



SUMÁRIO

A ANA – Aeroportos de Portugal, SA é a concessionária do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em dez aeroportos situados em Portugal Continental (Lisboa, Porto, Faro e Beja), na Região Autónoma dos Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Flores e Horta) e na Região Autónoma da Madeira (Madeira e Porto Santo), sendo a respetiva entidade gestora aeroportuária. O quadro jurídico geral desta concessão foi estabelecido no Decreto-Lei 254/2012 e foi complementado pelos contratos de concessão, por 50 anos, celebrados em 14/12/2012 (Portugal Continental e Açores) e em 10/09/2013 (Madeira).

Solicitada pela Assembleia da República, a auditoria reporta-se ao processo de privatização da ANA (de 07/09/2012 a 22/10/2013) para examinar, face ao regime legal aplicável e aos contratos de concessão de serviço público aeroportuário, se essa privatização salvaguardou o interesse público, através do cumprimento dos seus objetivos. As principais conclusões da auditoria (**ver 4**) são as seguintes:

- ◆ *O Estado decidiu a venda integral da ANA, em contexto adverso (com urgência, em situação reces-siva), enquanto a maioria dos países da União Europeia manteve participação no capital social das entidades gestoras aeroportuárias. A urgência em concluir a privatização fez iniciar e aprovar o res-petivo processo sem todas as condições necessárias à sua regularidade, transparência, estabilidade, equidade e maximização do encaixe financeiro. Agravando os riscos destes desfasamentos, a avalia-ção intempestiva da ANA não supriu a sua falta de avaliação prévia, que era legalmente exigível. O Estado concedeu à VINCI os dividendos de 2012, quando a gestão ainda era pública, e suportou o custo financeiro da ANA para cumprir o compromisso assumido no contrato de concessão, tendo o preço da privatização (1.127,1 M€) sido 71,4 M€ inferior ao oferecido e aceite (1.198,5 M€) – ver 3.1.*
- ◆ *O Estado privilegiou o potencial encaixe financeiro com a venda da ANA, no curto prazo, em detri-mento do equilíbrio na partilha de rendimentos com a concessão de serviço público aeroportuário, no longo prazo. As disposições sobre a regulação económica da concessão transitaram, durante o processo de privatização, da lei aplicável para o contrato, fragilizando a regulação e com prejuízo para a estabilidade processual e para a transparência e publicidade daquelas. A privatização da ANA com-portou a concessão de um monopólio fechado por 50 anos num setor estratégico para a economia do país, com desperdício da oportunidade de introduzir os benefícios da concorrência – ver 3.2.*
- ◆ *As desconformidades e inconsistências detetadas no exame do Relatório previsto no artigo 13.º do Caderno de Encargos, para as quais a Parpública não tem explicação, são graves e revelam risco material de falta de fidedignidade de documentação processual que foi determinante para a escolha do comprador. A falta de controlo público evidenciada no processo de privatização da ANA (e impul-sionada pela urgência da sua concretização em contexto já de si adverso) prolongou-se durante a primeira década da ANA privada, nomeadamente devido à falta de acompanhamento apropriado da gestão dos contratos de concessão de serviço público aeroportuário e à falta de controlo da receita pública proveniente da concessão de serviço público, deficiências para as quais o Tribunal alertou e recomendou medidas para as suprir que continuam por implementar. Por isso, reitera-se: Importa que o reconhecimento das funções do Tribunal de Contas, nomeadamente através de solicitações da Assembleia da República para realizar auditorias, seja extensivo ao acolhimento das recomendações formuladas para corrigir as deficiências detetadas através das auditorias realizadas – ver 3.3.*
- ◆ *Em suma, face ao regime legal aplicável e aos contratos de concessão de serviço público aeroportuá-rio celebrados com o Estado Português, a privatização da ANA não salvaguardou o interesse público, por incumprimento dos seus objetivos. Com efeito, a verificação da materialidade ou, mesmo, a ma-terialização dos principais riscos identificados pela auditoria faz concluir: Não ter sido maximizado o encaixe financeiro resultante da alienação das ações representativas do capital social da ANA (3.1); Não se ter verificado o reforço da posição competitiva, do crescimento e da eficiência da ANA, em benefício do sector da aviação civil portuguesa, da economia nacional e dos utilizadores e utentes das estruturas aeroportuárias geridas pela ANA (3.2); Não ter sido minimizada a exposição do Estado Português aos riscos de execução relacionados com o processo de privatização, não se tendo asse-gurado que o enquadramento deste processo protegeria cabalmente os interesses nacionais (3.3).*