

editorial**Pedro Santos Guerreiro***Director***A parábola do Porto e do aeroporto**

→ “O problema mais importante que o país tem pela frente é o afundamento do Norte”. Disse-o João Cravinho, na entrevista obrigatória ao Público/Renascença/RTP2, argumentando que o Porto ganhará com o TGV a litoral muito menos do que o que perderá com o novo aeroporto a sul do Tejo. Sobre o aeroporto Sá Carneiro, Cravinho não falou. Mas cinco “líderes do Norte” vão amanhã defender a “regionalização” aeroportuária.

O ex-ministro socialista sempre defendeu a Ota porque essa localização reequilibraria o desenvolvimento entre Lisboa e Porto. Com o aeroporto em Alcochete, diz, Lisboa ganha uma nova alavanca de crescimento “e deixa o Norte entregue à sua sorte”.

Má sorte: o fosso entre as duas cidades agrava-se e muito. Os dados de ontem do INE mostram que, na última década, o Norte foi a única região que perdeu riqueza, face à média, por habitante do País. O Norte tem 80% da riqueza média por habitante do País, a região de Lisboa tem 140%. O fosso transporta-se para as “capitais”: o Grande Porto está na média nacional (100% do PIB *per capita* português), a Grande Lisboa está nos 165%.

O fundamentalismo anti-Porto (incluindo a soberba de Lisboa rotular o Porto com o mesmo complexo de inferioridade que sente face a Madrid) é tão cego como o pró-Porto. Mas só por cretinice se pode não ver neste afundamento do Norte um problema nacional. Porque não é macrocefalia, é elefantíase, um inchaço desmesurado em Lisboa, aquilo de que Portugal padece. É um crescimento pequeno e desequilibrado, um empobrecimento regional contra um centralismo obcecado. E a responsabilidade é de quem Governa em Lisboa e de quem governa no Porto.

Quem lá governa são Rui Rio (Junta Metropolitana), José António Barros (AEP), Rui Moreira (ACP), António Marques (AIMinho) e Valdemar Coutinho (AIDA), que vão amanhã assumir-se como líderes de uma plataforma que defende a concessão a privados do aeroporto Sá Carneiro, fora da privatização da ANA.

Esta emancipação pode ser vista de três formas: a irrelevante, de que se trata de proteccionismo regional; a interesseira, de que se está a reivindicar negócios à medida; ou a interessada, de que a concorrência que o Porto quer nos aeroportos pode ser útil a todo o País.

A ANA vai ser entregue a quem ficar com o novo aeroporto de Lisboa. Se a ANA continuar a incluir os três aeroportos continentais, não haverá concorrência interna. Além disso, o esforço financeiro brutal, que o novo aeroporto exige, pode implicar que a gestão dos outros aeroportos, se feita pela mesma empresa, seja orientada para a recuperação do investimento em Lisboa, em vez do aumento da competitividade no Porto e no Algarve, face à respectiva concorrência espanhola, na Galiza e na Andaluzia.

É também contra isto que aquele grupo se manifesta. Os estudos encomendados pela Junta Metropolitana defendem o modelo de parceria público-privada com maioria de capitais locais, seguido da entrega à gestão exclusivamente privada e autonomizada da restante rede aeroportuária. Mesmo não esquecendo que a Sonae, a Soares da Costa e todos os interessados no Sá Carneiro dizem que o aeroporto só é rentável se o investimento que lá for feito continuar a ser pago pela ANA...

O Norte já “perdeu” o aeroporto de Lisboa e quer agora ganhar o aeroporto do Porto. Esta privatização da ANA ainda vai dar muito que falar. E se o Porto se organiza como força de pressão, neste “grupo dos 5” ou noutra qualquer, está também a testar a sua própria influência e poder. Vale quanto?