



Rejeitar a privatização da ANA, defender o Aeroporto do Porto

*Intervenção do eleito municipal pela CDU José Varela
na Assembleia Municipal Extraordinária de 10.09.2012*

A privatização da ANA foi, pela primeira vez, colocada na agenda através do Governo do PS chefiado por José Sócrates, como contrapartida para a construção dum novo aeroporto na região de Lisboa.

Morto e enterrado aquele megalómano projecto, eis que a questão é novamente repescada. Agora no âmbito das cláusulas do pacto de agressão da troika ao povo português, aceite e assinado pelo líderes do PS, PSD e CDS-PP, cujo principal executor é o actual Governo.

O que está em causa é muito grave. Trata-se da alienação de 100% do capital da ANA, por ajuste directo, a um comprador escolhido (não se sabe em que condições) pelo Governo.

Isto levanta desde logo diversos problemas que o Governo, além de os não esclarecer, procura encobrir e mistificar:

1. Os aeroportos nacionais e conseqüentemente a gestão aeroportuária, são um sector estratégico, não apenas do ponto de vista meramente económico, mas também do ponto de vista da Soberania e da Segurança Nacional. Nesse sentido, devem ser construídos, geridos e mantidos pelo Estado, orientado-se exclusivamente para o serviço público e para o desenvolvimento do País.
2. A venda ao desbarato da ANA e a conseqüente formação dum monopólio privado neste sector, teria conseqüências desastrosas e irreversíveis para todo o País. Como o procedimento proposto pelo Governo é o Ajuste Directo, a opacidade sobre este processo é total, sendo certo que o valor da venda nunca atingirá sequer o valor dos investimentos já efectuados até agora nos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Madeira e Açores. Pelo contrário, os grandes grupos económico-financeiros procuram apenas, ficarem na posse de valiosos activos a preços de saldo.
3. A venda da ANA por ajuste directo, tal como em anteriores processos de privatização, tanto em Portugal como em vários países estrangeiros, apenas potencia a emergência de lobbies que, gravitando em volta dos círculos do Poder, procuram traficar posições vantajosas para si em troca de benesses pessoais ou de grupo.

4. A ANA tem tido lucros líquidos de muitos milhões de euros, para além das muitas centenas de milhões de euros que têm sido reinvestidos na ampliação e modernização do sector aeroportuário nacional. A sua privatização, à semelhança do que aconteceu com a EDP, a GALP, a REN, a PT, etc..., teria um encaixe financeiro pontual, a curto prazo, mas que seria rapidamente anulado, a médio e longo prazo, com a extinção total destas receitas. As receitas provenientes das taxas aeroportuárias serão então rapidamente drenadas, através dos dividendos pagos aos accionistas, para o estrangeiro, deixando o País e os portugueses ainda mais pobres.
5. A gestão pública integrada da Rede Nacional de Aeroportos, além de decisiva para a sua expansão e modernização, é também decisiva para a própria Coesão Nacional entre as diversas regiões. A entrega da ANA a grupos económicos privados colocará em risco os aeroportos que, posteriormente, os accionistas destes grupos considerarem “menos interessantes” e que poderão vir a ser encerrados, como os aeroportos dos Açores ou da Madeira. Estes aeroportos de menor dimensão são essenciais para a vida das populações das regiões onde se inserem. Por isso é que a gestão pública integrada dos aeroportos permite, numa perspectiva de coesão e solidariedade nacional, realizar a sua manutenção e modernização. A título de exemplo, lembramos que os 400 milhões de euros de custo da ampliação do Aeroporto do Porto, ou a própria manutenção dos aeroportos dos Açores, foram realizados com recurso a receitas provenientes dos aeroportos de Lisboa e Faro.
6. A ANA mantém, desde a sua criação em 1979, uma elevada performance com resultados positivos. Só na década de 90 a ANA realizou um volume de global de mais de 88 milhões de contos (o equivalente a cerca de 450 milhões de euros) e obteve mais de 45 milhões de contos (o equivalente a cerca de 235 milhões de euros). No caso específico do aeroporto do Porto, com as infra-estruturas actualmente, a sua capacidade supera os 6 milhões de passageiros/ ano, podendo atingir no futuro uma capacidade de 15 milhões de passageiros/ ano. Tem-se assistido, nos últimos anos, ao crescimento sustentado do número de passageiros do aeroporto do Porto, acima da média nacional. Em 2007 teve um aumento de 17% de passageiros, enquanto que a média registou um crescimento de 9,6%. A gestão pública da ANA no Aeroporto do Porto levou a que, em termos de qualidade de serviços prestados, este se classificasse internacionalmente em 3 lugar na sua categoria.

Mais recentemente as estruturas e dirigentes regionais do PS, PSD e CDS-PP vieram tentar introduzir neste debate sobre a privatização da ANA uma pequena “nuance”:

Apoiando o processo de privatização da ANA por ajuste directo, querem uma privatização em lotes, com a venda em separado do Aeroporto do Porto. Esta intenção vem acompanhada dum discurso alicerçado num suposto “regionalismo”, mas na realidade trata-se dum discurso

puramente demagógico e que serve unicamente para mistificar a sua real natureza, ocultar os lobbies que se movimentam em torno deste processo e as suas reais intenções.

A Junta metropolitana do Porto e particularmente o seu Presidente, quando afirmou que aguardava pela introdução destas cláusulas no processo de privatização da ANA, confirmaram a cumplicidade com esta decisão de venda da ANA e do Aeroporto do Porto.

O discurso do lobby pseudo-regionalista faz desde logo lembrar, para aqueles que ainda têm memória, a famosa tese dos “centros de decisão nacional”, que iludiu tantos na primeira fase das privatizações ainda na década de 90. Diziam eles que era necessário manter o centro de decisão destas empresas em Portugal. Conseguiram assim comprar activos valiosos do Património Público em condições excepcionalmente benéficas e privilegiadas. E que aconteceu passado pouco tempo? Foram vendê-las ao capital estrangeiro com grossos lucros e lá se foram os ditos “centros de decisão nacional”, com grande proveitos para alguns e grossos prejuízos para a generalidade dos portugueses.

E é este o discurso, reduzido à escala regional, que as estruturas regionais do PS, PSD e CDS-PP pretendem agora recuperar.

Um aeroporto, particularmente no caso do Aeroporto do Porto, é uma estrutura de com grande potencial de rentabilidade, mas que necessita para o seu arranque de pesados investimentos. Pois é exactamente agora que o grosso dos investimentos na sua ampliação e modernização já foi feito com dinheiros públicos, que vêm agora alguns grupos económico-financeiros a querer ficar com a parte mais vantajosa e rentável: a gestão das operações aeroportuárias e a cobrança das respectivas taxas. Neste contexto qualquer privatização da ANA, em conjunto ou em lotes, não será apenas uma decisão errada. Será uma decisão criminosa de delapidação deliberada do património público.

Este cenário, defendido por alguns lobbies com ligações às estruturas regionais do PS, PSD e CDS-PP, de “autonomização” do processo de privatização do Aeroporto do Porto, para ele funcionar em regime supostamente concorrencial com os restantes aeroportos nacionais, pode vir a transformar-se num cenário potencialmente desastroso:

A alienação da totalidade do capital da ANA não vai permitir ao Estado estabelecer parâmetros de serviço público a prestar. Mesmo que apareçam algumas destas cláusulas nos contratos, a médio prazo o Estado não terá capacidade sancionatória para punir o seu incumprimento.

Uma orientação privada será sempre orientada para a rentabilidade financeira imediata e pela distribuição de dividendos aos accionistas, em detrimento dos investimentos necessários à manutenção e modernização destas estruturas. Esta é uma situação recorrente em numerosos países onde se privatizaram empresas de transportes ou de logística.

Por outro lado, a gestão separada dos aeroportos, em regime supostamente “autonomizado” em vez da gestão em rede, contribuiria apenas para que alguns (os maiores) cresçam e absorvam os menores, que acabarão por desaparecer. Isto foi o que se verificou, por exemplo, na Alemanha em

que o Aeroporto de Frankfurt quase secou os restantes, ou em França, onde o Aeroporto Charles de Gaulle teve o mesmo efeito.

O Aeroporto do Porto é um activo estratégico da Região e do País, que apresenta níveis crescentes de evolução e que se encontra entre os melhores devido ao importante investimento público. A sua privatização, independentemente da forma que assuma, representará sempre uma amputação dum importante instrumento de desenvolvimento da Região e do País.

Sobre esta matéria os partidos que tiveram e têm responsabilidades (o PS, o PSD e o CDS-PP) querem ter um discurso no Porto e outro em Lisboa.

Sobre isto perguntamos:

Se são coerentes e querem tirar consequências da sua posição sobre o Aeroporto do Porto, estão disponíveis para apelar aos deputados dos respetivos partidos eleitos pelo círculo do Porto para votarem contra a proposta de privatização da ANA em bloco? Se eles não acatarem esta orientação, retiram-lhes a confiança política? Pedem desculpa ao povo do distrito do Porto por terem apelado ao voto em pessoas que estão a pôr em causa o interesse do distrito e da região? Retiram a confiança política ao Governo?

Ou tudo isto não passa de mais uma mistificação?

Nós desde já afirmamos a nossa total oposição a qualquer cenário de privatização da ANA e do Aeroporto do Porto, e a sua iremos defender a sua total manutenção no Sector Público.