

**REQUERIMENTO**      Número      /      (      .<sup>a</sup>)

**PERGUNTA**      Número      /      (      .<sup>a</sup>)

Expeça - se

Publique - se

O Secretário da Mesa

Assunto:

Destinatário:

**Ex. mo Sr.º Presidente da Assembleia da República**

Foi divulgado em Dezembro na Comunicação Social que a multinacional Vinci, detentora da ANA Aeroportos, prepara um conjunto de alterações estratégicas no Aeroporto de Lisboa, que incluem a possibilidade de encerramento de uma das pistas do Aeroporto, o alargamento da Zona de embarque Sul, a construção de um edifício satélite, etc.

Estas opções estarão ainda a ser ponderadas face à negociação com a TAP da alienação por esta dos terrenos da empresa no chamado «reduo TAP» e da deslocalização de diversos serviços do Grupo TAP para fora da zona do Aeroporto de Lisboa e até do país.

Estas discussões e alterações têm um evidente interesse estratégico para o país e acontecem num momento em que a criminosa atuação do Governo PSD/CDS permitiu que um conjunto de capitalistas usurpasse temporariamente (e ilegalmente) o controlo da TAP. Mas como é evidente, nenhum Estado soberano pode permitir que este tipo de medidas seja discutido e implementado sem que o Governo e o Parlamento assumam o seu papel, e sem as sujeitar a um intenso escrutínio público e democrático. Aliás, o carácter privado dos acionistas da ANA exige mesmo que quaisquer medidas no que respeita ao desenvolvimento dos aeroportos sejam tomadas de forma mais transparente e escrutinada possível, para tentar reduzir as entorses que o seu domínio por uma multinacional introduz.

Mais recentemente, por ocasião da ação de propaganda em torno do ultrapassar do número de 20 milhões de passageiros pelo Aeroporto da Portela, o Ministro das Infraestruturas teve oportunidade de expressar o seu regozijo pelo anúncio pela ANA da realização de 70 milhões de euros de investimentos nos aeroportos portugueses. Ora, esse volume de investimento é inferior àquele que a empresa pública ANA realizava por ano, em média, nos aeroportos nacionais, e recorrendo a receitas próprias – e com um volume de passageiros menor e antes dos sete aumentos de taxas praticados pela multinacional.

Não partilhamos pois desse regozijo, na medida em que a situação que se verifica com a privatização é de desinvestimento e não um aumento do investimento na infraestrutura. Mas

mais importante que o «quanto», importa saber que investimentos, para quê e como são integrados nos planos de ordenamento do território e de fomento da economia. E aí, no que à Assembleia da República diz respeito, o conhecimento é nulo. Nada foi informado, nada foi discutido, nada se conhece.

**Assim, ao abrigo do disposto na alínea d) do Artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa e em aplicação da alínea d), do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, perguntamos ao Governo, através do Ministério do Planeamento e Infraestruturas, o seguinte:**

1. Qual a informação de que o Governo dispõe sobre o plano diretor para a expansão da Capacidade do Aeroporto de Lisboa de que fala a Comunicação Social? Em que fase se encontra? Qual a sua compatibilização com os instrumentos de ordenamento territorial da Área Metropolitana de Lisboa?
2. Qual a informação de que o Governo dispõe sobre os planos de investimentos para o conjunto dos aeroportos nacionais que veio saudar?
3. O Governo está em condições e considera tornar público o conjunto desses planos, bem como em promover a mais ampla discussão do seu conteúdo?
4. Que medidas estão equacionadas para que não se concretize a criminosa alienação pela TAP dos terrenos do reduto TAP?

Palácio de São Bento, terça-feira, 12 de Janeiro de 2016

Deputado(a)s

BRUNO DIAS(PCP)