

Projecto de Resolução n.º 415/X

Abertura da Base Aérea de Monte Real (BA5) à aviação civil

A Base Aérea de Monte Real (BA5) está localizada no Centro do País, a 145 km de Alcochete – a actual localização prevista para o futuro aeroporto internacional de Lisboa – e a 170 km do Aeroporto de Sá Carneiro, no Porto. Encontra-se a uma altitude de 280 metros e sem serras em seu redor, o que faz daquela infra-estrutura um local especialmente privilegiado para a prática da aeronáutica. Para além disso, enquadra-se também geograficamente com os traçados de algumas das principais auto-estradas do País: a A8 e A17 (do Oeste) e a A1 (Lisboa/Porto).

A ideia de abrir o uso deste equipamento também à aviação civil remonta já aos anos 60 do século passado. Efectivamente, dadas as condições especialmente favoráveis de que se reveste a localização da BA5, tal tem vindo a fazer dela objecto de recorrentes tentativas de a abrir ao tráfego aéreo comercial e de passageiros.

A concretização de semelhante desiderato impulsionaria fortemente o desenvolvimento turístico de toda a região Centro do País, nomeadamente o turismo ligado à prática do *Golf* e dos desportos da neve – na Serra da Estrela e áreas circundantes -, à praia e o turismo religioso.

Devem, a este propósito, ser acentuados alguns indicadores relativos à região Centro, onde se localiza a BA5. Assim, ela representa, com €27.717 milhões/ano, 19,2% do PIB nacional e idêntica percentagem de VAB; Alberga 18,9% das remunerações nacionais, num valor correspondente a € 13.595/ano; Apresenta um Rendimento Disponível Bruto de €20.521 milhões, que se reconduz a 20,8% do valor nacional e,

finalmente, quanto à Formação Bruta de Capital Fixo, a região Centro acusa €6.899 milhões, ou seja 21,2% do todo nacional.

Estes índices são obtidos a partir das 255.009 empresas dessa região, que totalizam 22,5% do conjunto nacional; Das 81.663 sociedades aí localizadas, que representam 19,6% do global do País; Dos 510.385 trabalhadores dessas sociedades, expressando 17,6% do corpo nacional e, por fim, do volume de negócios de €44.843.296, que corresponde a 13,8% do total português.

Para além disso, na região Centro reside aproximadamente $\frac{1}{4}$ de toda a população do País, com um total de 2.385.891 de habitantes.

Parecem ficar, deste modo, definitivamente evidentes os incontestáveis impactes económico e social que a abertura da BA5 à aviação civil e comercial poderiam produzir no tecido produtivo da região, sobretudo ao nível da promoção das PMEs.

Em 7 de Fevereiro de 2005 foi assinado um Protocolo entre os Ministérios da Defesa Nacional e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações versando a promoção e o desenvolvimento de um projecto para a inclusão da operação civil e comercial aeronáutica nas actividades da Base.

Nesse acordo o MOPTC comprometeu-se a promover a criação de uma entidade responsável pela elaboração de um Plano de Desenvolvimento naquele sentido, pela “posterior implantação das infra-estruturas necessárias à operação com passageiros, carga e respectivo apoio, bem como pela gestão e operação da aviação civil.”

O Protocolo previa ainda, designadamente, que “a utilização da infra-estrutura aeronáutica da Base Aérea nº 5 pela aviação civil” fosse “regulada através de Acordos

Técnicos a estabelecer entre o Ministério da Defesa Nacional/Força Aérea Portuguesa e” a aludia “entidade” encarregue da elaboração do Plano de Desenvolvimento.

Finalmente, o acordo determinava a sua imediata entrada em vigor, estatuidando um período de vigência de um ano, prorrogável, contudo, por idênticos períodos, se as partes assim o entendessem.

Porém, em Março de 2006 o actual Governo decidir-se-ia pela não prorrogação da vigência do Protocolo, com o fundamento de o MOPTC se encontrar a desenvolver um estudo para a criação inovatória de um Plano Estratégico Nacional para o Sector Aeronáutico, com base no qual poderiam vir a ser adoptadas de “forma responsável e avalizada” (são palavras do Governo) as opções vitais para o País neste domínio, de entre as quais, naturalmente, também a atinente à abertura da BA5 à aviação civil.

O Governo previa, em Janeiro de 2006, vir a ter tal estudo concluído “no final do primeiro semestre do” mesmo “ano” – conforme o redigiu o gabinete do ministro das OPTC em resposta oficial que endereçou a um requerimento apresentado pelo Grupo Parlamentar do PSD. Contudo, até hoje não há qualquer notícia de que tal documento possa ter vindo a conhecer a luz do dia...

O que se verificou é que, entretanto, diversas iniciativas têm vindo a ser empreendidas por variados sectores da sociedade civil em parceria, de resto, com entidades públicas, como sejam os casos da empresa pública ANA – Aeroportos e Navegação Aérea, da NAV Portugal, do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), das Universidades de Aveiro e de Coimbra, do Instituto Politécnico de Leiria e das próprias Forças Armadas, no sentido de criar as condições para a abertura da BA5 à aviação civil. Isto, naturalmente, para além do envolvimento sempre muito activo, e também em primeira linha, de representantes do empresariado da Região Centro, autarcas e deputados à Assembleia da República.

Com a actual crise económica, financeira e social como “pano-de-fundo”, o impulso forte e saudável que a abertura da BA5 à aviação civil poderia vir a aportar a toda a região Centro constituiria, pois, um expressivo e muito relevante indicador de sinal contrário, combatendo, concomitantemente, a hemorragia da desertificação do interior do País e procedendo a uma forte descentralização e desnuclearização dos tradicionais pólos de desenvolvimento protagonizados por Lisboa e pelo Porto. Tanto mais que tal empreendimento comportaria sempre um baixo custo mas um alto rendimento.

Tendo em conta que o Governo se decidiu já, em definitivo, pela opção Alcochete para a localização do futuro aeroporto internacional de Lisboa, parece tratar-se, pois, ora, tão-só de uma questão de mera vontade política do Executivo para que o projecto de abertura da BA5, de Monte Real, à aviação civil se venha a tornar numa realidade. Tanto mais que – como referido – em contexto de plena crise económica e financeira, como a actual, a concretização de tal projecto poderia – com custos reduzidos, como já atrás aduzido – vir a contribuir decisivamente para que o novo aeroporto de Alcochete pudesse ser construído de uma forma faseada, pelo efeito de descongestionamento que a operação civil na BA5 provocaria, tanto no Aeroporto da Portela, como no Aeroporto Francisco Sá Carneiro.

Nestes termos, a Assembleia da República recomenda ao Governo que determine todos os procedimentos conducentes à infra-estruturação e à abertura, no mais curto espaço de tempo possível, da Base Aérea 5, de Monte Real, à aviação civil.

Palácio de São Bento, 8 de Janeiro de 2009.

Os Deputados,