



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 1326/XIV/2.^a

**Travar a transferência em curso dos sectores mais lucrativos da
CP para a Deutsche Bahn**

Exposição de motivos

Há largos anos que as políticas para o sector ferroviário nacional são no essencial guiadas e articuladas com o conjunto de diretivas da União Europeia, agrupadas nos Pacotes Ferroviários, lá defendidas e aprovados por PS, PSD e CDS, que em Portugal as têm aplicado, gerando a profunda degradação a que chegou o sistema ferroviário, sempre com a oposição do PCP.

A recente centralidade colocada no transporte ferroviário, desde a integração da EMEF na CP, com a aposta na recuperação de material circulante em curso, o anúncio de intenção da sua produção nacional e da elaboração de um Plano Nacional Ferroviário, não pode resultar num processo em que o país investe na infraestrutura para depois esta ser explorada por multinacionais (onde existir um potencial lucrativo) agravando os custos públicos com a viabilidade da restante rede ferroviária. Mas é exatamente isso que acontecerá se prosseguir o atual rumo.

A mercantilização e a concentração capitalista do transporte ferroviário são o objetivo central dos sucessivos Pacotes Ferroviários, instrumento do grande capital – que tem, designadamente, transformado a empresa pública alemã Deutsche Bahn numa das maiores multinacionais ferroviárias a operar no mundo, dominando o transporte de mercadorias na Europa e adquirindo uma presença significativa na gestão da infraestrutura e no transporte de passageiros em vários países. Em Portugal já detém a 100% a Arriva e a 30% a Barraqueiro, que pretende agora usar para se apropriar dos sectores rentáveis da CP, nomeadamente o Longo Curso.

E enquanto, por um lado, o Governo fala na recuperação da CP, por outro, o mesmo Governo submete-se aos pacotes ferroviários da UE, através dos quais a Deutsche Bahn se assume no direito de informar a AMT, no passado dia 19 de Maio, de que quer transportar passageiros, na infraestrutura ferroviária pública, entre Braga e Faro – tendo o Ministro das Infraestruturas já anunciado publicamente o seu acordo com este objetivo da multinacional alemã.

O serviço de longo curso por este itinerário é o mais rentável da CP, cujas receitas

compensam, parcialmente, outros serviços no interior do País que são fundamentais para a coesão territorial.

Assim, a pretensão da DB/Barraqueiro de retirar à CP o serviço neste itinerário é lesiva do Estado Português, desde logo no agravamento no Orçamento de Estado das verbas correspondentes às receitas que a CP deixaria de receber do longo curso.

Ao longo de décadas asfixiada para abrir o caminho às multinacionais, a CP está agora perante uma nova etapa desse mesmo processo, quando o País precisa da CP pública, uma e única operadora em todo o território nacional.

O Governo tem o dever e a possibilidade legal de travar a entrada de operadores privados de forma a garantir que a CP disponha de uma estrutura financeira sem riscos para o equilíbrio económico do contrato de serviço público e de modo a garantir a viabilidade integrada do sistema ferroviário. A teia de Regulamentos, Diretivas e Decretos-Leis que conduzem à entrega do sector ferroviário nacional às multinacionais está montada. Assistir ao desenrolar do processo sem nada fazer é cumplicidade. Estas inevitabilidades constroem-se, promovendo a completa desresponsabilização dos autores materiais dos sucessivos crimes contra o interesse nacional.

É por esse motivo que não é conhecido o Contrato de Serviço Público entre a CP e o Estado: para dificultar a denúncia pública do seu conteúdo. É por esse motivo que se transferiu para a AMT a responsabilidade de aprovar a entrada de operadores privados (necessariamente estrangeiros, com ou sem testa de ferro nacional). Para dificultar a responsabilização política da decisão. É por esse motivo que se aprovou o Regulamento Comunitário 910/2019, com todo o seu cortejo de regras e imposições. Para fazer entrar as multinacionais onde e como elas quiserem.

É por esse motivo que a União Europeia apoia o investimento nacional em infraestrutura, mas recusa apoios públicos à aquisição de material circulante. É por aí que garantem que só as multinacionais têm capacidade financeira para entrar, apropriar-se do mercado e depois de liquidada a concorrência, cobrarem as rendas que entenderem aos Estados.

É uma evidência que «o novo serviço de transporte ferroviário de passageiros proposto compromete o equilíbrio económico de um contrato de serviço público», como acautela o próprio regulamento comunitário. Quer o Longo Curso da CP esteja ou não esteja no Contrato de Serviço Público, é uma evidência que as suas avultadas receitas são necessárias ao equilíbrio financeiro da Empresa, e que a não existirem terão de ser substituídas por mais apoios do Orçamento de Estado. Assim, o Estado Português pode e deve travar o processo de transferência do Longo Curso da CP para a DB alemã.

Assim, tendo em consideração o acima exposto, ao abrigo da alínea b) do artigo 156º da Constituição da República e da alínea b) do número 1 do artigo 4º do Regimento da Assembleia da República, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português propõem que a Assembleia da República adote a seguinte

Resolução

A Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166º da Constituição da República, resolve recomendar ao Governo que desenvolva as necessárias medidas no sentido de:

1. Utilizar a sua prerrogativa, expressamente prevista no Regulamento Comunitário 910/2019 (através da fácil demonstração de que «o novo serviço de transporte ferroviário de passageiros proposto compromete o equilíbrio económico de um contrato de serviço público»), de manter as operações de longo curso em território nacional como um exclusivo da CP.
2. Acelerar os investimentos para a aquisição pela CP do material circulante necessário ao alargamento e modernização da oferta no longo curso, quer nas ligações Braga – Porto – Coimbra – Lisboa – Algarve, quer nas ligações a Madrid e a Vigo.
3. Não ceder perante as imposições da União Europeia que, ao serviço das multinacionais, visa condicionar e limitar o investimento nacional à infraestrutura ferroviária para ser explorada pelas multinacionais (com ou sem testas de ferro em Portugal).
4. Tornar público o Contrato de Serviço Público assinado entre o Estado e a CP.

Assembleia da República, 07 de junho de 2021.

Os Deputados,

BRUNO DIAS; JOÃO OLIVEIRA; ANTÓNIO FILIPE; PAULA SANTOS; JERÓNIMO DE SOUSA;
ALMA RIVERA; DUARTE ALVES; JOÃO DIAS; DIANA FERREIRA; ANA MESQUITA