



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

---

## Parecer

Projeto de Lei n.º 23/XIII (1ª) – (PCP)

**Autor:** Deputado  
Pedro Coimbra (PS)

---

Determina o cancelamento e a reversão do processo de privatização da CP Carga - Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A. revogando o Decreto-Lei n.º 69/2015, de 6 de maio.



## **ÍNDICE**

### **PARTE I - CONSIDERANDOS**

1. Nota introdutória
2. Objeto e motivação da iniciativa legislativa
3. Enquadramento legal e antecedentes
4. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria
5. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

### **PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER**

### **PARTE III - CONCLUSÕES**

4

## **PARTE I - CONSIDERANDOS**

### **1. Nota introdutória**

O Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português tomou a iniciativa de apresentar à Assembleia da República o Projeto de Lei n.º 23/XIII/1.ª, que pretende determinar o cancelamento e a reversão do processo de privatização da CP Carga – Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A. revogando o Decreto-Lei n.º 69/2015, de 6 de maio.

O Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português tem competência para apresentar esta iniciativa, nos termos e ao abrigo do disposto na alínea g) do n.º 2 do artigo 180.º e do n.º 1 do artigo 167.º da Constituição, e, ainda, do artigo 118.º do Regimento da Assembleia da República (doravante RAR).

A forma de projeto de lei está de acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 119.º do RAR, respeita os limites impostos pelo artigo 120.º do RAR e cumpre os requisitos formais previstos no artigo 124.º do RAR.

A presente iniciativa deu entrada a 6 de novembro de 2015, foi admitida a 9 de novembro de 2015 e baixou à Comissão Parlamentar de Economia, Inovação e Obras Públicas no dia 13 de novembro de 2015.

A Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas é competente para a elaboração do respetivo parecer.

### **2. Objeto e motivação da iniciativa legislativa**

A iniciativa ora em apreciação pretende determinar o cancelamento e a reversão do processo de privatização da CP Carga – Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A. revogando o Decreto-Lei n.º 69/2015, de 6 de maio.

Da leitura da exposição de motivos podemos concluir que os autores da iniciativa fundamentam a sua pretensão nos seguintes termos:

- “O sector ferroviário nacional deve ser uno, assente numa única empresa pública, integrada, que assegure a exploração, a infraestrutura, a circulação, a segurança ferroviária, a manutenção, reparação e construção do material circulante e a manutenção do sistema.

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

- O transporte ferroviário de mercadorias desempenha um papel estratégico na nossa economia, quer na redução dos custos de produção de um conjunto de ramos, quer na salvaguarda da infraestrutura rodoviária e da segurança das populações, quer na redução dos custos ambientais e energéticos da atividade económica.”.

Acresce que, consideram que o Governo nunca informou a Assembleia da República dos verdadeiros contornos do negócio, nem permitiu que as Administrações da CP e da CP Carga informassem as respetivas Comissões de Trabalhadores.

Os autores da iniciativa entendem também que o processo de privatização da CP Carga caracterizou-se por sucessivas ilegalidades, sendo particularmente chocante que a CP Carga “esteja a ser “vendida” por 2 milhões de euros quando possuía em caixa mais do dobro desse valor, tinha no seu balanço ativos superiores a 60 milhões e recebeu ainda uma transferência de ativos da CP (as locomotivas) superior a 116 milhões de euros”.

Por último, os autores da iniciativa alegam ainda que a rápida anulação da oferta da CP Carga à MSC não implicará agora nada mais do que o pagamento de uma pequena e eventual indemnização, explicitando que a definição de pequena assenta nos seguintes pressupostos:

1. A indemnização deverá ser proporcional ao valor da venda (dois milhões de euros);
2. Significaria pagar umas centenas de milhares de euros para impedir uma doação de mais de cem milhões de euros;
3. Os custos futuros desta opção são incalculáveis.

Face ao exposto, propõem a revogação do Decreto-Lei n.º 69/2015, de 6 de maio, e determinação da anulação dos passos dados na privatização da CP Carga.

Em concreto, esta iniciativa contém os seguintes artigos:

**Artigo 1.º** - Determina o cancelamento e a reversão do processo de privatização da empresa CP Carga – Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A.

**Artigo 2.º** - Revoga o Decreto-Lei n.º 69/2015, de 6 de maio.

**Artigo 3.º** - Disposição transitória.

**Artigo 4.º** - Entrada em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

Relativamente a este artigo a nota técnica da iniciativa ora em apreciação salienta que, face à referência sobre a eventualidade de haver lugar a uma indemnização com consequente cabimento no Orçamento do Estado, a entrada em vigor deveria ser alterada, em caso de aprovação, na fase de especialidade, para entrar em vigor ou produzir efeitos após a aprovação do Orçamento de Estado posterior à publicação da lei.

### 3. Enquadramento legal e antecedentes

A nota técnica da iniciativa contém uma exposição bastante exaustiva do enquadramento legal desta matéria, motivo pelo qual se remete a análise deste item para o referido documento.

Não obstante, destacamos os seguintes diplomas legais:

- **Decreto-Lei n.º 205-B/75, de 16 de abril:** Nacionaliza a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a contar de 15 de Abril de 1975.
- **Lei n.º 11/90, de 5 de abril:** Aprova a Lei Quadro das Privatizações.
- **Lei n.º 102/2003, de 15 de novembro:** Revoga as disposições que fixam limites à participação de entidades estrangeiras no capital de sociedades reprivatizadas.
- **Lei n.º 50/2011, de 13 de setembro:** Altera (segunda alteração) e republica em anexo a Lei Quadro das Privatizações, aprovada pela Lei n.º 11/90, de 5 de Abril.

E, ainda, as seguintes Resoluções do Conselho de Ministros:

- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 30-B/2015, de 08 de maio:** Aprova o caderno de encargos do processo de reprivatização da CP Carga - Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A.
- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 46-B/2015, de 09 de julho:** Determina a realização de uma fase de negociações para três dos proponentes que procederam à apresentação de propostas vinculativas no âmbito do processo de reprivatização da CP Carga - Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S. A.

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

- **Resolução do Conselho de Ministros n.º 52-B/2015, de 24 de julho:** Procede à seleção do proponente que irá adquirir as ações representativas de até 100 % do capital social da CP Carga - Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S. A., as quais constituem objeto da venda direta de referência no âmbito do processo de reprivatização em curso

Evidenciam-se ainda os seguintes antecedentes parlamentares:

- **Apreciação Parlamentar n.º 137/XII/4 (PCP)** – Decreto-Lei n.º 69/2015, de 6 de maio, que “Aprova o processo de reprivatização (!) da CP Carga – Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A.”.

Esta iniciativa caducou em 22 de outubro de 2015.

- **Projeto de Lei n.º 1045/XII/4 (BE)** – Anula o processo de privatização da CP Carga.

Esta iniciativa caducou em 22 de outubro de 2015.

- **Projeto de Resolução n.º 1552/XII/4 (PCP)** – Pelo cancelamento das privatizações da EMEF e CP Carga.

Rejeitado com os votos contra do PSD e CDS-PP e a favor do PS, PCP, BE e PEV.

- **Projeto de Resolução n.º 1501/XII/4 (PS)** – Recomenda ao Governo a suspensão das reprivatizações da CP Carga SA e EMEF SA.

Rejeitado com os votos contra do PSD e CDS-PP e a favor do PS, PCP, BE e PEV.

- **Projeto de Resolução n.º 1300/XII/4 (BE)** – Defende o futuro da CP Carga.

Rejeitado com os votos contra do PSD e CDS-PP e a favor do PS, PCP, BE e PEV.

- **Projeto de Resolução n.º 1162/XII/4 (PCP)** – Contra a retirada dos terminais de mercadorias à CP Carga para futura privatização por via da REFER.

Esta iniciativa caducou em 22 de outubro de 2015.

#### **4. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria**

Após consulta à base de dados da atividade parlamentar, não se identificou a existência de qualquer iniciativa ou petição pendente sobre matéria idêntica na presente legislatura.

#### **5. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação**

Considerando a informação disponível não é possível quantificar eventuais encargos resultantes da aprovação da iniciativa em apreço, nomeadamente no que diz respeito ao montante a pagar a título de indemnização, na eventualidade de haver lugar à mesma.

#### **PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER**

O Relator do presente parecer reserva a sua opinião para o debate em plenário da iniciativa, a qual é, de resto, de elaboração facultativa conforme o disposto no n.º 3 do artigo 137.º do RAR.

#### **PARTE III - CONCLUSÕES**

A Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, em reunião realizada no dia 21 de 2016, aprova o seguinte parecer:

O Projeto de Lei n.º 23/XIII/1.ª, que pretende determinar o cancelamento e a reversão do processo de privatização da CP Carga – Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A. revogando o Decreto-Lei n.º 69/2015, de 6 de maio, apresentado pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, reúne os requisitos constitucionais e regimentais para ser apreciado e votado em Plenário da Assembleia da República, reservando os Grupos Parlamentares as suas posições para o debate.

Palácio de S. Bento, 21 dezembro de 2016

O Deputado Autor do Parecer



(Pedro Coimbra)

O Presidente da Comissão



(Hélder Amaral)



## Projeto de Lei n.º 23/XIII/1.ª – (PCP)

**Determina o cancelamento e a reversão do processo de privatização da CP Carga – Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A. revogando o Decreto-Lei n.º 69/2015, de 6 de maio.**

Data de admissão: 9 de novembro de 2015

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª CEIOP)

## Índice

- I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa
- II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário
- III. Enquadramento legal e antecedentes
- IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria
- V. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

Elaborada por: António Fontes (DAC), Luís Martins (DAPLEN) e Fernando Marques (DILP)

Data: 3 de dezembro de 2015.

## I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa

---

O Grupo parlamentar do PCP apresentou o Projeto de Lei n.º 23/XIII/1.<sup>a</sup>, que determina o cancelamento e a reversão do processo de privatização da CP Carga – Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A. revogando o Decreto-Lei n.º 69/2015, de 6 de maio, “fundamentada (...) nas seguintes razões:

- o o sector ferroviário nacional deve ser uno, assente numa única empresa pública, integrada, que assegure a exploração, a infraestrutura, a circulação, a segurança ferroviária, a manutenção, reparação e construção do material circulante e a manutenção do sistema;
- o o transporte ferroviário de mercadorias desempenha um papel estratégico na nossa economia, quer na redução dos custos de produção de um conjunto de ramos, quer na salvaguarda da infraestrutura rodoviária e da segurança das populações, quer na redução dos custos ambientais e energéticos da atividade económica.”

Os autores consideram que “o Governo nunca informou a Assembleia da República dos verdadeiros contornos do negócio, nem permitiu que as Administrações da CP e da CP Carga informassem as respetivas Comissões de Trabalhadores como manda a Lei e a Constituição.”

O Grupo parlamentar do PCP critica este processo de privatização, e nomeadamente:

- o “que a CP Carga esteja a ser “vendida” por 2 milhões de euros quando possuía em caixa mais do dobro desse valor, tinha no seu balanço ativos superiores a 60 milhões e recebeu ainda uma transferência de ativos da CP (as locomotivas) superior a 116 milhões de euros”;
- o “ (...)que os contratos de manutenção das locomotivas da série 5600 foram renegociados em prejuízo da CP e EMEF e benefício da MSC;
- o que os 28 milhões que a REFER «pagou» pela transferência dos Terminais foram uma forma de capitalização para viabilizar a «venda»;
- o que o Estado está a assumir os custos de uma artificial redução de trabalhadores (via segurança social e via CP) destinada a facilitar a contratação pela multinacional de trabalhadores com salários mais baixos e mais precários;

- o que os “consultores externos” subavaliaram os ativos da companhia, por exemplo com locomotivas a funcionar, subavaliadas em 16615 euros.”.

Assim, o Grupo parlamentar do PCP considerando que “a rápida anulação da oferta da CP Carga à MSC não implicará agora nada mais do que o pagamento de uma pequena e eventual indemnização à MSC pelos compromissos erradamente assumidos pelo Governo PSD/CDS (...) porque:

1. a indemnização deverá ser proporcional ao valor da venda, e esse valor foi de 2 milhões de euros;
2. significaria pagar umas centenas de milhares de euros para impedir uma doação de mais de cem milhões de euros; e
3. porque os custos futuros desta opção são incalculáveis.”,

apresentou esta iniciativa que:

- o no artigo 1º - “determina o cancelamento e a reversão do processo de privatização da empresa CP Carga – Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A. revogando o Decreto-Lei n.º 69/2015, de 6 de maio”,
- o no artigo 3º - prevê, em norma transitória, “a declaração de nulidade ou a anulação dos contratos celebrados ao abrigo do decreto-lei referido”, e
- o nos artigos 2º e 4º - prevê a revogação e a entrada em vigor, nos termos habituais.

## II. **Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário**

### • **Conformidade com os requisitos formais, constitucionais e regimentais**

A presente iniciativa legislativa que “Determina o cancelamento e a reversão do processo de privatização da CP Carga – Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A. revogando o Decreto-Lei n.º 69/2015, de 6 de maio”, ora em apreciação, é subscrita e apresentada à Assembleia da República por treze Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português (PCP), no âmbito do seu poder de iniciativa, em conformidade com o disposto na alínea g) do artigo 180.º e n.º 1 do artigo 167.º da Constituição, bem como na alínea f) do artigo 8.º e no artigo 118.º do Regimento da Assembleia da República (RAR).

A iniciativa legislativa assume a forma de projeto de lei, nos termos do n.º 1 do artigo 119.º do Regimento, apresentando-se redigida sob a forma de artigos, com uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e precedida de uma breve exposição de motivos, dando, assim, cumprimento aos requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento da Assembleia da República (RAR). No entanto, face ao disposto

na exposição de motivos, e designadamente face à referência sobre a eventualidade de haver lugar a uma indemnização com conseqüente cabimento no Orçamento do Estado (OE), a sua entrada em vigor deveria ser alterada, em caso de aprovação, na fase de especialidade, para entrar em vigor ou produzir efeitos após a aprovação do Orçamento do Estado posterior à publicação da lei, permitindo assim ultrapassar o limite previsto no n.º 2 do artigo 120.º do Regimento, e no n.º 3 do artigo 167.º da Constituição, que impede a apresentação de iniciativas que “... envolvam, no ano económico em curso, aumento das despesas ou diminuição das receitas do Estado previstas no Orçamento”.

Deu entrada e foi admitida em 9 de novembro do corrente ano e baixou à Comissão de Economia, Inovação, e Obras Públicas (6.ª CEIOP) nesta mesma data.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário:**

Dando igualmente cumprimento à «lei formulário», (Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada pelas Leis n.ºs 2/2005, de 24 de janeiro, 26/2006, de 30 de junho, 42/2007, de 24 de agosto, e [43/2014](#), de 11 de julho), a iniciativa, como já mencionado anteriormente, contém uma exposição de motivos, bem como uma designação que identifica o seu objeto, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 7.º.

Pretendem os autores a revogação do [Decreto-Lei n.º 69/2015, de 6 de maio](#), que aprova o processo de reprivatização da CP Carga - Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A. Ora, “As vicissitudes que afetem globalmente um ato normativo devem ser identificadas no título, o que ocorre, por exemplo, em atos de suspensão ou em revogações expressas de todo um ato.”<sup>1</sup> O título da iniciativa, fazendo já expressamente essa referência, traduz corretamente o objeto do diploma, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da referida lei formulário.

A entrada em vigor no dia seguinte ao da sua publicação (artigo 4.º do Projeto de Lei) está também em conformidade com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, que prevê que os atos legislativos “*entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início da vigência verificar-se no próprio dia da publicação*”, mas deveria ser ponderada em sede de especialidade tal como ficou referido atrás.

Assim, caso seja aprovada, revestirá a forma de lei e será publicada na 1.ª série do Diário da República, “*entrando em vigor no dia seguinte ao da sua publicação em conformidade com o disposto no artigo 4.º do seu articulado*” e no n.º 1 do artigo 2.º da Lei Formulário referida anteriormente.

Na presente fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da «lei formulário».

---

<sup>1</sup> Duarte, David *et al* (2002), *Legística*. Coimbra, Almedina, pág. 203.

### III. Enquadramento legal e antecedentes

- **Enquadramento legal nacional e antecedentes**

É com o [Decreto-Lei n.º 205-B/75, de 16 de abril](#), que a partir de 15 de abril de 1975 se nacionaliza a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. O [Decreto-Lei n.º 109/77, de 25 de março](#), veio determinar a alteração da denominação da empresa pública Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que passa a denominar-se Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., e que aprova os respetivos estatutos.

Numa altura em que a estrutura financeira da empresa que assegurava o serviço público de transporte estava “gravemente desequilibrada”, o Governo aprovou o [Decreto-Lei n.º 63/83, de 3 de fevereiro](#), relativo à implementação das medidas necessárias ao saneamento económico-financeiro da CP - Caminhos de Ferro Portugueses, E. P. Nesta sequência, foi ainda aprovado o [Decreto-Lei n.º 361/85, de 5 de setembro](#), que estabeleceu disposições relativas à consolidação e regularização das dívidas da CP às instituições de crédito e ao Fundo Especial de Transportes Terrestres.

Mais tarde, a [Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/88, de 19 de fevereiro](#), aprovou o Plano de Modernização dos Caminhos de Ferro Portugueses, e a [Lei n.º 10/90, de 17 de março](#), veio definir as bases do Sistema de Transportes Terrestres, compreendendo as infraestruturas e os fatores produtivos afetos às deslocações por via terrestre de pessoas e de mercadorias no âmbito do território português, revogando a [Lei n.º 2008, de 7 de setembro de 1945](#), que até esta altura tinha definido o princípio fundamental em matéria de enquadramento da atividade ferroviária.

A Lei n.º 10/90, de 17 de março, permitiu a consagração do princípio da separação entre a responsabilidade pela construção, renovação e conservação da infraestrutura, atribuída ao Estado ou a “entidade atuando por sua concessão ou delegação”, e a exploração do transporte ferroviário.

O [Decreto-Lei n.º 116/92, de 20 de junho](#), volta a alterar os Estatutos da CP e estabelece o regime de subconcessão de exploração de transportes ferroviários das linhas de vincada natureza regional ou suburbana.

Com o [Decreto-Lei n.º 104/97, de 29 de abril](#), cria-se a Rede Ferroviária Nacional - REFER, E. P., entidade à qual foi atribuída a gestão da infraestrutura, com o objetivo de “proceder à modernização da política e da estrutura de transportes ferroviários”, “agilizar a realização e a gestão dos investimentos na infraestrutura” e conduzir “à racionalização económica do funcionamento do sector dos transportes, mediante o estabelecimento de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária”.

O [Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho](#), com as alterações introduzidas pelo [Decreto-Lei n.º 59/2012, de 14 de março](#) (“Altera o Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho, bem como altera e republica em anexo os respetivos estatutos, conformando o direito interno com a disciplina da [Diretiva n.º 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de julho de 1991](#)”), aprova o regime jurídico aplicável à CP - Comboios de Portugal, E. P. E., bem como os respetivos Estatutos, e autoriza a autonomização da atividade do transporte de mercadorias, revogando o Decreto-Lei n.º 109/77, de 25 de março, que tinha aprovado os Estatutos da Caminhos de Ferro Portugueses, E. P.

Assim, em cumprimento das [Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário](#), apresentadas pelo XVII Governo Constitucional, em Outubro de 2006, o Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho, previa a constituição de uma sociedade anónima cujo capital social inicial seria integralmente detido pela CP, E. P. E., e cujo objeto seria a atividade de transporte ferroviário de mercadorias, que adotaria a denominação de CP Carga - Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S. A.

A autonomização daquela área de atividade operar-se-ia por cisão, nos termos do disposto no artigo 33.º do [Decreto-Lei n.º 558/99, de 17 de dezembro](#), com a redação que lhe foi dada pelo [Decreto-Lei n.º 300/2007, de 23 de agosto](#), entretanto revogados pelo [Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro](#), o qual foi alterado pela [Lei n.º 75-A/2014, de 30 de setembro](#), que, no uso da autorização legislativa concedida pela [Lei n.º 18/2013, de 18 de fevereiro](#), aprovou o novo regime jurídico do sector público empresarial.

O setor ferroviário, incluindo o transporte de mercadorias por via ferroviária, foi liberalizado pelo artigo 4.º do [Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro](#), o que, de harmonia com o preâmbulo do diploma, constitui imposição comunitária decorrente das Diretivas n.ºs [2001/12/CE](#), [2001/13/CE](#) e [2001/14/CE](#), todas do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro.

Através da [Resolução de Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro](#), o Governo aprovou o Plano Estratégico dos Transportes – Mobilidade Sustentável (PET 2011-2015), no qual foram estabelecidas as linhas de orientação prioritárias para o horizonte 2011-2015. No ponto 7.4 é referido que a CP Carga “apresenta já uma situação de falência técnica, com capitais próprios negativos, decorrente do seu significativo défice operacional”, pelo que a sua “privatização (...) realizar-se-á durante o ano de 2012, atribuindo prioridade à entrada de um parceiro estratégico que viabilize economicamente a empresa, num ambiente concorrencial, e que potencie o seu âmbito de atuação no contexto nacional, ibérico e europeu.”

Através do [Despacho n.º 11215-A/2013, de 27 de agosto](#), do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, foi criado um grupo de trabalho com o objetivo de apresentar ao Governo as recomendações relativamente aos investimentos a realizar em infraestruturas de elevado valor acrescentado.

Com base nas recomendações desse grupo de trabalho e contributos oriundos do processo de consulta pública, o Governo aprovou na generalidade, em reunião do Conselho de Ministros de 3 de abril de 2014, a versão final revista do [Plano Estratégico dos Transportes e Infraestrutura - Horizonte 2014-2020](#) - PET13+, que surge como

uma atualização do PET 2011-2015, “projetando uma segunda fase de reformas estruturais a empreender neste sector, bem como o conjunto de investimentos em infraestruturas de transportes a concretizar até ao fim da presente década”.

Neste documento, no Ponto 10.3, o Governo volta a afirmar o propósito da privatização da CP Carga, que se concretizou com a aprovação do [Decreto-lei n.º 69/2015, de 6 de maio](#), como resultado da Lei-quadro das Privatizações, aprovada pela [Lei n.º 11/90, de 5 de abril](#), alterada pelas Leis n.ºs [102/2003, de 15 de novembro](#), e [50/2011, de 13 de setembro](#).

Em aplicação do Decreto-lei n.º 69/2015, de 6 de maio, foi aprovado o [Despacho n.º 5119-F/2015, de 15 de maio](#), que estabeleceu a data de início do período para a realização das diligências informativas, bem como a data-limite para a apresentação das propostas vinculativas de aquisição de ações da CP Carga - Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S. A. (CP Carga, S. A.) e a [Resolução do Conselho de Ministros n.º 52-B/2015, de 24 de julho](#), que procedeu à seleção do proponente [*Mediterranean Shipping Company Rail* (Portugal) — Operadores Ferroviários, S. A.] que adquiriu as ações representativas de até 100% do capital social da CP Carga - Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S. A., “atendendo ao mérito da respetiva proposta vinculativa melhorada e final no que diz respeito à observância dos critérios de seleção previstos no artigo 5.º do caderno de encargos, aprovado em anexo à [Resolução do Conselho de Ministros n.º 30-B/2015, de 8 de maio](#) (caderno de encargos), em especial no que concerne à qualidade e credibilidade do projeto estratégico apresentado, ao valor inerente à proposta financeira global e ao reforço da capacidade económico-financeira e estrutura de capital da CP CARGA, S. A..”

De interesse para a apreciação da presente iniciativa, importa ainda referir os seguintes antecedentes parlamentares:

- [Projeto de Resolução 1019/XII](#) (BE) - Inverter a tendência de redução de pessoal, externalização e perda de serviços na manutenção, reparação e construção ferroviária.  
Rejeitado com os votos contra do PSD, CDS-PP e a favor do PS, PCP, BE, PEV;
- [Projeto de Lei 545/XI](#) (BE) - Aprova um plano ferroviário nacional capaz de enfrentar os desafios da modernização e do crescimento para o século XXI.  
A iniciativa caducou com o final da legislatura a 19 de junho de 2011;
- [Projeto de Resolução 372/XI](#) (BE) - Prioridade para o investimento público de modernização e requalificação da rede ferroviária nacional para 2011.  
A iniciativa caducou com o final da legislatura a 19 de junho de 2011.
- [Projeto de Resolução 144/XI](#) (PCP) - Pela dinamização do investimento público e modernização do transporte ferroviário.  
Rejeitado com os votos contra do PSD, PS e CDS-PP e a favor do PCP, BE, PEV.

#### **IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria**

---

Efetuada uma consulta à base de dados da atividade parlamentar (AP), não se verificou a existência de qualquer iniciativa ou petição sobre matéria idêntica durante a presente legislatura.

#### **V. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação**

---

Em face da informação disponível, não é possível quantificar eventuais encargos resultantes da aprovação da presente iniciativa. Todavia, em caso de aprovação e face à eventualidade dos mesmos poderem ocorrer, sugere-se que o início da sua vigência se efetue com a entrada em vigor do Orçamento do Estado posterior à sua aprovação.