

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

Câmara Municipal de Coimbra

Sumário Executivo

Just. e Relat. Final
Aciv
A. P. da C. P.
20.12.2019
(Manuel Machado)
Presidente

1 O Centro de Portugal está distante dos aeroportos internacionais de Lisboa e Porto, e por essa razão o transporte aéreo utiliza-se menos, a economia e o turismo desenvolvem-se menos, e o futuro desta parte de Portugal ficará aquém do seu potencial.

Esta situação pode mudar. Um território com um milhão e meio de portugueses, estendido pelos distritos de Coimbra, Leiria, e por parte dos distritos de Aveiro e Viseu e Castelo Branco, com uma zona balnear tradicional e o Santuário de Fátima no seu interior, tem condições para sustentar um aeroporto que o colocará em comunicação rápida e eficaz com a Europa e o Mundo. O Município de Coimbra propõe uma **estratégia** e um **caminho** para tal acontecer.

A **estratégia** tem um objetivo: uma infraestrutura aeroportuária que sirva tanto a região de Coimbra como a de Fátima e Leiria, com acessos rápidos ao interior e ao litoral, e suficientemente próxima das vias rodoviárias e ferroviárias para servir as pessoas e a economia. Será uma infraestrutura com futuro, servindo um território alargado e beneficiando muita gente.

Coimbra propõe um **caminho** por etapas, para evitar riscos financeiros e operacionais. Começando por uma infraestrutura para voos internacionais no espaço Schengen, com custos controlados mas significando à partida um salto qualitativo considerável. Assim que a atratividade combinada de Coimbra, Fátima, e restantes polos de geração de transporte no litoral e no interior, fomenta a procura para um projeto mais ambicioso, a gestão da infraestrutura avançar para a implementação de um aeroporto internacional.

2. A **Política Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)** evidencia os graves problemas que as dinâmicas territoriais colocam à região Centro no seu conjunto. É preciso contrariar uma visão do território que quase coloca o Centro como um novo interior, estendido da fronteira ao litoral. Coimbra quer alertar os poderes públicos na sua globalidade para a necessidade de pôr em causa essa perspetiva. **O objetivo de um aeroporto regional transformou-se assim numa meta absolutamente crítica para os poderes autárquicos apostados num processo de desenvolvimento alternativo a esta dinâmica de subalternização.**

A privatização da ANA, Aeroportos de Portugal não deve ser encarada como uma desresponsabilização do Estado Central das políticas de mobilidade aérea de caráter regional. **O poder local democrático, explorando a sua autonomia de decisão, assume na atual circunstância o seu papel, e aguarda do poder central uma resposta a favor da coesão social e territorial contra as tendências de conformismo e continuidade.**

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

Índice

1. Uma necessidade regional

Um aeroporto no Centro do País é necessário por uma questão de equidade territorial, fazendo com que todas as unidades territoriais de nível regional disponham desse equipamento, porque a atual distância aos aeroportos afeta o recurso à mobilidade aérea por parte dos cidadãos, e porque um aeroporto internacional próximo é hoje, na economia moderna, um fator de alocação de atividades económicas a que a região tem tanto direito como as suas congéneres em Portugal.

I - Um território longe dos aeroportos

- a) Distribuição de aeroportos e voos*
- b) O atual tempo de percurso na Região Centro para os Aeroportos de Porto e Lisboa*
- c) Como voam os portugueses segundo a área de residência*

II – Como é na Europa?

- a) Em Espanha*
- b) Em França*

2. Um aeroporto sustentável

Das viagens hoje realizadas através dos aeroportos internacionais, a fração que se dirige à região e/ou tem origem nela é suficiente para justificar uma gestão sustentável de uma infraestrutura aeroportuária deste tipo. O número de residentes que se desloca por avião para fora do País, embora diminuído em relação àquele que aconteceria caso existisse um aeroporto próximo, somado ao dos visitantes turísticos e religiosos, é suficientemente importante para a manutenção em funcionamento de um equipamento aeroportuário.

I - Um crescimento acentuado do transporte aéreo em Portugal

- a) Últimos anos nos três aeroportos: perto da saturação*
- b) A repartição de passageiros entre aeroportos, para Regiões, e a continuação do crescimento*
- c) Projeção a partir dos dados mais recentes do movimento aéreo por Regiões*

II - Movimento aéreo potencial para a Região Centro

- a) O caráter conservador do potencial para a Região Centro*
- b) O potencial da Região no quadro europeu*
- c) Tipo de transporte e localização:*
 - c).1 – O tipo de transporte a contemplar (passageiros e carga aérea)*
 - c).2 – Os principais polos geradores de transporte a servir.*
 - c).3 – A melhor localização para o Aeroporto*
 - c).3.1 - Distância agregada de todos os residentes a cada localização possível*
 - c).3.2 – Distâncias de deslocação rodoviária do Aeroporto do Centro a toda a Região*

II – Uma implementação por fases

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

3. Um benefício nacional

Um Aeroporto no Centro do Portugal é importante para um País mais justo, coeso e igual. Assegurar que todos os portugueses tenham acesso ao progresso social e económico depende hoje muito de uma política de mobilidade tão equitativa quanto possível. A distribuição equilibrada dos benefícios do desenvolvimento exige este esforço na Região Centro, e com os resultados que se ambicionam Portugal ficará melhor.

I – Um país mais coeso

II – A internacionalização de Portugal também passa pelo Centro

II – A internacionalização de Portugal também passa pelo Centro

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

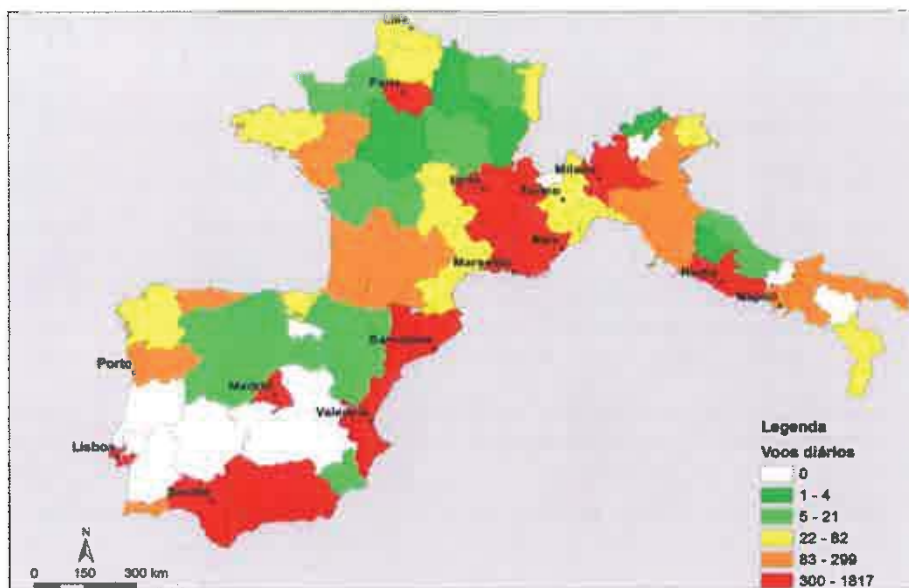
Uma necessidade regional

Um aeroporto no Centro do País é necessário por uma questão de equidade territorial, fazendo com que todas as unidades territoriais de nível regional disponham desse equipamento, porque a atual distância aos aeroportos afeta o recurso à mobilidade aérea por parte dos cidadãos, e porque um aeroporto internacional próximo é hoje, na economia moderna, um fator de alocação de atividades económicas a que a região tem tanto direito como as suas congéneres em Portugal.

I - Um território longe dos aeroportos

a) Distribuição de aeroportos e voos

Basta fazer um levantamento da distribuição de aeroportos na Europa do Sul, e dos voos internacionais que eles possibilitam, para verificar que subsiste um território em claro atraso em relação ao quadro europeu no seu conjunto:

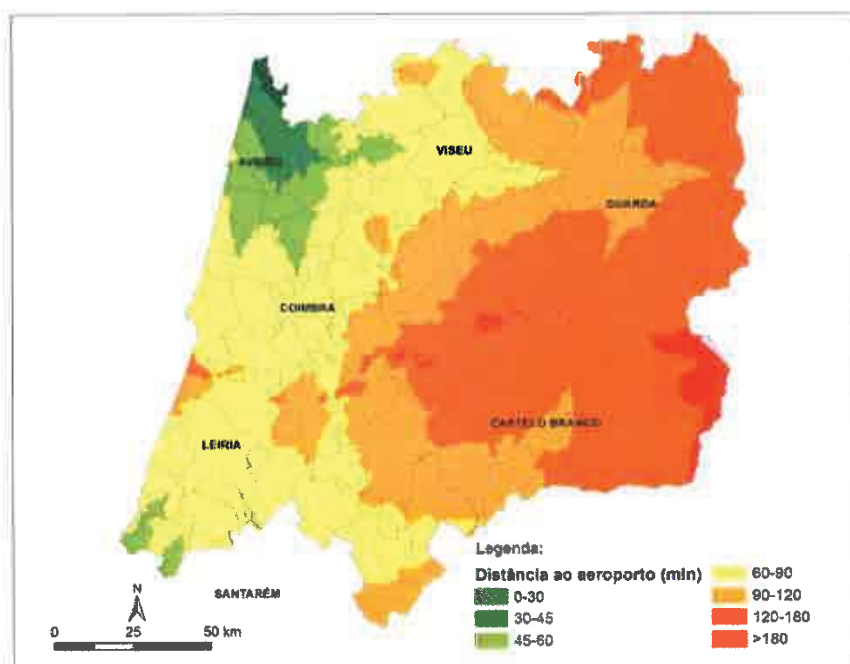


Centrado na Península Ibérica, essa zona mais atrasada diz respeito a áreas territoriais de agricultura extensiva e baixa densidade demográfica. A inclusão da Região Centro nesse território é claramente uma anomalia. Com mais de 2 milhões e 300 mil habitantes, e três quartos deles na faixa litoral, a nossa região diferencia-se claramente do Alentejo (mais ou menos 700 mil de habitantes), da Estremadura Espanhola, e das zonas de latifúndio do Centro espanhol.

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

I - Um território longe dos aeroportos

b) O atual tempo de percurso na Região Centro para os Aeroportos de Porto e Lisboa



População por distritos

Aveiro	503 671 (*)
Viseu	378 784
Guarda	167 359
Coimbra	541 166
Leiria	560 484
Castelo Branco	196 989
total	2 348 453

(*) subtraindo os concelhos pertencentes à Região Norte

Os cidadãos do Centro de Portugal estão longe dos Aeroportos, em geral mais do que acontece em torno dos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro. Na faixa de maior população (a metade mais litoral), esse afastamento distribui-se de forma relativamente uniforme, com exceção do Norte do Distrito de Aveiro

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

I - Um território longe dos aeroportos

c) Como voam os portugueses segundo a área de residência

Viagens realizadas por modo aéreo, por NUTS II de origem (Fonte: (INE) IDR 2011-2016):

	Norte	Centro	Lisboa	Alentejo	Algarve
2011	381836	173938	506175	28205	33572
2012	345607	143445	560115	56469	48052
2013	413089	171110	419356	46163	41457
2014	369709	169070	608574	51878	35237
2015	577046	205830	694379	57905	62326
2016	609534	224093	633685	44796	68010

Por Regiões, percentagem de viagens aéreas <> percentagem da população (2016)

	Norte	Centro	Lisboa	Alentejo	Algarve
% de viagens	38,58%	14,18%	40,10%	2,83%	4,30%
% da população	36,53%	22,83%	28,85%	7,30%	4,49%

Na Região Centro 22,83% dos portugueses efetuam apenas 14,18% das viagens aéreas, o que traduz o efeito da distância a que se encontram dos aeroportos vizinhos de Lisboa e Porto.

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

II – Como é na Europa?

a) O exemplo mais próximo: no continente espanhol situam-se 23 dos 32 Aeroportos daquele País (*dados mais recentes*):

	Passageiros/ano	tipo de voos
Aeroporto de Madrid Barajas	53,4 milhões	domést.+internacionais
Aeroporto de Barcelona El Prat	47,3 milhões	domést.+internacionais
Aeroporto de Sevilha	4,6 milhões	domést.+internacionais
Aeroporto de Vigo	950.000	domést.+dest.Schengen
Aeroporto de Santiago de Compostela	2,5 milhões	domést.+dest.Schengen
Aeroporto de Valência	5,8 milhões	domést.+alguns internac.
Aeroporto de Málaga	18,63 milhões	domést.+alguns internac.
Aeroporto de Bilbao	5 milhões	domést.+dest.Schengen
Aeroporto de Alicante	13,7 milhões	domést.+alguns internac.
Aeroporto La Coruna	1,14 milhões	domést.+dest.Schengen
Aeroporto de Granada	900.000	domést.+dest.Schengen
Aeroporto de Astúrias	1,4 milhões	domést.+dest.Schengen
Aeroporto de Reus	810.000	destinos Schengen
Aeroporto de Múrcia	1,1 milhões	destinos Schengen
Aeroporto de Almería	1 milhão	domést.+dest.Schengen
Aeroporto de Santander	780.000	domést.+dest.Schengen
Aeroporto de Pamplona	150.000	domést.+dest.Alemanha
Aeroporto de León	44.000	domésticos
Aeroporto de Jerez	1,046 milhões	domést.+dest.Schengen
Aeroporto de Valladolid	230.000	domésticos
Aeroporto de Saragoça	420.000	domést.+dest.Schengen
Aeroporto de Gerunda-Costa Brava	1,94 milhões	dest.Schengen+Marrocos
Aeroporto de São Sebastião	260.000	domést.+dest.Inglaterra

É visível a amplitude da variação do nº de passageiros. A maioria dos aeroportos comportam voos domésticos (comuns na Espanha por via da escala do País) e voos para a Europa (destinos no espaço Schengen), e apenas 3 com voos de maior alcance. De sublinhar a cobertura territorial. Cidades comparáveis a Coimbra, e regiões comparáveis ao Centro, quase todas têm aeroporto.

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

II – Como é na Europa?

b) Outro exemplo com o mesmo grau de cobertura, a França (*dados mais recentes*):

	Passageiros/ano	tipo de voos
Aeroporto de Paris Orly	32 milhões	domést.+internacionais
Aeroporto de Paris Charies de Gaulle	69,4 milhões	domést.+internacionais
Aeroporto de Marselha	9 milhões	domést.+internacionais
Aeroporto de Lyon	10,3 milhões	domést.+internacionais
Aeroporto de Nice	12,4 milhões	domést.+internacionais
Aeroporto de Beauvais-Tillé	4 milhões	domést.+alguns internac.
Aeroporto de Bordéus	6,2 milhões	domést.+alguns internac.
Aeroporto de Nantes	5,4 milhões	domést.+alguns internac.
Aeroporto de Toulouse	9,2 milhões	domést.+alguns internac.
Aeroporto de Estrasburgo	1 milhão	domést.+schengen+N.Áfr.
Aeroporto de Lille	1,9 milhões	domést.+schengen+N.Áfr.
Aeroporto de Montpellier	1.8 milhões	domést.+schengen+N.Áfr.
Aeroporto de Clermont Ferrand	400.000	domést.+dest.Schengen
Aeroporto de Rennes	720.000	domést.+dest.Schengen
Aeroporto de Tarbes-Lourdes-Pirinéus	380.000	domést.+Eur.+EUA
Aeroporto de Biarritz	1,2 milhões	domést.+dest.Schengen
Aeroporto de Grenoble Isère	300.000	Europa+Méd.Oriente
Aeroporto de Pau Pirinéus	600.000	domést+Europa+Marrocos
Aeroporto de Ajaccio	1.4 milhões	domést.+alg.Europa
Aeroporto de Brest Bretagne	1 milhão	domést.+Europa+N.África
Aeroporto de Metz-Nancy-Lorraine	230.000	domést.+Europa+África
Aeroporto de Nimes-Arles	200.000	Bélgica+R.Unido+Marrocos
Aeroporto de Toulon	500.000	domést.+dest.Schengen
Aeroporto de Rodez-Aveyron	70.000	domést.+dest.Schengen

Se pretendêssemos o mesmo grau de cobertura para Portugal, precisaríamos de 5,5 aeroportos (proporção com a Espanha) ou 4 aeroportos (proporção com a França). No essencial um por Região (apenas o Centro não o tem).

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

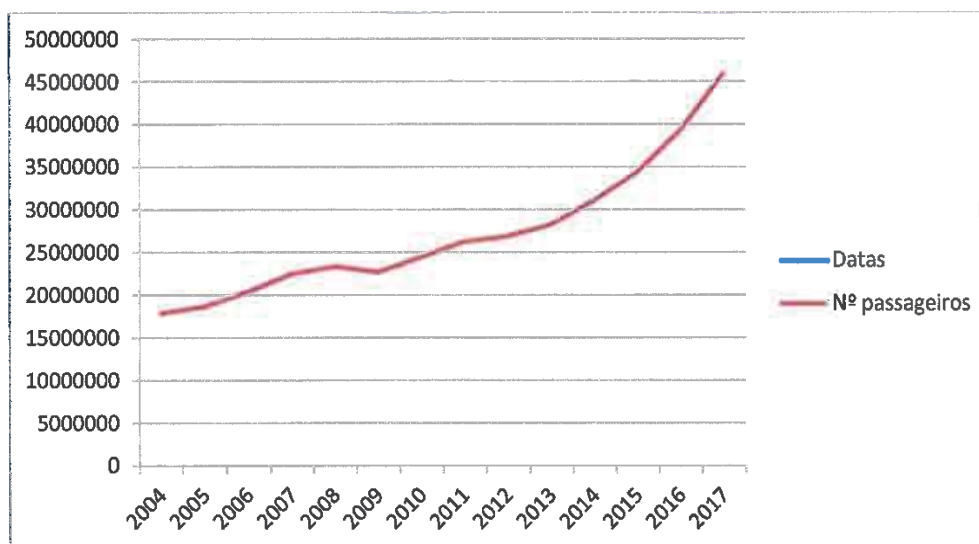
Um aeroporto sustentável

Das viagens hoje realizadas através dos aeroportos internacionais, a fração que se dirige à região e/ou tem origem nela é suficiente para justificar uma gestão sustentável de uma infraestrutura aeroportuária deste tipo. O número de residentes que se desloca por avião para fora do País, embora diminuído em relação àquele que aconteceria caso existisse um aeroporto próximo, somado ao dos visitantes turísticos e religiosos, é suficientemente importante para a manutenção em funcionamento de um equipamento aeroportuário.

i - Um crescimento acentuado do transporte aéreo em Portugal

a) Últimos anos nos três aeroportos: perto da saturação

Os três aeroportos internacionais de Portugal em conjunto suportaram um crescimento muito forte da mobilidade aérea. Enquanto em 2004 se registaram 17.945.546 movimentos, em 2017 esse número atingiu 46.024.650.



Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

I - Um crescimento acentuado do transporte aéreo em Portugal

a) A repartição de passageiros entre aeroportos, para Regiões, e a continuação do crescimento

A repartição global de passageiros entre os três aeroportos internacionais alterou-se nestes primeiros anos do século, em função da dinâmica turística: O aeroporto do Porto cresceu (de 16,0% em 2004 para 23,2% em 2017), em detrimento de Faro (25,4% em 2004, 18,9% em 2017), enquanto Lisboa se manteve estável (58,6% em 2004, 57,9% em 2017).

A repartição de passageiros residentes de cada região não se alterou de forma relevante (o Norte aumentou um pouco, Lisboa diminuiu, mantendo-se alta, e o Centro manteve-se entre os 13% e os 15% do total nacional).

Não é arriscado estimar que no essencial essas repartições vão manter-se nos próximos anos, a acompanhar a continuação do crescimento da mobilidade aérea:

Crescimento da mobilidade aérea a nível mundial:

Datas	Taxa anual de crescimento
2014 - 2024	3,9%
2024 - 2034	3,4%
2034 - 2041	2,9%

(projeções da Airbus, em linha com as da IATA – International Air Transport Association)

As estatísticas mais recentes, posteriores a 2014, denunciam um crescimento ainda maior do que estas projeções.

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

b) Projeção a partir dos dados mais recentes do movimento aéreo por Regiões

2016	Portugal	Região Centro
total de viagens (dois voos)	19659783	2787757
viagens por residentes	1580118	224061
nº visitantes (nº viagens - nº viagens de resid.)	18.079.665	2563696

(utilizando a proporção de viagens do Centro calculada na pág.5 = 14,18%) Fonte:INE

II - Movimento aéreo potencial para a Região Centro

a) O caráter conservador do potencial para a Região Centro

Todas as projeções apontadas para o movimento futuro de passageiros com destino e origem na Região têm um caráter conservador.

Em primeiro lugar elas assentam numa repartição nacional do movimento aéreo inferior à proporção da sua população no todo nacional. Atribuível à dissuasão da utilização deste modo de transporte por ausência de um aeroporto, poderá igualmente ter-se por certo que o efeito de uma oferta mais próxima (um aeroporto na Região) terá um sentido inverso: um efeito multiplicador da procura.

Em segundo lugar já foi referido que a existência de um forte polo de turismo religioso na Região (Fátima) tem um efeito atualmente escondido nas estatísticas da procura, uma vez que a ausência de um aeroporto nas proximidades (15 a 20 minutos de distância) contabiliza o destino por regra na Região de Lisboa, realidade que se alterará substancialmente com o novo acesso em perspectiva.

Finalmente, há uma subestimação do crescimento global do movimento aéreo que afeta também as projeções para o Centro do País. É de esperar, também por essa razão, que os números atrás apontados para o movimento aéreo potencial para a Região Centro (nº visitantes + nº viagens de residentes = **2.787.757** passageiros por ano) venham a ser ultrapassados com a existência de uma oferta regular de voos na Região.

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

II - Movimento aéreo potencial para a Região Centro

b) O potencial da Região no quadro europeu:

Este potencial de **2.787.757 passageiros por ano** situa a Região Centro num plano superior ao das áreas de influência de vários dos aeroportos atrás referenciados em Espanha e França.

Só em Espanha estão abaixo desse limiar 16 aeroportos (Vigo, Santiago de Compostela, Corunha, Granada, Astúrias, San Sebastian, Réus, Múrcia, Almería, Santander, Pamplona, León, Jerez, Valladolid, Saragoça e Gerunda-Costa Brava).

Em França são 15 (Clermont Ferrand, Rennes, Lourdes, Biarritz, Grenoble, Pau, Ajaccio, Brest, Metz, Toulon, Nimes, Lille, Montpellier, Estrasburgo e Rodez-Aveyron) os aeroportos suplantados por esse patamar.

Estarão 31 aeroportos em Espanha e França a operar com um mercado teoricamente inferior ao da Região centro no seu conjunto? Esta visão tem evidentemente de ser temperada por duas ordens de fatores:

Primeiramente há que salientar que grande parte destes aeroportos tem a sua operação internacional limitada à Europa - espaço Schengen (12 em Espanha e 5 em França). Isso quer dizer que para voos de maior alcance os residentes nessas regiões têm de recorrer a aeroportos de hierarquia superior. O mesmo acontecerá aos residentes da região Centro enquanto não for possível manter serviço regular de longa distância no futuro Aeroporto do Centro.

Em segundo lugar há que levar em linha de conta a previsível concorrência dos aeroportos de Lisboa e Porto, sobretudo nas zonas mais a Sul e a Norte da Região, mesmo depois de o Aeroporto do Centro abrir à aviação comercial de maior alcance.

c) Tipo de transporte e localização:

O futuro Aeroporto do Centro de Portugal tem assim pela frente dois cenários de ajuste ao mercado das operações aéreas de passageiros. Ou operar voos domésticos e alguns destinos internacionais na Europa, à imagem de vários aeroportos de âmbito regional na Europa, ou atingir a fase em que os voos internacionais para outros destinos passam a fazer parte da sua operação regular ou sazonal.

Esta questão merece uma análise ponderada, e levanta a necessidade de enfrentar três definições prévias, que de resto relacionam entre si:

- 1 – O tipo de transporte a contemplar (*passageiros e carga aérea*)
- 2 – Os principais polos geradores de transporte a servir.
- 3 – A melhor localização para a sua construção.

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

II - Movimento aéreo potencial para a Região Centro

Com o propósito de maximizar os benefícios a extrair deste equipamento, tanto para a população como para a economia da Região, houve que estudar estes três temas. Deste estudo resultaram para o Município as seguintes conclusões:

d).1 – **O tipo de transporte a contemplar** (*passageiros e carga aérea*). O objetivo de propiciar à população um acesso de proximidade para a utilização frequente da mobilidade aérea internacional é central para o Município e para a Região. Mas a vizinhança da principal via-férrea do País, e existência de plataformas logísticas de transporte de mercadorias nas proximidades (Alfarelos), obrigam a que não se despreze a possibilidade de o futuro aeroporto servir também para o transporte de carga aérea. Tal influencia a busca da melhor localização para a infraestrutura a construir.

c).2 – **Os principais polos geradores de transporte a servir**. Dois polos geradores de movimento aéreo destacam-se na região: **Coimbra** e **Leiria-Fátima**. Um pela sua importância demográfica no contexto regional (+ de 100.000 habitantes), e pela existência de atividades muito ligadas a contactos internacionais (reuniões científicas, eventos desportivos e culturais, congressos, etc.). Outro pelo peso muito relevante dos peregrinos ao Santuário de Fátima, que se vêm forçados a utilizar aeroportos distantes, mesmo quando se deslocam ao nosso País exclusivamente para visitar o santuário (25% das viagens que incluem Fátima no seu roteiro). Não colocando de parte a zona balnear com centro na Figueira da Foz, ou o serviço de maior proximidade que pode e deve ser oferecido ao interior do País, aqueles dois destinos/origens dos futuros passageiros devem comandar a busca de uma localização que os sirva de forma o mais possível semelhante.

c).3 – **A melhor localização para o Aeroporto**. A seleção da melhor localização deve levar em consideração os dois pontos precedentes. Trata-se de encontrar um local que obedeça às condições técnicas relevantes (minimização de terraplanagens e movimento de terras, orientação da pista de acordo com os ventos dominantes, distância adequada a aglomerações populacionais), que se situe junto a acessibilidades rodoviárias de hierarquia superior, que não se distancie demasiado de Coimbra e de Leiria-Fátima (e dos acessos ao litoral e ao interior), e que procure uma deslocação fácil e rápida à linha férrea.

Também parece importante que a menos de 45 minutos de deslocação se englobe uma população residente de pelo menos um milhão de habitantes.

Na Região de Coimbra, na **autoestrada A1** e a uma distância suficiente a sul da cidade, situa-se o **nó de Soure**, que pode servir de referência a uma busca de localizações possíveis a uma distância de deslocação não superior a 10 minutos.

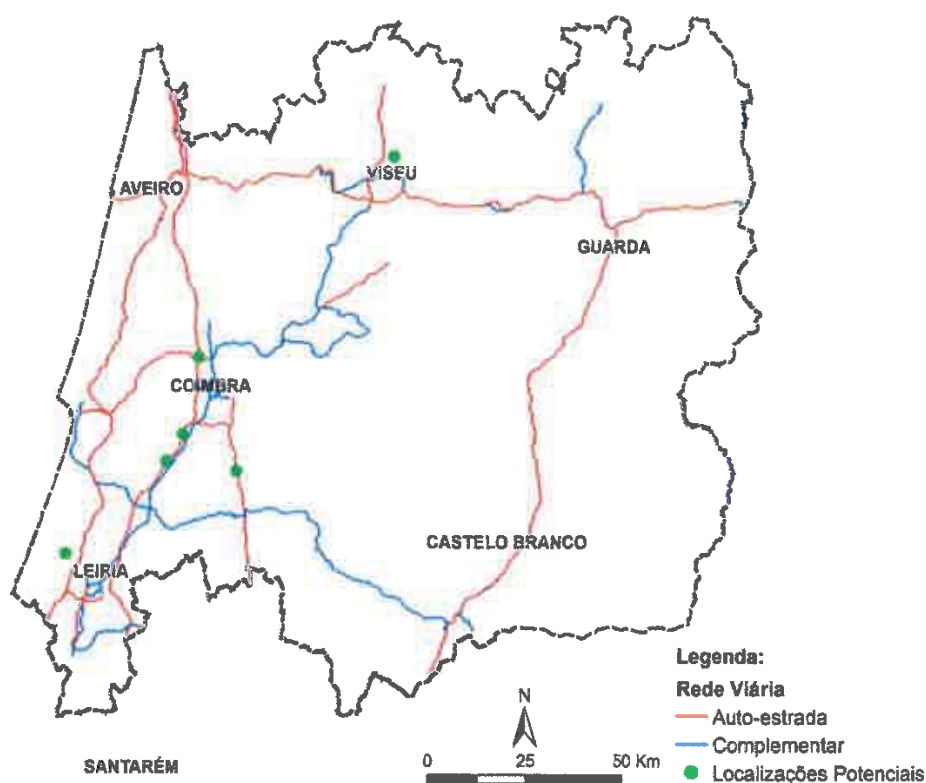
A comparação com outras referências possíveis é o que se apresenta a seguir.

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

II - Movimento aéreo potencial para a Região Centro

c).3.1 - Distância agregada de todos os residentes a cada localização possível

Várias localizações possíveis no conjunto da Região



O melhor serviço aos potenciais passageiros, bem como a maximização da atratividade, prende-se com a minimização da distância a percorrer dos locais de residência ao futuro Aeroporto. Para estender o seu cálculo à totalidade dos habitantes do Centro, vai ser preciso medir a distância a cada sede de concelho, considerando aí concentrada a respetiva população, e efetuando uma média ponderada pelo peso demográfico de cada concelho (distância agregada).

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

II - Movimento aéreo potencial para a Região Centro

Cálculo do tempo de deslocação para cada localização possível

A distância agregada a todos os habitantes mediu-se pelo tempo médio de deslocação dos habitantes a cada localização possível T_l (a uma velocidade média – 2/3 da velocidade máxima, ou à máxima velocidade permitida), levando em conta a média ponderada dos tempos de deslocação de todos os concelhos:

$$T_l = \sum (tp_{l-c} * 1,5 * fp_c) / n^{\circ} \text{ de concelhos}$$

T_l : Tempo médio de deslocação à localização L

tp_{l-c} : Tempo de percurso da localização L ao Concelho C

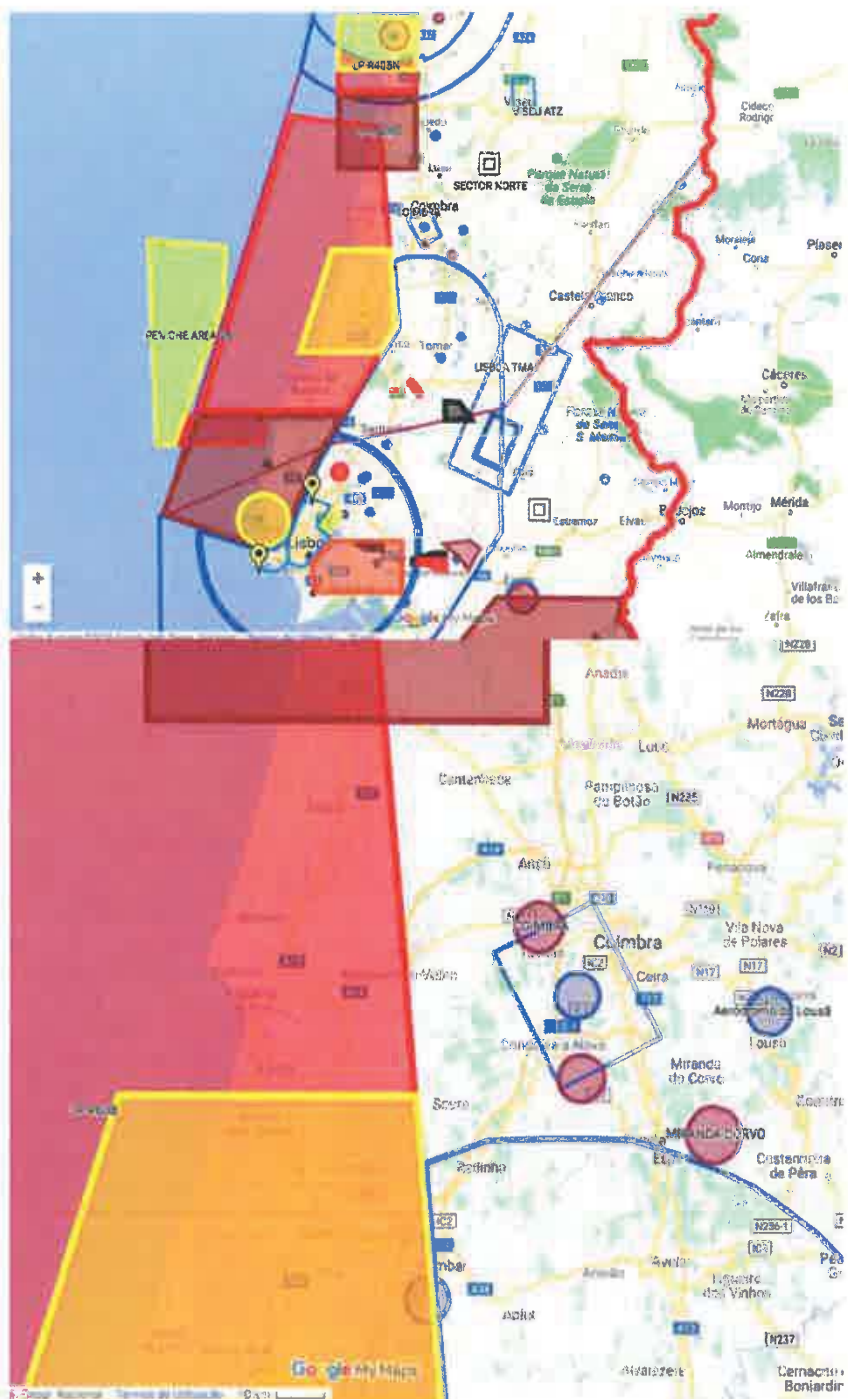
fp_c : fator de ponderação do Concelho C = $\frac{\text{População do Concelho}}{\text{População da Região}}$

Tempo de deslocação à velocidade média (66%) e máxima

	(à velocidade média)	(à velocidade máxima)
Viseu =	99,44 minutos	66,29 minutos
Coimbra =	70,91 minutos	47,27 minutos
Condeixa =	77,20 minutos	51,47 minutos
Soure =	81,07 minutos	54,05 minutos
Penela =	86,48 minutos	57,66 minutos
Monte Real =	107,43 minutos	71,62 minutos

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

Condicionamentos à utilização do espaço aéreo

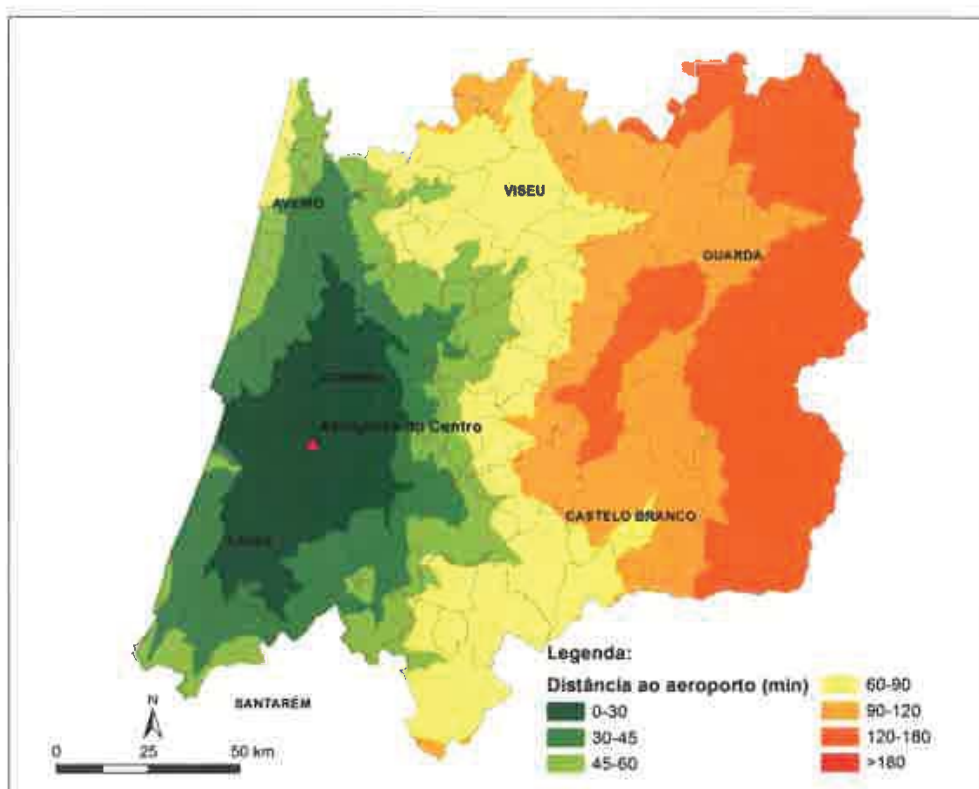


Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

II - Movimento aéreo potencial para a Região Centro

Confirmado pelos próprios condicionamentos à utilização do espaço aéreo (a ampliação mostrada acima quase só deixa espaço para esta opção), o nó de Soure consolida-se como a melhor referência. Tendo em consideração as distâncias aos residentes perde apenas para os nós de Coimbra e Condeixa, mas estes estão demasiado a Norte, intersectando a área de atratividade do Aeroporto do Porto, e que ao mesmo tempo ficam demasiado afastados do Santuário de Fátima. Por outro lado é possível implantar nas redondezas desse acesso em Soure um aeroporto que fique a um tempo de deslocação suficientemente curto do Terminal de carga de Alfarelos, na linha do Norte.

c).3.2 – Distâncias de deslocação rodoviária do Aeroporto do Centro a toda a Região



Esta figura destina-se a ser comparada com a apresentada na página 5, para melhor compreender a melhoria radical nas condições de acesso que o Aeroporto do centro inaugurará, de forma particularmente visível no Centro Litoral. Note-se a inclusão de Leiria e Fátima nos

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

locais a menos de 30 minutos do Aeroporto. O interior também melhora o tempo de deslocação de forma sensível.

III - Uma implementação por fases

O exemplo de Beja em Portugal, e de Ciudad Real em Espanha, obriga a um realismo cauteloso na implementação de um Aeroporto com características regionais. Para evitar riscos de insustentabilidade deve apontar-se para uma primeira etapa com abertura a voos domésticos e voos com destinos Schengen, seguindo os exemplos europeus referenciados em Espanha e França para mercados congéneres, deixando em aberto a possibilidade de expansão para uma segunda etapa, com voos de maior alcance, tendo em conta uma previsível procura motivada pelo efeito combinado de Fátima e Coimbra.



Tal implica a possibilidade de expansão da pista de 2000 metros para 3000 metros, de forma a receber voos de maior alcance. O Projeto de infraestruturas deve contemplar à partida a dimensão global do futuro aeroporto, dividindo-o em duas fases de implementação. A primeira fase corresponderá à primeira etapa, e a passagem a uma etapa seguinte deve corresponder a uma exploração estável e sustentável, de modo a que a expansão corresponda a um ato de mera gestão.

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

Um benefício nacional

Um Aeroporto no Centro do Portugal é importante para um País mais justo, coeso e igual. Assegurar que todos os portugueses tenham acesso ao progresso social e económico depende hoje muito de uma política de mobilidade tão equitativa quanto possível. A distribuição equilibrada dos benefícios do desenvolvimento exige este esforço na Região Centro, e com os resultados que se ambicionam Portugal ficará melhor.

I – Um país mais coeso

O Centro de Portugal está distante dos aeroportos internacionais de Lisboa e Porto, e por essa razão o transporte aéreo é aí menos usado, a economia e o turismo desenvolvem-se menos, e esta parte de Portugal vê o seu futuro fica aquém do seu potencial.

Esta situação pode mudar. Um território com um milhão e meio de portugueses, estendido pelos distritos de Coimbra, Leiria, e por parte dos distritos de Aveiro e Viseu e Castelo Branco, com uma zona balnear tradicional e o Santuário de Fátima no seu interior, tem condições para sustentar um aeroporto que o colocará em comunicação rápida e eficaz com a Europa e o Mundo. Este documento propõe uma estratégia e um caminho para tal acontecer.

O detalhe em concreto de uma solução exige a colaboração de várias autarquias, e o caminho já está apontado. É possível implementar uma infraestrutura aeroportuária tanto para região de Coimbra como para a de Fátima e Leiria, com acessos rápidos ao interior e ao litoral, e suficientemente próxima das vias rodoviárias e ferroviárias para servir as pessoas e a economia.

Virá a hora em que o País será chamado a apoiar com força esta vontade regional. Conferir às zonas mais inacessíveis a mesma abertura ao desenvolvimento, e aos seus habitantes a mesma mobilidade, é trabalhar pela igualdade de oportunidades e por uma melhor cidadania. Um País com menos desequilíbrios no desenvolvimento é um país mais coeso e mais unido. Portugal é o grande beneficiado com esta luta regional.

Proposta de instalação de um Aeroporto no Centro do País

II – A internacionalização de Portugal também passa pelo Centro

A exportação de bens e serviços, e os contatos sociais e culturais, precisam de vias de comunicação internacional privilegiadas. Um aeroporto vocacionado para esse tipo de trocas, preparado para o transporte tanto de pessoas como de mercadorias, situado junto de instituições de produção cultural com séculos de tradição universalista, e com um potencial de relação com 4ª revolução industrial, está habilitado a contribuir fortemente para a transformação económica do País.

Existem possibilidades de investimento, junto com oportunidades de novas iniciativas e novos investimentos, à espera das novas condições que uma revolução na mobilidade pode trazer. O impacto dessa evolução ultrapassará as fronteiras regionais, e também aí os benefícios terão uma dimensão nacional.

III – Um interior mais próximo dos acessos internacionais

O acesso limitado às condições de mobilidade minimamente exigíveis é hoje uma das definições mais marcantes da interioridade. Por definição sem habitantes em número suficiente para conferir rentabilidade à exploração de um aeroporto, esse interior só poderá ter acesso à mobilidade aérea através de uma infraestrutura também vocacionada para um serviço.

Com uma localização equidistante de duas grandes vias de penetração para o interior das Beiras, o IP3 e o IC8, e podendo dessa forma aproximar essas áreas do transporte aéreo internacional, o Aeroporto do Centro terá ao mesmo tempo de procurar as bases da sua sustentabilidade junto de polos geradores de movimento aéreo mais acentuado.

Concebido para se localizar de maneira a atingir estes dois objetivos, o de serviço e o de rentabilidade, o Aeroporto do Centro será também por esta via um importante instrumento de coesão territorial.