

Aeroporto de Beja, 4 anos depois - Abril de 2015

O aeroporto de Beja tem conhecido múltiplas condicionantes que afetam a sua imagem pública tendo-se tornado uma "presa fácil" de certo jornalismo sensacionalista e do populismo que gravita em torno do mesmo, acusando-o de "elefante branco" (um jornalismo centralista e elitista, que também tinha atribuído o mesmo epíteto ao Porto de Sines e ao Alqueva, agora em silêncio, pois claro!).

São conhecidos episódios de natureza política que desvalorizam o seu potencial, desde "esquecimentos" em cadernos de encargos tão importantes como o processo de privatização da ANA AEROPORTOS, à criação de "grupos de trabalho" que não integravam entidades de aviação, por exemplo.

A participação das entidades regionais no processo de crescimento do aeroporto é fundamental, porque são as primeiras destinatárias das mais-valias geradas pela plataforma, mas a existência de aeroportos não é possível sem a existência de companhias aéreas e parceiros de aviação.

No meu papel de eleito local tenho estado envolvido em projetos ligados ao aeroporto. A Câmara Municipal de Ferreira do Alentejo, a ESDIME e os Transportes Aéreos de Cabo Verde, em conjunto com mais de 50 entidades e empresas da região, promoveram a inauguração daquele aeroporto em 13 de abril de 2011. Ainda em 2011 foram realizados 22 voos de turismo provenientes em Londres. Mas em outubro do mesmo ano, o "Plano Estratégico dos Transportes 2011 – 2015" é aprovado, tendo Beja sido excluída da lista dos aeroportos nacionais...

Em outubro de 2014 um dos parceiros do município tinha programado 18 escalas técnicas de voos regulares com ligações a Amesterdão, Praia, S. Vicente e Bérghamo, tendo as mesmas sido inviabilizadas em razão dos custos de contexto do aeroporto - handling, taxas de abertura e encerramento e, sobretudo, fuel - serem muito superiores aos demais aeroportos nacionais. Começa aqui o desprezo!

As infraestruturas que foram planeadas para a região, caso da A26, e da rede ferroviária, foram abandonadas. Múltiplos projetos, desde escolas de pilotos, a indústrias de desmantelamento de aviões, passando pela sua constituição como plataforma de estacionamento de aeronaves, estão entre as muitas ideias que o grande público foi conhecendo e que tiveram desenlace inconsequente.

A TAP e, sobretudo, a SATA, são companhias aéreas portuguesas cuja base de operações assenta em aeroportos consolidados. Não é crível, muito obviamente, que se venha a assistir a uma transferência daquelas para o Alentejo. Do ponto de vista das operações, tal significa, para a hipótese – desejável – de ter uma companhia com base em Beja, que isso passará por uma companhia estrangeira.

Numa lógica de triangulação, Beja – África e Beja – América do Sul, incluindo rotações com origem ou destino à Europa, sobretudo a Londres, Paris e Amesterdão, o aeroporto é particularmente interessante para o desenvolvimento de operações desencadeadas por companhias estrangeiras. Estas, ao contrário, da TAP e SATA, não terão acréscimos de custos por utilizarem a plataforma de Beja em detrimento de outras, como Lisboa, nomeadamente com

pagamento de tripulações que se desdobrem ou pernoitem no país. O mesmo é válido para o estacionamento de aeronaves.

Nesses termos, que se olhe para este aeroporto como se olha para os demais – a sua valência não é "industrial", nem é "turismo", mas sim os negócios "aviação" e "não aviação", tal-qual sucede com qualquer outro aeroporto. O discurso difundido pelas próprias entidades regionais segundo o qual o aeroporto tem vocações específicas prejudica a sua imagem junto da opinião pública.

Também deverá existir a mesma prioridade na estratégia nacional aeroportuária que o Governo concedeu aos Aeroportos continentais sem excluir, como tem acontecido sucessivamente, o Aeroporto de Beja.

Não interessa, ainda, discutir a opção 'carga' sem, primeiro, aprofundar as possibilidades existentes ao nível de passageiros. Isto porque os aviões de passageiros transportam mais de 70% da carga aerotransportada no país significando tal que, existindo movimento de passageiros existirão, muito obviamente, movimentos de carga. Com uma boa estratégia de base poderá o Alentejo, que é eminentemente agrícola e, cada vez mais, agroindustrial, transformar-se numa verdadeira região exportadora também através da existência do seu aeroporto.

O desenvolvimento da componente de passageiros tem sido entendido, no Alentejo, apenas pela via "inbounding" (chegada). Ora, um aeroporto funciona com entradas e saídas de pessoas e não apenas como porta de entrada de turistas. O Alentejo não possui, no médio prazo (12 anos) e, sobretudo, no curto prazo (2 a 8 anos) uma vocação charter como tão bem demonstrou o cancelamento de algumas operações que tinham essa natureza. O aeroporto tem de afirmar-se pela tráfego de passageiros em todas as suas vertentes (inbounding / outbounding; turismo / negócios; passageiros / transferes) para que, no final, seja o próprio turismo inbounding a ganhar. Os custos de contexto do aeroporto de Beja são os mais elevados do país: fuel e handling impedem que as companhias aéreas promovam novas rotas aéreas.

É urgente resolver esta questão!

De tudo quanto se expôs anteriormente, resulta que a melhor estratégia de valorização do aeroporto assentará:

No desenvolvimento não de uma vocação específica mas das valências próprias de qualquer aeroporto – "negócios aviação" e "negócios não aviação";

Olhar para a vertente carga como consequência da vertente passageiros, não a autonomizando: a maioria das companhias aéreas não poderão efetuar aviões cargueiros puros, o que limita essa possibilidade – a menos que uma companhia como a TAP se associe à dinâmica de "aviões-camião", parece inconsequente;

Na capacidade que houver para atrair NOVAS rotas aéreas promovidas por companhias regulares, já que o Alentejo não dispõe no curto e médio prazo de capacidade de atração de volumes significativos de voos Low-Cost e/ou charter;

Conjugadamente com a aspeto anterior, o ideal seria conseguir que uma companhia aérea criasse a sua base operacional no aeroporto de Beja - caso o Estado Português conceda as chamadas "5ª e 6ª liberdades aéreas" \* a qualquer companhia estrangeira interessada no transporte de carga e passageiros, esta pretensão será, seguramente, atingida.

Estas são algumas das considerações pessoais, baseadas em contatos realizados desde a inauguração do Aeroporto de Beja (que há PRECISAMENTE 4 anos ocorreu) até ao Presente.

É fundamental e necessário que, a opinião pública da região não se exclua da participação neste importante projeto e (mesmo) desígnio regional.

Todos, de uma maneira ou de outra, deveremos esforçar-nos, ainda mais em altura de definição de estratégia para o País (eleições legislativas) para que possamos sentir que o Aeroporto de Beja faz parte da agenda/preocupações de TODOS as forças políticas intervenientes.

A nossa região exige-o.

Nota:

\* Quinta Liberdade Aérea

O direito de transportar passageiros e carga entre o território do outro Estado contratante e o território de um terceiro Estado, no âmbito de um serviço aéreo destinado a ou proveniente do Estado de nacionalidade da aeronave.

Sexta Liberdade Aérea

O direito de transportar passageiros e carga, através do território do Estado de nacionalidade da aeronave, entre o território de um terceiro Estado e o território do outro Estado contratante.