

Intervenções acontecem no âmbito do programa lançado em 2020

Remoção de amianto em escolas de Beja e Ferreira, as últimas do distrito

Surgem alertas para a existência de outros materiais com a substância e que não foram mapeados

| 8/9

DIÁRIO
DO ALENTEJO
Semanário Regionalista
Independente
90 ANOS

Diário do Alentejo

Sexta-feira
22 JULHO 2022
Diretor: Marco Monteiro Cândido
Ano XCI, N.º 2100 (II Série)
Preço: € 1,00

ALQUEVA

A ligação "imperfeita"
à Barragem da Rocha | 7

REPORTAGEM

O património mineiro
de Aljustrel | 15 a 17



Beja, a solução mais barata e a 75 minutos de Lisboa | 4 a 6

aeroporto



JOANA GERALDO DIAS
NOTÁRIA

NOVO CARTÓRIO NOTARIAL DE BEJA

A cargo da Notária

Joana Leal de Oliveira Geraldo Dias

Encontra-se em funcionamento, desde o dia 5 de julho de 2022, o novo Cartório Notarial de Beja, a cargo da Notária Joana Leal de Oliveira Geraldo Dias, situado no Largo Escritor Manuel Ribeiro, n.º 8, em Beja, em frente ao Liceu Diogo Gouveia, ao lado da Estudantina.

Tel.: 284 329 142 / 961 320 599 | E-mail: joanageraldodias.notaria@gmail.com | joana.geraldo.dias@notarios.pt

SERVIÇOS COM / SEM MARCAÇÃO:

Escrituras diversas (habilitações de herdeiros, partilhas, doações, compras e vendas, justificações, etc.) | Testamentos | Procurações | Reconhecimentos de Assinaturas | Registo Predial, Comercial e Automóvel

ATUAL

O aeroporto de Beja pode ficar a 75 minutos de Lisboa e ser complementar à Portela, sendo custo disso apenas um quarto do que a Vinci diz ir investir na solução Montijo. Manuel Tão, professor catedrático na Universidade do Algarve e especialista em transportes, defende que esta opção tem de ser “tomada já” para não se correr o risco de perder o acesso aos fundos europeus.

TEXTO ANÍBAL FERNANDES

Manuel Tão, geógrafo, professor na Universidade do Algarve e especialista em transportes e planeamento regional, disse ao “Diário do Alentejo” que a solução Beja, como complemento ao aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, custaria “menos de um quarto daquilo que, recentemente, a Vinci admitiu investir na transformação da base aérea do Montijo”.

O professor universitário estima que um “pacote integrado” que inclua a finalização da A26, a eletrificação da linha do Alentejo na totalidade e o novo ramal de ligação ao aeroporto de Beja custaria cerca de 400 milhões de euros, “comparticipados a 80 por cento pelos fundos europeus”, o que significa que a comparticipação nacional não ultrapassaria os 80 milhões.

Acresce que não só se resolveria a curto prazo a insuficiência da infraestrutura lisboeta, como se “asseguraria a ligação ao aeroporto de Faro, que dentro de uma década também ficará congestionado”, garante Manuel Tão.

“A solução Montijo é uma aberração”, diz o especialista em transportes, garantindo, ainda, que Alcochete “nunca estará construído antes de 2032. Precisamos de uma solução intermédia que resolva o assunto entretanto” e essa solução é Beja que “pode ficar operacional no prazo de 48 meses”.

Acresce que com a melhoria da ligação ferroviária, e “sem a necessidade de uma nova travessia do Tejo”, Beja ficaria a 75 minutos da capital com comboios com capacidade para atingir os 200 quilómetros por hora. “Não digo com isto que a A26 não seja necessária, mas a ligação por comboio tem outra escola e oferece outro conforto e menos tempo de viagem”.

Isso é importante, porque Beja poderia ser, à semelhança do que acontece com Beauvais, em Paris, uma alternativa para os voos *low cost*: “quem escolhe essa forma de viajar valoriza o preço em vez do tempo. Ninguém se importaria de demorar mais uma ou duas

JOSE SERRANO



Aeroporto de Beja: mais barato e a 75 minutos de Lisboa

ANA diz que sem acessibilidades companhias aérea não vêm para o Baixo Alentejo

horas para chegar ao hotel”, diz Manuel Tão.

No entanto, alerta para a possibilidade dado o “enriquecimento estatístico”, da região, a breve prazo, poder perder a majoração

em relação aos fundos europeus recebidos: “É preciso avançar já com os projetos”, avisa.

CIMBAL CONVIDA MINISTRO Conforme noticiámos recentemente, a

Comunidade Intermunicipal do Baixo Alentejo (Cimbal), considera a infraestrutura do aeroporto de Beja “absolutamente essencial para o desenvolvimento” da região e tem colocado este assunto

em cima da mesa nos seus contributos para o Plano Nacional de Investimentos – PNI 2030; para o Alentejo 2030 e para o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).

Mais uma vez, no



passado dia 11 de julho, o Conselho Intermunicipal da Cimal reuniu – tendo este tema como ponto principal da ordem de trabalhos – e deliberou “convidar o ministro das Infraestruturas e Habitação, Pedro Nuno Santos, para debater a situação” e avaliar a “capacidade de resposta deste equipamento e quais as complementaridades que pode proporcionar a Lisboa e Faro”.

PCP REÚNE COM ANA O Grupo Parlamentar do PCP reuniu, a seu pedido, com a administração da ANA para tomar conhecimento sobre as intenções da empresa

concessionária do aeroporto de Beja acerca da infraestrutura.

João Dias, deputado eleito por Beja, diz que o projeto inicial do aeroporto está ainda a um terço, mas que a administradora executiva da ANA presente no encontro o informou que, para breve, está previsto avançar com mais uma placa de estacionamento para aeronaves e mais sete hangares – dois dos quais para a Mesa, empresa que já opera na infraestrutura.

A delegação comunista também ficou a saber que a capacidade atual do aeroporto, em termos de passageiros, é de 500 pessoas por hora – 1,5 milhões

por ano – muito pouco para se apresentar como complementar a Lisboa.

“Fomos informados que as companhias de aviação – que têm visitado o aeroporto a convite da ANA – não têm manifestado interesse em usar esta plataforma”, uma vez que as acessibilidades a Lisboa não dão garantia de escoamento.

“Sem o investimento público necessário na rodovia e ferrovia, não haverá mais passageiros em Beja”. É esta a convicção do deputado comunista. “Cada um dos investimentos [A26 e eletrificação da ferrovia] tem valor por si, mas integrados potenciam-se e

potenciam a região, considera João Dias. Este é um problema estilo pescadinha de rabo na boca: sem investimento público não há investimento privado, diz a ANA; sem investimento privado não há investimento público, sugere o ministro.

O deputado do PCP disse ao “Diário do Alentejo” que a ANA o informou que “ainda não têm uma estratégia definida para o aeroporto de Beja” e acrescentou que o PCP “não está contra uma nova solução aeroportuária na área de Lisboa, mas defende uma solução para o de Beja” de forma a que possa contribuir para o desenvolvimento da economia regional.

AUTARCAS ENVOLVEM-SE Entretanto, o presidente da Câmara de Beja, numa extensa entrevista à “Rádio Renascença” (“RR”) veio a terreno defender a aposta na infraestrutura aeroportuária do Baixo Alentejo.

Paulo Arsénio começou por lembrar que apesar dos objetivos iniciais não terem sido atingidos, a situação em 2022 é muito diferente da observada em 2010 e que levou o Tribunal de Contas a afirmar que o aeroporto de Beja tem “contribuído para o desenvolvimento da região nem para a criação de emprego”. O autarca bejense refere, a este propósito, que a construção do hangar da Mesa, “um investimento na ordem dos 30 milhões” e que já dá emprego, direta e indiretamente, a mais de cem pessoas, pode alterar essa avaliação.

Outras das expectativas não cumpridas tem a ver com o nascimento dos grandes projetos na área do turismo, na altura anunciados, que atrairiam milhares de pessoas, mas que não se vieram a concretizar. Paulo Arsénio reconhece essa realidade, mas diz que, “ainda assim, o aeroporto em termos dos chamados voos VIP ou voos *premium* tem imensa procura. Nesta vertente, o aeroporto trabalha muito e muito bem, sendo um aeroporto muito apreciado pelas condições e características que tem, para esse tipo de tráfego. As pessoas saem com grande rapidez da aerogare e rapidamente são transportadas em viagens, de automóvel ou em *shuttle* privados, com percursos na ordem dos 45/50 minutos, até aos destinos finais. Essa é uma área em que o aeroporto tem sido claramente bem-sucedido”.

O presidente da Câmara Municipal de Beja recordou que antes da pandemia o aeroporto da cidade alentejana foi, de facto, uma alternativa à Portela, devido à falta de slots em Lisboa: “Nessa altura, a ANA não impediu os

voos de aterrar em Beja, coisa que voltaria a acontecer, creio, se fosse de novo necessário, dentro das condições que o aeroporto oferece” atualmente.

A eletrificação da linha do Alentejo está intimamente ligada à questão do aeroporto e à ligação a Lisboa. Hoje, como é comummente aceite, a distância entre cidades não se mede em quilómetros, mas em tempo. O presidente da autarquia diz que “tem sensibilizado as Infraestruturas de Portugal (IP) a fazerem o denominado Ramal do Aeroporto quando for modernizada e eletrificada a linha Beja-Casa Branca”, que está previsto no âmbito do Portugal 2030 e “cujo projeto está em execução”, mas diz notar “alguma dificuldade da parte da IP” para que isso seja uma realidade.

Paulo Arsénio diz que a melhoria do transporte ferroviário se justifica porque “Beja precisa desse transporte ferroviário independentemente do aeroporto; o aeroporto já é uma mais-valia tremenda para a região, mas pode ser muito mais, sendo que o ramal é importante e decisivo para o incremento do tráfego de passageiros”, mas não só: “Nós acreditamos que, a curto ou médio prazo”, o serviço de carga vai ser uma realidade “inevitável”, explica.

O autarca recordou ainda que, no final de 2021, a “ANA admitiu ampliar progressivamente o aeroporto de Beja, dando início à segunda fase da infraestrutura. Na prática, isso consiste na ampliação da placa que está permanentemente lotada e também a disponibilização de mais sete a dez lotes para o lado do ar, permitindo que mais sete ou dez empresas se instalem em Beja”.

O presidente da Câmara Municipal de Beja vê ainda com bons olhos a hipótese da TAP “deslocar uma parte das suas oficinas para Beja, eventualmente, uma parte da operação do Brasil, seria uma extraordinária opção. Não conheço, nem tenho que conhecer os contratos e as obrigações que a TAP assumiu com o Brasil, mas disponibilizando a ANA mais lotes para o lado do ar, sendo a manutenção aeronáutica um dos grandes negócios futuros da aviação, partindo nós do princípio, tal como sucede com estes 80 técnicos altamente qualificados da Mesa, que a TAP pudesse trazer também um número muito superior de técnicos para Beja, e que essas pessoas passariam a viver no concelho, é claro que seria uma solução absolutamente extraordinária”.

José Efigénio, presidente da Câmara Municipal do Alvito, há uma semana, manifestou-se



“satisfeito” com a garantia dada pelo Governo de 80 milhões para a eletrificação da ferrovia entre Casa Branca e Beja, uma peça “fundamental” para que o aeroporto “tenha um rumo diferente” e possa “ser aproveitado para ajudar os de Lisboa e Faro”.

No entanto, o autarca acrescentou à lista a melhoria do IP8, e “o mau estado de muitas vias da região: “Hoje o tráfego [rodoviário] é outro, com pesados a circular e a transportar o que sai de Alqueva, logo esta questão urge ser resolvida”, argumentou.

Por seu lado, no final do mês de junho, a Assembleia Municipal de Beja aprovou uma moção por unanimidade que defende o aeroporto da cidade como “uma excelente e útil alternativa” aos aeroportos de Lisboa e Faro, “em caso de necessidade e de sobrelotação” e recordou que a infraestrutura se “encontra certificada pelo Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC) e é um dos quatro aeroportos portugueses que podem receber voos internacionais”, quer de passageiros, quer de carga.

E, por estranho que pareça, o assunto também foi debatido na Assembleia Municipal de Lisboa através de uma recomendação do partido Aliança em que se lê que a única alternativa à Portela, é “desviar temporariamente algum do tráfego excedentário da Portela para o Aeroporto Internacional de Beja”, por Lisboa se encontrar a pouco mais de uma hora e 40 minutos de Beja, com ligação por autoestrada.

O partido que apoia a verificação liderada pelo bejense Carlos Moedas, argumenta ainda que “a localização periférica”, do aeroporto de Beja o coloca com especial vocação para a operação das companhias *low cost* e para



“Qual é o aeroporto que tem centenas de hectares para se expandir em termos industriais e em termos comerciais? Nenhum! Uma outra vantagem é que fica longe da cidade, logo é pouco incomodativo e permitirá viagens noturnas”.

FLORIVAL BAIÔA

serviços de médio e longo curso, “tendo a pista principal condições para receber os aviões usados neste tipo de operações”, menciona a recomendação.

Também a Assembleia Municipal de Ourique aprovou por unanimidade, no final do mês de junho, uma moção em que se considera que o País “precisa de responder às crescentes necessidades de procura de infraestruturas aeroportuárias, com senso, visão integrada e ambição em contribuir para a coesão territorial”.

Defende, por isso, que o aeroporto internacional de Beja deve ser equacionado como parte da solução desse problema a curto, médio e longo prazo. “O aeroporto de Beja tem de fazer parte

da estratégia de valorização do interior, a par de outros investimentos que se impõem em termos de mobilidade e de coesão”.

BEJA MERECE+ O movimento de cidadãos Beja Merece+ considera que “o Governo seria demasiado estúpido e despesista se não aproveitasse o aeroporto de Beja”, numa altura em que o aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, sofre uma vaga de constrangimentos.

O porta-voz do movimento, Florival Baiôa, diz que a infraestrutura aeroportuária de Beja “não está morta” e defende a criação de um hub transitário – que não existe a Sul do Tejo – que promoveria “a criação de emprego, podia servir os chamados voos transatlânticos ou outros de excesso, quer de Lisboa, quer de Faro”.

A dimensão da pista e o facto de existir terreno vago junto ao aeroporto para uma eventual ampliação do mesmo, são também vistas como uma “vantagem” e lança uma pergunta: “Qual é o aeroporto que tem centenas de hectares para se expandir em termos industriais e em termos comerciais? Nenhum! Uma outra vantagem é que fica longe da cidade, logo é pouco incomodativo e permitirá viagens noturnas”, referiu o responsável do Beja Merece+, em declarações à “Rádio Renascença”.

“Esta polémica é uma polémica perfeitamente desnecessária. Por questões ambientais, pensamos que seria um crime fazer o aeroporto no Montijo. Tenho até muitas dúvidas que a União Europeia permita uma coisa dessas. Fazer um aeroporto temporário e depois um outro definitivo, então, isso são loucuras”, concluiu Florival Baiôa.

DUAS DÉCADAS DE HISTÓRIA(S)

2000

(Governo Guterres) Nasce a Empresa de Desenvolvimento do Aeroporto de Beja (EDAB) para promover o aproveitamento civil de parte da Base Militar de Beja.

2002

Durão Barroso, anuncia em Beja a abertura do aeroporto militar à aviação civil, com valências internacionais, para 2003.

2003

É assinado um protocolo para a criação do aeroporto civil de Beja.

2005

Santana Lopes indigita uma nova administração para a EDAB. José Sócrates aprova Estudo de Impacte Ambiental e anuncia disponibilidade de verbas para 2006.

2006

Obra é adiada para 2007, podendo ficar operacional em 2008.

2007

Lançada a primeira pedra. Obras começam em abril. Em novembro a TAP desiste de transferir a manutenção e engenharia para Beja.

2008

Atrasos nas obras empurram conclusão para 2009.

2009

Mais atrasos. Concessão do aeroporto passa para a ANA -Aerportos de Portugal. Começa mais uma saga para a certificação da infraestrutura.

2010

A abertura é adiada para 2011. Tribunal de Contas projeto devido à “derrapagem orçamental” e com dúvidas quanto à “viabilidade económica”.

2011

Primeiro voo - ainda sem certificação - a título excepcional liga Beja a Cabo Verde. Passos Coelho toma posse e aeroporto de Beja sai do Plano Estratégico dos Transportes 2015. EDAB é dissolvida.

2012

Criado grupo de trabalho para estudar soluções para o aeroporto. Governo avança com a privatização da ANA à empresa francesa Vinci.

2013

O INAC certifica o aeroporto para todos os tipos de tráfego aéreo, podendo Beja receber, a partir de agora, voos de passageiros.

2014

Primeiros voos comerciais entre Paris e Beja. Serve de alternativa à Portela durante a final da Liga dos Campeões da UEFA disputada em Lisboa.

2015

Grandes projetos turísticos do Alentejo, não se concretizam. Companhias aéreas desinteressam-se

2016

A ANA opta pelo segmento do estacionamento de aeronaves. Hi Fly, EuroAtlantic Airways e SATA aparecem.

2017

Plataforma giratória entre operações para alguns operadores aéreos. Voos de aviação privada e charter com alguma regularidade.

2018

A Mesa anuncia investimento de 30 milhões de euros na construção de um hangar para manutenção de aviões. O maior avião de passageiros do mundo, o A380, da companhia portuguesa Hi Fly aterriza em Beja. Avião da Air Astana declara emergência, mas consegue aterrar no Alentejo em segurança.

2021

Aeroporto recebe mais de uma centena de voos Premium. Vinci Airports admite vir a ampliar o aeroporto de Beja, caso haja interesse dos operadores.