

O Aeroporto do Porto vs privatização da ANA



Assembleia Metropolitana do Porto
16 de Julho de 2010

Aeroporto do Porto vs ANA

Alguns dados:

- **Capacidade instalada:** 6 milhões/ano
- **Movimento em 2009:** 4,5 milhões
(400.000 provenientes da Galiza)
- **Comparação:**
Lisboa – 13,2 milhões e Faro – 5 milhões,
mas mais que os 3 aeroportos da Galiza juntos (Vigo,
Santiago, Corunha)
e ultrapassou Sevilha (13º) e Bilbao (15º)

Aeroporto do Porto vs ANA

Diversos modelos de gestão aeroportuária

1. Entidades públicas (*América do Norte*)
2. Gestão associada Estado, colectividades locais e privados (*Europa Continental*)
3. Entidades privadas (*Ásia e Pacífico*)

Aeroporto do Porto vs ANA

Alguns exemplos de gestão aeroportuária na Europa:

- **Bruxelas** – gerido por uma companhia australiana (MacQuerie)
- **Reino Unido** – a BAA (British Airports Authority) foi privatizada em 2006 - adquirida pelo grupo Ferrovial (com sede em Espanha)
- **Amsterdã** (Schiphol) – 76% Estado, 21% cidade Amsterdã, 3% cidade Roterdã
- **Países escandinavos** – sociedades aeroportuárias nas mãos do Estado
- **Espanha** – AENA, EPE - gere 47 aeroportos (1º operador do mundo em nº de passageiros – 203 M em 2008)

Aeroporto do Porto vs ANA

Alguns exemplos de gestão aeroportuária na Europa (estrutura accionista):

- **Milan** – 84% município, 15% gov.regional, 1% privados
- **Munique** – 26% gov. nacional, 51% gov. regional, 23% município
- **Roma** – 97% privados, 1,6% gov. regional, 1,4% município
- **Zurique** – 48% privados, 47% gov. regional, 5% município

Aeroporto do Porto vs ANA

Novidade - as companhias de baixo-custo (LCC): em 2007 transportaram 120 milhões de passageiros na UE/27, três vezes mais do que em 2002

- Mas justiça francesa levou a tribunal a Ryanair por ter obtido contrapartidas extraordinariamente favoráveis da entidade gestora do aeroporto de **Estrasburgo**
- Justiça comunitária processou a mesma Ryanair por ter recebido "*ajudas financeiras incompatíveis com a legislação comunitária*" dos gestores do aeroporto **Charleroi** (Bélgica)
- Os riscos da "colonização" por companhias de baixo-custo: **o exemplo de Clermont-Ferrand**

Aeroporto do Porto vs ANA

“...subordinação da gestão do Aeroporto do Porto à lógica do mercado local”

(da carta da JMP datada de 8 de Outubro de 2008 dirigida ao Primeiro-Ministro)

Quais as consequências duma gestão autónoma (*stand alone*) do Aeroporto FSC ?

- afirmação do Aeroporto e da região Norte ?
ou
- enfraquecimento do papel do Aeroporto e perda para a região Norte ?

Aeroporto do Porto vs ANA:

implicações dos modelos de gestão

gestão em rede

- estrutura central com serviços partilhados entre os aeroportos
- imagem dos aeroportos única e consistente
- processos estandardizados entre os diversos aeroportos
- sinergias nos custos operacionais (*se Aeroporto da Madeira estivesse em rede no sistema ANA o preço médio/passageiro poderia baixar de 12,6 € para 9,3 €*)

gestão separada

- várias marcas e imagens na rede aeroportuária nacional
- fragilização do aeroporto do Porto, já que as companhias tradicionais tendem a escolher os aeroportos de maior dimensão
- aumento dos riscos de dependência face às LCC (companhias baixo custo)
- agravamento do preço médio por passageiro no Porto (4,96 €) face ao da Galiza (8,4 €)

Aeroporto do Porto vs ANA

FRANÇA: profundas reformas na gestão aeroportuária em 2004 e 2005

- Os grandes aeroportos regionais, cuja gestão descentralizada estava atribuída desde 1933 a Câmaras de Comércio e Indústria (CCI) locais, acumularam enormes défices;
- E tiveram que passar a ser geridos por sociedades aeroportuárias em que o Estado participa, pelo menos em 70%;

Fonte: www.ccomptes.fr/CC/Theme-162.html

Aeroporto do Porto vs ANA



- gestão aeroportuária pela ANA em rede ?
ou
- gestão aeroportuária em separado ?

A Assembleia Metropolitana deve ter ou não uma posição ?