

Aeroporto fantasma em Beja

Ao longo de vários anos, temos vindo a denunciar publicamente o risco de haver um criminoso esbanjamento de dezenas de milhões de euros do erário público, na construção de um aeroporto civil na Base Aérea de Beja. Em 1998, na falta de ideias e de projectos válidos para desenvolver o País, o ex-ministro João Cravinho aprovou um duvidoso projecto aeroportuário para Beja, sem ter assegurado, previamente, as indispensáveis garantias de investimento e de viabilidade económica.

Mais recentemente, a EDAB, Empresa de Desenvolvimento do Aeroporto de Beja, afirmou que o “principal factor de desenvolvimento da aeroporto é o turismo” e que poderá complementar o Aeroporto de Faro, devido às limitações da sua pista. E a pergunta que se põe é: Onde está o potencial do turismo em Beja e no Baixo Alentejo, para a EDAB poder fazer tão aberrante afirmação? Lamentavelmente, isto não passa de leviana propaganda porque não corresponde à realidade dos factos. Na verdade, o Alentejo é uma das regiões mais pobres da União Europeia, segundo o indicador “PIB per capita”. A desertificação e o despovoamento das regiões do interior do nosso País, por culpa de erradas políticas governamentais, têm contribuído para o crescente abandono das suas populações activas e jovens para o litoral e estrangeiro. Por isso, são regiões sem vida económica activa e pujante, para poderem atrair importantes empresas industriais, hoteleiras e turísticas que, eventualmente, pudessem justificar a construção de um novo aeroporto em Beja. Além disso, o Baixo- Alentejo é uma região onde a maior parte da sua população é idosa e onde não há indústrias, nem empresas exportadoras. E o mais grave desta dramática situação, é que, além de ser a região mais pobre, poderá haver uma continuada diminuição demográfica. Apesar da actividade agrícola ter vindo a diminuir substancialmente desde a década de 90, continua a ser um sector importante para esta região, até porque o sector industrial é praticamente inexistente. Por outro lado, em

termos logísticos, a região do Baixo- Alentejo continua a ser uma zona periférica, em comparação com o Centro e Norte do País. No Alentejo, as indústrias mais significativas são as de mármore, granito, zinco, pirites e petroquímica. No entanto, a exportação destes produtos não se faz por via aérea. Além disso, Beja não tem acessos rodo/ferroviários rápidos e eficientes para o resto do País, nem para a Europa. Para além destas realidades, em 2005, o secretário de Estado das Obras Públicas, Paulo Campos, referindo-se ao Aeroporto de Beja, disse que era um projecto difuso e que estava essencialmente dimensionado para apoiar projectos turísticos em Tróia e Alqueva e também para uma plataforma logística de carga. Com esta leviana afirmação, Paulo Campos confirmou desconhecer o que é a actividade aeroportuária e a indústria de transporte aéreo. Tróia, por exemplo, tem o Aeroporto da Portela à sua porta e Alqueva – permanentemente adiada – tem o Aeroporto de Badajoz já a operar. No que concerne à carga aérea, a situação ainda é mais grave porque Paulo Campos confessa publicamente a sua ignorância sobre a indústria de carga aérea e a economia nacional. Além disso, Paulo Campos também desconhece que as pistas da Base Aérea de Beja foram construídas em lajes de betão e, por isso, não têm solidez necessária para serem utilizadas por aviões comerciais. E isto reduz substancialmente as potencialidades que inicialmente lhe foram atribuídas para ter companhias “charter” e “low cost” e muito menos para ser um aeroporto alternativo a Lisboa e Faro. Paulo Campos ainda disse que a viabilização do aeroporto de Beja passa pelo prolongamento do IP8 de Sines até à vila de Ficalho, que custará 160 milhões de euros! Além destes obstáculos e despesas extras, não há operadores para investir em Beja. E o mais grave é ainda não se saber quem vai explorar o aeroporto de Beja! E isto prova o fracasso do projecto e a incompetência dos governantes, que tomam decisões a pensar nas próximas eleições e não para defender os interesses do País. É por estas e outras provas de incompetência governativa, que Portugal está a sofrer uma grave crise económica, financeira e social. Estranhamente, em 2005, o primeiro-ministro José Sócrates apoiou expressamente a instalação de uma plataforma logística em Badajoz. Talvez por ser iberista ou para agradar ao primeiro-ministro Zapatero de Espanha, que considera o seu melhor amigo... Entretanto, o presidente da Câmara de Beja não gostou da graça e pediu uma reunião com o primeiro-ministro para esclarecer as dúvidas sobre tão estranha afirmação, mas não obteve resposta... Além do seu comportamento iberista, o primeiro-ministro demonstrou não ter confiança no projecto do aeroporto de Beja. Entretanto, a EDAB considera determinante que, entre outras coisas, “o aeroporto seja a porta para uma grande ponte da produção agrícola da zona de regadio e do movimento

turístico da Barragem do Alqueva, de uma plataforma de carga e passageiros chegados e a transportar de Sines por via marítima, nas companhias “low cost e “charter” e uma rectaguarda de Lisboa e Faro.” Estas absurdas afirmações provam bem a falta de bom senso e de profissionalismo de quem dirige esta empresa pública e do Governo, que continua a apoiar as suas leviandades.

Sobre as potencialidades do aeroporto, a EDAB diz que “poderá vir a constituir-se como aeroporto internacional nas diversas vertentes de exploração; como aeroporto principal para companhias “charter”, e/ou “low cost”; uma plataforma logística para a carga a receber e a expedir de/para a América e África, incluindo o transporte de peixe, utilizando aviões de grande porte; um entreposto para a carga recebida no Porto de Sines, passível de ser transportada por meios aéreos, frescos agrícolas produzidos na zona de regadio do Alqueva e Andaluzia.”

Esta é mais uma prosa ridícula e falsa, mas deve dar jeito para preencher relatórios opacos e sem conteúdo responsável, para poder ser analisado e levado a sério. Depois deste plano virtual e irresponsável, a EDAB confirma que Beja é uma zona pouco industrializada e que é reconhecida como uma das regiões menos desenvolvidas da Europa. Depois, afirma que “não fará sentido algum, ter obra e não ter garantido, atempadamente, a operacionalidade do aeroporto.”

Esta estranha afirmação foi feita em 2005, quando foi prometida a abertura do aeroporto ao tráfego civil no final do ano de 2007. Depois foi adiada para Outubro de 2008 e agora está prometida para 2009, quando ainda não há qualquer contrato de negócio aeroportuário assinado! Como se pode verificar, a EDAB apregoa demagogicamente a garantia de operacionalidade do aeroporto, quando sabe que nada está garantido. Além de ser uma provocação à inteligência dos Portugueses, é brincar com o seu dinheiro. É por tudo isto que defendemos que este imbróglio aeroportuário devia ser profundamente analisado e investigado, para se saber quem é que anda a mentir e a enganar quem vai pagar as diatribes e loucuras da EDAB e do Ministério das Obras Públicas e Transportes.

Em 2007, o primeiro-ministro José Sócrates anunciou, em

Beja, que era um investimento ponderado e que o aeroporto estaria apto a receber voos civis em 2008. Mais uma falácia, porque nem o investimento foi ponderado, nem o aeroporto abriu em 2008. E mais grave que isto, foi ter omitido o facto de não haver qualquer contrato de negócio assinado com companhias de aviação.

Curiosamente, é o próprio ministério das Obras Públicas e Transportes que confirma que “as companhias aéreas tradicionais não consideram Beja viável para as suas operações; que o negócio da carga aérea não poderá à partida ser viabilizado; que a instalação de um “hub” de carga é de dificuldade acrescida; que o fraco volume de negócios das empresas de agricultura, questiona o escoamento de produtos por via aérea; que não existe massa crítica presente para justificar a utilização de cargueiros; que é fraca a capacidade turística instalada na Região; etc...

Apesar desta prova de inviabilização económica do aeroporto e do esbanjamento de milhões de contos desde o início desta aventura política, o mesmo Ministério confirma que em 2005, foram gastos 1.420 mil euros; em 2006, 15.920 mil euros; em 2007, 12.800 mil euros e em 2008, 2.000 mil de euros. Entretanto, o custo salarial anual é de 472.000 euros. No entanto, após 2008, os custos operacionais estão estimados em cerca de 5.000.000 de euros e a organização terá um custo salarial anual de 1.500.000 euros! Estranhamente, o ministério das Obras Públicas e Transportes confirma que não há possibilidades de negócio para o aeroporto de Beja, mas aceita esbanjar largas dezenas de milhões de euros para o manter aberto, talvez à espera de moscas voadoras ou de ET's...

Curiosamente, num ano de várias eleições e com o País em reconhecidas dificuldades, é o ministro Mário Lino e o primeiro ministro José Sócrates que, neste opaco negócio aeroportuário, permitem a EDAB continuar a esbanjar o dinheiro dos Portugueses para manter operacional um aeroporto fantasma em Beja! Um escândalo, que devia merecer uma contestação nacional...

mpcoutinho@clix.pt

J. Martins Pereira Coutinho