



## Proposta

A gestão aeroportuária é uma actividade estratégica para o nosso país, tendo em conta as necessidades específicas de coesão territorial. A gestão pública da ANA-Aeroportos de Portugal, para além de cumprir essa obrigação, tem tido um relevante desempenho financeiro, que permitiu, apenas no exercício de 2008, um encaixe para o Estado de 24 milhões de euros. Também no plano dos investimentos, a ANA-Aeroportos de Portugal tem tido uma acção de reconhecido mérito. A título de exemplo, pode indicar-se o Aeroporto do Porto (FSC) que, na sequência dum ambicioso programa de melhoramentos (ainda por completar), se tornou já num dos melhores aeroportos da Europa.

A privatização da ANA-Aeroportos de Portugal prevista no PEC implicará uma gestão orientada para a distribuição de dividendos pelos accionistas, com a diminuição do investimento na melhoria das infra-estruturas e consequente deterioração da qualidade dos serviços prestados.

Aliás, as mais significativas experiências de privatização da gestão aeroportuária na Europa foram um autêntico desastre: no Reino Unido, a BAA (British Airports Authority) foi adquirida em 2006 pelo grupo Ferrovial. A redução do investimento e a degradação do serviço forçaram as autoridades a retirar à Ferrovial a gestão de três aeroportos. Na Grécia, a privatização tornou as taxas aeroportuárias as mais elevadas da Europa, arrastando para a falência a principal companhia aérea daquele país.

Mas a consolidação do Aeroporto do Porto (FSC) como principal aeroporto do noroeste peninsular não está apenas ameaçada pela privatização da ANA-Aeroportos de Portugal. Infelizmente, sem ter em conta as alterações que ocorreram no sistema aeroportuário internacional, à revelia da importantíssima experiência francesa em que os aeroportos de gestão regionalizada (dirigidos pelas CCI) entraram em colapso económico e financeiro, há quem defenda uma gestão autónoma do Aeroporto do Porto em vez duma gestão pública em rede, com os impactos que daí decorrem quer a nível estratégico/funcional quer quanto ao preço médio cobrado por passageiro.

A opção por uma gestão sustentável implica uma rigorosa análise dos prós e contras dos diversos modelos de gestão em rede ou em separado. As profundas implicações sociais, económicas e na coesão territorial não são compatíveis com apreciações aligeiradas ou apenas impulsionadas pelos interesses de grupos económicos. Assim, a Assembleia Metropolitana do Porto reunida em 19 de Julho de 2010, **DELIBERA:**

- 1. Defender a suspensão do programa de privatização da ANA-Aeroportos de Portugal, tendo em conta as suas consequências gravosas para a afirmação do Aeroporto do Porto no contexto do noroeste peninsular;**
- 2. Incentivar os órgãos metropolitanos a debater em profundidade, com a participação dos cidadãos(ãs), das universidades e outras instituições interessadas, o modelo de gestão das infra-estruturas aeroportuárias e do Aeroporto do Porto;**
- 3. Constituir, nos termos do artigo 22º e ss. do Regimento, uma COMISSÃO permanente DE MOBILIDADE, que acompanhe e perspetive o desenvolvimento dos diversos modos de transporte na Área Metropolitana do Porto.**