



**PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS**  
**Grupo Parlamentar**

**APRECIAÇÃO PARLAMENTAR N.º 103/XIII/4.<sup>a</sup>**

Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro – altera o regime jurídico aplicável ao contrato de transporte ferroviário de passageiros, o regime jurídico aplicável à CP - Comboios de Portugal, E. P. E., e o regime de gestão e utilização da infraestrutura ferroviária nacional, transpondo a Diretiva (UE) 2016/2370

Publicado no Diário da República n.º 251/2018, 1º Suplemento, Série I de 2018-12-31

**Exposição de Motivos**

No final do século XX, a generalidade dos países europeus dispunha de empresas públicas ferroviárias fortes e unas, capazes de assegurar com segurança e fiabilidade o transporte ferroviário de mercadorias e pessoas. Eram empresas com elevada capacidade técnica, com trabalhadores qualificados trabalhando em regimes de contratação coletiva, e garantindo uma significativa incorporação nacional no processo. Era assim também em Portugal.

A União Europeia assumiu o objetivo de destruir essas empresas, como parte de um processo mais vasto e que é incompatível com a soberania nacional dos Estados membros, promover a concentração e a centralização do capital em grandes multinacionais designadamente de base alemã e intensificar a exploração. Foi assim também em Portugal.

Passaram-se quatro pacotes ferroviários. A ferrovia está mais pequena, menos fiável, menos segura. A realidade desmentiu o mito de que a “concorrência” é o motor da melhoria de serviços.

No entanto, a DB alemã é já o maior operador europeu, ganhando peso mundial devido à presença crescente em diversos países, incluindo Portugal através do Grupo Barraqueiro e da Arriva. A Siemens domina a fabricação de material circulante, tendo inclusive adquirido a francesa Alstom. Em Portugal a Sorefame foi privatizada e encerrada, e a Siemens já participa na manutenção através da SIEMEF.



**PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS**  
**Grupo Parlamentar**

Em quase todos os países, as grandes empresas ferroviárias foram separadas em duas, com a infraestrutura para um lado e a exploração por outro. mas não na Alemanha. Em Portugal, a pulverização da CP chegou ao ponto de separar a manutenção do material circulante da exploração, processo praticamente original à escala europeia, e de fundir a gestão da infraestrutura ferroviária com a da rodoviária, onde a originalidade é à escala mundial. O transporte ferroviário de mercadorias foi oferecido a uma multinacional, a MSC.

A destruição do sector ferroviário nacional é o resultado e o objetivo de todos os pacotes ferroviários da União Europeia. Quando a UE manifesta preocupação com os malefícios dos monopólios públicos nacionais – e os apresenta como inibidores de uma concorrência leal que por sua vez seria a base de solução para todos os problemas – ela de facto age cinicamente como promotora dos monopólios à escala europeia, arrasando os setores produtivos nacionais, impondo pesadas rendas ao país e forçando a substituição da produção nacional pela importação de mercadorias e serviços.

Não há alternativa para Portugal que não passe por uma correta planificação dos investimentos, aliada a uma eficaz gestão das infraestruturas e equipamentos, realizadas por um Estado norteado na defesa dos soberanos interesses do país, que respeite e valorize os trabalhadores e as populações.

Ora o Decreto-Lei em apreço trata de transpor para a legislação portuguesa aspetos centrais das últimas alterações legislativas no plano da União Europeia, e é um processo que deve merecer a maior atenção, e não uma alteração legislativa quase semiclandestina, aprovada e publicada no período do Natal e Ano Novo, sem qualquer discussão com o sector ferroviário ou na Assembleia da República, e tendo como única preocupação cumprir os prazos dados pela União Europeia, que exigia que esta legislação estivesse publicada até 28 de Dezembro de 2018.

Esta é a base para que o PCP solicite o Pedido de Apreciação Parlamentar a este Decreto-Lei. Mas outros aspetos convergem com essa necessidade.

Desde logo, porque a entrada em vigor deste Decreto-Lei, a par das opções de investimento público anunciadas pelo Governo – investimento na modernização da infraestrutura, investimento no apoio à redução tarifária, não investimento na aquisição de material circulante para a CP – tornam evidente a intenção de fazer entrar em Portugal um



**PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS**  
**Grupo Parlamentar**

conjunto de operadores pertencentes aos grupos monopolistas estrangeiros, que utilizarão esse investimento público para entrar no Mercado e paulatinamente destruir a CP. Mais à frente, criada artificialmente a inevitabilidade, argumentará um Governo submetido à política de direita que a privatização é inevitável.

Outro aspeto que importa discutir tem a ver com o facto de a UE basear a necessidade de algumas destas alterações no facto de entender necessário proteger os operadores privados da ação concertada e malévola das empresas públicas. Ora nada na realidade portuguesa justifica essa preocupação. As empresas privadas são sobrefinanciadas com recursos públicos e as empresas públicas subfinanciadas, as empresas privadas recebem compensações pela adesão ao passe social intermodal, por exemplo, as empresas públicas não recebem.

Mesmo no que respeita à utilização do canal ferroviário, é sempre dada prioridade às empresas privadas, mesmo quando circulam com atrasos, prejudicando a CP. É público que existe não apenas uma prática, mas recomendações escritas nesse sentido. E para cúmulo, num quadro em que a CP paga as taxas de utilização devidas à IP, e a empresa privada mais beneficiada, a Fertagus, continua a recusar-se a pagar essas taxas.

Outro dado particularmente preocupante é o facto do Decreto-Lei, no seu artigo .7º, sob o duvidoso enquadramento da «transparência financeira», apontar que «As receitas provenientes das atividades de gestão da rede de infraestruturas, incluindo os fundos públicos, ... podem ser utilizadas pelo gestor de infraestrutura para pagar dividendos a acionistas, que podem ser privados.» Estamos perante a clara possibilidade de privatização do gestor de infraestrutura, projeto que o anterior governo PSD/CDS desenvolveu, mas que não teve tempo de concretizar.

Por fim, sublinha-se que este Decreto-Lei altera novamente o Estatuto da CP, e fá-lo novamente sem qualquer respeito pelos direitos da Comissão de Trabalhadores da CP, que deveria ter sido auscultada no processo. Ao colocar este Pedido de Apreciação Parlamentar, damos assim oportunidade a que essa auscultação seja feita.



**PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS**  
**Grupo Parlamentar**

Nestes termos, os Deputados do Grupo Parlamentar do PCP, ao abrigo da alínea c) do artigo 162.º e do artigo 169.º da Constituição e ainda dos artigos 189.º e seguintes do Regimento da Assembleia da República, requerem a Apreciação Parlamentar do Decreto-Lei 124-A/2018, de 31 de dezembro, que “altera o regime jurídico aplicável ao contrato de transporte ferroviário de passageiros, o regime jurídico aplicável à CP - Comboios de Portugal, E. P. E., e o regime de gestão e utilização da infraestrutura ferroviária nacional, transpondo a Diretiva (UE) 2016/2370”, publicado no Diário da República n.º 251/2018, 1º Suplemento, Série I de 2018-12-31.

Assembleia da República, 30 de janeiro de 2019

Os Deputados,

BRUNO DIAS; JOÃO OLIVEIRA; ANTÓNIO FILIPE; PAULA SANTOS; JERÓNIMO DE SOUSA;  
FRANCISCO LOPES; CARLA CRUZ; PAULO SÁ; RITA RATO; JORGE MACHADO; DIANA  
FERREIRA; ANA MESQUITA; DUARTE ALVES; ÂNGELA MOREIRA