorge perguntou se é determinante o aumento da operacionalidade e tamanho da pista para combater a sazonalidade.

A terminar, o Presidente da ACIP respondeu que é importante aumentar a pista, pois permitirá combater a sazonalidade e assegurar a operacionalidade da pista, durante todo o ano.

- **Audição do Presidente da AMIP – Associação Municípios da Ilha do Pico, representada pelo Presidente da Câmara Municipal de São Roque do Pico – Mark Silveira, que se fez acompanhar pelo Presidente da Câmara Municipal da Madalena – José António Soares, e pelo Presidente da Câmara Municipal das Lajes do Pico – Roberto Silva.**

Os representantes da AMIP começaram por referir que assinaram a petição e concordam com os termos lá previstos, quer no concurso para o grooving, que já está em curso, quer relativamente ao aumento do comprimento da pista, de forma a evitar penalizações e a reduzir as limitações.

Informaram, também, que a ilha do Pico tem tido os maiores crescimentos de passageiros desembarcados e embarcados nos últimos anos, mas este ano aumentaram os voos, mas diminuíram os lugares disponíveis, devido à troca dos aviões utilizados. Neste sentido, a AMIP tem vindo a reivindicar a ampliação da pista e a falar a uma só voz.

O deputado Mario Tomé reconheceu que as autarquias do Pico têm feito investimento e têm tido uma preocupação com a sustentabilidade ambiental, perguntando se a ilha estará preparada para receber um maior fluxo turístico.

O Presidente da C.M. de São Roque do Pico e da AMIP disse que é necessário criar condições e acompanhar a oferta, com um aumento do número de unidades de alojamento e restauração, o que já está a acontecer, mas que isso é um processo gradual, que deve ser acompanhado pela ampliação da pista, a médio longo prazo, no próximo quadro comunitário.

Por sua vez, o Presidente da C.M. da Madalena indicou que se o aeroporto do Pico tivesse as condições adequadas, o desembarque de passageiros teria aumentado e que o Pico tem sido procurado por investidores, que fazem depender o seu investimento da melhoria das acessibilidades, onde se inclui o aumento da pista. O abandono da TUI no Inverno foi outra penalização para a ilha do Pico e o aeroporto precisa de crescer, para ser complementar ao Triângulo.

O deputado Jorge Jorge perguntou se o desenvolvimento da ilha do Pico e do Triângulo está dependente do aumento da pista do aeroporto; se as obrigações de serviço público devem ser alteradas e se o espaço aéreo deve ser liberalizado.

O Presidente da C.M. de São Roque do Pico afirmou que não tem conhecimentos sobre a OSP ao nível de carga aérea, mas qualquer alteração que melhore o transporte aéreo de turistas e cargas é sempre bem-vinda. O facto de o aeroporto do Pico ser propriedade da RAA vem facilitar o investimento e a sua justificação, pois não depende de terceiros. Considera ainda que, para já, não é importante liberalizar totalmente o espaço aéreo na RAA, mas sim captar operações charters, com voos programados e aumentar a pista.

O Presidente da C.M. da Madalena referiu ainda que voos low cost teriam um efeito positivo na economia e a abertura total do espaço aéreo teria impacto no desenvolvimento da ilha e da RAA.

O deputado António Lima questionou se as últimas obras feitas no aeroporto já deviam ter incluído o aumento da pista e criado novas condições; que consequências tiveram para a mobilidade dos picarotos, na saída da ilha, as taxas de ocupação de 100%; e se é mais importante ter uma taxa de ocupação média superior durante todo o ano ou apenas aumentar no pico da época alta.

O Presidente da C.M. de São Roque respondeu que é preferível ter todos os meses cheios do que criar mais camas apenas para a época alta, havendo assim uma melhor distribuição ao longo do ano. Acrescentou que a realidade no passado era muito diferente da que se vive hoje; que os residentes ficaram limitados na sua mobilidade no último Verão, ainda que tenham utilizado a via marítima para se deslocarem, através do Faial e São Jorge, e que a SATA deve reforçar a oferta interilhas.

A deputada Graça Silveira afirmou que a pista do Pico tem o problema de ser uma pista de montanha e de ter ventos cruzados, perguntando porque motivo nunca foi pedido um mapeamento cartográfico; o que entendem por centralidade geográfica; e quais as grandes preocupações e reivindicações do Pico.

O Presidente da AMIP respondeu que a primeira questão é demasiado técnica e não tem dados suficientes; que em termos de acessibilidades pretendem mais lugares, mais voos e para isso a pista deve ser aumentada. A centralidade geográfica ajuda a definir outras centralidades estratégicas e a uniformização de preços, nas OSP, foram uma grande conquista da RAA.

O deputado Marco Costa perguntou se a AMIP teve ou irá ter reuniões com o Governo Regional dos Açores (GRA) sobre as necessidades do aeroporto do Pico; se concordam com a posição do Presidente do GRA, quando disse que nesta legislatura não havia possibilidade de aumentar a pista no Pico.

Por sua vez, o deputado Jorge Jorge questionou se concordavam com a possibilidade de concessionar o aeroporto do Pico, incluindo neste contrato o aumento da pista.

Já o deputado Mario Tomé perguntou se tinham informações sobre o impacto na economia dos problemas no envio da carga.

O Presidente da AMIP argumentou que quase todos os contactos da AMIP com o GRA e entidades públicas foram tornados públicos e que nestes contactos foram sempre pedidos mais lugares nos voos e o aumento da pista e da sua operacionalidade, ainda que neste quadro não existem fundos comunitários disponíveis, ficando em aberto para o futuro. Entende que se a concessão trouxer o faz falta ao Pico, então é bem-vinda a concessão. Disse ainda que não tem conhecimento sobre os problemas de carga, mas admite que tal possa ter acontecido.

A terminar, o Presidente da C.M. das Lajes do Pico disse que os aeroportos do Pico e do Faial são completares e não concorrentes, que são detidos por entidades diferentes e que se justifica a necessidade de aumentar a pista. Informou que existem muitos projetos em curso para o aumento do número de camas, nos próximos anos. Considera ser importante contemplar no próximo quadro comunitário fundos para o investimento na ampliação da pista do Pico, havendo uma grande proximidade entre o Pico e São Jorge, o que constitui mais um argumento válido. Por fim, o turismo tem permitido criar mais emprego e devemos criar as condições necessários ao desenvolvimento da ilha do Pico, sendo fundamental a ampliação da pista.

- **Audição do Engenheiro António Cansado**

O Eng. António Cansado referiu que o aeródromo do Pico já tinha sido sujeito a uma remodelação que incluiu o aumento da pista, da aerogare e do quartel de bombeiros, em 2004 e que nesta altura já se previa que o Pico reunia as melhores condições para desenvolver o Triângulo. Deu como exemplo a operação da TUI, que olhou para o Triângulo como uma oportunidade de negócio e escolheu o Pico. Citou ainda uma frase da Wikipédia a mencionar que "(…) em caso de futura ampliação da futura pista do Pico, a topografia expansiva do aeroporto do Pico, torna-o um dos melhores aeroportos da RAA, até ao nível da centralidade".

A deputada Graça Silveira perguntou sobre a importância da comparação da ampliação da pista do Pico com a ampliação da pista da Horta; se é importante fazer um mapeamento cartográfico da pista do Pico e se isso aumentava a sua operacionalidade. Questionou ainda qual a dimensão do aumento da pista necessário para reduzir os cancelamentos e se dispõe de dados sobre o histórico de cancelamentos na pista do Pico.

O Eng. António Cansado respondeu que é necessária mais pista para que o avião descole com carga máxima e que o combustível na Horta até é mais caro do que no Pico.

Já o deputado Mário Tomé perguntou sobre o custo do aumento da pista, em mais 600 metros.

O Eng. António Cansado disse que não tem conhecimentos suficientes de engenharia civil; que o grau de exigência para operar nos EUA é diferente da Europa e que caberá à ANAC dizer se o

aumento de 600 metros será ou não suficiente. Indicou ainda que os aviões A321-Neo são da mesma família dos A320.

O deputado António Lima questionou se os novos aviões A321-Neo poderão ser usados na pista do Pico, com o aumento da pista previsto na petição e se estes aviões são adequados para as obrigações de serviços público entre Lisboa-Faial e Lisboa-Pico.

O Eng. António Cansado argumentou que as condições de operacionalidade de cada aeroporto devem ser rigorosamente cumpridas e verificadas; que um A320 poder operar no Pico, desde que cumpra determinados requisitos; e que o A321-Neo vem responder aos novos desafios, pois tem menores consumos de combustível e nova motorização dos aviões.

O deputado Marco Costa perguntou se o grooving vai resolver os problemas todos e se o facto de ser um aeroporto de montanha é visto como um problema.

O Eng. António Cansado disse que o grooving vai resolver os problemas de aquaplanagem; que a centralidade do Pico é inegável e se o aeroporto não for operacional e seguro, não pode ser escalável.

Posteriormente, o deputado Miguel Costa perguntou se se voa para o Pico e Faial em condições de segurança e se defende que a estrutura do aeroporto do Pico deve ser central para servir o Triângulo, com fluxos diretos da EUA e Europa.

O deputado Jorge Jorge perguntou se os aviões A321-Neo podem operar a 100% para o Pico.

A deputada Graça Silveira perguntou se o aeroporto do Pico é o que melhor serve o Triângulo, mesmo com os ventos cruzados da montanha e se não seria melhor ter dois aeroportos operacionais e complementares.

Às perguntas colocadas, o Eng. António Cansado começou por referir que um aeroporto é operacional se forem cumpridas, de forma cumulativa, vários pormenores. Esclareceu que não se pode falar em condições mínimas de segurança, mas se há ou não condições de segurança, pelo que é óbvio que a SATA está a operar em segurança. Indicou que o grooving não resolve o

problema para operar com os A321-Neo, uma vez que continua a ser necessário mais comprimento de pista.

Acrescentou que a pista do Pico é mais fácil de prolongar, a um custo relativamente reduzido e que a procura pelo Pico tem aumentado e forma significativa, dando como exemplo a operação realizada pela TUI. Além disso, entende que a ser feita obra, esta deve acontecer no Pico, pois é propriedade da RAA, enquanto o aeroporto da Horta foi concessionado a privados. Referiu ainda que o aeroporto do Faial não tem as mesmas condições de prolongamento da pista e que um investimento com um maior retorno para o Triângulo e para os Açores, será no Pico.

- **Audição da Secretária Regional dos Transportes e Obras Públicas (SRTOP), Ana Cunha**

A Secretária Regional, Ana Cunha, iniciou a sua intervenção dizendo que os subscritores da petição pretendem o aumento das condições de operacionalidade da ilha do Pico, solicitando que sejam realizadas duas intervenções, o aumento do comprimento da pista e a implementação do "grooving". Referiu que o compromisso político assumido pelo Governo, dos Açores foi o de aumentar e melhorar a operacionalidade do aeroporto através do "grooving", que consiste na criação de ranhuras na superfície da pista, permitindo aumentar a aderência das aeronaves, sendo estimado iniciar a empreitada em fevereiro do próximo ano, com um prazo de execução de 90 dias.

Além disso, o Governo dos Açores tem vindo a realizar investimentos naquela infraestrutura, nomeadamente, o restabelecimento da faixa "strip" da cabeceira da pista 09 e a restituição da superfície livre de obstáculos de descolagem na pista 27, a aquisição e instalação de equipamento para a estação meteorológica, a execução da correção da sinalização horizontal e repintura das marcações existentes. Está ainda em curso a implementação do sistema de "ILS", sistema automático que auxilia os pilotos no processo de aterragem e que irá permitir reduzir o número de voos a cancelar por motivos de condições atmosféricas adversas.

O deputado Mário Tomé saudou e valorizou o trabalho realizado pelos peticionários, questionando posteriormente a SRTOP sobre se a empreitada de "grooving" irá ter alguma implicação ou constrangimentos na operação do aeroporto do Pico durante a sua execução e

para quando a conclusão do processo de certificação do "ILS" e seu impacto na melhoria das condições de operacionalidade do aeroporto do pico.

A SRTOP respondeu que a execução da empreitada de "grooving" não iria trazer, à partida constrangimentos para o normal funcionamento do aeroporto, sendo uma obra de curta duração. Relativamente à certificação do sistema "ILS" está neste momento em fase de procedimento dependente de entidades externas, pelo que não poderá se comprometer com datas para a sua conclusão, afirmando que a ANAC tem 90 dias para responder à documentação submetida, pelo que estima que dentro de três meses possamos ter a sua aprovação.

A deputada Graça Silveira questionou se o sistema "ILS" melhora as condições de aproximação à pista quando o problema são os ventos, afirmando que grande parte dos cancelamentos são provocados pelos ventos. Perguntou ainda se existe disponibilidade do Governo Regional dos Açores para aumentar a pista, conforme solicitado na petição.

A SRTOP referiu que a questão feita sobre o "ILS" era muito técnica, mas entende que o sistema "ILS" permita auxiliar os pilotos no processo de aproximação e aterragem em condições de adversidade de visibilidade, e não propriamente o vento. Referiu que o "grooving" permite uma maior aderência da aeronave à pista na fase de travagem e que o compromisso politico para esta legislatura é o de realizar investimentos que levem à melhoria das condições de operacionalidade da pista, nomeadamente através da empreitada de "grooving" e não pelo aumento da pista.

O deputado Jorge Jorge referiu que a empreitada do "grooving" e a implementação do "ILS" vão melhorar as condições de operacionalidade do aeroporto da ilha do Pico, afirmando que a petição aborda o assunto das novas aeronaves da SATA e sobre a sua operacionalidade no aeroporto do Pico. Perguntou se as novas aeronaves podem operar sem penalizações com a atual pista, referindo que a obra de ampliação, no valor de 15 milhões de euros, permitiria reduzir o número de cancelamentos de voos e a possibilidade de as aeronaves operarem com a sua carga máxima. Finalizou, questionando se o Governo dos Açores admite começar a trabalhar neste assunto para que na próxima legislatura, com outro quadro comunitário de apoio, possa concretizar esta obra.

A SRTOP referiu que as questões colocadas pelos subscritores da petição referem-se ao aumento do comprimento da pista e ao investimento no "grooving", este último já em execução. Relativamente ao aumento da pista, transmitiu novamente a mesma posição do Governo Regional e respondeu que não poderia fazer futurismo, nomeadamente sobre o novo enquadramento comunitário e sobre a possibilidade de enquadrar o investimento numa nova legislatura. Concluiu dizendo que o Governo está a cumprir com os seus compromissos.

O deputado Jorge Jorge questionou qual o valor dos prejuízos para a SATA e para a Região, pelos cancelamentos dos voos no Pico.

A SRTOP respondeu que não tinha consigo os valores dos prejuízos causados à SATA.

O deputado António Lima questionou a SRTOP sobre quais os aviões que irão operar na rota Pico – Lisboa uma vez que estamos em fase de restruturação da frota da SATA.

A SRTOP respondeu que, ainda em processo de transição de frota, a SATA continua a afetar à rota Pico – Lisboa os A320.

O deputado Marco Costa questionou se já estão a decorrer negociações na área dos transportes e acessibilidades para o próximo quadro comunitário; quanto tempo será necessário para a elaboração de um projeto de ampliação do aeroporto do Pico; e se a SRTOP tinha mais informações sobre as questões da operacionalidade do aeroporto.

O deputado Mário Tomé referiu todo o trabalho feito ao longo dos últimos anos no aeroporto do Pico, mas referiu que a TUI abandonou a operação para o Pico por causa dos cancelamentos provocados com o excesso de água na pista, situação que a empreitada do "grooving" vem resolver. Questionou se a execução do "grooving" vai ou não reduzir o número de cancelamento e aumentar as condições de operacionalidade do aeroporto do Pico.

A deputada Graça Silveira referiu que a empreitada do "grooving" irá melhorar situações de "aquaplaning", mas continuamos a ter os problemas de cancelamento devido aos ventos laterais, questionando se foi já ou não feito algum estudo sobre os custos de cancelamento de um voo para o Pico, quanto custa à companhia e se compensaria efetivamente fazer o

investimento no aumento da pista face a esses custos de cancelamento, ou seja, um estudo de custo/benefício deste aumento.

A SRTOP afirmou que, relativamente ao quadro comunitário e às negociações sobre as acessibilidades, este tema é uma das prioridades do Governo Regional, sendo conduzidas por outra Secretaria e que não consegue precisar quanto tempo demoraria a fazer um projeto deste tipo, apesar de já existir uma ideia e uma estimativa de custo. Afirmou que é inquestionável que o "grooving" irá reduzir o número de cancelamentos e melhorar as condições operacionalidade nesta infraestrutura.

O deputado Jorge Jorge questionou quem elaborou o estudo que refere a diferença entre a capacidade de carga das aeronaves A320 com a pista molhada e com a pista seca.

A SRTOP respondeu que o parecer foi elaborado pelo Eng. Rui Medeiros que está anexo ao processo enviado pelo Eng. Paulo Meneses.

O deputado Luís Rendeiro referiu que considera essencial existir uma resposta sobre os prejuízos para a SATA e para a Região, dos cancelamentos de voos no Pico e questionou quais os custos médios anuais para a SATA e para a Região dos sucessivos cancelamentos dos voos na ilha do Pico.

O deputado Marco Costa questionou sobre a pertinência da elaboração imediata do projeto de ampliação da pista do aeroporto do Pico.

O deputado Mário Tomé perguntou sobre o custo/benefício do investimento e sobre o comprometimento do quadro comunitário para esta legislatura.

A SRTOP respondeu que não tinha ao seu dispor dados sobre os prejuízos diretos para a SATA e os prejuízos indiretos para a Região e que, efetivamente, este quadro comunitário está comprometido.

A terminar, a SRTOP enalteceu o trabalho realizado pelos peticionários, realçando que a petição já apresenta uma avaliação inicial deste investimento no aeroporto do Pico.

A Comissão Permanente de Economia solicitou os seguintes pareceres por escrito:

- Eng. Rui Medeiros;
- Conselho de Ilha do Pico;
- Associação de Agricultores da Ilha do Pico;
- Associação de Armadores Pesca Artesanal Ilha do Pico;
- Câmara Municipal da Horta;
- Câmara Municipal das Velas;
- Câmara Municipal da Calheta;
- Câmara do Comércio e Indústria da Horta;
- Associação de Turismo dos Açores (ATA);
- Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- Associação dos Pilotos Portugueses de Linha Aérea;
- Representante dos Pilotos da SATA Internacional;
- Representante dos Pilotos da SATA.

4.º CAPÍTULO – CONCLUSÕES E PARECER

A Comissão de Economia deliberou, por unanimidade, com os votos a favor do PS, PSD, CDS-PP e BE, pronunciar-se da seguinte forma:

1. Os peticionários indicaram que o aeroporto da ilha do Pico foi um dos que mais cresceu na RAA, entre 2003 a 2016. Mas a pista do Pico, com cerca de 1.745 metros, é insuficiente e limita a descolagem de aviões com peso máximo; assim como as condições climatéricas (vento e chuva) que também provocam constrangimentos e cancelamentos de voos;

2. Os peticionários apresentaram como soluções a implementação do grooving, para melhorar as condições de aderência à pista e o aumento do comprimento da pista na ilha do Pico, que permitiria melhorar a operacionalidade da pista em condições adversas de vento;

3. Os peticionários consideraram ainda pertinente o aumento da pista no sentido de reduzir as penalizações em relação à carga máxima assim como devido à centralidade do Pico no Triângulo e nos Açores;

4. Por sua vez, o Dr. Simas Santos referiu que a perspetiva da Pico Airways é complementar e suplementar à SATA, porque não estão satisfeitos com a falta de acessibilidades e a ilha do Pico continua a crescer e tem em curso vários investimentos no setor turístico;

5. O representante da Pico Airways afirmou que o Triângulo é o segundo grande produto turístico dos Açores, com mais de 4.000 camas. Indicou ainda que o grooving e o aumento da pista para 2300 metros seriam suficientes para criar um aeroporto internacional no Pico, totalmente gerido e sob a alçada do Governo Regional.

6. O Presidente da ACIP – Associação Comercial e Industrial da Ilha do Pico disse que o Pico tem tido um crescimento notável, fruto da dinâmica e esforço dos empresários, fazendo por isso sentido aumentar a pista do aeroporto, para melhorar a sua segurança e operacionalidade, numa lógica complementar ao Faial e São Jorge, no contexto do Triângulo.

7. Acresce que os representantes da AMIP – Associação de Municípios da Ilha do Pico disseram que assinaram a petição e concordam com os termos lá previstos, quer no concurso para o grooving, que já está em curso, quer relativamente ao aumento do comprimento da pista, de forma a evitar penalizações e a reduzir as limitações.

8. Informaram, também, que a ilha do Pico tem tido os maiores crescimentos de passageiros desembarcados e embarcados nos últimos anos, pelo que a AMIP tem vindo a reivindicar a ampliação da pista e a falar a uma só voz.

9. O Eng. António Cansado referiu que o aeródromo do Pico já tinha sido sujeito a uma remodelação que incluiu o aumento da pista, da aerogare e do quartel de bombeiros, em 2004 e que já nesta altura se previa que o Pico reunia as melhores condições para desenvolver o Triângulo. Deu como exemplo a operação da TUI, que olhou para o Triângulo como uma oportunidade de negócio e escolheu o Pico.

10. Já a Secretária Regional dos Transportes e Obras Públicas referiu que o compromisso político assumido pelo Governo dos Açores foi o de aumentar e melhorar a operacionalidade do aeroporto através da empreitada do "grooving", a realizar em 2018, e não a ampliação da pista, nesta legislatura;

11. Além disso, o Governo dos Açores tem vindo a realizar investimentos naquela infraestrutura, nomeadamente, o restabelecimento da faixa "strip" da cabeceira da pista 09 e a restituição da superfície livre de obstáculos de descolagem na pista 27, a aquisição e instalação de equipamento para a estação meteorológica, a execução da correção da sinalização horizontal e repintura das marcações existentes, estando ainda em curso a implementação do sistema de "ILS".

12. De realçar que a Petição foi subscrita por 2.351 peticionários, pelo que reúne as condições legalmente definidas para ser apreciada em reunião Plenária;

13. Dar conhecimento do presente Relatório ao primeiro subscritor da petição.

Ponta Delgada, 28 de fevereiro de 2018

O Relator

Carlos Silva

O presente relatório foi aprovado por unanimidade.

Ao presente relatório ficam anexos os pareceres solicitados por escrito.

O Presidente

Miguel Costa

Exº Sr.

Presidente da Comissão de Economia

Rua Marcelino Lima

9901 – 858 Horta

Madalena, 11 de maio de 2017 Nª Refª nº 186/2017

Assunto: Parecer sobre aeroporto do Pico

Em resposta ao V. oficio datado de 17/10/2017, venho dizer o seguinte:

A pesca do Pico exporta a maior parte do pescado capturado por avião, como é do conhecimento geral, e sabemos que temos tido graves problemas com o escoamento do mesmo, derivado na época de Inverno aos cancelamentos dos aviões da SATA , porque a pista não oferece as condições necessárias, e no Verão pelo aumento do fluxo de passeiros que visitam a nossa ilha e respectivo aumento de bagagem, deixando muitas vezes o nosso peixe fresco, no chão, um dos produtos mais perecíveis que a região exporta.

Pelos motivos expostos, esta associação vê com bons olhos todas as medidas que venham trazer melhores condições à pista do aeroporto do Pico e à diminuição de cancelamentos pela exposição da mesma aos ventos transversais.

Com os meus cumprimentos,

O Presidente da direção

(José António Fernandes)

Associação de Armadores de Pesca Artesanal do Pico – Edifício de Apoio ás Pescas – Avenida Machado Serpa s/n – 9950-321 Madalena
Pico – Açores
Telf: 292623903 Fax: 292623994
Email: a.a.p.a.p@sapo.pt

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
ARQUIVO
Entrada 3291 Proc. n.º 45.10.01
Data: 017/10/30 N.º 13/XI

Município de Velas
Rua de São João
9800 - 539 VELAS

Exmo. Senhor
Presidente da Comissão Permanente de
Economia da ALRAA
Rua Marcelino Lima
9901-014 HORTA

Sua Referência	Sua Comunicação de	Nossa referência	Data
		5210 / 2.21	2017/11/15

ASSUNTO: Parecer sobre a Petição 13/XI – "Pelo aumento das condições de operacionalidade do Aeroporto da Ilha do Pico"

Na sequência da receção do pedido de parecer da Comissão Permanente de Economia sobre a Petição 13/XI – "Pelo aumento das condições de operacionalidade do Aeroporto da Ilha do Pico", o qual mereceu a nossa melhor atenção e que passamos a responder. Assim sendo, encarrega-me o Presidente da Câmara Municipal de Velas de agradecer a V. Ex.ª o solicitado.

Desta forma, e após apreciação da referida petição, a Câmara Municipal de Velas na sua reunião de 13 de Novembro corrente, deliberou por unanimidade dar o seu aval favorável, conforme parecer e deliberação que se anexa.

Manifestamos a V. Ex.ª a nossa permanente disponibilidade para a manutenção de uma colaboração Institucional que pretendemos duradoura e plena de resultados.

Com os melhores cumprimentos

O Chefe de Divisão de Urbanismo e Serviços Urbanos,

Jorge Humberto M.D.S. Henriques
(Por competência delegada nos termos
do n.º 1, do art. 38.º da Lei 75/2013

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
ARQUIVO
Entrada 3483 Proc. n.º 45.10.01
Data: 07 / 11 / 16 N.º 13 / XI

Divisão de Urbanismo e Serviços Urbanos
Telefone 295 412 214 / 295 412 167 Fax 295 412 450
E-mail – jhenriques@cmvelas.pt - Website - http://cmvelas.pt
NIF 512 075 506

MUNICÍPIO DE VELAS
Rua de São João
9800-539 VELAS

PARECER

Prolongamento da Pista do Aeroporto da Ilha do Pico

A Câmara Municipal das Velas recebeu da Comissão Permanente de Economia da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores um pedido de parecer sobre a Petição 13/XI – "Pelo aumento das condições de operacionalidade do Aeroporto da Ilha do Pico".

O Aeroporto do Pico pela sua centralidade entre as ilhas do "Triângulo" pode constituir um importante elemento de desenvolvimento, beneficiando a população das três ilhas e melhorando a oferta de ligações aéreas para o exterior sobretudo nos períodos de "época alta" em que a mesma é deficitária.

Para a Ilha de S. Jorge o Aeroporto do Pico devidamente dotado das infraestruturas necessárias para a melhoria do seu serviço constitui uma alternativa às restantes Gatewais da Região, por ser a que se situa mais próxima em termos geográficos.

No entanto para que esta alternativa seja efetiva há que ter em conta a harmonização do Serviço Público de Transporte Marítimo de Passageiros entre Velas e S. Roque do Pico, naquela que é a normal "Ponte Marítima" entre as duas Ilhas, garantindo que as ligações são efetuadas em horários adequados e compatíveis com os transportes aéreos.

Para este efeito e após as obras de melhoria do Porto Comercial de S. Jorge deveria verificar-se a localização, conforme compromisso assumido pelo Governo dos Açores, de uma embarcação sediada no Porto das Velas assegurando a "Ponte Marítima" necessária ao serviço do "Triângulo", e por conseguinte dos Jorgenses e Picoenses bem como a todos aqueles que nos visitam e pretendam vir a utilizar o Aeroporto do Pico, pondo assim em prática o Plano Integrado dos Transportes (PIT) cujos efeitos práticos nunca se fizeram sentir, certamente devido à diminuição dos Voos no Aeroporto da Horta, à inoperacionalidade do Aeroporto do Pico, e à falta de ligações marítimas adequadas aos horários de partida e chegada dos Voos.

MUNICÍPIO DE VELAS
Rua de São João
9800-539 VELAS

Verificando-se que as atuais condições de operacionalidade do Aeroporto da Ilha do Pico são fortemente limitativas, dado que com a situação atual o aeroporto é propenso a cancelamentos e não tem condições para operação de aeronaves de médio curso, do tipo Airbus 320 ou boeing 737, foi solicitado através da Petição 13/XI – "Pelo aumento das condições de operacionalidade do Aeroporto da Ilha do Pico", à Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores que se pronunciasse sobre a melhoria a da sua operacionalidade através do aumento do comprimento da pista e de melhoria das condições de drenagem.

A melhoria da operacionalidade do Aeroporto da Ilha do Pico poderá constituir uma mais valia para os passageiros de S. Jorge, funcionando como alternativa viável se conjugada com a melhoria da frequência do transporte marítimo no "Triângulo", melhorando as condições de mobilidade da população residente e contribuindo para o desenvolvimento do Setor Turístico.

Assim, tendo em conta que existem evidentes vantagens para a população de S. Jorge e para o desenvolvimento económico desta Ilha, a Câmara Municipal de Velas dá o seu parecer favorável à petição apresentada à Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores solicitando a melhoria da operacionalidade do aeroporto da Ilha do Pico.

Analisado e aprovado por unanimidade em Reunião de Câmara de 13 de Novembro de 2017.

MUNICÍPIO DE VELAS
CÂMARA MUNICIPAL

DELIBERAÇÃO AVULSA

A Câmara Municipal de Velas delibera em reunião ordinária de treze de Novembro de dois mil e dezassete, nos termos do nº 3 do artigo 57º do regime jurídico das autarquias locais, aprovado pela lei nº 75/ 2013, de 12 de Setembro, aprovar por unanimidade e em minuta o seguinte: ----------

"- **Proposta** subscrita pelo senhor Presidente, que aqui se dá por integralmente reproduzida para os devidos e legais efeitos e fica apensa a esta ata no anexo V para **aprovação favorável do parecer em anexo relativo à petição 13/XI- "pelo aumento das condições de operacionalidade do Aeroporto da Ilha do Pico"**, solicitado pela Comissão Permanente de Economia da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores----------

------A Câmara aprovou a presente proposta. ----------

------Esta deliberação foi aprovada por unanimidade e em minuta para imediata executoriedade." ----------

Paços do Concelho de Velas, 13 de Novembro de 2017

O Presidente,

A Coordenadora Técnica de Recursos Humanos,

Câmara Municipal da Horta

Exmo. Senhor
Presidente Comissão Permanente de Economia
Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Rua Marcelino Lima
9901-858-HORTA

Sua referência	Sua comunicação	Data	Nossa referência
3674	23-10-2017	09/11/2017	- 12312

Assunto: PARECER - PELO AUMENTO DAS CONDIÇÕES DE OPERACIONALIDADE DO AEROPORTO DO PICO

Senhor Presidente,

Em resposta à vossa comunicação supra referida, serve o presente para remeter a V. Ex.ª, o nosso parecer relativo à iniciativa "Pelo aumento das condições de operacionalidade do Aeroporto do Pico", aprovado em reunião de Câmara de 9 de novembro último.

Com os melhores cumprimentos, com-serão e estima pessoal.

O PRESIDENTE DA CÂMARA,

José Leonardo Goulart da Silva

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
ARQUIVO
Entrada 3406 Proc. n.º 45.10.01
Data: 07/11/10 N.º 13/XI

Largo Duque d'Ávila e Bolama · Apartado 48 · 9900-997 HORTA · Telef. 292 202 000 · Fax 292 293 990 PÁGINA OFICIAL: www.emhorta.pt

IMPRESSA CERTIFICADA

Câmara Municipal da Horta

Informação Interna

Despacho:

Data	Número
09/11/2017	4131

Assunto: **PARECER - PELO AUMENTO DAS CONDIÇÕES DE OPERACIONALIDADE DO AEROPORTO DO PICO**

Tendo presente a iniciativa "Pelo aumento das condições de operacionalidade do Aeroporto da Ilha do Pico", subscrita por Ivo Sousa, Bruno Rodrigues e Luís Ferreira, e o v/ ofício supra referido, a Câmara Municipal da Horta, reunida a 9 de novembro de 2017, emite o seguinte parecer:

O Aeroporto da Ilha do Pico, uma das cinco infraestruturas aeroportuárias existentes, localizado no Grupo Central da Região Autónoma dos Açores.

Do ponto de vista da sua operacionalidade, o Aeroporto do Pico movimentou, em 2016, cerca de 120 mil passageiros e 330 toneladas de carga, comparativamente com os 207 mil passageiros e as 716 toneladas de carga, movimentados pelo Aeroporto da Horta, infraestrutura aeroportuária mais próxima.

A proximidade do Aeroporto do Pico ao Aeroporto da Horta, infraestrutura já classificada de Classe IV, com Controlo de Tráfego Aéreo, Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, orientação das suas pistas aos ventos predominantes e infraestruturas próximas de apoio, como Hospital, hotelaria tradicional, rede de transportes, etc. faz com que ambas as infraestruturas sejam, na verdade, complementares entre si.

A ampliação da Pista do Aeroporto do Pico, em termos técnicos, tem várias condicionantes pela sujeição das pistas cruzadas aos ventos predominantes do quadrante Sul, a turbulência provocada pela proximidade da montanha.

Câmara Municipal da Horta

Informação Interna

No caso da Horta, as limitações na aterragem verificam-se com ventos fortes do quadrante Norte e em situações de baixa visibilidade com ventos do quadrante Sul, situação em vias de resolução, com a introdução do RISE, em fase de testes, tendo em vista a respetiva certificação.

Em conclusão, consideramos que o Aeroporto da Horta, com 46 anos de existência, e o Aeroporto do Pico, com 35 anos, não são infraestruturas concorrenciais entre si, mas complementares, graças à existência de transporte marítimo de passageiros regular.

Consideramos, igualmente, que ambas as infraestruturas – Horta e Pico – justificam a ampliação das respetivas pistas para reforço das condições de operacionalidade e segurança daqueles aeroportos, na lógica de complementaridade com que ambos operam e pelas penalizações que se verificam.

O Presidente da Câmara,

José Leonardo Goulart da Silva

A Vereadora,

Ester Maria Soares Raposo Pinto Pereira

O Vereador,

Filipe Ávila Menezes

O Vereador,

Carlos Manuel da Silveira Ferreira

Câmara Municipal da Horta

Informação Interna

O Vereador,

Estêvão Faria Gomes

A Vereadora,

Sandra Carla Morgado Goulart

Sandra Carla Morgado Goulart

Fátima Santos

Assunto: FW: Parecer
Anexos: Draft LPPI ICAO typeA chart LPPI_aumento.pdf; ATT00001.htm; Aumento LPPI.PDF; ATT00002.htm; Parecer - Ofício da ALRA Rui Medeiros.pdf; ATT00003.htm

De: "Paulo Menezes" <Paulo.SB.Menezes@sata.pt>
Para: "Miguel Costa" <micosta@alra.pt>
Assunto: Parecer

Ex.º Senhor Presidente da Comissão de Economia,
Caro Dr. Miguel Costa,

Envio, em anexo, parecer do Eng.º Rui Medeiros,

Com os melhores cumprimentos e elevada consideração

Paulo Menezes
Presidente do Conselho de Administração | Chairman / CEO
Morada | Address: Av. Infante D. Henrique, 55 | 9504-528 Ponta Delgada | Açores | Portugal
Telefone | Phone: (+351) 296 209 710/711
Endereço eletrónico | Email: paulo.sb.menezes@sata.pt
Website: www.sata.pt

Esta mensagem e quaisquer ficheiros anexos a ela contêm informação confidencial e destinam-se a uso exclusivo a quem nela conste como destinatário. Podendo conter informação privilegiada, confidencial ou qualquer outro conteúdo protegido e impedido de ser revelado sob a lei aplicável.
Caso não seja o destinatário desta mensagem, fica notificado de que qualquer utilização, distribuição, reencaminhamento ou outra forma de revelação a outrem, impressão ou cópia desta mensagem é expressamente proibida.

CONFIDENTIALITY NOTICE
This e-mail, as well as any attachments, is intended only for the use of the individual or entity shown above as addressees. It may contain information which is privileged, confidential or otherwise protected from disclosure under applicable laws.
If the reader of this transmission is not the intended recipient, you are hereby notified that any dissemination, printing, distribution, copying, disclosure or the taking of any action in reliance on the contents of this information is strictly prohibited.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
ARQUIVO
Entrada 3658 Proc. n.º 45.10.01
Data: 04/12/06 N.º 13/XI

Exmo. Sr. Presidente da Comissão Permanente de Economia, Dr. Miguel Costa,

Venho pelo presente dar resposta ao pedido de parecer sobre a petição N.º 13/XI - "Pelo aumento das condições de operacionalidade do aeroporto da Ilha do Pico", que foi dirigido à SATA através do ofício 3861 de 13-11-17 da Comissão Permanente de Economia da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

De facto, a pista do aeródromo da Ilha do Pico impõe restrições de performance à operação das aeronaves de médio curso do tipo Airbus A320 e Boeing 737-800. Tomando como referência o capítulo de performance do manual "*Aircraft Characteristics Airport and Maintenance Planning*" do A320 é possível estimar que, numa pista nivelada, ao nível do mar, num dia standard (+15 °C), são necessários aproximadamente 2200 metros para um A320 descolar com 77 toneladas, que é o seu peso máximo à descolagem.

Nas mesmas condições e com piso seco, para um A320 aterrar com as 64.5 toneladas de peso máximo à aterragem são necessários 1520 metros. Com piso molhado, são necessários 1750 metros.

Estes valores devem ser sempre vistos como uma referência, já que variam com as condições meteorológicas e variantes dos aviões, podendo ficar piores ou melhores.

Os comprimentos de pista disponíveis no aeródromo da Ilha do Pico são, na pista 27, 1745 metros para a descolagem e 1655 metros para a aterragem, e na pista 09, 1655 metros para descolagem e 1580 para a aterragem.

Assim, um A320 poderá descolar com 71 toneladas da pista do Pico, num dia bom, mas com apenas 62, num dia mau. Num dia bom e com pista seca poderá aterrar no peso máximo de aterragem, mas com pista molhada o peso pode ter que descer até às 58 toneladas para ser possível aterrar no Pico. Pior cenário foi o da operação com o 737-800 no aeródromo do Pico, uma vez que, de acordo com o manual "*Airplane Characteristics for Airport Planning*" da família 737, são necessários 1900 metros para a aterragem com pista molhada com o peso máximo de aterragem. Foi esta realidade que inviabilizou algumas aterragens da TUI em 2016 quando a pista não estava seca.

As maiores aeronaves da família A320 e Boeing 737 (A321, A321Neo, B737-900) simplesmente não têm performance suficiente para operar com um *payload* igual ou superior ao que os modelos mais pequenos conseguem transportar na atual pista do aeródromo do Pico, pelo que a sua operação não é viável.

Quer isto dizer, que as aeronaves A320 e 737-800 operam no Pico nos limites da sua performance. Por essa razão não há grande margem de manobra para erros operacionais, o que associado aos ventos variáveis, comuns quando sopram do quadrante Sul, tornam as manobras de aterragem mais exigentes do que noutros aeródromos, como comprova a necessidade de treino específico que as tripulações deste tipo de aeronaves têm de frequentar antes de poderem operar no aeródromo, uma vez que a não existência de uma pista sem limitações de performance é um dos fatores que exige aos operadores a colocação do aeródromo numa categoria mais exigente ao nível de conhecimentos que as tripulações têm de adquirir, antes de lhes ser permitida a operação nesse aeródromo.

O problema do vento no aeródromo do Pico (e de certa forma em todos os aeródromos dos Açores) não é a sua intensidade por si só, mas a sua variabilidade no tempo e no espaço quando sopra de cima da ilha, devido à interação do escoamento com o terreno. Estas

diferenças na intensidade e/ou direção do vento afetam a trajetória de voo das aeronaves na aproximação final, altura quando as mesma devem manter-se estabilizadas dentro de limites pré-definidos de velocidade, razão de descida e atitude. Sempre que esses limites sejam excedidos a aproximação deve ser abandonada. Mas mesmo mantendo-se dentro desses limites, perturbações na trajetória e/ou velocidade de aproximação podem implicar chegar à pista um pouco mais alto ou um pouco mais rápido. Numa pista com limitações de performance, estas perturbações podem então ser suficientes para que o comprimento de pista disponível para parar não seja suficiente para dissipar a velocidade ou altitude a mais que possam ter sido ganhas por influência das variações do vento na aproximação final. Assim, torna-se claro que uma pista que não ofereça limitações de performance tem uma margem de manobra adicional que pode ser utilizada para corrigir efeitos da variação dos ventos na final, o que se traduz num menor número de cancelamentos devido ao vento. Esta afirmação é reforçada pelos standards operacionais de algumas aeronaves que recomendam a utilização de menos *flaps* quando se espera turbulência na aproximação para melhorar a manobrabilidade da aeronave, opção que só está disponível em pistas que não tenham limitações de performance, uma vez que uma aproximação com menos *flaps* implica mais velocidade na aproximação, o que por sua vez implica a necessidade de mais pista para parar.

A margem para melhorias operacionais neste campo é bastante grande uma vez que está em utilização pelas operadoras um limite recomendado de vento cruzado de sul no aeródromo do Pico de 20 nós, tendo a Airbus demonstrado aterragens no A320 com vento cruzado até aos 38 nós.

O *grooving* da pista pode evitar cancelamentos em condições de chuva forte, uma vez que não é permitida a aterragem em pistas com limitações de performance se a pista se encontrar contaminada (mais de 3 mm de água na sua superfície, o que pode ocorrer durante a passagem de aguaceiros fortes) devido à consequente diminuição exponencial da capacidade de travagem das aeronaves. O grande aumento de capacidade de escoamento de água que o *grooving* confere à pista, permite garantir que a mesma nunca atinge a situação de contaminada, mesmo em condições de chuva muito forte. Desta forma o aeródromo diminui significativamente a sua exposição ao risco de excursões de pista durante as operações com pista molhada contribuindo para a segurança das operações. No entanto o *grooving* não permite aumentar o peso com que as aeronaves podem aterrar com pista molhada, sem um efetivo aumento do comprimento da pista disponível para a aterragem.

Para uma aeronave operar sem limitações de *payload* à descolagem não é necessário que opere no peso máximo à descolagem, se não for necessário utilizar o seu alcance máximo. Para a aterragem, considerando o relativo isolamento dos Açores e a eventual necessidade de alternantes fora da região devido a condições meteorológicas adversas, será razoável considerar necessário que, para não se limitar o *payload* à aterragem, deva ser considerado o peso máximo à aterragem das aeronaves.

Face ao exposto, tendo em consideração os dados dos Manuais "*Aircraft Characteristics Airport and Maintenance Planning*" do A320 e "*Airplane Characteristics for Airport Planning*" da família 737, será necessária uma pista com cerca de 2000 metros disponíveis para a aterragem e 2300 metros para a descolagem de forma a garantir-se a operação de aeronaves do tipo A320 e B738 sem limitações de *payload* e mesmo de performance, contribuindo para a redução das irregularidades operacionais.

É possível dotar a pista do aeródromo do Pico com este tipo de dimensões na sua localização atual conforme esboços em anexo, embora seja necessária alguma atenção aos obstáculos a poente da pista. O impacto nos sistemas em utilização não é exagerado uma vez que se pode

2300 ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE

1670 LANDING DISTANCE AVAILABLE

SLOPE 1.2%

35.0

36.5

33.5

33.5

4500 4200 3900 3600 3300 3000 2700 2400 2100 1800 0

1730 m

2060 m

2600 m

099°

CWY 150

1655 x 45

ARP

Bituminous asph

39.5

40

40.5

45.5

75.5

86.5

83.5

75

66.5

84.5

91

94.5

90

80

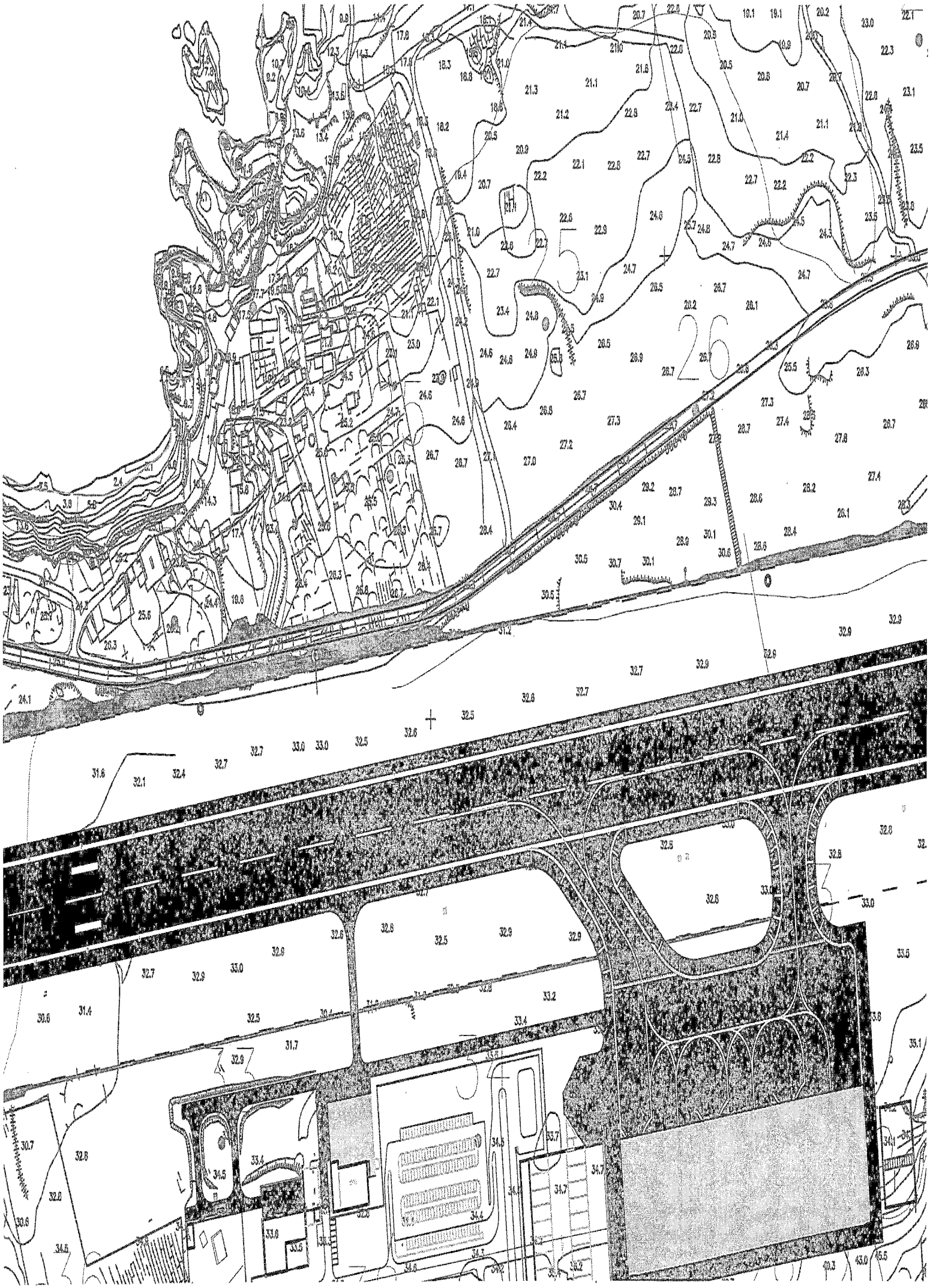
70

60

50

40

HORIZONTAL SCALE



TURISMO AÇORES

Exmo Senhor Presidente
Comissão Permanente de Economia
Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Rua Marcelino Lima
9901 – 858 Horta

NOSSA REFERÊNCIA
ATA/ 85 /2017

DATA
Ponta Delgada, 13 de Novembro de 2017

Assunto: PEDIDO DE PARECER SOBRE A PETIÇÃO 13/XI "PELO AUMENTO DAS CONDIÇÕES DE OPERACIONALIDADE DO AEROPORTO DA ILHA DO PICO".

A Turismo dos Açores/ATA não se pronuncia sobre as condições de operacionalidade do aeroporto da Ilha do Pico, por falta de conhecimento técnico sobre o mesmo.

Com os melhores cumprimentos

O Presidente
ASSOCIAÇÃO DE TURISMO DOS AÇORES
Francisco Manuel Rosa Coelho

Avenida Infante D. Henrique, 33 – 1º DTO
9500-150 Ponta Delgada – S. Miguel
T. +351 296 288 082 || F. +351 296 288 447
E-mail – turismoacores@visitazores.travel
www.visitazores.com

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
ARQUIVO
Entrada 3441 Proc. n.º 45.10.01
Data: 07/11/17 N.º 131/XI