Apreciação Parlamentar n.º 36/XI
Decreto-Lei n.º 33/2010, de 14 de Abril

que *Aprova as bases da concessão de exploração do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos Aeroportos de Lisboa (Portela), do Porto (Francisco Sá Carneiro), de Faro, de Ponta Delgada (João Paulo II), de Santa Maria, da Horta e das Flores, prevê também a integração no objecto da concessão, da exploração do Terminal Civil de Beja, e estabelece que o objecto da concessão compreende também as actividades de concepção, de projecto, de construção, de financiamento, de exploração, de gestão e de manutenção de novos aeroportos, incluindo o novo aeroporto de Lisboa, nas condições e de acordo com os resultados do concurso público a lançar para o efeito, e de concepção, de projecto, de construção, de reforço, de reconstrução, de extensão, de desactivação e de encerramento de aeroportos incluídos na concessão. Estão também compreendidas na concessão as actividades comerciais desenvolvidas nos aeroportos ou noutras áreas afectas à concessão.*

[Publicado no Diário da República n.º 72, I Série]

O Governo, através do Decreto-Lei 33/2010 de 14 de Abril, aprovou a bases da concessão de exploração do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, depois de uma longa série de contradições e indecisões sobre o modelo de privatização da ANA com vista à construção do Novo Aeroporto de Lisboa.

Em apresentação ocorrida em Março de 2010 a NAER delineou uma proposta para a privatização da ANA, através de concurso internacional e prevendo um leilão competitivo, envolvendo uma primeira fase, de pré-qualificação, e uma segunda fase já com apresentação obrigatória de um projecto de construção, com a respectiva quantificação de custo e um preço por acção a oferecer pela ANA, sublinhando que a decisão será do Governo.

Apesar de anunciada durante anos pelo anterior Governo a intenção de privatização de uma parte do capital social maioritária, o novo Governo anunciou desde logo ponderar

uma privatização minoritária, o que aparentemente não foi bem recebido no mercado entre potenciais interessados, atendendo às interrogações e incerteza na condução da actividade a concessionar que esse modelo de gestão implicaria para os seus investidores.

O primeiro-ministro teve ocasião de referir entretanto que a privatização não se fará em qualquer contexto, indiciando que haverá a preocupação de encontrar o momento mais propício e favorável no mercado financeiro, salientando que o financiamento se fará com capital dos privados embora não explicitando em que proporção.

Neste Decreto-Lei 33/2010 ao atribuir-se à ANA a concessão do sistema aeroportuário constituído pelos aeroportos aí referidos, e por um prazo de 40 anos, podendo ser prorrogado por um período de 10 anos, consagra-se na prática a privatização da ANA em bloco.

A Base L das Bases de Concessão embora referindo a possibilidade de "subconcessionar alguma ou algumas das prestações" objecto da Concessão, que podem por exemplo referir-se eventualmente ao *handling* ou aos serviços de segurança, na pouco clara redacção adoptada, não explicita se ao admitir a concessão de "algumas prestações" poderão ali caber todas as actividades prosseguidas ou até de alguns aeroportos, o que importa esclarecer.

Pelo contrário, o modelo para o qual as Bases agora aprovadas apontam, ao definir uma privatização em bloco vai no sentido de impedir a livre concorrência entre os aeroportos do País.

Tal opção afigura-se desaconselhável desde logo quer pela concentração deste importante activo estratégico em matéria de defesa nacional nas mãos de um único grupo privado, quer porque em caso de insucesso empresarial se poderá ver afectada de uma só vez toda a rede aeroportuária.

Esta concentração, a ocorrer, põe em causa o desenvolvimento polinuclear harmonioso dos vários pontos da rede nacional e respectivos planos de expansão face ao efeito polarizador sobre o *funding* inevitavelmente exercido pela mega-estrutura que constitui o Novo Aeroporto de Lisboa, podendo gerar novas assimetrias regionais.

Esta não tem sido aliás a recente prática internacional, que tem apostado na criação de modelos concorrenciais abertos a vários protagonistas com vantagens para os utentes e para o sistema.

Contraria igualmente a abertura evidenciada pelo actual primeiro-ministro enquanto chefe do anterior Governo, e que incentivou directamente o estudo e apresentação de propostas alternativas pelo empresariado português.

A imperatividade da data de entrada em funcionamento do Novo Aeroporto de Lisboa, até 31 de Dezembro de 2017 afigura-se igualmente desfocada dos recentes desenvolvimentos em matéria de tráfego aéreo.

Repara-se também que às parcerias previstas nas Bases de Concessão não é atribuído qualquer poder de decisão no âmbito do modelo desenhado, sendo apenas ouvidas e informadas.

Porque o modelo proposto não é claro quanto ao grau de concentração que se pretendeu aplicar - o qual poderá durar até 50 anos - com os efeitos que essa opção implica em termos desequilíbrio e perturbações no desenvolvimento da rede aeroportuária nacional;

Porque os efeitos da opção vertida em lei na prática parecem conduzir à concentração, alienando a oportunidade de estabelecimento de uma rede moderna e concorrencial de aeroportos;

Nestes termos, ao abrigo do disposto na alínea c) do artigo 162.º e do artigo 169.º da Constituição da República Portuguesa e ainda dos artigos 4.º, n.º1 alínea h) e 189.º do Regimento da Assembleia da República, os Deputados abaixo assinados, do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata, vêm requerer a **Apreciação Parlamentar do Decreto-Lei n.º 33/2010, de 14 de Abril, que** ***«cria aprova as bases de exploração do serviço público aeroportuário***».

Assembleia da República, 12 de Maio de 2010

Os Deputados do GP/PSD,