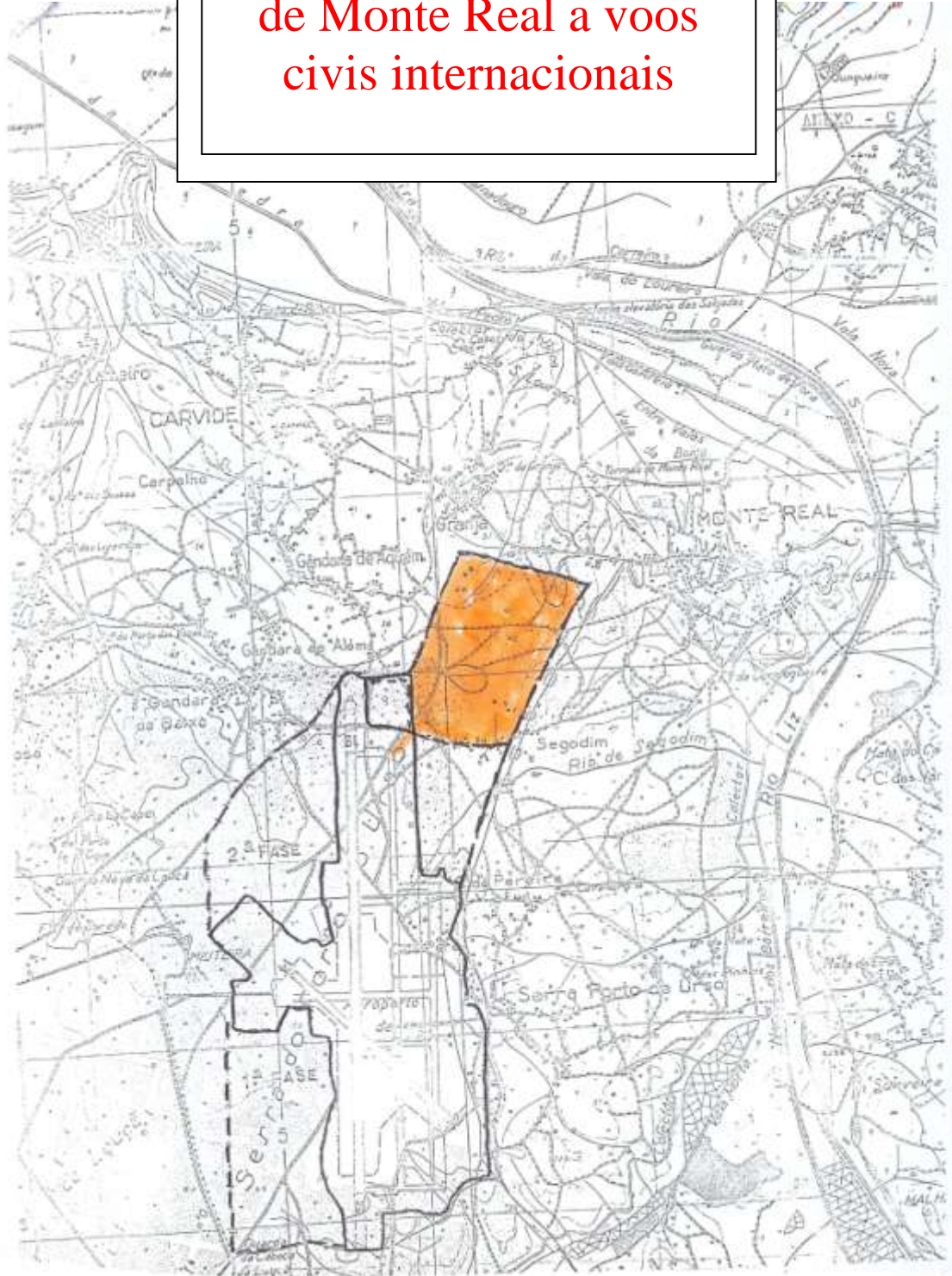


Abertura da base aérea
de Monte Real a voos
civis internacionais



Pela abertura de Monte Real ao tráfego aéreo civil internacional

I – Com a anunciada configuração da rede de aeroportos internacionais em Portugal tornou-se premente a discussão da **necessidade e da viabilidade de uma infra-estrutura aeroportuária civil que possa servir a Região Centro de Portugal.**

Não é preciso mais do que percorrer os aeroportos da fachada atlântica da Península Ibérica para o perceber. De Norte para Sul encontramos um aeroporto da Corunha, outro a 70 quilómetros, em Santiago de Compostela, mais um a 100 quilómetros, em Vigo, o do Porto a 140 quilómetros, e depois existe um hiato de mais de 300 quilómetros (actualmente para o aeroporto da Portela, futuramente para Alcochete) antes de passar ao previsto aeroporto de Beja e ao aeroporto de Faro. Em todo o Ocidente da Península encontra-se na Região Centro de Portugal a maior distância sem qualquer infra-estrutura aeroportuária aberta ao tráfego aéreo civil! Dos quatro aeroportos com que o País contará, um está a Norte do Douro e os outros três a sul do Tejo, nenhum entre o Douro e o Tejo. Das cinco regiões-plano, todas terão o seu aeroporto, salvo a região Centro, apesar da sua dimensão territorial e do seu peso demográfico e económico.

Os efeitos desta lacuna indiscutível são ampliados pela ausência, nas próximas décadas, de quaisquer outros modos rápidos de transporte internacional que possam servir a Região Centro sem passagem por Lisboa e pela margem sul do Tejo, como se pode concluir pela definição do traçado da linha ferroviária de alta velocidade para o interior da Península Ibérica, apesar de a latitude de Madrid ser a norte de Coimbra.

Perante esta situação, e considerando o impacto sobre ela das decisões tomadas quanto à localização do novo Aeroporto internacional de Lisboa, várias instituições e entidades realizaram recentemente um primeiro encontro para dela fazerem uma análise preliminar e discutirem eventuais acções a empreender. Nessa reunião confirmou-se a ideia de que existe um **amplo consenso entre as forças vivas de uma parte muito significativa da Região, que vai pelo menos desde os municípios a norte da Região do Oeste (Distrito de Leiria) até aos municípios do sul do Distrito de Aveiro, no sentido da necessidade e conveniência de uma infra-estrutura aeroportuária aberta à aviação civil na Região Centro.**

A solução que reúne as melhores condições para uma efectivação mais rápida e com menores custos é, numa primeira análise, a da **abertura de um terminal para voos civis internacionais na base aérea de Monte Real.** Apesar da conveniência de não ficar na dependência de uma solução única e de efectuar o estudo de localizações alternativas, é nessa hipótese que se deve apostar com prioridade e urgência. No passado recente foram celebrados diversos acordos nesse sentido envolvendo tanto a Força Aérea como o poder local e o poder central, que, porém, não foram concretizados. Impõe-se a conclusão de que é chegada a hora de materializar as intenções políticas há décadas repetidamente anunciadas a este propósito.

II – Em concreto, trata-se de estudar a abertura ao funcionamento de uma infra-estrutura aeroportuária de âmbito regional, que possa receber aviões de médio porte, *charters* ou

regulares, das linhas aéreas que estiverem para tal interessadas (incluindo linhas aéreas de baixo custo).

Como **centros de origem ou destino de fluxos de passageiros** e respectivas áreas de influência (a Sul da zona de Aveiro e a Norte da zona Oeste), podem ser identificados, numa primeira aproximação:

- Santuário de Fátima
- Sistema urbano Coimbra – Figueira da Foz (área metropolitana de Coimbra)
- Sistema urbano Leiria – Marinha Grande (área metropolitana de Leiria)
- Zona balnear do Centro Litoral
- Concelhos do sul do Distrito de Aveiro servidos pela A1 e pela A17
- Concelhos do interior servidos pelo IC8 e IP3

A necessidade de uma infra-estrutura com estas características (em particular para o litoral da Região Centro) foi, de resto, já identificada na elaboração em curso do Plano Regional de Ordenamento do Território, pelo que a movimentação actual pode ser considerada como inscrita **no quadro institucional existente**, sem pretender contrariar ou debilitar quaisquer outras opções estratégicas para a Região ou, por outro lado, já tomadas sobre infra-estruturas aeroportuárias de âmbito nacional.

As duas deficiências apontadas – a inexistência de qualquer aeroporto aberto a voos internacionais entre o Douro e o Tejo e a ausência na Região Centro de outros modos rápidos de transporte internacional – deixarão, se nada se fizer para as suprir, sem serviço de transporte adequado à sua competitividade as principais actividades que constituem o motor de desenvolvimento da Região e que deve ser um objectivo de interesse nacional apoiar.

Estão nessa situação todas as actividades potencialmente geradoras de afluxos internacionais de passageiros (turismo religioso para Fátima, congressos de âmbito internacional na envolvente da Universidade de Coimbra, contactos internacionais com as empresas da Região, recuperação da tradição balnear para a Figueira da Foz e para o centro litoral português, etc.) que se encontram impedidas de atingir maior dimensão precisamente por falta de transporte internacional nas suas proximidades. É ainda especialmente o caso dos núcleos empresariais com dinâmica de inovação virada para a exportação, das instituições onde a capacidade universitária e I&D instalada se materializa com evidente relevância nacional e internacional, e da actividade económica a que dão origem: a incubação de empresas relevantes que se tornaram casos internacionais.

Do mesmo modo se pode dizer que **o aumento de tráfego aéreo nacional** previsto para as próximas décadas, relacionado com os fluxos de passageiros com origem e/ou destino na área alvo definida, **não chegará a assumir a dimensão que alguns prevêm** sem essa proximidade com este tipo de infra-estrutura.

III – O modelo de gestão da actividade aeroportuária nacional é uma condicionante inevitável da opção pela abertura de um aeroporto no litoral da Região Centro.

Será pois necessário intervir na sua discussão. Transitar-se-á do actual modelo de gestão conjunta dos aeroportos nacionais por uma só empresa pública para um outro ditado pela privatização da ANA – Aeroportos de Portugal, e pelas condições colocadas pelos consórcios concorrentes à construção e exploração do novo aeroporto de Lisboa? Importa saber em que moldes isso pode suceder, para que não se caminhe para um estrangulamento das acessibilidades de uma ampla porção do território português, com o fim, directo ou indirecto, de

tornar artificialmente maiores as necessidades de dimensionamento infraestrutural de outras regiões.

O modelo espanhol, semelhante ao que até aqui vigorou em Portugal, serviu no país vizinho para sustentar aeroportos em praticamente todas as regiões e cidades importantes. Não sucedeu o mesmo em Portugal, como é patente na situação da Região Centro, pelo que a adopção de outro modelo não é necessariamente negativa. O que está em causa é, sobretudo, a vontade política, a nível nacional, de apoiar ou não um propósito de defesa das condições de desenvolvimento de uma importantíssima Região, essencial ao desenvolvimento do nosso País. **A nossa tomada de posição tem a esse respeito o claro propósito de intervir em defesa dos legítimos interesses da Região Centro, e, por esta via, também do País.**

IV – Não é possível avançar nesta matéria sem fazer assentar qualquer ideia ou projecto numa base tecnicamente fundamentada.

Quanto ao **tipo de estudos a efectuar**, impõe-se uma avaliação da procura agregada potencial da região em causa, da viabilidade económico-financeira para os diversos modelos de gestão, e da eventual necessidade de um empenhamento dos poderes públicos na viabilização desta infra-estrutura, ou, ao contrário, a pesquisa de um interesse económico suficiente para a sua sustentação autónoma, conseguidas as autorizações e aprovação dos poderes públicos. A intenção que aqui manifestamos é a de tudo fazer para que tais matérias sejam rapidamente estudadas, impondo a consequente adopção de tomadas de posição em termos públicos e políticos.

V – Em conclusão, os subscritores desta tomada de posição entendem unir-se numa Plataforma Regional em favor de um Aeroporto da Região Centro, e entendem conduzir as iniciativas necessárias à defesa desse objectivo.

Pretendem em concreto prosseguir os seguintes objectivos imediatos:

- a) Suscitar a questão da “reactivação” e concretização no terreno dos diversos protocolos com a **Força Aérea Portuguesa**, e entre os **Ministérios da Defesa e da Administração Interna**, que foram celebrados na sequência de uma intenção política por várias vezes anunciada de abertura da **Base Aérea de Monte Real** à aviação civil.
- b) Promover o **debate público** da ideia em instituições profissionais, empresariais e académicas, bem como nas instituições do poder local e regional.
- c) Promover a constituição de uma equipa técnica e científica, com o apoio das Universidades e das empresas interessadas, para elaborar os **estudos científicos e técnicos necessários** à identificação das modalidades **viáveis** da instalação de uma infra-estrutura desta natureza, e, nomeadamente, dos custos indispensáveis à concretização da referida abertura de um terminal na Base Aérea de Monte Real destinado à aviação civil.
- d) Estabelecer o indispensável **diálogo com as entidades locais e nacionais**, públicas e privadas, para a mobilização dos necessários apoios e para o esclarecimento do problema do apoio político à iniciativa em causa e ao **modelo de gestão** da infra-estrutura aeroportuária da Região Centro.
- e) Constituir uma **entidade promotora das iniciativas** acima descritas.

ANEXO

QUADRO 1

Cobertura do território pelos Aeroportos existentes

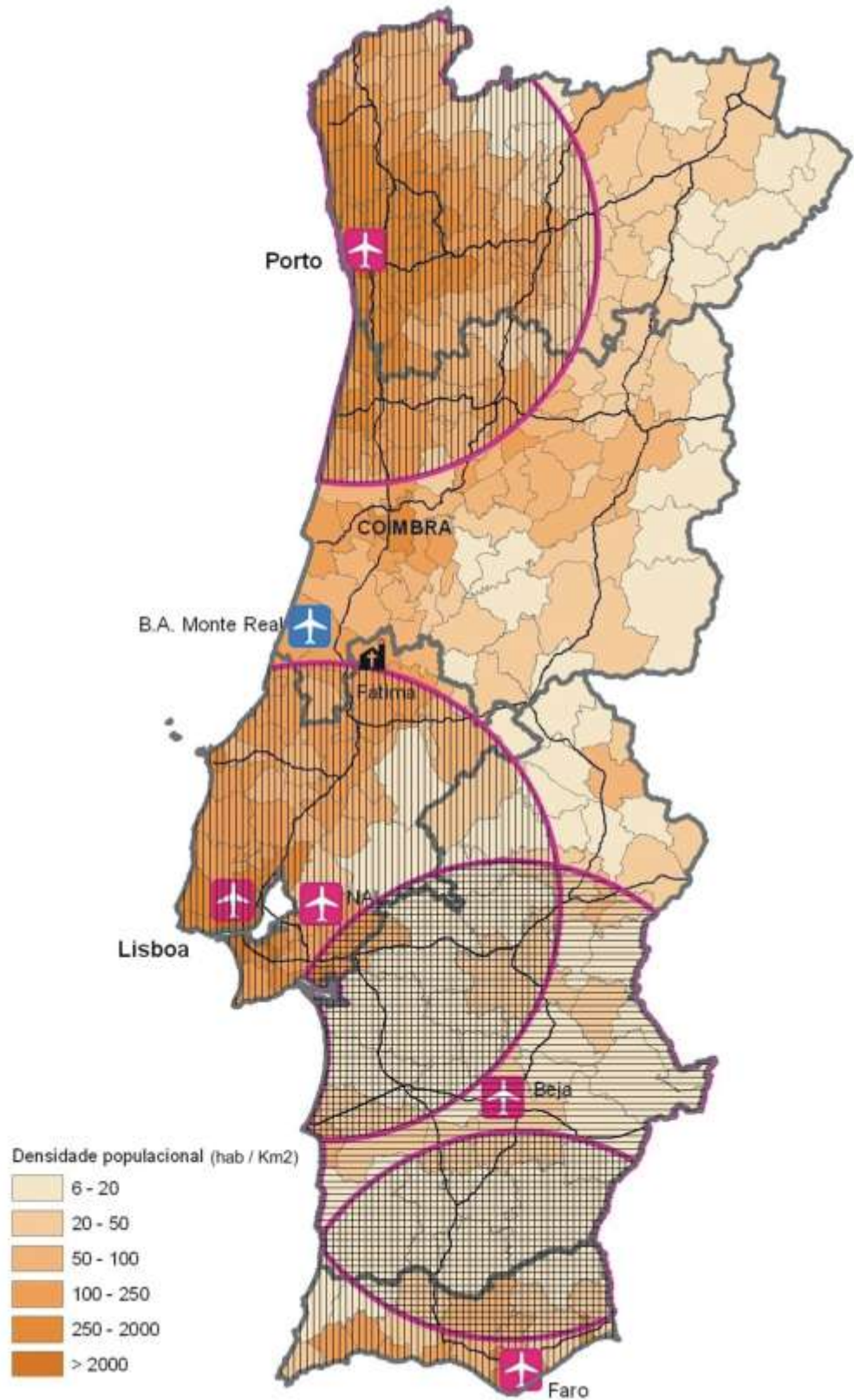
(100 Km)

QUADRO 2

Acessibilidade dos Aeroportos

(100 Km de distância pelos IP's e IC's existentes)

QUADRO 1 - Cobertura do Território pelos Aeroportos existentes (100 Km)



QUADRO 2 - Acessibilidade dos Aeroportos (100 Km de distância pelos IP's e IC's)

