Exmo. Senhor
Presidente da Comissão de Economia, Obras Públicas e Habitação
Dr. Miguel Santos

Assunto – Envio de perguntas ao Dr. Vítor Gaspar, ex. Ministro das Finanças no âmbito da privatização da ANA Aeroportos.

A privatização da ANA tem sido ponto de debate por várias razões. O Tribunal de Contas (TdC), no seu relatório mais recente, afirmou que o processo não salvaguardou o interesse público, enfatizando que a concessão beneficiou demasiadamente a concessionária e não assegurou uma justa partilha de riscos com o Estado. Adicionalmente, foi levantada a questão de que o contrato de concessão foi desenhado de forma desequilibrada, favorecendo a concessionária em detrimento do Estado e dos consumidores, o que se tem efetivamente verificado. As críticas focam-se na ausência de mecanismos que maximizem os benefícios futuros para o país, como a partilha de lucros, e no fato de o processo ter priorizado uma receita imediata sem considerar plenamente as consequências a longo prazo, como o monopólio de uma única empresa sobre toda a rede aeroportuária nacional.

Como tal, no sentido da máxima transparência e de forma a evitar erros do mesmo teor no futuro, importa esclarecer todas as vertentes deste processo.

Assim, vem o Grupo Parlamentar do Partido Socialista colocar as seguintes questões:

1. Falta de Garantias para o Interesse Público:

- Como ex. Ministro das Finanças, de que forma justificaria a falta de cláusulas penalizadoras no contrato de privatização da ANA, o que permitiria ao Estado intervir em caso de incumprimento? Considerando o impacto estratégico da ANA para a economia nacional, não seria prudente garantir uma maior proteção do interesse público?

2. Escolha da Venda Integral:

- Por que motivo se optou por uma privatização integral da ANA? Sendo que tal não estava previsto no Memorando de Entendimento e contrariando a tendência europeia de manter uma participação do Estado em ativos aeroportuários estratégicos, mesmo tendo sido ultrapassado o valor previsto com privatizações. Foi considerada a venda faseada ou outras alternativas que pudessem gerar maior valor para o Estado a longo prazo?

3. Contexto Econômico e Valor de Venda:

- A venda da ANA foi realizada num momento de crise económica. Considera que, com melhores condições de mercado, o Estado poderia ter obtido um valor superior pela privatização? Foi realizada alguma análise de impacto que justificasse a venda naquele contexto?

4. Concentração de Poder na Concessionária:

- A privatização conferiu à Vinci o monopólio de toda a rede aeroportuária nacional, incluindo o futuro aeroporto de Lisboa. Esta concentração de poder numa única empresa foi devidamente considerada em termos de impacto na concorrência e no interesse público?

5. Contrapartidas para o Estado:

- Apesar do valor da venda, o contrato de concessão parece não otimizar os benefícios para o Estado, especialmente com a partilha de lucros sendo limitada até 2025. Como justifica esta opção?

6. Aumento das Taxas Aeroportuárias:

- O contrato de concessão permitiu aumentos significativos nas taxas aeroportuárias, sem permitir uma intervenção adequada do regulador. Como o Ministério das Finanças avaliou o impacto desse aumento nas companhias aéreas e nos consumidores, e que medidas foram discutidas para mitigar esses efeitos?

7. Benefícios a Longo Prazo para o País:

- Com base no desempenho financeiro da ANA após a privatização, acredita que os benefícios gerados pela venda justificam o monopólio e as condições favoráveis dadas à concessionária? Houve algum mecanismo de revisão do contrato ou reequilíbrio financeiro pensado para assegurar uma partilha mais justa de benefícios?