

Expectativas de bom ano agrícola goradas pelas condições meteorológicas dos últimos meses

Agricultores exigem declaração de situação de seca

Ministra reconheceu situação "preocupante", mas aguarda indicações do IPMA para poder agir | 5

DIÁRIO
DO ALENTEJO
Semanário Regionalista
Independente
90 ANOS

Diário do Alentejo

Sexta-feira
5 MAIO 2023
Diretor: Marco Monteiro Cândido
Ano XCI, N.º 2141 (II Série)
Preço: € 1,00

OVIBEJA

O balanço da 39.ª edição
e portefólio do evento | 6 e 16/17

RIO MIRA

Pradarias marinhas com
retrocesso na recuperação
natural | 8

ZAMBUJO

Músico bejense une
a música ao vinho | 12

ZAVZ
Aeroporto Beja

Comissão técnica independente
não considera o aeroporto
de Beja para a próxima fase | 4

excluído



Misodomas - Soc. Med. Imob., Lda - Alentejo
ID - 120171305-56 - CE - F



40.000m2



850.000€



EDITORIAL

Água morna

“Porque, agora que passou esta fase, era bastante óbvio que o aeroporto de Beja, a ser aproveitado, nunca o seria nestas circunstâncias”.

Assim foi como se fez sentir, há cerca de uma semana, a conferência de imprensa da comissão técnica independente (CTI) para estudo do novo aeroporto de Lisboa: um balde de água morna. O aeroporto de Beja não resistiu ao primeiro escrutínio da CTI, não fazendo parte, por isso, da lista que segue para a próxima fase e cuja proposta final ao Governo será conhecida até ao final do ano.

Se a caminhada até começou relativamente bem, com a integração da opção Beja por iniciativa da CTI, muitas foram as hipóteses e localizações – algumas bem em cima da data do anúncio das felizes contempladas – que foram surgindo ao longo do tempo, como consequência da consulta pública que foi feita. E apesar da distância a Lisboa, ainda mais distante por falta de ferrovia eletrificada e de rodovia em condições, a lonjura parecia que se ia fazendo mais próxima. Mais branda. E na plataforma eletrónica que serviu de espaço de diálogo sobre as opções estratégicas aeroportuárias para a região de Lisboa, Beja ia ganhando força. Uma força, aparentemente, popular, de entusiasmo em torno do aeroporto que existe, mas que sempre pareceu não contar. Finalmente, parecia que alguém olhava para o que tem estado à frente dos olhos dos baixo-alentejanos o tempo todo. A luzinha ao fundo do túnel pareceu ganhar um pouco mais de força, também, pelas palavras da coordenadora da CTI, Rosário Partidário, quando aludiu às diferentes fases do processo futuro: haveria a necessidade de uma infraestrutura de transição, praticamente pronta a funcionar, que pudesse assegurar algum descongestionamento da Portela. Mais uma vez, Beja parecia

estar bem posicionada. Não fosse a distância. Ou a falta de ferrovia eletrificada. Ou a rodovia como ela está. Em surdina, muitos alvitavam, com poucas esperanças, é certo: “Tu queres ver...?”

E eis que chega o dia 27 de abril. E, com ele, a primeira indicação da CTI, depois de reconhecidas as opções e feita a devida triagem – e com a conversa da necessidade de se responder no curto prazo sempre em cima da mesa. Mas, dados a conhecer os 10 critérios de seleção, os dois primeiros diziam-nos, intrinsecamente, respeito: a distância ao centro de Lisboa e a existência ou planeamento de infraestruturas rodoviária e ferroviária. O caso ficou logo mal parado, como se veio a verificar. O aeroporto de Beja foi preterido. Frustrante? Foi, mas, ao mesmo tempo, era esperado. A CTI referiu que não cumpriu, fundamentalmente, o critério de proximidade, sublinhando, no entanto, que a plataforma alentejana merece “ser mais bem aproveitada numa rede nacional aeroportuária”.

E é por isso que se deve continuar a lutar: um aproveitamento, independentemente deste processo da CTI. Porque, agora que passou esta fase, era bastante óbvio que o aeroporto de Beja, a ser aproveitado, nunca o seria nestas circunstâncias. Poderá sê-lo, mas como uma alternativa a Faro, menos vezes a Lisboa. E como um equipamento virado para a carga e a manutenção. De caminho, com alguns passageiros, pelo menos até Faro rebentar ainda mais pelas costuras.

No fundo, todos sabíamos qual seria o desfecho mais provável. Se há coisa que já não abunda no Baixo Alentejo são ilusões, mesmo quando a matéria do sonho está construída há anos, à vista de todos. Mas havia uma pontinha de esperança. Daí o balde de água não ser frio, nem quente. Foi morno.

MARCO MONTEIRO CÂNDIDO

ATUAL

CTI exclui aeroporto de Beja, “o único pronto e a funcionar”

Defensores da infraestrutura alentejana dizem que potencialidade económica se mantém intacta

A comissão técnica independente (CTI) para a localização do novo aeroporto de Lisboa excluiu Beja da equação, mas a pista continua cá e a funcionar. “Todas as mais-valias que esta infraestrutura contém mantêm-se válidas, independentemente [da decisão] da CTI”, considerou o presidente da Câmara Municipal de Beja, Paulo Arsénio.

TEXTO ANÍBAL FERNANDES
FOTO RICARDO ZAMBUJO

Um dia depois de a CTI ter divulgado a lista de possíveis localizações para o novo aeroporto de Lisboa – que agora vão ser analisadas em profundidade –, e de que Beja foi excluída, Paulo Arsénio lembrou que a infraestrutura alentejana “quando foi construída não foi no pressuposto de ser uma alternativa” à Portela.

O autarca acredita que, “num futuro próximo”, a pista de Beja “pode vir a ser um importante ponto de carga que faz a ligação com o terminal 21 do porto de águas profundas de Sines” e “um centro nacional de manutenção aeronáutica”, como, de resto, já o é, e “onde, neste ano, muitas aeronaves da TAP foram reparadas”.

Acresce, diz Paulo Arsénio, que no futuro poderá revelar-se “um complemento muito importante ao aeroporto de Faro que está muito próximo do esgotamento”. Para que isso se concretize “é fundamental que as ligações ferroviárias, quer ao sul, quer à costa atlântica, melhorem substancialmente”.

“Temos que continuar a insistir para que a rede ferroviária de Beja chegue ao porto de águas profundas de Sines para potenciar o negócio da carga e que haja também uma ligação, através de Ourique/Funcheira, ao Algarve, no imediato”, apontou.

O presidente da Câmara Municipal de Beja recordou ainda que está previsto no Plano Ferroviário Nacional uma linha direta entre Beja e Faro para que o aeroporto alentejano “possa crescer substancialmente em termos de passageiros”. “Ninguém em Beja se deve sentir diminuído por esta decisão, porque o aeroporto mantém vivas e ativas todas as valências em que pode contribuir expressivamente para o desenvolvimento



COMISSÃO DINAMIZADORA E CIMBAL REUNIDAS

Um dia antes de a CTI ter anunciado em Lisboa a exclusão da pista de Beja das eventuais localizações para o novo aeroporto de Lisboa, representantes da comissão dinamizadora da plataforma cidadã e da Comunidade Intermunicipal do Baixo Alentejo (Cimbal) reuniram-se em Beja para discutir “a importância estratégica e de interesse nacional das acessibilidades terrestres [da região], em particular, da Linha Ferroviária do Alentejo (Beja-Casa Branca-Ourique/Funcheira)”. António Bota e Fernando Romba, presidente e primeiro-secretário da Cimbal, respetivamente, ouviram os argumentos dos petionários acerca da “necessidade e urgência de se iniciarem as obras” no referido troço, “sem o qual a linha ferroviária do Alentejo não passará de um ramal até Beja”. Os membros da plataforma criticaram ainda o facto de a Infraestruturas de Portugal dispor “do estudo da Refer, de maio de 2015, incompreensivelmente, metido na gaveta até ao presente, não havendo qualquer justificação plausível para a sua não utilização” imediata e, tendo em conta “a reprogramação do PRR [Plano de Recuperação e Resiliência]”, exigem que parte do reforço de quatro mil milhões de euros assegurados por Portugal seja investido na obra.

regional e nacional”, acrescentou.

João Português, presidente da Câmara Municipal de Beja, numa nota publicada nas redes sociais, considerou que “a proposta mais vantajosa para o País, das 17 apresentadas, era o aeroporto internacional de Beja”, considerando que,

mais importante do que escolher a localização de um novo aeroporto em Lisboa, seria estudar “o que se pretende de ligações aéreas, ferroviárias e rodoviárias para o desenvolvimento do País”.

O autarca critica ainda a CTI, que, apesar de todos ter ouvido,

“resolveu excluir o único aeroporto construído e a funcionar e que várias vezes já substituiu o aeroporto de Lisboa quando se apresentou superlotado”.

“Numa altura em que cada vez mais as distâncias se medem em tempo, e não em quilómetros, seria lógico o aeroporto de Beja ser uma das primeiras escolhas porque dista a 50 minutos de Lisboa através de uma ligação ferroviária de alta velocidade”. João Português questiona-se sobre “quem é a responsabilidade desta decisão? De uma comissão ou de quem governa o País?”. E conclui: “Numa democracia madura o poder político nunca se deve submeter ao poder económico”.

SUDOESTE IBÉRICO Já Manuel Valadas, porta-voz da plataforma cidadã Sim, ao Aeroporto Internacional de Beja, esclareceu que este movimento nunca defendeu que o aeroporto alentejano substituisse o Humberto Delgado.

Manuel Valadas diz que a plataforma quer que a infraestrutura seja “a solução para o sudoeste ibérico” e que funcione “em cooperação com a

Extremadura e parte da Andaluzia e, em complementaridade, ao aeroporto de Faro”. “Se não nos derem as acessibilidades, aí é que será uma derrota” para o aeroporto de Beja, apontou.

Em comunicado, a plataforma – que esteve presente na conferência de dia 27 de abril, no Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), em que foram apresentadas as primeiras conclusões da comissão – refere que a coordenadora-geral da CTI, Rosário Partidário, assinalou que “o aeroporto de Beja tem condições para ser o complementar ao aeroporto de Faro e ainda outras valências”.

“São, aliás, de sublinhar as repetidas intervenções nesse sentido da ministra da Coesão Territorial, Ana Abrunhosa, e de outros altos responsáveis, e não se pode ignorar a resolução aprovada, sem votos contra, pela Assembleia da República, que recomenda ao Governo a utilização de todas as capacidades do aeroporto internacional de Beja”, acrescenta o comunicado.

Por outro lado, Florival Baião, do movimento cívico Beja Merece+, em declarações à “Lusa”, não se mostrou chocado com a exclusão da lista das eventuais futuras localizações, defendendo que Beja se deverá posicionar ao serviço dos “transitários, manutenção e industrialização” e funcionar como “aeroporto de segurança” para receber aviões em horários noturnos que não possam aterrar “fora de horas” no aeroporto principal. “Se nós conseguíssemos isso, era uma vitória fantástica”, acrescentou.

Também o humorista bejense e membro do movimento Bruno Ferreira, em tom irónico, comentou: “Pedro Nuno [Santos], [João] Galamba, [António] Costa, parabéns, máfia! Só não era preciso criar uma comissão independente para fingir que se iam estudar de forma séria várias localizações quando o Montijo esteve escolhido desde sempre, e há vários anos. É o que temos”, concluiu.

A CTI anunciou que passaram à próxima fase de avaliação nove opções estratégicas, já que às cinco propostas pelo Governo – Portela+Montijo; Montijo+Portela; Alcochete; Portela+Santarém; Santarém – se somam mais quatro: Portela+Alcochete, Portela+Pegões, Rio Frio+Pocirão e Pegões.