

ATUAL

Aeroporto de Beja com novo fôlego?

Responsáveis políticos e movimentos de cidadãos defendem melhor aproveitamento da infraestrutura, quando se aponta a possível complementaridade à Portela

Após o primeiro-ministro, Luís Montenegro, ter anunciado, no dia 14, a aprovação da construção do novo aeroporto da região de Lisboa em Alcochete, seguindo a recomendação da Comissão Técnica Independente, foram diversas as vozes, a nível nacional e regional, que se fizeram ouvir em defesa do aeroporto de Beja como alternativa complementar à Portela no transporte de passageiros, durante o período, de 10 a 15 anos, previsto para a conclusão das obras da nova infraestrutura aeroportuária. Sobre esta nova “janela de oportunidade” que se abre agora ao aeroporto da região, o “Diário do Alentejo” apresenta as opiniões dos deputados eleitos pelo distrito, do presidente da câmara bejense e de membros dos movimentos de cidadãos cívicos Beja Merece + e Sim ao Aeroporto Internacional de Beja.

TEXTO JOSÉ SERRANO

A ANA TERÁ DE SER “CHAMADA A JOGO” Sublinhando que a robustez do aeroporto de Beja provirá da sua multifuncionalidade como infraestrutura de manutenção, formação, logística – “nomeadamente, em relação ao sudoeste ibérico e ao complexo industrial de Sines” – e passageiros, o deputado socialista Nelson Brito considera ser este um tempo, entre a decisão política e a efetivação do novo aeroporto do País, “de grande oportunidade para a alavancagem do aeroporto de Beja”, nomeadamente, na área de transporte de passageiros.

Para se poder concretizar essa viabilidade, diz, terão, necessariamente, de ser executadas, “o quanto antes possível, as redes de acesso, rodoviárias e ferroviárias ao aeroporto”. Nesse sentido, Nelson Brito realça a relevância da organização conjunta, entre “autarquias, principais agentes da sociedade civil e associativos da região e Governo”, no sentido de se obter um objetivo comum: “Temos um aeroporto em Beja que tem de ganhar uma outra valorização – é esse o denominador que nos deve nortear, a todos, em relação à região e a essa infraestrutura aeroportuária”. Para tal, o socialista considera, ainda, a necessidade de a ANA – Aeroportos de

Portugal, empresa que detém a concessão de exploração e manutenção do aeroporto de Beja, ser “chamada a jogo”, para que possa dizer o que quer deste aeroporto, para que todos percebamos a vontade na sua valorização”. Isto porque, entende, “um contrato de concessão com o Estado pressupõe obrigações”, sendo uma delas o dever de informar e de apresentar, “de forma, absolutamente, clara, qual é a estratégia e a visão de gestão” relativa a este espaço e à sua promoção. “Só assim será possível avaliar os seus propósitos”, para se poder verificar se são consentâneos com os interesses da região ou, por outro lado, se são contrários. Ou seja, “se a ANA não tem intenção de valorizar o aeroporto”, limitando-se “à sua gestão simples e corriqueira do dia a dia, teremos de pedir ao Estado que tenha uma nova posição sobre a concessão”.

ACESSIBILIDADES: PROPOSTA DE LEI SERÁ “BREVEMENTE” APRESENTADA “Esta é com certeza uma oportunidade de salientar, mais uma vez, a importância do aeroporto de Beja como aeroporto complementar de passageiros”, diz a deputada do Chega, Diva Ribeiro, frisando, contudo, a urgência de serem previamente asseguradas – “antes disso, nunca poderemos defender o aeroporto nessa vertente” – as conclusões das acessibilidades. “Estou a falar da eletrificação da ferrovia, Beja-Casa Branca, com ligação ao aeroporto, da conclusão da A26 e da requalificação do IP8, que, apesar de orçamentado, ainda não começou, efetivamente, a sua execução. É este ponto que consideramos ser o de partida para que o aeroporto tenha a viabilidade que é desejável”.

As necessidades de acessos elencadas farão parte de uma proposta de lei que o Chega irá apresentar, “brevemente, à Comissão de Infraestruturas”, informa Diva Ribeiro, para que assim possam estar reunidas, diz, as condições necessárias para, “novamente, apostar no aeroporto de Beja, que consideramos um meio necessário para o desenvolvimento económico do distrito”.

ATUALMENTE “O AEROPORTO NÃO É MAIS DO QUE UMA GARAGEM DE AVIÕES” “Pelos estudos que já foram feitos, pela sua localização, pela resposta que pode dar, em termos de complemento ao aeroporto de Lisboa (e de Faro), o aeroporto de Beja pode ganhar

uma nova vida – há aqui uma oportunidade, neste horizonte temporal até à conclusão do novo aeroporto em Alcochete, que devemos potenciar”. Com esse intuito, “vamos encetar nos próximos dias um conjunto de discussões – tenho reuniões marcadas com o ministro das Infraestruturas e com o diretor do aeroporto de Beja –, acerca

de que forma pode a revitalização do aeroporto de Beja ser uma realidade”, sublinha o deputado do PSD, Gonçalo Valente.

“Porque hoje em dia o aeroporto não é mais do que uma garagem de aviões e nós queremos muito que lhe seja reconhecido o seu potencial, capaz de lhe proporcionar a utilidade pública que nunca teve até aqui”,

expõe Gonçalo Valente, considerando “fundamental” a garantia das obras nos acessos rodó e ferroviários à região, com, “obviamente”, a ligação ao aeroporto.

O iniciar deste caminho, diz, é a melhor resposta que o Governo, que “tem uma visão que vai ao encontro do que deve ser a coesão territorial”, pode dar, “o momento



RUJI CAMBRAIA/ARQUIVO

ideal” para passar da teoria à prática. “Tenho uma forte convicção de que o aeroporto de Beja vai ser a principal alavanca de todo o Alentejo e, até, ter uma influência direta naquilo que são as próprias lógicas e atividades turísticas do Algarve”.

A NECESSIDADE DE OBRAS DE AMPLIAÇÃO O presidente da Câmara Municipal de Beja, Paulo Arsénio, defendeu serem necessárias obras de ampliação do aeroporto local, para que este possa apoiar Lisboa e receber mais voos até estar pronto o futuro Aeroporto Luís de Camões.

“Se, nos próximos anos, o Governo e a Vinci [proprietária da ANA – Aeroportos de Portugal]

avancarem para a ampliação da placa de estacionamento e da aerogare, o aeroporto de Beja pode receber muitos mais voos de passageiros”, defendeu o autarca, em declarações à “Lusa”.

E este acréscimo do número de voos de passageiros, a existirem as obras de ampliação, seria válido para “os próximos anos e até [para] depois do aeroporto em Alcochete estar construído”, sublinhou. Segundo o autarca, “o aeroporto de Beja tem uma vocação eminentemente industrial e comercial, mas pode servir também alguns voos civis” e apoiar o atual Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa. No entanto, frisou, a placa de estacionamento da infraestrutura

“é relativamente pequena” e “tem voos ‘VIP/premium’ permanentemente estacionados, assim como aeronaves que vão entrar no hangar de reparação da [empresa de manutenção aeronáutica] MESA”. A par disso, a aerogare “tem uma capacidade de processamento de apenas 250 passageiros por hora de entrada e de 250 passageiros de saída”. Ou seja, atualmente, com o aeroporto de Beja “a funcionar na sua capacidade máxima”, só há a possibilidade de “apenas um avião descolar e outro aterrar, por hora”, observou.

Para Paulo Arsénio, “seria importante que o concessionário”, a ANA, “ampliasse a placa de estacionamento e que a aerogare também fosse ampliada”.

“É POSSÍVEL VOLTAR A ACREDITAR QUE O AEROPORTO POSSA ‘GANHAR ASAS’” “Agora, sem o governo de António Costa, que foi um dos principais obstáculos ao desenvolvimento do Baixo Alentejo, no seu todo, ressurgiu a esperança de o aeroporto de Beja voltar a ‘ganhar asas’”, diz Bruno Ferreira, do movimento Beja Merece +.

“Uma das grandes lutas para a viabilização do aeroporto é a concretização dos acessos infraestruturais, rodo e ferroviários, ao aeroporto, pois ainda que acreditando que o novo aeroporto daqui a 10, 15 anos está construído, isto deixaria o aeroporto de Beja, mesmo após esse período, com uma capacidade que nunca mais seria perdida, que permitiria contribuir para trazer o desenvolvimento de que a região tanto necessita”.

Neste sentido, o coletivo de cidadãos endereçou uma carta à Infraestruturas de Portugal (IP), com um conjunto de questões, relativas à inclusão, ou não, da ligação ferroviária ao aeroporto, no projeto que a IP está a desenvolver e que visa a modernização da Linha do Alentejo entre Casa Branca e Beja. “É o que toda a gente quer saber neste momento”. Isto porque, diz, se a ligação ferroviária ao aeroporto não estiver contemplada é preciso descobrir “porque é que foi tomada essa decisão, uma vez que a União Europeia vai participar, se isso se verificar, uma obra que não vai acontecer”.

Recorde-se que, segundo o Programa Nacional de Investimentos (PNI2030), apresentado inicialmente em outubro de 2020, a “modernização das ligações ferroviárias a Beja e a Faro” integra a “modernização do troço Casa Branca-Beja da Linha do Alentejo, incluindo eletrificação e instalação de sistemas de sinalização e telecomunicações” e, ainda, “o estudo da viabilidade e pertinência das ligações ferroviárias aos aeroportos de Faro e de Beja”. E que, a 5 de maio de 2021 foi publicado, em “Diário da República”, o anúncio de procedimento n.º 5952/2021, que tinha como objeto a “modernização do troço Casa Branca-Beja da Linha do Sul e ligação ao aeroporto de Beja – estudos e projetos. Na “descrição sucinta” do objeto do contrato fica claro que “os estudos e projetos a desenvolver” têm também como objetivo “potenciar a operacionalização da exploração que se deseja para esta e para a sua ligação ao aeroporto de Beja”.

Bruno Ferreira transmite que o movimento está a aguardar ter na sua posse toda a informação relativa a esta questão, para depois ser pedida uma audiência ao ministro das Infraestruturas.

Relativamente às declarações de Paulo Arsénio, referindo a “vocação

eminentemente industrial e comercial” do aeroporto, o membro do movimento de cidadãos declara: “O presidente [da Câmara de Beja] nunca demonstrou maior ambição do que essa – está a ser honesto com o seu posicionamento. Mas nós achamos que o aeroporto tem muitas mais capacidades e não podemos ficar por aí, porque quando nós exigimos pouco vamos receber menos ainda. A nossa responsabilidade é continuar a lutar para que se possa viabilizar o aeroporto em toda a sua potencialidade”.

“PARECE QUE HÁ MEDO DE FALAR DO AEROPORTO NA SUA FUNÇÃO DE PASSAGEIROS”

“Estamos a ter reuniões ao mais alto nível com o Estado”, diz Manuel Valadas, membro da plataforma de cidadãos Sim ao Aeroporto Internacional de Beja, que considera chegada, com o anúncio da construção do novo aeroporto de Lisboa, uma inequívoca oportunidade de valorização do aeroporto de Beja, já que a conclusão da nova infraestrutura está prevista para daqui a 10, 15 anos, e porque, até lá, a expansão do aeroporto da Portela, esgotado no seu movimento de passageiros, será improvável, considera. “Somos daqueles que não acreditamos nas obras de alargamento do Aeroporto Humberto Delgado”, diz, uma vez que os rácios de ruído aeronáutico sobre a capital são já excessivos e que o alargamento do número de voos/hora sobre Lisboa significaria o aumento desse impacto, uma situação anómala face aos parâmetros internacionais vigentes.

Manuel Valadas, evidenciando a possibilidade de o aeroporto de Beja receber “2,3 milhões de passageiros por ano”, considera que esta infraestrutura irá afirmar-se como responsável “pela mudança do paradigma de todo o nosso Alentejo”, nomeadamente, no estancamento do fenómeno, paulatino, de perda demográfica. “Mais de 90 por cento dos jovens, depois da sua formação, abandonam a região, porque aqui nada os retém”.

O trabalho passa agora, frisa, pela reativação ferroviária da linha do Alentejo, com ligação ao aeroporto e da linha Ourique-Funcheira, capaz de permitir “a utilização de comboios que circulem a 230/250 quilómetros”, quer em direção à capital, quer em direção ao Algarve, e possibilitando “uma cooperação muito ativa” com Espanha.

Manuel Valadas apela, assim, à união do poder político regional neste desígnio de revitalização do aeroporto de Beja, uma vez que, até agora, “parece que há medo de falar do aeroporto na sua função de passageiros, quando deviam agarrar isso de uma forma profunda, com garra, com determinação, com grande vontade política”.

