



**Resposta à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado
à Assembleia Legislativa, Si Ka Lon**

Em cumprimento das instruções do Chefe do Executivo, apresento a seguinte resposta à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado Si Ka Lon, no dia 21 de Abril de 2015, enviada a coberto do ofício n.º 379/E293/V/GPAL/2015 da Assembleia Legislativa, de 28 de Abril de 2015, e recebida pelo Gabinete do Chefe do Executivo em 29 de Abril de 2015:

Devido às restrições de ruído impostas por Zhuhai, desde que o Aeroporto Internacional de Macau entrou em operação, os aviões que aterram na RAEM e que daqui descolam não podem sobrevoar Zhuhai a baixas altitudes. Para efeitos de cumprimento desta imposição, os aviões estão proibidos de voar para além da linha de redução do ruído definida por um radial de 230 graus da estação de navegação na ilha Jiuzhou, em Zhuhai, para assim evitar que sobrevoem a parte oriental da cidade (incluindo o espaço aéreo de Ban Zhang Shan). Por esta razão, todos os procedimentos de voo convencionais e de navegação por satélite da Pista 16 obrigam a voar em torno da fronteira de Zhuhai e os pilotos têm que fazer uma curva com contacto visual com a Pista 16 a cerca de 2.6 NM do limiar da pista. Como os aviões não podem fazer uma aproximação directa (*straight-in approach*) à Pista 16, a aproximação que fazem não respeita os requisitos de precisão de aproximação da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), tendo os mínimos meteorológicos que ser aumentados para permitir o estabelecimento de contacto visual com a pista, garantindo-se assim a segurança operacional. De acordo com a informação operacional do Aeroporto Internacional de Macau, cerca de 15% da totalidade dos voos utiliza a pista 16.

A Autoridade de Aviação Civil tem vindo a coordenar com o Interior da China a questão do sobrevoo de Zhuhai com aproximação por precisão sob certas condições para voos na Pista 16. Efectivamente, e com o objectivo de apoiar o desenvolvimento dos procedimentos de aproximação directa por precisão (*straight-in precision approach*) à Pista 16, contratámos um instituto de pesquisa ambiental



do Interior da China para desenvolver estudos sobre o impacto do ruído de tais procedimentos em Zhuhai. Adicionalmente, temos estado atentos ao desenvolvimento das novas tecnologias de navegação e das mais recentes práticas recomendadas pela OACI. Temos também mantido a comunicação com o aeroporto de Macau e a companhia aérea local para discutir a adopção de novas tecnologias de navegação para otimizar os procedimentos de voo adequados. Têm sido desenvolvidos todos os esforços com o objectivo de diminuir os mínimos meteorológicos dos procedimentos de aproximação à Pista 16, garantindo a segurança operacional, com a esperança de minimizar os inconvenientes causados por factores meteorológicos que desencadeiam voos de desvio ou voos *go-around*.

Adicionalmente, de acordo com a nossa avaliação, o sistema de pista única do Aeroporto Internacional de Macau pode suportar a resposta futura a 15 milhões de passageiros. Por essa razão, acreditamos não existir uma necessidade urgente de construir uma segunda pista. Para além do mais, a utilização do espaço aéreo do Delta do Rio das Pérolas é complexa e a construção de uma nova pista levará a complicações na coordenação do espaço aéreo. Por isso, esta não é uma boa opção para resolver o assunto.

Actualmente, e de acordo com o plano de aumentar, a curto prazo, a área do terminal do Aeroporto Internacional de Macau, deu-se início aos trabalhos de ampliação da ala norte do terminal de passageiros e dos locais de estacionamento. Encontra-se também em construção um novo hangar para a aviação de negócios. Tudo isto pretende dar resposta ao aumento do volume de passageiros e ao aumento dos movimentos da aviação de negócios.

Chan Weng Hong

Presidente

20 de 5 de 2015