



O deputado do CDS João Gonçalves Pereira quer saber se o Ministro da Defesa Nacional confirma que pode estar em causa a perda da certificação pela NATO para a Base Aérea n.º 6, caso venha a ser concretizada a opção aeroporto civil/militar no Montijo, e que prejuízos concretos podem advir da perda de certificação.

João Gonçalves Pereira quer ainda saber, não sendo possível manter a Base Aérea n.º 6 do com as missões de Vigilância Marítima e Busca e Salvamento, para que Base vão ser deslocalizadas.

No passado dia 16 de agosto, no comentário “Leste Oeste”, na SIC Notícias, o comentador Nuno Rogeiro levantou a dúvida sobre se continuará a existir uma certificação pela NATO da Base Aérea n.º 6, no Montijo, após ser contruído o aeroporto civil e, nesse sentido, ficar esta infraestrutura a ter uma componente civil e outra militar.

Esta dúvida também foi referida num artigo de opinião publicado no jornal Público a 23/06/20 e assinado por António Segadães Tavares, engenheiro civil, autor dos projetos premiados da ampliação do aeroporto da Madeira e do Pavilhão de Portugal da Expo 98; António Carmona Rodrigues, engenheiro civil, professor da UNL, ex-presidente da Câmara Municipal de Lisboa; António Gonçalves Henriques, engenheiro civil, professor do IST, ex-presidente da Agência Portuguesa do Ambiente; Fernando Nunes da Silva, engenheiro civil, urbanista, professor do IST; José Furtado, engenheiro civil, especialista em planeamento estratégico de infraestruturas de transporte; Luís Póvoas Janeiro, professor da Universidade Católica; Ricardo Reis, professor da Universidade Católica e Rui Vallejo de Carvalho, professor da Universidade Católica.

Referiram os autores que “No uso militar: o padrão-NATO exige separação de 213m entre os eixos da pista e do taxiway, de modo a este poder servir como pista (mínimo regulamentar 210m) e, também, que a extensão do taxiway seja igual à da pista (2440m). A desconformidade da proposta da Vinci é total, com separação de eixos abaixo do mínimo e um incompleto taxiway (pelo que o avião tem de rolar sobre a pista para chegar ao seu topo)”.

Referiram, também, os autores que “Distância disponível para aterragem de 2050m, substancialmente inferior ao recomendado no uso civil e à própria pista 08-26 militar que substituiria (que tem 2440m para aterragem)”.

Referiram, igualmente, os autores que “Distância de segurança após fim-de-pista com menos de metade da recomendação ICAO e da própria pista padrão-NATO que substituiria”.

Referiram, ainda, os autores que “Na descolagem e aterragem, a Superfície Livre de Obstáculos (inclinação 2% ICAO e 2% padrão-NATO) seria violada pelas embarcações navegando no canal do Montijo”.

Referiram, por último, os autores que “O sistema de luzes – 900m de ajuda à aterragem, exigido quer no uso civil, quer no padrão-NATO, não poderia ser instalado dado a respetiva estrutura de suporte atravessar o canal de navegação”.

Concluíram que “Bastaria apenas um incumprimento para impedir a certificação. Na nova pista do Montijo verificam-se oito défices de segurança no uso comum civil-militar”.

Convém não esquecer que, tal como é referido no sítio de internet da EMFA, a Base Aérea n.º 6 desempenha uma função determinante, nomeadamente, “para efetuar missões de Transporte, Vigilância Marítima e Busca e Salvamento”.

Foto: DR/Luis Rosa