

As valências do Aeroporto de Beja: a Carga Aérea

José Francisco Gouveia de Freitas - jfgfreitas@hotmail.com ;

O Aeroporto de Beja é um caso muito particular no contexto aeroportuário, que deriva do facto da sua justificação não radicar na dinâmica regional e nas necessidades sentidas pelas actividades económicas. A justificação desta infra-estrutura aeroportuária tem sido projectada em função das «dinâmicas emergentes» identificadas para a região. Nesse sentido, a viabilidade do aeroporto poderá resultar de um conjunto de áreas com potencial, como o turismo, a logística e a indústria aeronáutica, mas com um período de concretização longo e muito dependente de investimentos substantivos, na sua maior parte externos à própria região.

Neste contexto, a carga aérea constitui uma das oportunidades para o aeroporto, atendendo ao potencial agrícola a gerar com a implementação do projecto de rega de Alqueva. O paradigma agrícola que poderá ser incrementado no Baixo Alentejo necessitará de um transporte aéreo que permita a colocação de produtos perecíveis nos mercados europeus. Apesar das contingências do projecto, é pressuposto dos defensores do aeroporto que este constitua, num quadro de médio prazo, um «pivot» de ligação entre as potencialidades regionais e os mercados externos, bem como de integração nos fluxos inter-regionais.

Presentemente, o Baixo Alentejo apresenta especificidades socioeconómicas e geodemográficas que têm gerado muitas dúvidas sobre a capacidade do aeroporto em se constituir num efectivo instrumento de desenvolvimento com reais impactos na economia regional. Por isso, quando se analisa este aeroporto, deve-se tomar como premissa de base que a infra-estrutura não se enquadra nos casos «clássicos» de localização. Todavia, os impactos económicos que os aeroportos têm demonstrado nos mais variados contextos, associados a um conjunto de potencialidades identificadas na região, têm contribuído para a assumpção da natureza estratégica do Aeroporto de Beja.

Com mais de três décadas, o «processo» Aeroporto de Beja tem sido marcado por incertezas e controvérsias. Ao longo desse período, o projecto encontrou-se em vários momentos suspenso devido a questões de natureza política. Pese embora a dificuldade em se criar um consenso em torno do reconhecimento do aeroporto enquanto elemento fundamental no desenvolvimento regional, em breve, previsivelmente no último semestre de 2010, a infra-estrutura aeroportuária deverá ser inaugurada.

A EDAB identificou, em função das características e potencialidades da região, um conjunto de oportunidades para o aeroporto, como o turismo, a manutenção aeronáutica e a logística. O Alentejo apresenta evidentes potencialidades em termos turísticos. Nos últimos anos foram anunciados diversos empreendimentos turísticos, no segmento residencial, que deverão

representar mais de 50 mil camas para os próximos 10-20 anos. Neste contexto, o Litoral Alentejano e Alqueva afiguram-se os pólos centrais da nova oferta turística da região. As características da infra-estrutura, as particularidades da região a nível meteorológico e urbano e alguns projectos no domínio aeronáutico instalados e a instalar no Alentejo, conferem a Beja condições propícias para o desenvolvimento de actividades ligadas à aeronáutica, como a manutenção e o treino de pilotos. Por fim, a componente logística integra-se nesse quadro de oportunidades, associada ao transporte de carga especial e/ou de produtos frescos da região, cuja concretização deriva do potencial agrícola de Alqueva. As características da infra-estrutura e da região ao nível da operacionalidade aeroportuária constituem elementos determinantes.

Estas oportunidades identificadas para a região, para as quais o aeroporto é fundamental, encontram-se inscritas no Programa Operacional Regional do Alentejo 2007-2013, que evidencia a sua importância como alavanca do desenvolvimento económico da região, no apoio à actividade turística, designadamente na resposta à emergência dos empreendimentos do Litoral Alentejano e Alqueva, no transporte de carga (produtos agro-alimentares) e em várias valências ligadas à manutenção de aeronaves e criação de um pólo de fabricação aeronáutica.

Contudo, a transição da gestão do aeroporto da EDAB para a ANA, através do Decreto-Lei n.º 217/2009, de 4 de Setembro, implicou, entre muitos aspectos, a alteração da própria visão do potencial do aeroporto. A ANA está a posicionar o aeroporto, para a sua fase de arranque, noutras áreas, como o transporte de passageiros, o estacionamento de longa duração e a carga área. Neste âmbito, verifica-se que ambas as entidades reconhecem na carga/logística, uma das possibilidades para o aeroporto, em função das potencialidades agrícolas decorrentes de Alqueva.

As condições de partida do Aeroporto de Beja evidenciam-se complexas porquanto as dinâmicas actuais da região apresentam-se insuficientemente sólidas para que o aeroporto possa constituir-se uma mais-valia. As Orientações Estratégicas para o Sistema Aeroportuário Nacional notam que no contexto actual o Aeroporto de Beja apresenta um potencial reduzido. A posição deste documento estratégico no domínio aeroportuário entronca nos elementos determinantes para a viabilização de um aeroporto, que na região não são na actualidade os mais favoráveis.

A dinamização de um aeroporto depende, entre outros factores, de características demográficas, urbanas, económicas e turísticas. O Baixo Alentejo apresenta-se um território de baixa densidade demográfica, com um índice de envelhecimento muito elevado no contexto nacional, sem mercados locais e regionais dinâmicos e sem uma rede de cidades com escala. Esta região apresenta um empresariado pouco robusto e integrado em sectores onde o transporte aéreo não é determinante. O turismo, apesar de uma variável com potencial na região, ainda não apresenta os quantitativos que possam justificar de um aeroporto.

Apesar do reconhecimento que as «dinâmicas existentes» são francamente desanimadoras no campo logístico, como noutras áreas, em especial no turismo, as «dinâmicas emergentes» permitem equacionar um foco de potencial para o aeroporto num período de pelo menos

médio/longo prazo. Neste contexto, o aeroporto poderá afirmar-se numa área com valia e que o país não se especializou, que é a carga aérea, concretamente num segmento muito específico, a carga aérea de bens hortofrutícolas.

O Alentejo dispõe de cerca de metade da superfície agrícola útil do país e simultaneamente dos melhores valores de radiação solar e dias de sol por ano, contudo até há uns anos, não ultrapassava os 4% da área regada no Continente. A Barragem do Alqueva veio introduzir novas possibilidades na actividade agrícola, que fomentará a diversificação das culturas e diminuirá o peso das actividades mais tradicionais, como o caso da cerealicultura, muito dependentes das condições meteorológicas e menos competitivas no mercado global.

A diversificação do sector agrícola, através dos novos 110.000 ha de regadio integrados no projecto de regadio de Alqueva, que deverá estar concluída até 2015, poderá potenciar o sub-sector agro-alimentar, em produções com elevado valor acrescentado e mercado. Alqueva é uma reserva estratégica de água, que está a alterar o paradigma do modelo de especialização da agricultura do sul do país. Acrescem ainda as potencialidades agrícolas resultantes de excepcionais condições edafo-climáticas do Litoral Alentejano, nomeadamente para a produção hortofrutícola e de primores, que poderão transformar esta área num grande centro abastecedor dos mercados europeus.

O Alentejo tem potencialidades agrícolas, com uma vasta quantidade de bens/produtos, que com o aprofundamento da produção, poderão ser importantes para a exportação, como as hortícolas e frutícolas de Odemira e Ferreira do Alentejo, flores do Mira, mas também outros produtos, como a carne regional certificada, o vinho e o azeite, queijos e enchidos e o peixe do Litoral. O Alentejo poderá vir a ter no futuro uma importante capacidade de produção na área dos «frescos», susceptíveis de exportação através do transporte aéreo.