



POSIÇÃO PÚBLICA

GESTÃO AEROPORTUÁRIA

§

As questões relacionadas com as infra-estruturas de transportes estiveram, desde sempre, no centro das preocupações da Associação Comercial do Porto. Ao contrário de outros, não nos limitamos ao discurso. Procuramos dar contributos que possam ajudar a uma decisão mais informada. Não esperamos pela tomada de decisões para depois as criticarmos.

Foi nesse sentido que, há já cinco anos, defendemos, com base num estudo encomendado à Universidade Católica do Porto e à TRENMO, os méritos da opção “Portela +1”, em alternativa ao modelo do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL). Passados todos estes anos, constatamos, com agrado, ser essa a solução que o Governo hoje privilegia. Os factos supervenientes vieram a comprovar que a Associação Comercial do Porto tinha razão.

Sabe-se agora que, no quadro das privatizações previstas, o Governo está a estudar a venda da TAP e da ANA.

Quanto ao modelo de privatização da ANA, e pese embora o aspecto relevante dos equilíbrios regionais que sempre nortearam a sua intervenção, a Associação Comercial do Porto compreende que, na situação actual, a principal preocupação do Governo seja a de obter o melhor resultado financeiro, ainda que não descurando completamente a questão do desenvolvimento regional. Entendemos, no entanto, que se a alienação da gestão aeroportuária é um dado adquirido, que não questionamos, o mesmo não se passa quanto ao modelo a seguir.

Mais concretamente, consideramos que o modelo de privatização da ANA em bloco não é o único possível, nem será o mais interessante do ponto de vista do interesse público e, mesmo, do ponto de vista do negócio que se deve centrar na maximização da receita para o erário público.



Na verdade, o modelo que tem sido seguido em outros países, que optaram pela concessão a privados dos seus aeroportos, aponta para que haja benefícios na privatização destes em separado. Ou seja, o modelo de monopólio privado que abranja todo o sistema aeroportuário não é o único modelo possível nem é, provavelmente, aquele que permite maximizar os benefícios.

Há, seguramente, argumentos suficientemente fortes, a favor e contra cada uma das alternativas, para que a questão não possa ser resolvida apenas com base em convicções, sendo importante que se possam confrontar argumentos quantitativos que, até agora, têm estado omissos numa discussão dominada por premissas que, como se viu no caso do NAL, o tempo (e muitos milhões depois) desacredita.

No caso português, e para além da questão dos aeroportos dos Açores que têm uma complexidade evidente, sucede que os três aeroportos continentais têm características próprias. No caso do aeroporto de Lisboa, sabe-se que a opção entre ampliar a Portela – solução que sempre consideramos viável e que a ANA parece, finalmente, ter intenção de contemplar – ou a necessidade de vir a construir um aeroporto secundário de acordo com o modelo “Portela +1”, dependerá, em larga medida, do que vier a suceder com a privatização da TAP, na medida em que só então se poderá avaliar se o “hub” de Lisboa será mantido.

Quer isto dizer que, se a ANA for privatizada em bloco, sem que esta premissa esteja devidamente esclarecida, haverá um factor de incerteza que certamente será descontado no valor que o Estado português irá arrecadar. O mesmo não sucede com o aeroporto Francisco Sá Carneiro ou com o aeroporto de Faro, cujo valor intrínseco e potencial nunca será afectado por essa variável.

Por essa razão, a privatização das concessões aeroportuárias em separado poderia permitir um calendário diferenciado e sequencial, em que a privatização dos aeroportos de Porto e Faro não estaria dependente da privatização da TAP podendo, no limite, precedê-la com vantagens em termos do tempo de obtenção de receitas. Quanto à concessão de Lisboa, essa poderia ser alienada num prazo posterior, uma vez esclarecida a questão da TAP que determinará as necessidades futuras, em termos de infra-estruturas aeroportuárias, para a região da capital.



Acresce ainda que o modelo da privatização em bloco, pela sua dimensão e valor, só será acessível a grandes consórcios, enquanto a privatização em separado pode interessar a investidores industriais ou operadores de aeroportos que, dificilmente, terão dimensão para concorrer a um concurso que abranja todo o sistema.

Ou seja, é lícito deduzir que haverá mais procura, e muito mais interessados, numa privatização em separado de aeroportos com características bem diferentes entre si, o que pode trazer ganhos extraordinários nos vários concursos e potenciar um resultado final mais interessante, não apenas na dimensão financeira mas também no que ao desenvolvimento regional diz respeito.

Finalmente, é bem sabido que as linhas aéreas, e as “low cost” em particular, têm sempre mostrado grandes reservas quanto aos modelos de monopólio privado dos sistemas aeroportuários, mesmo quando limitados a circunscrições locais (v.g. , Londres) e essa é uma questão particularmente relevante do ponto de vista do interesse público.

Naturalmente, e ainda que se acredite que a soma das partes pode valer mais do que a alienação total, esta é uma questão que necessita de ser avaliada em pormenor. Seria preciso, porventura, estudar a possibilidade de criar subsidiárias da ANA, de forma a não prejudicar as condições dos financiamentos existentes nessa empresa pública, e que dificilmente poderão ser replicadas na actual conjuntura internacional; seria igualmente necessário, em qualquer caso, estudar a questão dos quadros e do pessoal da ANA, num modelo de privatização em separado, admitindo-se ainda assim que estes possam ser necessários no INAC, ou noutro instrumento de regulação que possa vir a ser criado.

A Associação Comercial do Porto entende que estes são argumentos suficientemente fortes e credíveis para merecer a consideração que até agora não tiveram. Sabemos que o tempo urge. Não obstante, entende a Associação Comercial do Porto que é possível construir um modelo de simulação que permitirá aquilatar, de uma forma mais objectiva, das virtudes das duas alternativas, mesmo com a dificuldade acrescida de a ANA não dispor das contas especializadas por aeroporto, ou pelo menos se ter sempre recusado a disponibilizá-las.





ASSOCIAÇÃO
COMERCIAL
DO PORTO

Sem esse exercício, tememos que razões ideológicas se sobreponham à razão. Nesse âmbito, a Associação Comercial do Porto também não esconde a sua preocupação pelo impacto que a privatização “en bloc” poderá ter na economia do Norte do país. O aeroporto Francisco Sá Carneiro tem sido, nos últimos anos, um instrumento útil para o desenvolvimento do turismo na região e tememos que o deixe de ser, se o modelo de privatização não for o mais adequado. É verdade que o aeroporto faz parte da ANA, que é um monopólio. Mas, como se sabe, é um monopólio público que é regido por interesses que transcendem a mera obtenção do lucro.

Porto e Associação Comercial,
em 19 de Junho de 2012

