



## **TOMADA DE POSIÇÃO SOBRE A CONETIVIDADE INTERNA E EXTERNA DE BRAGANÇA**

**Plano Nacional de Política de Ordenamento do Território (PNPOT)**

Aos dezoito dias do mês de junho do ano de dois mil e dezoito, teve lugar uma reunião extraordinária na Câmara Municipal.

Da ordem de trabalhos constava o ponto "TOMADA DE POSIÇÃO SOBRE A CONETIVIDADE INTERNA E EXTERNA DE BRAGANÇA – Plano Nacional de Política de Ordenamento do Território (PNPOT).

Pelo Sr. Presidente foi presente a seguinte proposta:

"A conetividade dos territórios assume-se, cada vez mais, como um fator de suporte do desenvolvimento socioeconómico, não só pela atividade económica que gera, mas sobretudo pela competitividade que proporciona e pela multiplicação de oportunidades de ligação de empresas e dos cidadãos ao resto do mundo, quer seja pela via terrestre, aérea ou digital.

Assim, importa dotar os territórios, nomeadamente os de baixa densidade, de infraestruturas de conexão internacional capazes de alavancar a economia nacional, regional e local, criando mais riqueza e emprego, potenciando e distribuindo as oportunidades criadas pelo posicionamento geográfico das regiões transfronteiriças, na qual se insere Bragança, numa verdadeira ótica de coesão territorial.

Neste contexto, consideramos vital dotar este território de duas infraestruturas estratégicas ao desenvolvimento da economia regional, designadamente a evolução do Aeródromo Municipal de Bragança para Aeroporto Regional, assim como a continuação da ligação do IP2 à fronteira (Puebla de Sanábria), correspondente aos últimos 35 quilómetros desta via que percorre todo o Interior de Portugal, entroncando com a A4 em Macedo de Cavaleiros.



Em 11 de outubro de 1989, numa iniciativa conjunta do Governo Civil de Bragança e da Associação Empresarial do Distrito de Bragança (NERBA), foi promovido um encontro entre entidades portuguesas e espanholas para se debater a importância de melhoria da ligação rodoviária Bragança-Puebla de Sanábria, estando presentes neste encontro onze Autoridades Portuguesas, três do Principado de Astúrias, duas da Junta de Castilla y León e sete de Benavente. Esta reivindicação foi apresentada ao Engenheiro Falcão e Cunha, então Secretário de Estado das Vias de Comunicação, tendo o mesmo assumido o compromisso de concretização desta ligação.

Em 30 de julho de 1998, foi assinado o Protocolo entre a Junta de Castela e Leão e a C.C.R.N. (Comissão de Coordenação da Região do Norte), no qual se acordava a realização do estudo no sentido de avaliar o tipo de ligação a concretizar entre o I.P.4 em Bragança e a A52 (Autovia das Rias Baixas) em Puebla de Sanábria.

O Plano Rodoviário de 2000 previa a sua continuação de Bragança até à fronteira, para ligação à Puebla de Sanábria e, assim, estabelecer a articulação intermodal da A4 e do IP2 com a rede espanhola através da A52, A6 e A66, e com a linha ferroviária de Alta Velocidade, linha que liga Madrid à Corunha e a Vigo, bem como a articulação aeroportuária com o aeródromo de Bragança.

No ano de 2002, com a revisão do Plano Rodoviário Nacional (P.R.N.2000) foi incluída a construção do I.P.2 de Bragança à fronteira (ligação Bragança - Puebla de Sanábria).

A 8 de julho de 2004, através do ofício n.º 1166, o Instituto de Estradas de Portugal refere ter oficiado a C.C.D.R.N., no sentido de confirmar o corredor a desenvolver na ligação Bragança/Puebla de Sanábria (E.N. 218-3 + E.N. 308, até Rio de Onor).

Em 31 de janeiro de 2006, a Assembleia Geral do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular manifestou unanimidade, e inscreveu no Plano Estratégico de Infraestruturas do Noroeste Peninsular esta ligação como necessária à coesão e mobilidade territorial.



No dia 18 de janeiro de 2008, a Estradas de Portugal abriu as propostas dos concorrentes à elaboração do trajeto de Bragança a Rio de Onor (trata-se do troço da via do lado português da futura ligação Bragança-León).

A 11 de Janeiro de 2008, na cidade de La Bañeza realizaram-se as primeiras jornadas técnicas relativas à ligação León/Bragança, tendo sido decidido criar a Associação Autovia León-Bragança, que conta com participação muito alargada, desde municípios, ayuntamientos, Instituições de Ensino Superior de ambos os lados da fronteira e as principais Associações Empresariais ao longo deste corredor rodoviário.

Em 27 de março de 2009, procedeu-se à adjudicação, pela segunda vez, do projeto de execução de requalificação das EN 218, 218-3 e 308 entre Bragança e Rio de Onor, sessão presidida pelo então Secretário de Estado Adjunto das Obras Públicas e Comunicações, Dr. Paulo Campos.

No dia 05 de novembro de 2013, foi realizada reunião com o então Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Dr. Sérgio Monteiro, na qual foi solicitada que a ligação Bragança-Puebla de Sanábria fosse considerada prioritária e estratégia no âmbito do novo Quadro Comunitário de Apoio Portugal 2020.

Em 10 de fevereiro de 2014, foi aprovada em Reunião da Câmara Municipal de Bragança, resolução sobre o relatório final de infraestruturas de elevado valor acrescentado, solicitando que a continuação do IP2 entre Bragança e Puebla de Sanábria e a expansão do Aeródromo Municipal de Bragança para Aeroporto Regional, fossem consideradas obras prioritárias para 2014-2020.

No dia 18 de outubro de 2016, em Valladolid, reuniram o Presidente da Câmara Municipal de Bragança, o Consejero do Fomento e Medio Ambiente da Junta de Castilla y León, o Alcalde de



Puebla de Sanábria e Associação Autovia León-Bragança, para abordagem deste assunto.

Esta ligação permitiria assegurar um acesso rápido e eficaz à Rede Ferroviária de Alta Velocidade (AVE), situada a 30 km de Bragança, garantindo uma tripla integração modal da região (modo rodoviário, ferroviário e aéreo).

O reforço das conexões transfronteiriças permitiria, depois, assegurar à região norte de Portugal um reposicionamento estratégico importante, reforçando o seu papel como importante porta de entrada e saída do país.

Neste enquadramento, o prolongamento da ligação rodoviária Bragança-Puebla de Sanábria, em território espanhol até León, possibilitaria a criação de um novo corredor internacional capaz de ligar a cidade do Porto ao norte da Europa, através da fronteira de Irún.

Este eixo transfronteiriço e internacional, além de estruturar o noroeste peninsular, serviria, também, para canalizar o essencial do trânsito de mercadorias entre os principais portos do norte atlântico (Leixões e Vigo) e da costa cantábrica (Gijón, Santander e Bilbao), estabelecendo, ainda, através da autoestrada de Burgos, a ligação com Zaragoza e Barcelona, fazendo a ligação da região aos principais corredores rodoviários no norte de Espanha e a França.

Este corredor encurtaria em cerca de 70 km o percurso rodoviário entre a cidade do Porto e de Irún, representando uma significativa poupança energética, depois, um menor impacto ambiental do transporte de mercadorias e de passageiros, reforçando a competitividade deste último.

Segundo os dados estatísticos do Ministério do Fomento de Espanha, relativos ao ano de 2016, na ligação Bragança-Puebla de Sanábria (N218-3 e N308), excluindo o tráfego local, estimam-se 265 atravessamentos/dia da fronteira, ou seja, mais 62% do que em 2009, representando um crescimento de cerca de 9%/ano), valor muito



expressivo. Destes 265 veículos, cerca de 9% são pesados (23 veículos/dia nos dois sentidos), indicando que este percurso se tornou mais atrativo com a abertura do túnel do Marão.

Compete, ainda, referir que, o itinerário entre León e Bragança é o único que resta concretizar para a ligação entre a A4 (Porto-Vila Real-Bragança) e as vias espanholas A231-AP1-A8 (León-Burgos-Vitória-Irún).

Para a prossecução da intermodalidade é, também, fundamental que o Aeródromo Municipal de Bragança evolua para Aeroporto Regional, sendo esta infraestrutura aeroportuária regional de âmbito transfronteiriço estratégica para Trás-os-Montes, essencial no que respeita à integração turística, entre o destino turístico Douro, as áreas protegidas do Nordeste Transmontano e as áreas protegidas próximas de Castilla y León.

O desenvolvimento do turismo é uma prioridade para a região, considerando o seu elevado potencial, assim como o grande investimento público e privado que neste âmbito tem vindo a ser realizado. Trazer à região fluxos turísticos muito mais significativos exige condições de articulação entre a procura e a oferta e, neste contexto, os operadores turísticos necessitam oferecer pacotes turísticos que incluam a chegada dos turistas a Bragança em voo direto, operados por companhias com preços competitivos, que normalmente operam com aeronaves entre os 150 e os 200 passageiros.

O futuro aeroporto de Bragança tem uma localização favorável, boas condições de operação em termos das condicionantes meteorológicas, cumprindo em 95% do tempo anual de abertura.

A integração com as redes de transportes europeus (rodoviária e aérea) é a opção de visão que permitirá ajudar à fixação de atividades económicas, apoiar o desenvolvimento das indústrias existentes, exemplo da Faurecia (empresa de componentes automóveis, a segunda empresa mais exportadora da Região Norte) e



a captação de novos investimentos industriais, fundamentais para a sustentabilidade desta vasta área territorial.

Por outro lado, a evolução do Aeródromo para Aeroporto Regional permitiria qualificar a oferta do Parque de Ciência e Tecnologia - Brigantia Ecopark, encarar a captação de indústrias e serviços aeronáuticos - na formação de pilotos e de mecânicos, na reparação de aeronaves de pequeno e médio porte para companhias aéreas.

Atualmente o aeródromo ocupa uma área de 60 hectares, possuiu ao nível das infraestruturas: uma pista de asfalto com 1700 metros de comprimento e 45 metros de largura.

Ao nível das comunicações dispõe de rádio ajuda de apoio ao procedimento de aproximação do tipo NDB (rádio farol não direcional); Radar de Apoio à Navegação Aérea através de VOR/DME, conforme orientação da NAV - Portugal E.R.E., garantindo cobertura no interior norte do país.

Ao nível das infraestruturas, o Aeródromo está dotado com aerogare com bar, sala de embarque, sala de briefing e instalações sanitárias, sendo a capacidade atual do terminal de 18 passageiros em hora de ponta, hangar com 30 metros de comprimento e 30 de largura, garagem para viatura de combate a incêndios, parque de estacionamento de veículos para 67 lugares, hangar para manutenção e estacionamento de aeronaves, indicador da direção do vento, estação automática de meteorologia, estação de serviço para abastecimento das aeronaves com capacidade para 10.000 litros de combustível JET-A1 e 10.000 litros de combustível AVGAS 100LL.

No Âmbito da Operação, reúne as condições para operações de aviação geral e de serviços aéreos regulares e não regulares em VFR (Visual Flight Rules), desde o nascer do sol, podendo ser prolongado até às 23h59 (hora local). Dispõe de Serviço de Informação de Tráfego de Aeródromo (AFIS) certificado pelo INAC e está certificado para voos noturnos (NOTAM de 28JUL2005).



No Âmbito do Security, dispõe de Plano de Segurança aprovado pelo INAC; Equipamentos de apoio à segurança: pórtico de deteção de metais e sistema de inspeção de raios X para bagagem de porão e de cabine; Presença da Guarda Nacional Republicana na partida e chegada de todos os voos regulares de transporte de passageiros.

No Âmbito do Safety, cumpre as obrigações de serviço público, assegura o nível de proteção de serviço contra incêndios (RFF) categoria 3. A pedido, o Aeródromo assegura o nível de proteção de serviço contra incêndios (RFF) categoria 4 (voos internacionais); Dispõe de 8 elementos dos Bombeiros Voluntários de Bragança, com curso de formação de operadores de socorros e emergência de aeródromos, ministrada pela ANA S.A; viatura própria de combate a incêndios.

No futuro, o Município de Bragança pretende continuar a desenvolver esta importante infraestrutura aeroportuária regional de âmbito transfronteiriço, como estratégica do ordenamento do território, como infraestrutura essencial no que respeita à integração turística. A 4 de dezembro de 2008, foi aprovada pelo INAC a viabilidade para construção de pista com 2.300 metros e 60 de largura, para operação de B737-800, e novo terminal com capacidade para 200 passageiros em hora de ponta.

Por último, e no que concerne à conetividade desta região importa, ainda, reforçar os serviços de banda larga no meio rural e a implementação de redes da nova geração 5G, por forma a melhorar o acesso aos conteúdos digitais, facilitando o estabelecimento de ligações entre territórios, pessoas, serviços e organizações, desencadeando novos negócios e modelos de governação, num mundo cada vez mais global.

No dia 16 de fevereiro de 2018, Sua Excelência o Primeiro-Ministro de Portugal, Dr. António Costa, em visita a Bragança, afirmou que "o grande potencial de crescimento não está nas zonas mais





desenvolvidas, mas nas zonas de fronteira que o país desvalorizou irracionalmente ao longo de décadas e décadas”.

Referiu, ainda, que “um dos maiores erros que o país cometeu ao longo dos anos foi olhar as regiões de fronteira designando-as de interior” e aproveitou o caso de Bragança, que terá uma estação de comboio de alta velocidade espanhol a 30 quilómetros, para questionar a interioridade.

No entanto, o Sistema de Conetividade do Modelo territorial e o próprio Modelo territorial, plasmados no documento supra referido (PNPOT), nas páginas 99 e 107 respetivamente, não consideram as infraestruturas rodoviária e aérea já referidas, pelo que atentas as vantagens anteriormente expostas, as mesmas, para além de se mostrarem estratégicas para uma vasta região do interior e para o país, apresentam-se como um investimento com uma significativa capacidade de retorno para a economia regional e nacional, pelo que consideramos de extrema relevância que as duas infraestruturas (ligação Bragança-Puebla de Sanábria e o Aeroporto Regional de Bragança) sejam previstas no Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território de Portugal, assim como o reforço dos serviços de banda larga e exigimos que os mesmos sejam considerados no mapa anexo ao presente documento e garantido o seu financiamento.

Face ao exposto, propõe-se que a presente Tomada de Posição seja enviada para as seguintes entidades:

- Sua Excelência o Presidente da República de Portugal
- Sua Excelência o Presidente do Governo da Espanha
- Sua Excelência o Primeiro Ministro de Portugal
- Senhor Ministro do Ambiente de Portugal
- Senhor Ministro do Planeamento e das Infraestruturas de Portugal
- Senhora Secretária de Estado do Ordenamento do Território e da Conservação da Natureza





- Infraestruturas de Portugal
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
- Junta de Castilla y León
- Ayuntamientos transfronteiriços
- Câmara e Assembleias Municipais dos Distritos de Bragança e de Vila Real
- Juntas/Uniões de Freguesias do Concelho de Bragança
- Forças Vivas de Bragança
- Comunicação Social.

Bragança, 21 de junho de 2018

Presidente da Câmara Municipal de Bragança

Hernâni Dias