



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

**INTERVENÇÃO DE SUA EXCELÊNCIA O MINISTRO DAS
OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES**

Eng.º Mário Lino

por ocasião da

**Sessão de Apresentação do Modelo de Transacção
da ANA, S.A. e Contratação da Construção do NAL**

Gare Marítima de Alcântara, 26 Janeiro 2007

(Vale a versão lida)



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Senhores Ministros;

Senhores Secretários de Estado;

Senhores Deputados;

Senhor Presidente da ANA;

Senhores Convidados;

Minhas Senhoras e Meus Senhores,

Estamos aqui hoje para dar mais um passo no sentido de dotar o País de infra-estruturas que contribuam para que Portugal se afirme, cada vez mais, como um Estado moderno e desenvolvido, e para que os portugueses, e todos os que nos visitam possam usufruir de boas condições de comodidade e de conforto.

Há pouco mais de um ano, aqui neste mesmo lugar, anunciámos aos portugueses a decisão de construir um Novo Aeroporto Internacional, na Ota, dando cumprimento, aliás, ao que estava definido no Programa do Governo.

Tal como noutras matérias de importância estratégica para o País, como a CRIL, a Alta Velocidade e o Aeroporto de Beja, cujo arranque da obra iremos assinalar amanhã, e que se arrastaram sem decisões durante anos e anos na vigência de sucessivos governos, nós tivemos a coragem de decidir.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Nesse sentido, e após terem sido reavaliados e confirmados os estudos existentes sobre a necessidade de construção de um novo aeroporto e sua localização, elaborados ao longo de mais de 30 anos, com especial destaque para os estudos realizados entre 1998 e 2002, o actual Executivo tomou a decisão, até então protelada por sucessivos governos – não obstante a sua importância estratégica para o País – de construir um novo aeroporto na região de Lisboa, tendo como base três pressupostos fundamentais:

- O esgotamento da capacidade do Aeroporto da Portela, e a sua inviabilidade como solução de futuro;
- A viabilidade do projecto de construção de uma nova infra-estrutura aeroportuária, nomeadamente ao nível do seu financiamento;
- Os fundamentos técnicos que elegeram a Ota como a melhor localização;

Sobre o primeiro ponto, ficou claramente demonstrado que o País, para responder e motivar a procura, tirando partido da sua posição geográfica estratégica na fronteira oeste atlântica da Europa, necessita de uma infra-estrutura aeroportuária, nas vizinhanças da capital, com dimensão e características suficientes e adequadas para fazer face ao crescimento natural do tráfego aéreo, quer ao nível dos movimentos de pista e estacionamento em placa, quer ao nível do escoamento de passageiros e mercadorias nos terminais.

Ficou, também, claramente demonstrado que a actual infra-estrutura:



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

- não tem capacidade para ultrapassar, no actual perímetro, o limite sustentado de 40 movimentos por hora, que corresponderão, mantendo-se os padrões da procura, a cerca de 15 a 16 milhões de passageiros anuais;
- nem tem capacidade para permitir o desenvolvimento das diversas actividades económicas que os aeroportos atraem.

A estes factos acresce, ainda, a situação ambiental negativa, decorrente da localização do actual aeroporto em meio urbano, com uma parte da população afectada por níveis de ruído elevados, os quais determinam, por sua vez, uma limitação muito estrita de voos em horário nocturno.

No respeitante à viabilidade do projecto, em termos económicos e financeiros, as análises efectuadas permitem confirmar que o novo aeroporto é susceptível de gerar fluxos financeiros adequados à respectiva sustentabilidade, e de atrair fundos por parte do sector privado, oferecendo rentabilidades, quer a accionistas parceiros do Estado na exploração da actividade, quer a financiadores da operação (de capitais próprios e de dívida), limitando a necessidade de participação de fundos públicos.

Acresce ainda o facto de a actual localização, totalmente inserida em meio urbano e em progressiva e rápida densificação, suscitar a questão dos riscos de segurança que não podem ser negligenciados.

Por outro lado, nem com o Plano de Expansão do Aeroporto da Portela, que apresentamos no passado mês de Novembro, será possível superar os estrangulamentos que já hoje se



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

verificam e que representam custos relevantes para o País – com tendência para se agravarem ainda mais nos próximos anos – nomeadamente num sector tão vital para a economia portuguesa como é o do Turismo.

A introdução dos melhoramentos na Portela servirá, assim, apenas para assegurar a capacidade de resposta ao crescimento da procura, durante a próxima década, enquanto o novo aeroporto não estiver operacional.

Finalmente, e no respeitante à escolha da localização do novo aeroporto, como já se disse, foram tidos em conta os estudos desenvolvidos, ao longo das últimas três décadas, em que se equacionaram diversas alternativas, tendo em consideração um leque alargado de parâmetros, e cujos resultados determinaram a localização na Ota.

Neste sentido o Governo, na data de apresentação do projecto do Novo Aeroporto de Lisboa, deu à NAER um conjunto de orientações para o arranque de uma nova etapa na prossecução do projecto, com vista a assegurar a entrada em funcionamento do NAL em 2017.

Desde então, tem vindo a ser desenvolvido um importante conjunto de estudos técnicos de suporte à tomada de decisão sobre a concretização do projecto.

Neste contexto, foram em particular optimizadas soluções relativamente ao conceito da nova infra-estrutura, nomeadamente no sentido de criar uma operação mais eficiente e mais flexível, concretizadas através de estudos técnicos e da selecção de um consultor



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

financeiro, tendo ainda sido definidas, pelo Governo, opções quanto às redes rodoviárias e ferroviárias que garantirão uma adequada acessibilidade ao futuro aeroporto, numa rede de mobilidade que articula os vários modos de transporte.

Por outro lado, o Governo delineou uma agenda estratégica para o desenvolvimento do sector aeroportuário nacional, centrada em 3 áreas chave:

1. Plano Estratégico
2. Regulação e Contrato de Concessão;
3. Definição do Modelo de Financiamento do Novo Aeroporto e de privatização da exploração aeroportuária.

As Orientações Estratégicas para o Sector Aeroportuário Nacional foram apresentadas publicamente em Julho de 2006, destacando-se o forte empenho do Governo em dotar o sistema aeroportuário nacional de infra-estruturas adequadas ao crescimento acentuado do tráfego previsto para os próximos 20 anos, e a procura de soluções de sustentabilidade a longo prazo para a respectiva exploração.

Entretanto, avançou-se, igualmente, na preparação das bases para uma futura concessão da ANA, estando o Governo, agora, em condições de apresentar as linhas fundamentais do modelo da transacção que pretende levar a cabo, dando cumprimento ao calendário então definido.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Assim, tendo em consideração a agenda estratégica delineada, bem como o Programa de Privatizações para o biénio 2006-2007, anteriormente aprovado, o Governo decidiu ontem, em Reunião de Conselho de Ministros o seguinte:

1. Determinar que a privatização da ANA, S.A. e a contratação da concepção, construção, financiamento e exploração do Novo Aeroporto de Lisboa, a localizar na Ota, sejam realizadas através de uma operação única que conjugue aquelas componentes.

2. Determinar que a operação seja concretizada através de concurso público internacional, a ser aberto no segundo semestre de 2007, cujos termos e condições devem obedecer, entre outros, aos seguintes princípios:
 - a) Alienação de uma percentagem de controlo do capital da ANA, S.A., garantindo, desta forma, a atractividade dos capitais privados e a adequada assumpção de riscos por parte dos investidores;

 - b) Manutenção da coerência do sistema aeroportuário nacional de forma a garantir as sinergias resultantes da sua gestão integrada;

 - c) Definição dos resultados de desempenho com a inclusão obrigatória de parâmetros de avaliação adequados, em termos de eficiência, equidade, segurança e qualidade;

 - d) Viabilidade do projecto do Novo Aeroporto de Lisboa, num contexto de limitação de fundos públicos, nacionais e comunitários, restrito a um máximo de seiscentos milhões de Euros;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

- e) Distribuição otimizada e equitativa de riscos e benefícios, entre o Estado e o privado a seleccionar, garantindo a minimização dos encargos para o Estado;

- f) Ponderação adequada entre o encaixe financeiro para o Estado, a qualidade do projecto apresentado a concurso e a salvaguarda de objectivos estratégicos de eficiência e competitividade do sistema aeroportuário nacional.

3. Determinar que a operação deve ser pautada por princípios de transparência e rigor, assegurando a sua monitorização e avaliação de modo contínuo, por entidades externas, assim como, o esclarecimento dos cidadãos, através de uma ampla divulgação pública da operação.

Estas opções consagram a articulação da privatização da ANA e do projecto do Novo Aeroporto num processo concursal integrado, o que permite minimizar riscos para o Estado, tornar mais claras para os investidores privados as responsabilidades associadas à concessão, e os contornos da mesma, distribuindo riscos de forma mais eficiente.

Estas opções permitem também criar um modelo regulatório adequado às novas necessidades de forma a garantir a racionalização dos encargos com o sistema e deste modo alcançar os objectivos de desempenho definidos.

Mantém-se, assim, a responsabilidade de construção e exploração numa mesma entidade, fica garantida uma optimização do binómio custo e operacionalidade da infra-estrutura e uma redução potencial de conflitos de interesse na gestão.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Por outro lado, reter a exploração do aeroporto de Lisboa integrada num conjunto envolvendo os demais aeroportos, permite manter a actual coesão do sistema, reduzir o custo social do mesmo, e criar uma entidade com massa crítica para operar num mercado cada vez mais competitivo, e, assim, obter boas condições de financiamento, o que constitui um atractivo para consórcios de grande dimensão que possam partilhar sinergias obtidas com a exploração.

A proposta a ser escolhida terá em conta variáveis como: preço de acção e de contrapartidas, bem como preço do NAL e as suas características técnicas.

Para que a operação se possa concretizar nos prazos estipulados, teremos que cumprir um calendário exigente de acções a desenvolver, das quais destaco, pela sua relevância:

- A finalização do modelo regulatório e do contrato de concessão;
- O desenvolvimento de análises económicas e financeiras, de suporte à transacção;
- A definição de um perímetro preciso dos activos a incluir na concessão e a sua avaliação;
- A conclusão do Estudo de Ordenamento das Actividades envolventes do NAL;
- A elaboração dos normativos de suporte ao procedimento concursal.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

- E, finalmente, uma série de trabalhos relativos à navegação aérea, ao desenvolvimento do plano director, regularização de recursos hídricos e à realocização de redes e instalações.

Em síntese, com o presente modelo o Governo pretende que a operação de privatização da ANA e a construção do NAL se desenvolvam:

- Através de uma operação única;
- Através de um concurso público internacional, a ser aberto durante o segundo semestre de 2007;
- Através da alienação de uma percentagem de controlo de capital da ANA;
- Mantendo o Sistema Aeroportuário Nacional integrado;
- Tendo em conta a limitação de fundos nacionais e comunitários, fixados a um máximo de 600 Milhões de Euros, dos quais pelo menos 170 Milhões de Euros serão comparticipados pela União Europeia;

Este é o nosso compromisso com Portugal e, sobretudo, com as gerações de portugueses que vão beneficiar no futuro dos investimentos que estamos agora a concretizar.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Devemos, por isso, inspirarmo-nos nas crianças que estão hoje nesta sala, e que nos mostraram como é possível construir um aeroporto em tempo recorde. Tal como elas, e por elas, também nós temos de conseguir.

Muito Obrigado