

PCP apresenta projecto na Assembleia da República para travar a criminosa privatização da ANA

O Grupo Parlamentar do PCP apresentou na Assembleia da República o Projecto de Apreciação Parlamentar que aqui se reproduz, com o objectivo de criar a oportunidade de na Assembleia da República ser revogado de imediato o decreto-lei 232/2012 de privatização da ANA.

Tal como no caso da TAP, basta que todos os deputados que têm expresso a sua oposição a esta privatização aprovelem este projecto do PCP e o processo será obrigatoriamente interrompido. Infelizmente, a votação da Apreciação Parlamentar ao Decreto-Lei de Privatização da TAP demonstrou que TODOS os deputados do PSD, do CDS e do PS (excepto o João Soares), na altura de votar, votaram pela privatização, cumprindo as ordens da troika estrangeira.

Mas nós não desistimos, e vamos igualmente obrigar a que cada deputado adopte uma posição sobre a privatização da ANA. A luta dos trabalhadores da ANA e de todas as restantes camadas da população que serão dramaticamente afectadas por esta privatização terá um papel decisivo no criar do máximo de dificuldades a que os deputados de PSD, CDS e PS voltem a trair o interesse nacional.

Aqui reproduzimos na integra a fundamentação do nosso projecto de Apreciação Parlamentar:

A ANA Aeroportos cumpre desde 1979 as responsabilidades das infraestruturas aeroportuárias do nosso País, áreas de enorme interesse público para a economia e a própria soberania nacional. Desde então a ANA tem revelado ser, não só um instrumento adequado para o serviço público de apoio à aviação civil, mas também uma importante fonte de receitas para o Estado neste sector.

A ANA é uma empresa que contribui por múltiplos e importantes fatores para o desenvolvimento nacional. A sua privatização, apontada por este decreto-lei, significa mais um passo no caminho de desastre para o qual 36 anos de política de direita têm conduzido o país. Importa recordar o que representa esta empresa, que o Governo quer vender por ajuste direto. Trata-se de alienar a gestão e o controlo dos Aeroportos de Lisboa, Porto, Faro e Beja, bem como dos Aeroportos das Regiões Autónomas dos Açores e (através da ANAM) da Madeira; trata-se de alienar a Portway, uma das duas empresas nacionais de handling; trata-se de alienar a empresa mais decisiva para a operação da TAP e da SATA; trata-se de alienar uma empresa pública lucrativa e que tem assumido, praticamente sozinha, toda a modernização e investimento na rede aeroportuária nacional.

Nesta apreciação parlamentar, destacamos um conjunto de factos que, só por si, deveriam ser suficientes para determinar a manutenção da propriedade pública do Grupo ANA.

1. Uma empresa que contribui diretamente para o Orçamento do Estado

O Grupo ANA contribui anualmente para o Orçamento de Estado com largos milhões de euros. E ainda realiza um enorme volume de investimentos, em nome do Estado Português. E paga um elevado volume de impostos, ao contrário da generalidade das grandes empresas privadas.

Foi precisamente devido ao facto de a ANA ser uma empresa pública que a modernização dos Aeroportos Nacionais ocorreu sem que o Estado tenha despendido quaisquer verbas, e sem que o Estado tenha ficado sobrecarregado de dívidas para os próximos 30 ou 40 anos – ao contrário do modelo das Parcerias Público-Privadas seguido na gestão das infraestruturas rodoviárias.

O Governo afirma espantosamente que uma das “vantagens” de privatizar a ANA é que a ANA passará a fazer o investimento... que hoje a ANA já faz. Com uma diferença: hoje as prioridades de investimento têm critérios nacionais; com a privatização, passam a estar subordinados a interesses privados e à lógica do lucro.

Fala-se da importância da receita pela qual o Governo se propõe alienar a empresa. Ora, só em resultados líquidos e em realização de investimento público, a ANA em dez anos ultrapassou esse valor (respetivamente 366 e 1272 milhões de euros). Mas importa ter ainda em conta que, no mesmo período de dez anos, o Grupo ANA foi ainda responsável pelo pagamento de mais de 200 milhões de euros de IRC.

Ou seja, mesmo no quadro das meras relações diretas com o Orçamento de Estado, o Governo promove um encaixe conjuntural para os cofres do Estado, à custa de uma enorme redução de receitas e aumento de encargos para os próximos anos. Se somarmos a esta capacidade de gerar receita a realidade de a ANA deter ainda ativos fixos tangíveis de cerca de 800 milhões de euros, resulta clara a motivação e o interesse dos grupos económicos que esta operação pode suscitar. Estamos evidentemente perante um negócio ruinoso para o interesse nacional, mas uma oportunidade única para os interesses privados.

2. Um importante fator de coesão nacional e soberania gravemente ameaçado

O caráter público da ANA determinou uma política de investimentos que tem sido um importante contributo para a coesão nacional. Permitiu financiar, modernizar e desenvolver a rede aeroportuária das regiões autónomas, sem níveis significativos de participação estatal.

O caso mais significativo é o da rede aeroportuária dos Açores, que sendo deficitária na perspetiva económico-financeira neoliberal, dá um enorme contributo para o desenvolvimento da região e das suas populações. Da mesma forma, os investimentos no Aeroporto do Porto (455 milhões de euros entre 2001 e 2011) permitiram torná-lo um grande aeroporto europeu, e superar os seus défices crónicos de tal forma que agora até o grande capital da região já reivindica a gestão de uma infraestrutura que nunca se propôs desenvolver.

Nada disto teria acontecido se os dividendos gerados na exploração do Aeroporto da Lisboa tivessem sido absorvido pela distribuição de dividendos a um qualquer acionista privado. Nada disto acontecerá no futuro, exceto se o Estado assumir, como já acontece atualmente noutros sectores, todo o investimento, todos os custos de todos os aeroportos «deficitários» e todos os riscos dos futuros investimentos. De resto, o principal problema que hoje está criado na Madeira é aliás o gravíssimo endividamento que resulta precisamente de uma gestão (e de uma política de investimento e financiamento) de forma isolada e desintegrada da rede nacional, com a ANAM a impor taxas aeroportuárias ao dobro do valor médio nacional.

Com esta opção da privatização, o que se coloca em termos reais (e independentemente das localizações das sedes sociais e domicílios legais) é a ameaça concreta da transferência de centros de decisão deste sector para o estrangeiro, subordinando este elemento crítico ao nível da segurança e da própria soberania

nacional – como é a rede aeroportuária de um país – às agendas e objetivos de grupos económicos transnacionais.

3. Um monopólio privado que ameaça o futuro de todos os setores envolventes

Com a privatização da ANA está-se a entregar a um grupo de capitalistas o controlo de todos os aeroportos do país, numa posição completamente monopolista. Esta posição monopolista ameaçará todas as atividades económicas dela dependentes, permitindo uma política de taxas aeroportuárias e gestão de “slots”, por exemplo, com evidentes riscos para o turismo nacional.

O Governo poderá depois desdobrar-se em leis e regulamentações com cláusulas de salvaguarda e outros normativos afins. Mas estes riscos colocam-se no quadro do transporte aéreo, onde as entorses que já hoje acontecem tratando-se de duas empresas públicas, por ausência de uma estratégia nacional de desenvolvimento e serviço público, tenderão a agravar-se significativamente com a política de taxas, tarifas e contratos da ANA dominada pelo objetivo do máximo lucro.

A TAP continuará a ser o maior cliente da ANA e estará obrigada a pagar as taxas que esta determinar, assim como a SATA. Já as companhias estrangeiras, designadamente as chamadas “low cost”, essas para o Governo «precisam de ser atraídas», e logo tendem a beneficiar de taxas mais atraentes e muitas outras vantagens financiadas pelo erário público. Da mesma forma, quem recorrer aos serviços de assistência em escala (vulgo handling), prestados pela empresa deste grupo, tenderá a beneficiar de um preço de conjunto na definição das taxas aeroportuárias. Tudo isto sempre em benefício do capital estrangeiro e sempre em prejuízo do nacional, sejam trabalhadores ou empresas.

Mas os riscos do monopólio são muito maiores e extravasam para todos os sectores económicos, a montante e a jusante da atividade aeroportuária. Nomeadamente, o sector do turismo é aquele onde de forma mais evidente se colocam os riscos desta opção, pois muita da sua receita está diretamente ligada ao transporte aéreo de turistas.

4. Intensificar a exploração dos trabalhadores

A privatização da ANA representará uma intensificação do processo em curso de exploração dos trabalhadores do sector aéreo, com a pressão para a maximização dos lucros, a promoção da precariedade, da subcontratação, da desregulamentação dos horários, a redução salarial e o ataque à contratação coletiva.

O grupo ANA representa um conjunto de cerca de 2800 postos de trabalho diretos, auferindo remunerações em média superiores à média nacional. Para quem, como o PCP, desde há muito vem sublinhando que o problema do país se encontra nos salários baixos, o quadro salarial do Grupo ANA aparece como um elemento positivo. Ora, é uma evidência que, com a privatização da empresa, se acelerará a pressão para a degradação de salários e direitos, pelas conhecidas lógicas da busca da máxima exploração para alcançar o máximo lucro. Na mitologia neoliberal, a gestão privada busca o incremento dos lucros através de uma “gestão moderna e dinâmica” – mas a realidade do capitalismo em Portugal é que essa busca se faz pelo prolongamento da jornada de trabalho e pela redução da remuneração da força de trabalho.

E importa ter presente que as reduções da massa salarial que acompanham os processos de privatização se fazem para promover a rentabilidade do capital (veja-se os casos da EDP e da GALP) e não para promover uma mirífica redução das taxas cobradas aos restantes operadores económicos e dos preços finais praticados. São processos que por esta via acabam por degradar financeiramente e de forma significativa a Segurança Social, para a qual hoje os trabalhadores do Grupo ANA contribuem com cerca de 40 milhões de euros anuais – pois traduzem-se no envio para a reforma antecipada de trabalhadores com salários mais elevados, que são substituídos por trabalhadores com menores salários, deixando a Segurança Social com mais despesa (em pensões de reforma) e menos receita (em contribuições de trabalhadores no ativo).

5. A mistificação da suposta “supremacia da gestão privada”

O desempenho da ANA Aeroportos enquanto empresa pública, com resultados crescentemente positivos e uma qualidade técnica reconhecida e até premiada internacionalmente, é uma realidade que faz cair pela base o mito da “supremacia da gestão privada”.

E isto apesar de a empresa apresentar uma realidade comum a praticamente todo o setor público em Portugal: anos e anos de administrações que assumem como principal objetivo preparar as empresas para serem privatizadas; anos e anos de administrações submetidas a um poder político que confunde o interesse nacional com os interesses das classes dominantes.

O que precisa de ser corrigido na gestão dos aeroportos são essas mesmas políticas e opções, que levam por exemplo a que a ANA contrate hoje perto de 30 milhões de euros de serviços exteriores que poderiam ser

realizados por trabalhadores contratados na empresa; que impuseram que a ANA pagasse as dezenas de milhões de euros que os sucessivos projetos de novos aeroportos de Lisboa já custaram em estudos, projetos e consultadoria; que levaram a empresa a uma política de favorecimento das companhias “low-cost”; que colocaram as duas empresas públicas de handling numa luta fratricida uma contra a outra, em prejuízo da ANA e da TAP e dos seus trabalhadores e em benefício das empresas estrangeiras; que crescentemente têm passado de uma lógica de contratação coletiva para a imposição aos trabalhadores de sucessivos roubos nos salários e direitos, etc.

6. Uma concessão que se arrisca a ser um pesadelo para as futuras gerações

No quadro da falta de transparência com que todo este processo está a ser tratado (onde abundam as palestras para a imprensa e as “fugas de informação controladas”, mas falta o esclarecimento e prestação de contas a quem de direito), não se conhece ainda os pormenores do contrato de concessão entre o Estado e a ANA. Sabe-se que tem sido (ou ainda agora estará a ser) fabricado, como se de um contrato entre duas entidades públicas se tratasse mas na realidade definindo as bases da concessão por 40 ou 50 anos a um grupo capitalista.

De resto, o que se verifica é que a abordagem de partida e dominante em praticamente toda a discussão pública sobre esta empresa e o seu futuro está a ser inquinada e deturpada de uma forma inaceitável: o que se coloca em causa é se sim ou não, e em que termos, a União Europeia e o EUROSTAT aceitam integrar a receita do “negócio da concessão” à ANA Aeroportos para efeitos de contabilização do défice das contas públicas. Temos assim que, para esse discurso dominante e para o poder político e económico, uma empresa estratégica para o país como esta, e um recurso estratégico como é a rede aeroportuária, são tratados como se a sua importância fosse de meio ponto percentual no défice.

Este cenário, de “concessão mais privatização”, vem novamente evidenciar todos os riscos das PPP. E não colhe a costumeira profissão de fé de que a próxima PPP será altamente vantajosa para o Estado, ao contrário de todas as anteriores. Aliás, o Decreto-Lei n.º 33/2010 de 14 de Abril, que previa as bases para a concessão da ANA, já clarificava que perante qualquer situação que, na perspetiva da concessionária, resultasse em perda de receitas ou aumento de despesas (incluindo leis ambientais ou de segurança a nível nacional!), esta poderia notificar o Governo e impor um processo de “negociações”. Tal processo definiria num prazo de 90 dias em que supostamente «de boa fé seja

estabelecido entre o Estado e a concessionária», podendo resultar em pelo menos uma das seguintes modalidades: aumentos das taxas aeroportuárias, penalizando passageiros e empresas; pagamentos diretos pelo Estado à concessionária; aumentos do prazo da concessão (que à partida era de 40 anos, prorrogável por mais dez); ou «qualquer outra forma que seja acordada entre o Estado e a concessionária».

E é preciso ter em conta que uma concessão por 50 anos excede todos os limites de fiabilidade dos estudos e cenários que possam ser traçados – ou seja, abrindo assim a porta às tais “circunstâncias não previstas no contrato inicial” que tantas vezes e em tantas concessões propiciaram os reequilíbrios financeiros e renegociações, com sucessivas e acrescidas transferências de milhões de euros dos cofres do Estado para os grupos económicos privados.

Perante a experiência concreta do nosso País nesta matéria – que faz cair pela base todas as teorizações e mistificações neoliberais sobre as supostas vantagens das privatizações – coloca-se como evidência a urgente necessidade de interromper essa decisão verdadeiramente ruïnosa e de autêntica traição ao interesse público. Urge travar a privatização da ANA Aeroportos, razão pela qual o PCP apresenta esta iniciativa.

Nestes termos, ao abrigo do artigo 169.º da Constituição e do artigo 189.º e seguintes do Regimento da Assembleia da República, os Deputados do Grupo Parlamentar do PCP requerem a Apreciação Parlamentar do Decreto-Lei n.º 232/2012, publicado em Diário da República n.º 209, Série I, de 29 de outubro de 2012.

ANEXOS:

Investimentos da ANA nos Aeroportos Nacionais (Milhões de Euros)

	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	Total
Aeroporto Lisboa	38,8	76,6	104,6	99,6	49,5	14,2	16,7	16,1	15,4	22,4	8,7	462,6
Aeroporto Porto	8,3	7,4	10,9	8,2	10,5	58,4	94,6	121,4	30,4	37,4	67,7	455,2
Aeroporto Faro	19,4	16,3	14,5	11,7	5,0	7,6	6,4	5,2	8,5	11,3	35,1	141,0
Aeroportos Açores	11,6	17,4	10,2	4,6	6,4	7,0	2,4	2,9	3,9	5,5	10,8	82,7
Aeroportos Madeira	0,5	0,2	1,2	2,5	7,3	11,3	9,8	3,5	21,8	31,5	41,6	131,2
Total	78,6	117,9	141,4	126,6	78,7	98,5	129,9	149,1	80,0	108,1	163,9	1272,7

Evolução do Tráfego nos Aeroportos Nacionais

(milhões de passageiros)	2003	2011	Crescimento
Aeroporto Lisboa	9,6	14,8	54,17%
Aeroporto Porto	2,7	6,0	122,22%
Aeroporto Faro	4,7	5,6	19,15%
Aeroportos Açores	1,1	1,3	18,18%
Aeroportos Madeira	2,4	2,4	0,00%
	20,5	30,1	46,83%

Resultados Líquidos do Grupo da ANA (Milhões de Euros)

(M€)	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	Total
resultados líquidos	76,5	55,6	47,4	30,1	37,4	34,5	23,8	21,3	13,6	8,7	17,2	366,1

Números que o Governo quer esconder!

**Sector dos Transportes
Partido Comunista Português**

