



O Aeroporto do Porto

*Intervenção na Assembleia Municipal Extraordinária de 10.09.2012
de Valdemar Madureira, Economista e membro da
Direcção da Organização Regional do Porto do PCP*

O actual governo, PSD/CDS-PP, vem dando sequência de políticas implementadas por outros anteriores governos, também no desmantelamento do sector público mesmo em áreas estratégicas para a soberania nacional e o desenvolvimento do país. E, ainda mais grave, fá-lo num momento em que as condições de mercado são claramente desfavoráveis vendendo por montantes que, naturalmente, ficarão longe dos seus valores reais.

Mas mais importante que tudo isto é o aumento da dependência nacional, a delapidação dos seus recursos, a transferência da riqueza criada para o estrangeiro, a perda da possibilidade de intervir ou influenciar na economia.

A ANA Aeroportos de Portugal agora caída nas malhas dessa fúria privatizadora é mais um exemplo a somar aos que já se verificaram e àqueles que estão já anunciados. É a venda do país às fatias não faltando caixeiros-viajantes para o desempenho dessas funções.

O aeroporto Francisco Sá Carneiro, mais conhecido por aeroporto do Porto, está envolvido nesse processo de privatização com consequências que podem ser profundamente negativas para a região.

Mas a análise que possamos fazer sobre o aeroporto do Porto, para ser séria e objectiva, não pode deixar de levar em consideração o passado e como se chegou ao presente. É que esta breve passagem pela história recente do aeroporto do Porto fará realçar melhor a inconsistência e o perigo de algumas propostas bem como porão em evidência a contradição entre o que hoje se defende e o que tornou possível a transformação notável que se verificou.

Ontem, o aeroporto do Porto era por muitos conhecido como o apeadeiro, pelas condições pouco dignas que oferecia aos passageiros e pelos barracões onde funcionavam serviços e actividades ligadas ao tráfego aeroportuário. Era uma situação desprestigiante e ofensiva para toda esta região mas as vozes que hoje se ouvem, sejam de órgãos de poder ou de grupos económicos, não se ouviam. É que o aeroporto do Porto de então não era nada apetecível e para que o fosse era necessário fazer avultados investimentos.

Hoje o aeroporto do Porto apresenta uma taxa de crescimento no que respeita ao movimento de passageiros muito superior a qualquer outro aeroporto nacional, muito acima da média nacional.

No último ano, o aeroporto do Porto ultrapassou pela primeira vez os 6 milhões de passageiros, apresentando uma taxa de crescimento de 13,7% quando a média nacional foi de apenas 6,7, isto é menos de metade. Recorde-se que em 2007 o aeroporto do Porto atingiu cerca de 4 milhões de passageiros pelo que no espaço de cinco anos teve um acréscimo de 50%! Notável!

Hoje o aeroporto do Porto vê a sua qualidade reconhecida pelos passageiros mas também por organizações internacionais, como a associação internacional de aeroportos, ACI – Airports Council International, que o considerou um dos melhores entre os da sua dimensão, sendo que no ano passado foi integrado no ACI Director General's Roll of Excellence por ter estado nos últimos cinco anos entre os cinco melhores da Europa.

Não tendo resultados parcelares, nem parecendo relevante para a exposição que estou a fazer, sublinhe-se que a ANA é uma empresa rentável que apresentou no último ano um resultado líquido de 76,5 milhões de euros.

Mas cabe perguntar, como foi possível passar da situação de ontem, o “apeadeiro”, para a situação de hoje, um aeroporto em franco crescimento e com uma qualidade internacionalmente reconhecida?

Isto só aconteceu, creio que ninguém de boa fé o poderá negar, porque havia, como ainda actualmente acontece, uma gestão pública e global da ANA que por o ser não podia deixar de comportar a vertente da solidariedade na aplicação dos seus recursos.

Por isso, fez investimentos no montante de cerca de 400 milhões de euros.

Ou alguém acredita que o aeroporto do Porto tinha possibilidades de, só com o seu esforço, fazer esses investimentos? Por outro lado, nunca se ouviu que outros, do sector privado, estivessem dispostos a tal.

Hoje o aeroporto do Porto é atractivo, certamente rentável, mas esquece-se, ou apaga-se, as razões que o trouxeram a esta situação.

Por isso, ouve-se dizer que poderá estar ou a vir a estar a financiar investimentos em outros aeroportos esquecendo o que se passou com o aeroporto do Porto que para que fosse modernizado teve de se socorrer de fundos de outras proveniências já que não os gerava.

Isto, e outros elementos, levam a que se ouçam vozes a defender o modelo da privatização autónoma e parcial enquadrando-se no processo de tudo privatizar, seja como for e a que preço for, desprezando os interesses do país e, também, da região.

Também o modelo de gestão regional tem sido defendido numa lógica extremamente perigosa que poderia levar a que os grupos económicos que gerissem outros aeroportos

importantes pudessem impor os seus interesses em detrimento de outros com menor capacidade. E isto não é fantasia porque já se verificou noutros lados como, por exemplo, em Manchester em que o seu aeroporto, com gestão regional, esteve entre os que mais passageiros perdeu em 2009, quase um milhão, quando o do Porto, nesse mesmo ano, teve um aumento de 13,7% o que constituiu o 5º melhor desempenho entre os 84 aeroportos analisados pelo ACI – Europe.

Na defesa de alguns modelos de gestão apresentam-se argumentos que se aplicados anos atrás no aeroporto do Porto ainda estaríamos a ter o “apeadeiro”.

O aeroporto do Porto tem um presente que é, tenho a certeza, motivo de orgulho de toda esta região, uma região que se pode dizer que vai mais além do que o Noroeste Peninsular, incluindo portanto a Galiza de onde vêm anualmente centenas de passageiros, mas estes tempos de hoje não podem fazer esquecer o trajecto percorrido e tudo o que foi feito e as condições em que foi feito para que esta realidade fosse conseguida.

Pode-se defender a privatização, total ou parcial, por razões meramente ideológicas tal como acontece em todas as outras situações, pode-se ir à procura de uma solução que disfarce um pouco melhor o mesmo propósito de privatização, mas tudo isso contradiz o processo que levou ao aeroporto do Porto de hoje que é motivo de orgulho e que dizem defender.

Por tudo o que acabei de dizer, considerando os interesses do país e da região mas, também, as lições extraídas do processo de modernização do aeroporto do Porto, o PCP defende como melhor solução a gestão pública e global da ANA Aeroportos de Portugal.

Estas razões levam-nos a considerar que seria mais justificado que esta reunião se realizasse para discutir o que fazer para defender o modelo que transformou o apeadeiro num aeroporto de referência.

Discutir outras soluções como as que têm vindo a público é contribuir para a destruição do sector público, aqui a ANA, por mais que se doure a pílula, desprezar o trajecto do aeroporto do Porto e as razões que o sustentaram, revelando incoerência de comportamentos, e pôr em causa o futuro desta infra-estrutura.

Não vamos por esse caminho!

Que cada um assuma as suas responsabilidades!

Porto, 10 de Setembro de 2012