

CARTA ABERTA AOS BRASILEIROS/AS

Diante do anúncio do governo Temer de que pretende privatizar a Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, administradora de 60 aeroportos no país), os trabalhadores da estatal e o Sindicato Nacional dos Aeroportuários (Sina) vêm a público manifestar sua indignação e luto perante essa proposta.

O Sina e os aeroportuários também pedem aos cidadãos brasileiros que avaliem atentamente essa iniciativa e tomem uma posição, pois o assunto interessa a todos, uma vez que os aeroportos, a segurança de voo e o acesso a um transporte aéreo de qualidade são essenciais para o desenvolvimento e soberania do Brasil.



A sociedade brasileira precisa saber que:

1. Desde 2011, os aeroportos concedidos pelo governo à iniciativa privada têm sido maquiados com muito granito, mas tendo reduzida, gradativamente, a sua eficiência. Operacionalmente, eles são classificados abaixo dos administrados pela Infraero.
2. O preço das tarifas aeroportuárias disparou depois das concessões, e ainda foi criada uma tarifa nova de conexão. As concessionárias privadas foram favorecidas no aumento das tarifas, muito acima do permitido à Infraero.
3. Os maiores aeroportos do país, concedidos à iniciativa privada, são os que mais recebem recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), criado com o objetivo de garantir que os aeroportos deficitários, localizados em regiões de menor demanda, continuem existindo, para que a população possa ser atendida no transporte aéreo.
4. O apartheid social também deve ser levado em consideração nesse processo. A população das classes C e D, que vinha utilizando o transporte aéreo de forma regular antes das concessões, está sendo empurrada de volta para as rodoviárias. Isto porque o aumento das tarifas impactou no preço das passagens, além do aumento de outras taxas, como os estacionamento nos aeroportos.

Aeroportuários de LUTO e na LUTA!

Luto pelo emprego Luto pelos direitos e conquistas Luto pela soberania

AEROPORTOS DO BRASIL, DOS BRASILEIROS

5. A Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) e a SAC (Secretaria de Aviação Civil) privilegiam as concessionárias privadas descaradamente, indo na contramão do que foi anunciado no começo do processo de concessões, quando diziam que elas aumentariam a competitividade no setor. O Aeroporto de Confins é um exemplo claro disso: o interesse comercial da BH Airport, concessionária que administra o Aeroporto de Belo Horizonte, vem impedindo a reabertura do Aeroporto da Pampulha para voos regulares, em detrimento do interesse da população.

6. O calote dado ao BNDES pelas concessionárias, compostas por grupos privados que pegaram dinheiro a juros muito baixos para executar as obras de ampliação e modernização dos terminais, põe em risco o êxito dessas melhorias. Além disso, o rombo provocado no banco, responsável por fomentar o desenvolvimento do país, prejudica todos os brasileiros. Esses grupos que assumiram os aeroportos concedidos são integrados por empresas arroladas na Lava Jato, tendo vários executivos presos nessa operação.

7. As concessionárias privadas que assumiram a administração dos aeroportos de Guarulhos, Brasília, Campinas (Viracopos), São Gonçalo do Amarante (Natal), Belo Horizonte (Confins) e Rio de Janeiro (Galeão) já estão em crise, devendo outorgas (aluguéis pagos à União em troca da concessão), demitindo trabalhadores em massa, precarizando as condições de trabalho e até a higiene nos banheiros dos terminais, e reduzindo o efetivo de segurança aeroportuária (prato cheio para roubos e assaltos nos estacionamentos e outras áreas dentro e no entorno dos aeroportos). Tudo isso precariza a segurança de voo e operacional, colocando milhares de vidas em risco. Há aeroportos concedidos, inclusive, já com dificuldades para pagar a folha dos funcionários.

8. Todos sabem que os aeroportos são áreas de entrada e saída de pessoas que podem ser fugitivas ou estar envolvidas com tráfico de drogas, armas de fogo, terrorismo. Os aeroportos também são essenciais para o desenvolvimento regional e do país como um todo, uma vez que a maior parte do seu público viaja a trabalho ou negócios. Dessa forma, em defesa da soberania, da economia e da segurança nacional, assim como do direito de ir e vir da população, num país continental como o Brasil, os aeroportos precisam contar com uma administração sólida, capacitada, zelosa em toda as suas operações, focada no interesse da nação e não no lucro. Vender os aeroportos brasileiros, privatizar a Infraero, como um ativo qualquer do governo, revela um total desprezo pelas consequências a longo prazo dessa iniciativa.

9. A Infraero tem 44 anos de existência e é responsável pela construção de praticamente toda a infraestrutura aeroportuária do país. É uma empresa reconhecida por sua excelência e porte, internacionalmente, atuando numa área técnica de extrema complexidade e grande capacidade de arrecadação de recursos. Os problemas financeiros que a Infraero vem enfrentando estão relacionados à má gestão e falta total de planejamento do governo visando sua saúde financeira. Na verdade, o que vemos é um governo que faz de tudo para destruir a empresa e então entregá-la de bandeja ao capital privado nacional e internacional.

10. É uma irresponsabilidade sem tamanho tomar a decisão de privatizar a Infraero a toque de caixa, sem estudos aprofundados de impacto, em meio a uma crise institucional política sem precedentes, com centenas de políticos envolvidos em investigações de corrupção, vários deles ligados a área dos Transportes e ao centro do poder em Brasília. A Infraero conta com 10 mil trabalhadores orgânicos e outros 11 mil terceirizados, e tem todas as condições de existir e continuar servindo à nação se os governantes colocarem acima dos seus interesses pessoais os interesses do povo.

**Somos contra a privatização da Infraero porque não interessa
nem aos aeroportuários, nem aos brasileiros**