



XXV Congresso da JSD
ABERTURA DA BA5 À AVIAÇÃO
CIVIL E COMERCIAL
1.º subscritor - JSD Leiria



ÍNDICE

Abstract.

I. Proposta.

I.I Desenvolvimento Regional e Nacional.

II. Viabilidade económica e social.

II.I Investimento necessário.

II.I Impacto ambiental.

III. Bibliografia.

ABSTRACT

A Região Centro apresenta um vasto leque de oportunidades e mais-valias a nível industrial e económico para Portugal. O grande tecido empresarial, como um dos principais polos industriais nacionais demonstra a necessidade de efetivar que não podemos aceitar um país a duas velocidades, como demonstraremos, verificamos que existe uma grande aposta nas grandes áreas metropolitanas de Portugal e nas zonas a sul do Tejo, ora, torna-se imperativo que também a acessibilidade da região centro e norte, tenha um pensamento que traduza a importância que o desenvolvimento regional afigura para a estratégia de crescimento nacional.

Importa assim acompanhar as boas práticas europeias, que após o fim da guerra fria tornaram e adequaram, com um investimento residual, as bases militares para servirem a aviação comercial e civil. Só desta forma, garantida uma facilidade no escoamento de produtos para o resto da Europa, se torna possível garantir a atratividade para investidores apostarem no mercado nacional.

Deve a Juventude Social Democrata com base na presente proposta exercer pressões junto do governo e da sociedade civil para que exista uma efetivação da abertura da base aérea de Monte Real, na cidade de Leiria, dentro da Região Centro, à aviação civil e comercial, como já há muito vem a ser discutido, pois mais do que uma visão política, deve ser uma prioridade de interesse nacional.

I. PROPOSTA

Embora seja uma antiga aspiração regional, especialmente do distrito de Leiria e da sua capital, a questão do aeroporto para servir a Região Centro não está de uma forma manifesta na ordem do dia nem é vista como uma preocupação nacional.

A crise recente não permite investimentos públicos cujas rentabilidade e análise custo/benefício não sejam evidentes.

Além disso, no quadro actual, há a convicção de que o sistema aeroportuário nacional se apresenta equilibrado, com os aeroportos de Lisboa e Porto a repartirem o potencial de passageiros associados à Região Centro.

Contudo, para se afirmarem no contexto europeu, em termos turísticos, comerciais e logísticos, as regiões necessitam de infra-estruturas aeroportuárias que representem uma efectiva mais-valia para as actividades económicas desse determinado território.

A Região Centro, apesar de se encontrar relativamente próximo face aos centros de decisão, é um dos territórios com maior potencial de desenvolvimento do País, designadamente nas áreas de turismo, agricultura, agro-indústria, floresta, indústria e logística, embora apresente muitas contradições económicas internas, com evidentes assimetrias litoral/interior.

Deste modo, esta moção pretende ser um contributo para um melhor conhecimento das potencialidades de um projecto aeroportuário que englobe toda a Região Centro e beneficie o País, não só em termos económicos, como a dirimir as assimetrias regionais.

Temos a clara precessão da necessidade do aeroporto, mas é necessário mostrar a pertinência de um aeroporto nessa região que possa representar um projecto de afirmação nacional, assim como dar coerência interna, por exemplo em termos turísticos, a um espaço geográfico com muitas identidades e contrastes que vai geograficamente do litoral atlântico ao interior transfronteiriço.

Todavia, apesar dos inequívocos benefícios dos aeroportos, deve-se promover uma certa razoabilidade num projecto aeroportuário no Centro.

A dispersão de aeroportos por todas as regiões da Europa (um facto muito evidente em Espanha) tem custos consideráveis quando a infra-estrutura está desfasada do contexto local ou o seu número é desproporcionado face às necessidades regionais.

O aeroporto deverá afirmar-se como um projecto-âncora e contribuir para uma maior conectividade geográfica da Região Centro e Nacional, favorecendo a sua posição geoestratégica no País e na Europa.

I.I DESENVOLVIMENTO REGIONAL E NACIONAL

A história mostra que as cidades e regiões necessitam de estímulos para se desenvolverem e evoluírem, através de oportunidades e projectos com repercussões nessa mesma economia local.

Os grandes projectos, não necessariamente em termos estruturais, mas sobretudo numa óptica estruturante, têm a capacidade de desencadear transformações nos sistemas territoriais, nomeadamente na identificação de novas centralidades regionais.

Têm também a capacidade de promover a consciência regional, decisiva na afirmação dos territórios. Ora, os aeroportos apresentam esse perfil de projecto estruturante.

Os aeroportos são elementos muito relevantes no quadro de desenvolvimento económico das regiões. Em diversos contextos, eles assumiram uma função estratégica na competitividade territorial.

O transporte aéreo (civil e comercial) tem demonstrado em diversos territórios a sua capacidade para promover o desenvolvimento e a competitividade, bem como para introduzir alterações no tecido socioeconómico regional.

Os impactos e efeitos de um aeroporto são observáveis nos ganhos de acessibilidade e de competitividade para os cidadãos e empresas de uma determinada região. O acesso dos cidadãos aos equipamentos e infra-estruturas é um sintoma de bem-estar e qualidade de vida, apresentando um conjunto de efeitos directos, indirectos na economia.

A globalização desencadeou um maior aprofundamento na utilização do transporte aéreo, em várias vertentes, nomeadamente, nas viagens de lazer, turismo e de negócios e igualmente no transporte de mercadorias, entre outras e nesse sentido a Região Centro tem um potencial enorme nestas actividades.

O transporte aéreo é uma vantagem competitiva na economia global, sobretudo para as actividades da nova economia, cujo estabelecimento de contactos interpessoais só é possível com uma alta qualidade dos serviços de transporte.

Como refere George Benko (1999), a região é um conceito que suscita tremendas dificuldades.

A Região Centro, ao nível das competências da CCDR Centro, excepto para a gestão dos fundos comunitários, integra 10 sub-regiões, designadamente: Baixo Mondego, Baixo Vouga, Beira Interior Norte, Beira Interior Sul, Cova da Beira, Dão-Lafões, Pinhal Interior Norte, Pinhal Interior Sul, Pinhal Litoral e Serra da Estrela.

Para efeitos de operacionalização das intervenções co-financiadas pelos Fundos Estruturais, o Centro engloba desde 2002 as sub-regiões do Médio Tejo e do Oeste, a denominada Região Centro «alargada».

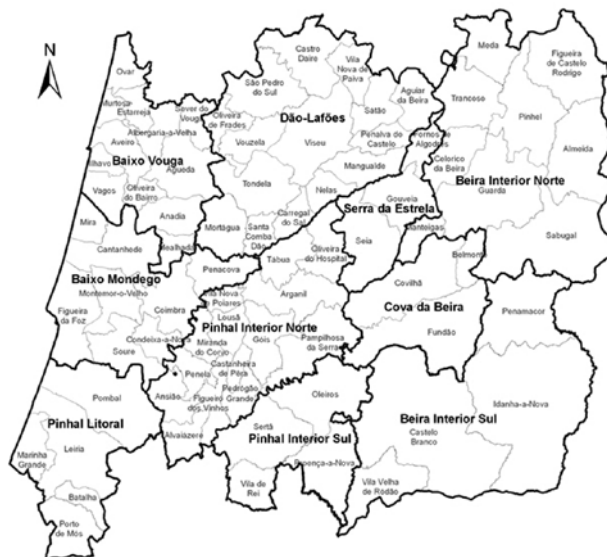


Figura 1. Concelhos e sub-regiões da Região Centro (Fonte: www.ccdrc.pt)

Segundo dados dos Censos (2011), a Região Centro tinha então 1 744 397 habitantes, ou seja, um sexto da população portuguesa. Esta região possui cerca de 30 cidades, sendo de destacar as várias capitais de distrito, como Coimbra, Leiria, Aveiro, Castelo Branco, Guarda e Viseu, que possuem várias universidades e politécnicos, serviços autárquicos, serviços desconcentrados do Estado, capacidade industrial e comércio, assim como polos turísticos relevantes, como Figueira da Foz, Batalha ou Fátima.

Os 11 concelhos mais populosos da Região Centro (com mais de 40 000 habitantes) representam cerca de 800 000 habitantes, o que demonstra o dinamismo urbano desse território.

O dinamismo urbano é um elemento muito valorizado no desenvolvimento de um aeroporto, sendo que o Centro possui ainda cidades com escala intermédia para o contexto nacional.

Face à população existente, esta Região tem escala no tráfego *outbound*, ou seja, tráfego de passageiros gerados na região que possa viabilizar o aeroporto.

Ao nível do turismo, um sector fortemente relacionado com o transporte aéreo, os dados mostram uma dinâmica muito positiva. As estatísticas do turismo demonstram a importância crescente deste sector. Já em 2011, foram registadas na região 4 056 404 dormidas nos estabelecimentos hoteleiros, aldeamentos e apartamentos turísticos, das quais 1 549 684 foram de estrangeiros, número que tem aumentado significativamente nos últimos anos.

II. VIABILIDADE ECONÓMICA E SOCIAL

Conforme abordado na presente moção, o Aeroporto de Monte Real (Região Centro), na cidade de Leiria afigura-se como uma importante infra-estrutura não só para o desenvolvimento regional como para o desenvolvimento nacional.

A Região Centro apresenta um grande potencial de retorno do investimento que requer a adequação da Base Aérea para a aviação civil.

Analisando os dados do Instituto Nacional de Estatística, em 2017 o Turismo na Região Centro cresceu 20%, tal justifica-se não só pelo turismo religioso que representou cerca de 8 milhões de turistas como também pelo potencial endógeno da região e a multiplicidade de oferta, desde zonas balneares, históricas, culturais, turismo rural e gastronómico, entre outras.

Nesta medida, a Região Centro no âmbito dos prémios “7 Maravilhas de Portugal”, venceu nas mais variadas categorias, como Aldeias, Gastronomia, Natureza. Onde se incluí que das 7 maravilhas de Portugal, 3 encontram-se na região Centro, o Castelo de Óbidos, o Mosteiro da Batalha e o Mosteiro de Alcobaça.

O sector do Turismo em Portugal já representa 7% do valor do PIB, em 2017, e inúmeros são os indícios de que este valor poderá alcançar os 16%. Estimando-se que os turistas terão gasto em Portugal cerca de 12,7 mil milhões de euros.

Importa nesta medida, que o retorno que este sector representa para o nosso país e para a região centro, se traduza também num investimento do poder público, na aposta e criação de infra-estruturas que possibilitem que Portugal continue a beneficiar das suas características únicas, tão procuradas e que consubstanciam postos de empregos, directos e indirectos.

Conscientes ainda que os aeroportos que servem actualmente a região centro estão nas grandes áreas metropolitanas como Lisboa e Porto, nada se faz para que os turistas tenham alternativas viáveis para se deslocarem e conhecerem outros pontos de Portugal.

O turismo na Região Centro tem sobrevivido quase somente graças ao investimento privado, há realização de eventos de cariz internacional que levam interessados à região entre outras actividades promovidas por entidades privadas.

Assim, e conscientes que com um investimento residual na construção de pequenas infra-estruturas de recepção de passageiros, sendo que a actual pista já se encontra preparada para receber a aviação civil e comercial, iríamos estar fomentar e incrementar um sector em larga expansão, que já trouxe repercussões em outros sectores da economia portuguesa.

Por outro lado, do ponto de vista industrial e económico, a região centro representa um polo muito importante, na medida em que garante grande parte do segundo sector da economia transformadora em Portugal.

Região aliás que acolhe um grande polo empresaria, muito justificado pela sua localização e pela existência de recursos naturais necessários às mais variadas indústrias. O próximo paço a dar, seria garantir que mais empresas vejam a Região Centro como um polo atractivo.

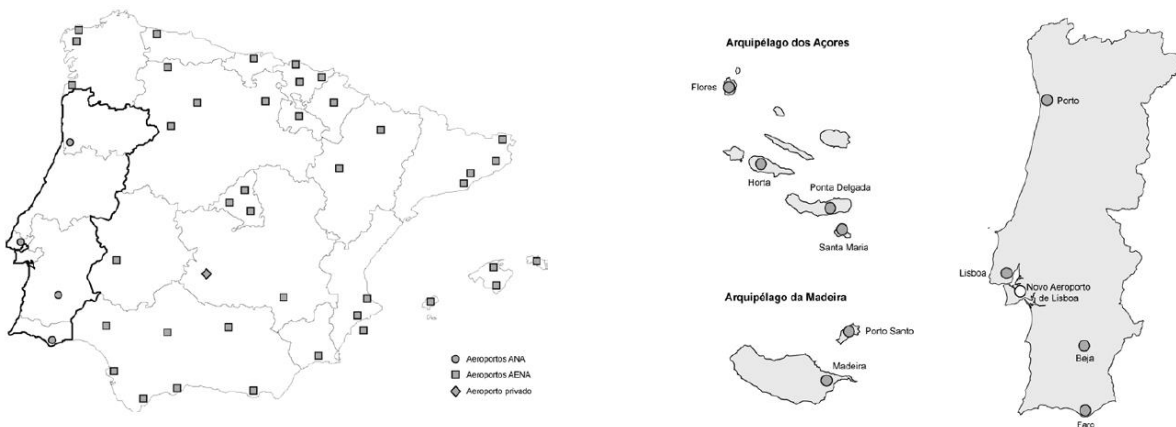
II.1 INVESTIMENTO NECESSÁRIO

O Município da Marinha Grande, no final do ano de 2017, procedeu ao pedido de um estudo sobre a viabilidade económica do Aeroporto a uma entidade externa e independente, e as conclusões não podiam ser mais animadoras, sendo que referem que com apenas um investimento de 20 milhões de euros, a Base Aérea de Monte Real poderia ser aberta ao tráfego civil, com capacidade para receber vários voos diários e receber condignamente os respectivos passageiros, mantendo igualmente a vertente militar, sem que esta fosse afectada.

Deste modo, o Aeroporto passaria a ser gerido por duas entidades. Por um lado pela Força Aérea Portuguesa, dando naturalmente continuidade à cobertura, indispensável, militar ao nosso país e por outro lado por uma empresa de gestão de aeroportos que faria toda a administração da parte da aviação civil e comercial.

Tendo atenção ao tecido empresarial da região Centro, conforme fomos discriminando é fundamental garantir que também exista formas de escoar os produtos e a matéria manufacturada.

A região já dispõe de boas acessibilidades rodoviárias, importa antes de mais garantir a mesma oferta aeroportuária como plataforma de apoio ao desenvolvimento da malha territorial ibérica que não dispõe de qualquer tipo de infra-estrutura desta natureza.



Com isto não queremos dizer que Leiria deverá acolher um aeroporto à escala de Lisboa ou com o grau de inercia do aeroporto de Beja. Apresentamos antes uma proposta que vai ao encontro das necessidades de uma das regiões que mais atractividade apresenta para o investimento estrangeiro em território nacional.

Com uma adequação de meios, e garantindo as infra-estruturas básicas, e com o investimento mencionado, seria de esperar cerca de 5 mil movimentos (~600mil/PAX) numa fase de arranque e evolui para cerca de 9 mil movimentos (~1 a 1,2milhões/PAX) por ano no médio prazo.

Região	População (2011)	n.º Aeroportos	Média Pop./ Aeroporto	Tráfego Passageiros (2011)
Norte	3 689 609	1	3 689 609	6 003 408
Centro	1 744 397	0	1 744 397	1 a 1,2milhões (estimativa a médio prazo)
Lisboa	3 404 882	1	3 404 882	14 790 242
Alentejo	757 190	1	757 190	2 568
Algarve	451 005	1	451 005	5 615 580
Andaluzia	8 371 270	7	1 195 895	20 474 152
Galiza	2 772 928	3	924 309	4 453 383
Extremadura	1 104 499	1	1 104 499	56 119
Castela e Leão	2 540 188	4	635 047	620 530

Fonte: elaborado a partir de dados da ANA, AENA, INE Portugal, INE Espanha.

Além da clara necessidade que se evidencia pela simples leitura dos dados, e pela cobertura de aeroportos que a Península Ibérica apresenta, verificamos que o Aeroporto da Região Centro em Leiria (Monte Real) é uma premissa que tem de ser atendida.

Também através da realização desde investimento, menor e muito mais proveitosos do que outros a fundo perdido, serão criados postos de trabalho directos e indirectos, a região será amplamente desenvolvida.

Assim, com uma simples adequação de meios, e a semelhança das boas práticas europeias como o aeroporto de Valladolid ou Dole, é possível realizar um investimento que traga atractividade, funcionalismo e acima de tudo retorno sem que isso signifique a realização de obras megalómanas.

A adequação da base Aérea de Monte Real, Leiria, apenas seria necessária nas estritas necessidades que as companhias que oferecem voos lowcost apresentam, como por exemplo, TAP, Easyjet e Ryanair, mencionando apenas algumas das companhias que já demonstraram publicamente interesse nesta solução.

Deste modo, também à semelhança do que se verifica nos restantes países europeus, é deixada uma localização para apenas receber estas companhias que por definição não requerem uma grande estrutura aeroportuária, pois pugna-se pela oferta de preços baixos.

II.1 IMPACTO AMBIENTAL

Muito dos impactos referidos de seguida já são sentidos pelas populações locais porém numa frequência e volume diferentes, dados os diferentes serviços em discussão, aviação militar e alguma aviação civil.

Obviamente que o presente documento trata apenas uma revisão de literatura já existente sendo que para uma análise mais precisa seria preciso fazer um estudo à Região Centro tendo por base o volume estimado de voos e passageiros, algo que neste momento não é possível, dado que a multiplicidade de factores associados difere de todos os apresentados na bibliografia e estudos consultados para esta moção, podendo-se apenas fazer uma transposição, cautelosa, desses mesmos, para o caso da base aérea de Monte Real.

De entre os impactos ambientais que acompanham a instalação de um aeroporto em determinada localização, podemos enumerar o volume sonoro, a qualidade do ar, transportes, energia, água, resíduos, e utilização da terra.

Tem sido dada muita atenção à questão ambiental associada à indústria de transportes, seja de bens como pessoas. Não há dúvida que o sector de transportes é uma força motriz do desenvolvimento económico da região onde as infra-estruturas de apoio a uma base aérea, ou aeroporto, estão inseridos.

As emissões de CO₂ resultantes da aviação civil representam cerca de 2% das emissões globais de gases de efeito de estufa. Espera-se um crescimento de 3-4% destas emissões por ano. A única medida que parece estar a ser implementada é a redução de emissões de gases GHG (do inglês Greenhouse Gas).

A colmatação deste problema passa por um encorajamento tanto para o uso de uma rede de transportes públicos, esta que deve cumprir os requisitos de modo a ser atractiva e ser pensada como alternativa a transportes singulares.

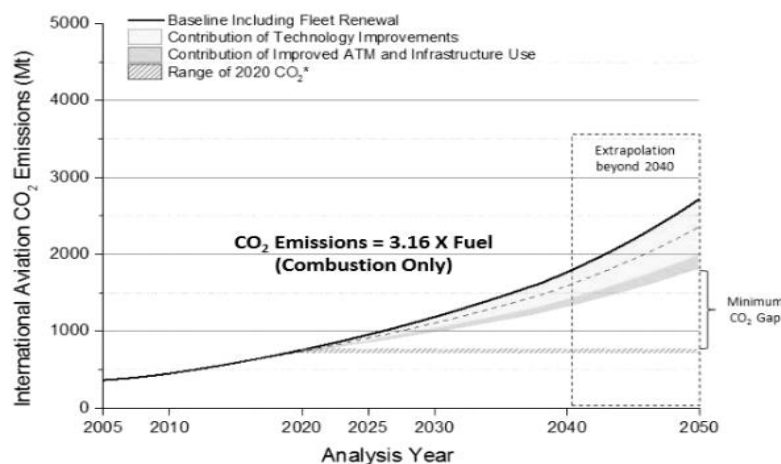


Figura 1 – Tendências futuras de emissões de CO₂ resultantes de transportes aéreos⁴.

Verifica-se uma tendência para o aumento de emissões de dióxido de carbono (figura 1). Este facto é não só verdade para o caso da aviação mas como também da viação. Verifica-se que o período de vida das espécies químicas poluentes produzidas pela aviação é maior.

É um dado também que a quantidade de gases depende da aeronave em questão, nomeadamente os motores.

A poluição sonora produzida pelas aterragens e descolagens das aeronaves é o impacto mais evidente.

O volume sonoro provocado pelas operações de um aeroporto tem consequências para as comunidades locais, sendo este barulho indesejado, apresenta efeitos ao nível da saúde física, psicológica e social dessas mesmas.

Este problema pode ser atenuado através de planeamento urbano. A pesquisa por tecnologias menos barulhentas, reduzir o número de pessoas expostas ao barulho, restringir o aeroporto a aeronaves menos barulhentas, restringir a frequência de voos e voos nocturnos são alguns exemplos de medidas a tomar.

Os objectivos do aeroporto devem ir sempre de encontro às questões ambientais e os objectivos das comunidades locais, pelo que é necessário:

- Um estudo que evidencie os verdadeiros impactos das operações do aeroporto na comunidade de Monte Real e localidades apensas;
- Uma vez identificados, desenhar um plano de contenção e controlo dos mesmos, sempre com a participação das comunidades locais;
- Monitorização contínua dos mesmos problemas e variáveis a controlar com a publicação de relatórios.

Um aeroporto traz, sem dúvida alguma, sempre benefícios a uma comunidade, nomeadamente mais emprego, mais desenvolvimento, mais investimento numa região, contudo dos mesmos advêm impactos ambientais notórios também.

A decisão, portanto, de construir um aeroporto, ou neste caso, de o abrir a aviação civil será, obviamente, um trade-off entre consequências positivas e negativas, sendo que neste caso as consequências negativas são reduzidas e poderão ser acauteladas previamente como demonstramos nesta moção.

O desafio passa por maximizar o potencial do aeroporto e possibilidade de crescimento para a região, minimizando os impactos negativos para o ambiente que os acompanham.

III. BIBLIOGRAFIA

Maha Mousavi Sameh & Juliana Scavuzzi, SUSTAINABILITY AND ENVIRONMENTAL PROTECTION MEASURES FOR AIRPORTS, Occasional Paper Series No. VII, July 2016

<http://www.stanstedairport.com/community/local-environmental-impacts/>

vii_sustainability_and_environmental_protection_measures_for_airports_final

Cokorilo, Olja, Environmental issues for aircraft operations at airports, 6th Transport Research Arena April 18-21, 2016

AEP (1999), *Esttrattégia e Gesttão de Aeroporttos*, Seminário da Associação Empresarial de Portugal, Porto, AEP. Benko, Georges (1999), *A Ciência Regional*, Oeiras, Celta Editora.

CCDR CENTRO (2007), PROT Centro, *Diagnósttico e Con- ttributtos para Uma Visão Esttrattégica Territorializada da Região Centtro*, Volume I – *Facttores Esttrutturais e Di- nâmicas de Evolução do Modelo Territorial da Região Centtro*, Coimbra, CCDRC.

CCDR CENTRO (2011), PROT Centro, *Propostta de PROT--Centtro*, Coimbra, CCDRC.

Dionízio, Victor (2000), *As Infra-Esttruturas Produttivas e os Facttores de Compettittividade das Regiões e Cidades Por- ttuguesas*, Lisboa, Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional.

Monteiro, José de Sousa (2006), "As atribulações do aero- porto de Beja (I)", *Economia Global e Gesttão*, Vol. XI, n.º 3, pp. 181-188.

MOPTC (2006), *Orienttações Esttrattégicas para o Sistema Aeroporttuário Nacional*, *Relattório da Comissão do Sis- ttema Aeroporttuário Nomeada por Despacho do Minis- ttro das Obras Públicas, Transporttes e Comunicações*, acedido a 25 de setembro de 2008 em <http://www.moptc.pt/tempfiles/20060711201057moptc.pdf>.

Pinto, António Diogo (2007), *Um Aeroportto Esttrutturante*, acedido a 3 de outubro de 2008 em [oge.risco.pt/ftp/ DiogoPinto-aeroporto-estruturante.rtf](http://oge.risco.pt/ftp/DiogoPinto-aeroporto-estruturante.rtf).

Silva, Fernando Nunes da (2008a), "Os (novos) grandes projectos e as prioridades do país", *Cadernos de Eco- nomia*, Ano XXI, n.º 83, pp. 12-18.

Silva, Jorge, e Rosário Macário (2008b), *Regional Airportts and Local Developmentt: Are There Any Pittfalls?*, comu- nicação apresentada no I *Workshop* da APDR: "O Im- pacto dos Aeroporttos no Desenvolvimento Regional", Lisboa, 28 de novembro de 2008.

<http://datacentro.ccdrc.pt>

www.aena-aeropuertos.es www.ana.pt

www.ine.es www.ine.pt

www.turismodeportugal.pt www.viamichelin.com www.territorioportugal.pt/pnpot/

<http://ec.europa.eu/>