

CDU presta contas aos Ferroviários

Temos para nós que a prática é o critério da verdade. Chegados às eleições, não fazemos promessas. Assumimos compromissos e valorizamos a forma como cumprimos os compromissos anteriormente assumidos. Este é um presta-contas aos ferroviários, e como tal, assenta essencialmente em matéria especificamente ferroviária ou laboral. Mas os ferroviários sabem que também nas restantes questões honramos os nossos compromissos com os trabalhadores e o povo. Estruturámos este presta-contas em cinco grandes capítulos, que assumem 5 eixos da nossa acção na Assembleia da República nestes 4 anos:

Em defesa do Sector Ferroviário;

Em defesa dos Ferroviários;

Em defesa da Ferrovia;

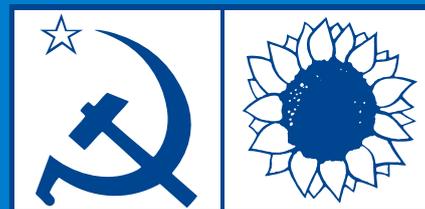
Em defesa dos Transportes Públicos;

Contra as PPP, as «swaps» e o esbulho financeiro.

O Grupo Parlamentar do PCP apresentou, referentes às questões ferroviárias, o impressionante número de 83 requerimentos ou perguntas, 12 projectos de resolução, 4 projectos de apreciação parlamentar e um projecto-lei, além das inúmeras intervenções realizadas. Mas o que se destaca não é apenas a quantidade. É o sentido: sempre do lado dos trabalhadores e da soberania nacional.

CDU - COLIGAÇÃO DEMOCRÁTICA UNITÁRIA

PCP-PEV



Em defesa do Sector Ferroviário

Em Julho de 2011 apresentámos o Projecto de Lei N.º 42/XII que «*Defende o carácter público da CP e da gestão das suas linhas, revogando o Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de Junho, que aprovara o regime jurídico aplicável à CP - Comboios de Portugal, EPE e os estatutos da CP*». Esta nossa iniciativa, chumbada por PS, PSD e CDS, combatia as alterações que o Governo do PS tinha introduzido e que se destinavam a permitir a privatização da CP Carga e das linhas da CP. Importa ter presente este simples facto quando continuarmos a tratar os últimos quatro anos: a ofensiva é mais antiga, e no essencial é levada pela troika nacional (PS, PSD e CDS) com as ligeiras diferenças que permitam justificar a dança da alternância.



Combatemos cada um dos sucessivos passos dados para a pulverização e destruição do Sector Ferroviário Nacional: Exigimos a divulgação do Estudo sobre a subconcessão do serviço ferroviário suburbano das linhas de Lisboa e Porto (RQ 26/XII/1 de 2/8/2011); Combatemos o encerramento da Fergráfica (PG/XII/1 312 de 13/8/2011); Combatemos o encerramento das Oficinas da EMEF na Figueira da Foz (PG/XII/1 286 de 1/8/2011); Contestámos as orientações políticas do Governo para a EMEF concluindo que «a única estratégia que o Governo, e as multinacionais que o comandam, têm para a EMEF é a sua destruição progressiva» (PG 1577/XII/1 de 11/1/2012); Exigimos a salvaguarda dos interesses nacionais impedindo a privatização da área de inovação e desenvolvimento da EMEF através da "parceria EMEF/NOMAD" (RQ 112/XII/2 de 13/12/2012); Exigimos que fossem tornados públicos os estudos realizados para a CP e a REFER sobre o transporte ferroviário (RQ 193/XII/2 de 17/4/2013); Sublinhámos a necessidade da defesa e valorização da EMEF (PG 1409/XII/3.ª de 1/4/2014); Face à degradação operacional, propusemos uma Audição sobre as condições de segurança do transporte ferroviário (RQ, 08/7/2014); Denunciámos a instabilidade causada por orientações seguidas na EMEF: Projecto LUSOGATE, Oficinas de Guifões, Vagões da CP Carga (PG 2080 16/7/2014); Combatemos o roubo das instalações de Guifões à EMEF para entrega ao subconcessionário do Metro do Porto (PG 2282/XII/4 de 2/9/2014); Contestámos de imediato o primeiro despacho para a fusão da REFER com a EP (PG 2295/XII/4 de 2/9/2014); Demonstrámos como o processo de privatização da CP Carga estava a destruir

Em defesa do Sector Ferroviário

(continuação)

uma importante empresa pública (PG 2293/XII/4 de 2/9/2014); Denunciámos que a REFER contratou externamente projectos para os quais tinha capacidade técnica própria subaproveitada (PG 1/XII/4 de 15/9/2014); Combatemos o Regime de acumulação de funções dos membros executivos dos conselhos de administração da REFER e das Estradas de Portugal, (AP 121, 13/11/2014); Combatemos a retirada dos terminais de mercadorias à CP Carga para futura privatização por via da REFER (PR 1162 de 28/11/2014); Exigimos a manutenção do material circulante da Metro do Porto na EMEF (PG 611/XII/4 de 22/12/2014); Denunciámos a precariedade na EMEF imposta pelas opções do Governo na manutenção da Metro do Porto (PG 1146/XII/4 de 12/3/2015); Contestámos os negócios imobiliários lançados pela REFER sobre instalações e terrenos na rede ferroviária (PG 1314/XII/4 de 8/4/2015); Demonstrámos a falsidade das afirmações do Secretário de Estado sobre a «liquidação ou privatização da CP Carga e da EMEF» (PG 1209/XII/4 de 30/3/2015) Propusemos a anulação do Decreto-Lei que lançou o processo de privatização da CP Carga (AP 137 de 13/5/2015); Propusemos a anulação do Decreto-Lei que lançou o processo de privatização da EMEF (AP 138 de 13/5/2015); Contestámos a alienação como sucata de material ferroviário (PG 1630/XII/4 de 21/5/2015); Propusemos a anulação do Decreto-Lei que criou as Infraestruturas de Portugal fundindo REFER e EP (AP 140 de 4/6/2015); Demonstrámos que a política de despedimentos na EMEF levou ao aumento brutal da subcontratação e respectiva despesa (PG 1674/XII/4 de 2/6/2015); Denunciámos a falta de transparência do processo de privatização da EMEF e da CP Carga (RQ 144/XII/4 de 3/7/2015); Condenámos o comício da Infraestruturas de Portugal (PG 2845/XII/4 de 3/7/2015); Questionámos sobre os apoios anunciados para a CP Carga privada que sempre foram negados à CP Carga pública (PG 2865/XII/4 de 9/7/2015); Face à decisão do Tribunal de Contas exigimos o imediato cancelamento do processo de privatização da EMEF (PG 2865/XII/4 de 9/7/2015).

O PCP não se limitou à importante tarefa de denunciar e combater a política de destruição do sector ferroviário nacional. Apresentou alternativas concretas, demonstrando existir um caminho que rompa com a política de direita. Foi nesse sentido que o PCP apresentou o Projecto de Resolução 1254/XII/4^a de 6/2/2015 «**Em defesa do Caminho de Ferro Nacional, pela reunificação e gestão integrada da ferrovia, contra a sua liquidação e desmembramento**» (que foi rejeitado na votação de dia 22/7/2015 com os votos contra do PSD e CDS e a abstenção do PS).

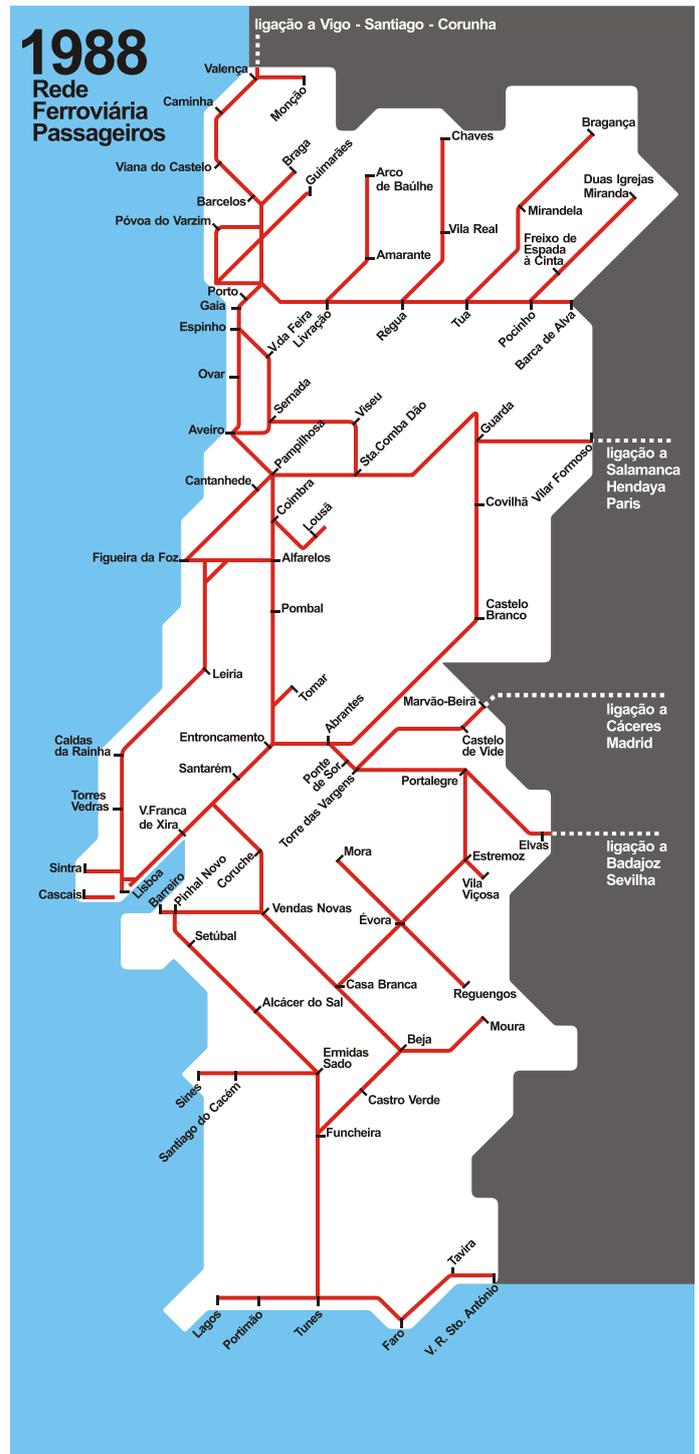
Constatando que «**O transporte ferroviário é a espinha dorsal de um verdadeiro sistema de transportes, quer pelas suas características estruturantes para o sistema, quer pelo lugar estratégico que ocupa na vida económica do País, assegurando a circulação de mercadorias e bens, e a mobilidade dos trabalhadores e populações, quer pelo peso que tem em termos do investimento, quer ainda pelo importante e essencial papel que representa no incremento do serviço público de transportes, com enormes benefícios para o ambiente e para o desenvolvimento sustentável ao nível local, regional e nacional**», realizava-se uma análise à situação actual que é impossível de aqui reproduzir na íntegra mas que se convida a ler, e se terminava com três propostas concretas de resolução:

«(1) O cancelamento e reversão total dos processos presentemente em curso de:

- Liquidação/privatização da CP Carga, bem como a restituição dos seus Terminais de Mercadorias, retirados por decreto do Governo,
- Liquidação/privatização da EMEF e de entrega da manutenção e reparação do equipamento ferroviário às empresas multinacionais.
- Destruição da REFER no quadro da sua fusão com a EP/Estradas de Portugal e subsequente transformação em empresa gestora de concessões e parcerias público-privadas.
- Progressiva retirada à CP da exploração do transporte ferroviário de passageiros.

(2) A análise e projecção das necessidades nacionais de material circulante e demais equipamento ferroviário, no curto e médio prazo, e a determinação da incorporação nacional na produção desses equipamentos.

Boletim do Sector Ferroviário - Agosto 2015 - Página 2



24 anos, 8 Governos e 3 pacotes Ferroviários da Comissão Europeia separam estes dois mapas

(3) O arranque para um processo de reunificação do operador ferroviário, englobando a rede de infra-estruturas, a exploração do serviço de transporte e a reparação, construção e manutenção do material circulante, reagrupando a estrutura operacional do caminho-de-ferro e reconstituindo uma empresa ferroviária integrada, estruturante, estratégica, nacional e pública.»

Em defesa dos Ferroviários

A acção do Grupo Parlamentar do PCP em defesa dos direitos dos ferroviários assumiu três eixos essenciais: a luta contra os PEC's e os sucessivos Orçamentos de Estado, combatendo os vários cortes e roubos; a luta contra a degradação das leis gerais do trabalho, revisão do Código de Trabalho, lei do trabalho no Sector Público Empresarial que no essencial se destinavam a tornar permanentes um conjunto de roubos que começaram por ser provisórios; uma acção solidária com a luta e a resistência dos ferroviários e de combate a abusos e ilegalidades da sua entidade patronal.



Trabalhadores ferroviários cortam a linha em Santa Apolónia, Lisboa

Além da presença solidária dos deputados comunistas nas diversas lutas dos ferroviários, estes transportaram para a Assembleia e confrontaram o Governo com um vasto conjunto de questões: Sobre a ilegal retroactividade na aplicação do OE2011 na EMEF (PG 171/XII/1 de 19/7/2011); Sobre o anúncio do Encerramento dos Infantários da CP na Parede e Barreiro (PG 1289/XII/1 de 28/11/2011); Confrontámos o Governo com a repressão e o ataque ao direito à greve na CP (PG 1588/XII/1 de 12/1/2012, PG 3476/XII/1 de 6/7/2012 e PG 1292/XII/4 de 2/4/2015); Sobre o encerramento no Pinhal Novo dos postos de Tração e de Revisão da CP (PG 2455/XII/1 de 15/3/2012); Condenámos o encerramento dos Infantários da CP e o despedimento colectivo dos seus trabalhadores (PG N.º 2637/XII/1 de 30/3/2012); Sobre os objectivos do primeiro curso para formação de maquinistas da FERNAVE (PG 3811/XII/1 de 21/8/2012 e PG 477/XII/2 de 7/11/2012); Sobre os trabalhadores das Oficinas do Barreiro da EMEF "transferidos" entre centros de custos (PG 3885/XII/1 de 29/8/2012 e PG 1200/XII/2 de 12 Fevereiro 2013); Sobre a imposição de alterações aos horários e escalas na CP Lisboa (PG 1382/XII/1 de 7/12/2011); Sobre as supressões de comboios falsamente reportadas como causadas por greve (PG 706/XII/2 de 12/12/2012); Sobre a situação dos trabalhadores da empresa MTS/Metro Transportes do Sul (PG 1074/XII/2 de 29/1/2013); Pela criação de uma Cantina na estação de S. Bento (PG 1090/XII/3.ª de 14/2/2014); Pela manutenção dos postos de trabalho dos trabalhadores da REFER e da EMEF no Algarve (PG 1487/XII/3 de 11/4/2014); Sobre a 'Lei da Rolha' para os trabalhadores da CP e as contratações milionárias de gabinetes de imagem (PG 193/XII/4.ª de 10/10/2014); Contra a precariedade na EMEF imposta pelas opções do Governo na manutenção da Metro do Porto (PG 1146/XII/4 de 12/3/2015).



Ferrovários no activo e reformados cortam a linha do Norte em Coimbra

Parece-nos justo sublinhar, ao terminar este capítulo, a questão das concessões de transporte dos ferroviários. A cada Orçamento de Estado o Grupo Parlamentar do PCP bateu-se contra o roubo deste direito. Mas levámos regularmente esta questão à Assembleia da República. Já em 2015 colocámos duas vezes, por escrito, a questão do direito dos Ferrovários às Concessões de Transporte, PG 1153/XII/4 de 12/3/2015 e PR 1557/XII de 26/6/2015, tendo este último sido rejeitado no dia 22 de Julho com votos contra do PSD e CDS.

Boletim do Sector Ferroviário - Agosto 2015 - Página 4

Em defesa da Ferrovia

O Governo prosseguiu o longo caminho de destruição da ferrovia. Nesse sentido é particularmente importante recordar o conteúdo do Plano Estratégico de Transportes firmemente combatido pelo PCP numa interpelação a 5 de Julho de 2012 onde defendeu um plano ferroviário nacional «**Acrescentam, o CDS e o PSD também, que há um Plano Estratégico de Transportes que fala do sistema ferroviário. É o ponto 4.5.4.4. Esta parte tem 10 itens, que são: desactivação da Linha de Vendas Novas; desactivação da Linha de Beja-Funcheira; desactivação da Linha do Leste; desactivação da Linha do Vouga; desactivação da Linha do Oeste; reestruturação do Sud Expresso, em resultado da medida anterior, desactivação da Linha de Cáceres; descontinuação dos rodoviários, actualmente realizados; desactivação das Linhas do Tâmega, do Tua, do Corgo e da Figueira da Foz, e o último item, em função dos impactos das medidas, reanalisar a necessidade de implementar outras medidas, que é como quem diz "se isto não chegar, fechamos mais".**»

Durante todo o mandato o PCP foi dando expressão na Assembleia à justa luta das populações em defesa da ferrovia.



Estação de São José em Coimbra, pertencente ao ramal da Lousã

Na Linha do Oeste, Ramal da Pampilhosa e Linha da Lousã

Futuro da Linha do Oeste (PG 42/XII/1 de 1/7/2011); Encerramento do Ramal ferroviário Pampilhosa Figueira da Foz (PG 76/XII/1 de 7/7/2011); Necessidade urgente de electrificação e modernização do Ramal da Lousã (PG 1167/XII/1 de 9/11/2011); Pelo desenvolvimento do transporte ferroviário no distrito de Coimbra, (PR 161/XII de 22/12/ 2011); Desmantelamento da Linha Pampilhosa/Cantanhede/Figueira da Foz (PG 1615/XII/2 de 28/3/2013); A situação da Linha do Oeste e o caminho de degradação imposto à CP pelo Governo (PG 201/XII/4 de 10/10/2014); Propõe a extinção da Empresa Metro Mondego, a modernização e electrificação da linha do Ramal da Lousã e melhoria dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra (PR 1122/XII/4 de 3/10/2014) rejeitado em 22 de Julho de 2015 com os votos contra do PSD e CDS e a abstenção do PS e BE.



Automotoras 592 alugadas a Espanha por falta de investimento em comboios novos

Nas Linhas do Minho e Ramal de Braga

Revogação da decisão anunciada pela CP de terminar com a ligação ferroviária entre o Porto e Vigo (PR 16/XII de 7/7/2011 e PG 122/XII/1 de 14/7/2011);

Medidas de incentivo à utilização do transporte ferroviário na linha do Minho (PG 1332/XII/1 de 5/12/2011); Passagem ferroviária desnivelada em Segadães (PG 1702/XII/1 de 19/1/2012); Modernização da ligação ferroviária Porto - Viana do Castelo (PG 721/XII/2 de 11/12/2012); Retirada de locomotiva histórica do Núcleo Ferroviário de Nine (PG 248/XII/2 de 14/10/2012); Reclama a modernização e eletrificação da Linha do Minho (IP 18/9/2013); Situação e Prazos para a realização de obras de modernização da Linha do Minho (PG 659/XII/4 de 8/1/2015); Qualidade do ar nas automotoras 592 ('espanholas') alugadas pela CP (PG 200/XII/4 de 10/10/2014)



Automotoras de via estreita do serviço das linhas do Tua, Tâmega e Corgo

Nas Linhas do Douro, Tua, Tâmega e Corgo

Eventual encerramento da linha do Douro, entre a Régua e o Pocinho (PG 2872/XII/1 de 3/5/2012); Recomenda ao Governo a eletrificação do troço entre Caíde e o Marco de Canaveses da linha ferroviária do Douro (PR 309/XII de 27/4/2012); Mobilidade das populações servidas pela Linha do Tua, (PG N.º 3444/XII/1 de 4/7/2012); Venda das automotoras da Linha do Tâmega (PG 1420/XII/4 de 22/04/2015); Pela reabertura e requalificação da Linha do Tâmega (PR 1502/XII/4 de 29/5/2015)



Comboio do serviço suburbano do Porto (Braga, Aveiro, Guimarães e Marco)

Na Linha de Guimarães

Contra a Eliminação da paragem do comboio intercidades na estação de Vizela (PG 848/XII/1 de 29/9/2011); Contra a supressão de ligações na linha de Guimarães (PG 849/XII/1 de 29/9/2011);

Linha do Vouga

Encerramento de 96 km da Linha do Vale do Vouga (PG 75/XII/1 de 7/7/2011); Contra o encerramento da Linha do Vouga (PR131/XII de 30/11/2011); Urgente requalificação da linha do Vouga (PG 288/XII/3 de 31/10/2013)



Automotora da Linha do Vouga na estação de Aveiro

Linha do Norte

Degradação da estação ferroviária General Torres - Vila Nova de Gaia (PG 3477/XII/16/7/2012); Dificuldades de acesso e passagem de nível da Linha do Norte em Vale Figueira (PG 83/XII/1 e PG 89/XII/1 de 8/7/2011); Falta de condições de segurança na estação ferroviária do Entroncamento, (PG 231/XII/1 de 27/7/2011); Modernização da Linha do Norte (PG 1427/XII/2 de 8/3/2013); Avançado estado de degradação das estações e apeadeiros da CP em Vila Nova de Gaia (PG 1005/XII/3 de 7/2/2014)



Comboio da linha de Sintra (50% da frota parou em Dezembro de 2013 por problemas de manutenção originados na infraestrutura)

Serviço Suburbano de Lisboa

Circulação ferroviária na Linha de Cascais (PG 167/XII/1 de 20/7/2011); Sobre as Obras na Estação de Aqualva-Cacém (PG 634/XII/1 de 15/9/2011); Sobrelotação e falta de condições de conforto e de segurança com a substituição do material circulante nas ligações Sintra/Rossio (PG 587/XII/3 de 18/12/2013); A degradação da exploração ferroviária na Linha de Cascais como instrumento para permitir a sua privatização (PG 2290/XII de 2/9/2014); Sobre o material circulante utilizado no transporte ferroviário (PG 2035/XII/3 de 9/7/2014)



Descarrilamento na linha de Cascais em Lisboa

Nas Linhas do Alentejo e Algarve

Ligações ferroviárias na linha do Alentejo, (PG 343/XII/1 de 4/8/2011); Ligações ferroviárias Évora-Beja-Algarve (PG 344/XII/1 de 4/8/2011); Defende a requalificação da ligação ferroviária entre Lisboa e Beja (PR 40/XII/1.ª de 2/9/2011); Em defesa do transporte ferroviário na capital do distrito de Setúbal (IP de 5/1/2012); Deterioração das ligações ferroviárias a Beja (PG 1283/XII/4 de 2/4/2015); Recomenda ao Governo que promova as medidas necessárias à requalificação da via-férrea do Algarve (IP 25/10/2013);



Estação de Vila Real de Santo António na linha do Algarve

Em defesa da Ferrovia

(continuação)

Medidas de incentivo à utilização do transporte ferroviário na linha do Minho (PG 1332/XIII/1 de 5/12/2011); Passagem ferroviária desnivelada em Segadães (PG 1702/XIII/1 de 19/1/2012); Modernização da ligação ferroviária Porto - Viana do Castelo (PG 721/XIII/2 de 11/12/2012); Retirada de locomotiva histórica do Núcleo Ferroviário de Nine (PG 248/XIII/2 de 14/10/2012); Reclama a modernização e



Comboio Intercidades da linha da Beira Baixa

Em defesa dos Transportes Públicos

A mercantilização dos transportes públicos, transformando o acesso a um direito numa mercadoria colocada no mercado, é um dos eixos da política de direita para o sector. O objectivo desta política é a criação de oportunidades de negócio, o que tem por consequência a diminuição do acesso ao transporte pelas populações, ao mesmo tempo que aumentam os custos suportados pelos utentes e pelo Estado.



Estação de Porto - São Bento

O PCP combateu na Assembleia da República a ofensiva legislativa do Governo contra os transportes públicos desde o seu início: «O Governo agendou para os próximos dias o anúncio público de um conjunto de medidas para os transportes públicos, a sua rede e sistema tarifário, na Área Metropolitana de Lisboa. Esse anúncio e essas medidas surgem como a etapa seguinte na estratégia que o Governo segue para o sector: o abandono das populações; o “recolher obrigatório”, com a verdadeira rapina na eliminação de carreiras e circulações; o roubo aos utentes nas tarifas de transporte; o roubo, também, aos trabalhadores, aos seus salários e direitos; o ataque à contratação colectiva; a destruição de postos de trabalho e o desmantelamento do setor público. São opções que visam, também, abrir a porta à privatização das empresas que ainda são públicas, ficando o Estado com os custos da enorme dívida que os sucessivos governos lhes impuseram, por via da desorçamentação.» (IP, 19/1/2012).

Uma preocupação que motivou diversas iniciativas parlamentares:

[Boletim do Sector Ferroviário - Agosto 2015 - Página 6](#)

As privatizações são um crime contra o país (IP, 10/10/2012); Debate de Urgência sobre o Sector dos Transportes (DP, 2/10/2014); O objectivo do Governo é sempre o mesmo: transformar serviços públicos em negócios privados (IP, 21/1/2015); Interpelação “sobre destruição da oferta pública de transportes” (IN 20/XIII/4 de 11/2/2015). Já no final do mandato, a maioria PSD/CDS impôs a aprovação de um «Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros», que mereceu a frontal oposição do PCP: «Aquilo que os senhores pretendem fazer com esta proposta é colocar o sector, de norte a sul do País, de pantanas, num quadro de incerteza, de indefinição e de precariedade absoluta, e precariedade não apenas para os trabalhadores mas também para os utentes e para as próprias empresas que estão a operar e têm atividade no sector.» (IP, 4/3/2015).



População corta linha do Douro em protesto pela redução de comboios

No quadro das políticas destinadas a promover a utilização dos transportes públicos, o PCP sempre sublinhou a importância dos passes sociais intermodais, instrumentos decisivos para o alargamento da mobilidade, para a redução de custos para os utentes e para o aumento do número de utentes. Foi nesse sentido que propusemos o alargamento do passe social intermodal na Área Metropolitana de Lisboa (PL 67/XIII/1 de 15/9/2011), que exigimos a justa repartição das receitas do passe intermodais e combinados, que o próprio TC havia denunciado estarem a beneficiar as empresas privadas (PR 52/XIII de 5/8/2011), que criticámos o novo “Passe Social +” e a grave penalização dos utentes dos transportes que representou (PG 586/XIII/1 de 13/9/2013) e exigimos a manutenção do apoio de 50% no passe 4_18 e passe sub-23 (PR 217/XIII de 8/2/2012). Paralelamente: Exigimos que fosse tornado público o relatório do Grupo de Trabalho sobre a rede de transportes públicos (RQ 110/XIII/1 de 12/1/2012); Denunciámos a actuação ilegal de empresas de segurança nos transportes públicos (PG 1849/XIII/1 de 29/1/2012); Questionámos da legalidade nos aumentos anunciados para 1 de Fevereiro nos transportes públicos (PG 1729/XIII/1 de 23/1/2012); Combatemos o novo aumento brutal de preços nos transportes e nova transferência de receitas para os operadores privados (PG 1854/XIII/1 de 31/1/2012); questionámos o impedimento na CP e na Fertagus de aquisição dos títulos de transporte «bilhetes simples-quartos» (PG 3347/XIII/1 de 25/6/2012); Refutámos a política do Governo nas empresas públicas de transportes, de aumento brutal dos tarifários, cortes na oferta de serviço, ataque aos salários e direitos dos trabalhadores, resultando no... aumento do endividamento! (PG 611/XIII/3 de 18/12/2013). Defendemos a reposição dos descontos aos reformados e estudantes nos transportes públicos (PR 1559/XIII/4 de 26/6/2015)



Comboio do serviço regional (automotora diesel)

Contra as PPP, os contratos SWAP e o esbulho financeiro

Ao contrário da mitologia neoliberal, a realidade demonstra que no sector dos transportes o capital privado se comporta como um parasita do sistema, sugando rendas e lucros, procurando a sobreexploração do trabalho, e vivendo à custa do Orçamento de Estado e das empresas públicas.

É o caso das PPP (Parcerias Público Privadas), onde o PCP exigiu que fosse criada uma Comissão Parlamentar de Inquérito, que foi útil apesar de ter funcionado limitada pela sua composição, pois era composta maioritariamente por deputados dos partidos que negociaram e continuam a negociar PPP. **«O tempo vai passando, os governos e os governantes vão-se sucedendo, os negócios vão sendo fechados e assinados, os orçamentos do Estado vão sendo aprovados, e cada decisão e cada contrato são apresentados como a única forma, a única solução, justificados pela decisão anterior e justificando a decisão seguinte. E as parcerias público-privadas lá foram sendo assinadas, tantas e tantas vezes com os negociadores a passar do público para o privado, a saber, ministros do PSD ou do PS, que negociaram PPP em nome do Estado e que, hoje, são administradores das mesmas empresas que ficaram com o negócio.»** (IP, 13/4/2012). **«No momento em que chegam ao fim os trabalhos deste inquérito parlamentar, o PCP reitera a afirmação de um caminho indispensável e urgente: acabar com as atuais PPP e rejeitar novos contratos qualquer que seja o seu modelo. A solução para o futuro não pode ser uma tentativa (mais uma) de “aperfeiçoar” o que é péssimo. Não pode haver mais contratos PPP. O que é imprescindível não é reiniciar mas sim inverter este ciclo de negociações e renegociações que sempre favorecem os interesses privados. Nesse sentido, o PCP apresentou uma proposta de recomendação, que foi rejeitada pelo PSD e CDS-PP mas que continuará evidentemente a ser uma exigência nacional de todo o sentido e atualidade: «Deve ser desencadeado pelo Estado Português um processo de extinção das atuais Parcerias Público Privadas, recorrendo aos mecanismos legais e contratuais que, conforme a situação aplicável, garantam da melhor forma a salvaguarda do interesse público, a título de exemplo o resgate, a rescisão, o sequestro ou a caducidade.»** (DV, 8/7/2013)



Bancada da CDU na Assembleia da República - intervém o deputado Bruno Dias

A denúncia e combate das PPP no Parlamento não se limitou à Comissão de Inquérito: Denunciámos o aumento das tarifas da Fertagus, decretado a pretexto da situação das empresas públicas de transporte (PG 336/XII/1 de 5/8/2011); Questionámos o processo de renegociação do contrato de concessão entre o Estado Português e a MTS Metro Transportes do Sul (PG 3805/XII/1 de 20/8/2012 e PG 6/XII/4 de 15/9/2014); Questionámos a renegociação anunciada da PPP do eixo ferroviário norte/sul, ligação entre Lisboa e Setúbal, com a empresa FERTAGUS do Grupo Barraqueiro (PG 616/XII/3 de 18/12/2013); Exigimos que «Acabe-se com as PPP's porque elas são veneno» (IP 5/6/2014); Denunciámos as dívidas das Taxas de Utilização à REFER (PG 1152/XII/4 de 12/3/2015); Questionámos a renegociação de parcerias público privadas anunciada pelo Governo (PG 1629/XII/4 de 21/5/2015); Denunciámos o pedido de Reequilíbrio financeiro na PPP da



A Marcha do Povo - 6 de Junho de 2015 - Lisboa

Fertagus, com a esperada «entrega» por parte do Governo de mais de seis milhões de euros à Barraqueiro, para que esta possa comprar a TAP (PG 2839/XII/4 de 3/7/2015).

Foi igualmente o PCP quem primeiro denunciou na Assembleia da República a escandalosa sangria de recursos públicos que estava (e continua a estar, apesar de em menor escala) a ser realizada pela banca às empresas públicas com os contratos «swap»: Questionámos as operações especulativas de "cobertura de riscos" ("swaps") nas empresas públicas do sector dos Transportes (PG 136/XII/2 de 28/9/2012 e PG 476/XII/2 de 7/11/2012); Questionámos as operações especulativas de "cobertura de riscos" ("swaps") nas empresas públicas do sector dos Transportes e o porquê da ocultação de relatórios oficiais e da ausência de resposta às perguntas do PCP (PG 931/XII/2 de 14/1/2013); Questionámos qual o ponto da situação relativamente aos contratos swap celebrados entre diversas empresas públicas e o Banco Santander (PG 1283/XII/3 de 14/3/2014); Denunciámos os contratos swap associados ao financiamento do consórcio Elos transferidos para a Parpública em 2011 (RQ 78/XII/4 de 20/1/2015). O avolumar das denúncias e das consequências acabaria por levar à criação de um Comissão de Inquérito aos contratos swaps assinados pelas empresas públicas entre 2003/2013 (Governos PS, PSD e CDS) onde se apuraram perdas de quase 4 mil milhões de euros, apesar do relatório final da Comissão (contra o qual o PCP votaria) branquear as evidentes responsabilidades políticas e criminais dos anteriores governos e do actual, e de pactuar com a salvação da banca mais uma vez realizada: **«O Governo PSD/CDS optou por negociar com os bancos o cancelamento de 69 contratos swap, a maioria dos quais de natureza especulativa, pagando-lhes, entre março e junho de 2013, a avultada soma de 1.008,5 milhões de euros. Ao mesmo tempo que cortava salários e pensões, que reduzia ou mesmo eliminava prestações sociais, que prosseguia o desmantelamento das funções sociais do Estado, que impunha um inqualificável saque fiscal aos rendimentos do trabalho, que esmagava os portugueses e a economia nacional com a sua política de austeridade, o Governo decidiu, mais uma vez, favorecer os interesses da banca em detrimento do interesse público, entregando-lhe mais de mil milhões de euros pelo cancelamento de contratos swap.»** (DV, 7/1/2014)



Alfarelos, Janeiro de 2013 - A ferrovia teve o seu acidente mais grave das últimas décadas, felizmente sem vítimas a lamentar



Marcha contra a privatização dos transportes - Lisboa 2 de Julho de 2015

Sempre ao lado dos ferroviários

Acompanhámos o nosso trabalho com uma permanente preocupação de ouvir o conjunto das organizações representativas dos ferroviários e dos utentes e de prestar activa solidariedade à sua justa luta. Reunimos com praticamente todas as ORT's e sempre que tal nos foi solicitado. Realizámos audições públicas sempre que a matéria assim o exigia (Audição Pública sobre as consequências do programa de privatizações no desenvolvimento do país, 18/07/11; Audição Pública sobre as alterações à legislação laboral, 25/07/11; Audição Pública sobre Legislação Laboral, 03/04/12; Audição Pública sobre a legislação laboral relativa à Contratação Coletiva e ao pagamento do trabalho suplementar, 24/06/14; Audição Pública «Defender o Sector Público dos Transportes, pelo serviço público e a soberania nacional, 29/09/14; Audição Pública sobre o Regime Jurídico Transporte de Passageiros, 20/03/15). Visitámos ao longo do mandato um vasto conjunto de locais de trabalho pelo país inteiro.

LEGENDA: PG-Pergunta ao Governo; RQ-Requerimento; IP-Intervenção Parlamentar; IN- Interpelação; PL- Projecto Lei; AP- Apreciação Parlamentar; PR- Projecto de Resolução; DV- Declaração de Voto.
Todos os documentos citados podem ser consultados na íntegra na página da Assembleia da República.

