Bloco de Esquerda
Grupo Parlamentar

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 860/XII/3.ª

RECOMENDA AO GOVERNO A SUSPENSÃO IMEDIATA DO PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO/CONCESSÃO DAS LINHAS SUBURBANAS DA CP

Como é hoje amplamente reconhecido, a ferrovia é uma escolha de mobilidade que terá um papel cada vez mais central no futuro, por razões económicas e ambientais. Por esse motivo, o investimento na ferrovia, na requalificação, modernização e expansão da rede ferroviária é um objetivo estratégico para o desenvolvimento económico do país.

Nesse contexto, a ferrovia tem sido corretamente entendida como um serviço público essencial e como fator de coesão territorial. Apesar do desinvestimento a que foi votada a rede ferroviária nacional, ela continua a representar um serviço público de importância estratégica para o país.

O último Governo do Partido Socialista veio, no entanto, tentar modificar a forma como a ferrovia deveria passar a ser vista pelo poder político. Ao publicar o decreto-lei n.º 137-A/2009, o anterior Governo trouxe à letra da lei uma nova conceção do serviço ferroviário prestado pela CP, introduzindo para o efeito alterações de fundo nos estatutos da empresa que vieram inaugurar a possibilidade de concessão/privatização das linhas suburbanas da CP.

Aliás, esta nova conceção está bem patente numa resposta que o anterior Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações emitiu, e que consta do relatório final da Comissão da Assembleia da República competente, a propósito da Petição n.º 75/XI/1.ª apresentada por um grupo de cidadãos em representação das comissões de utentes das

linhas ferroviárias suburbanas de Lisboa, da comissão de trabalhadores da CP e do Sindicato Nacional dos Trabalhadores do Sector Ferroviário como reação ao dito decreto-lei. Nessa nota emitida pelo anterior Ministério é possível ler-se o seguinte: "O novo modelo plasmado no decreto-lei n.º 137-A/2009 permite preparar a CP para o novo mercado ferroviário europeu, liberalizado e de forte contexto concorrencial, conferindo-lhe flexibilidade na gestão/operação. Assim, é atribuída à CP a concessão do serviço público do transporte ferroviário de passageiros no território nacional, mantendo-se essa atribuição por via legal até à celebração de futuro (s) contrato(s) de concessão."

Esta visão sobre a gestão da ferrovia parece ignorar os exemplos e anteriores ensaios da sua privatização que conhecemos, quer a nível nacional quer a nível europeu. Nunca é demais relembrar que o único caso de concessão de linhas ferroviárias em Portugal, a empresa Fertagus do grupo Barraqueiro - primeiro operador privado a assegurar a gestão e exploração comercial de uma linha ferroviária em Portugal - tem vindo a revelar-se francamente prejudicial para o equilíbrio das contas do Estado.

É sabido que o Estado pagava até ao final de 2010 indemnizações compensatórias à empresa Fertagus - sobre isto vale a pena referir que os lucros obtidos pela Fertagus devem-se em exclusivo ao financiamento que esta recebia do Estado. Entre 2005 e 2010 recebeu 102,8 milhões de euros, dos quais 33,4 milhões de euros entregues aos acionistas, como remuneração. Após o final do pagamento das indemnizações compensatórias, e apesar de praticar preços mais elevados do que a CP, a Fertagus regista prejuízos.

Vale a pena ainda referir que de acordo com dados de 2009, o preço/km na Fertagus é 83% superior em relação ao preço praticado pela CP pela mesma distância, o que, dado ser o único exemplo nacional de ferrovia privatizada, é bem demonstrativo dos efeitos que a privatização de linhas ferroviárias acarreta.

Por outro lado, o panorama internacional aponta para uma prevalência de empresas públicas neste setor. É o que acontece no Reino Unido, Alemanha, França, Espanha ou Itália. Aliás, as experiências de privatização da ferrovia, com destaque para o Reino Unido nos anos 90, tiveram como resultado perdas significativas na qualidade e

segurança do serviço, regularidade e pontualidade das carreiras, aumento das tarifas, supressão de percursos, etc.

Depois do caminho trilhado pelo anterior Governo, que acordou com a troika uma aceleração das privatizações das empresas que constavam no famigerado PEC-IV, entre elas a CP-Carga, consta do programa do XIX Governo Constitucional que se deve proceder "à definição do modelo de privatização/concessão do operador ferroviário estatal e à sua efetiva concretização, designadamente na atividade do transporte de mercadorias e suburbano de passageiros", justificando esta decisão com base na necessidade de tomar medidas "que permitam a resolução dos défices operacionais crónicos e das dívidas financeiras crescentes e insustentáveis".

De facto, o novo Governo faz um correto diagnóstico da situação mas insiste infelizmente em ficar alheio às suas causas - a gestão do setor dos transportes, particularmente o setor ferroviário, tem sido contínua e irresponsavelmente partidarizada, o que resulta necessariamente numa gestão incapaz de responder às exigências de mobilidade das populações. Revela-se então imperativo, designadamente face à profunda crise em que se encontra o nosso país, que o Estado encare a ferrovia como um setor fundamental de investimento público, cuja prioridade seja a melhoria das condições de mobilidade das pessoas e que estas vejam no transporte ferroviário público uma alternativa viável e de qualidade ao transporte individual.

O Secretário de Estado dos Transportes, Sérgio Silva Monteiro, anunciou recentemente no Parlamento a intenção de avançar de imediato com a concessão da operação da CP, a começar pela Linha de Cascais.

As linhas suburbanas da CP, apesar do esquecimento e flagrante desinvestimento a que têm vindo a ser votadas nos últimos anos, representam um elevado potencial económico - prova disso é o enorme interesse demonstrado por alguns grupos privados na sua exploração - falta portanto uma visão estratégica para o setor em nome do serviço público.

A privatização da ferrovia em geral e das linhas suburbanas em particular, não é uma decisão de consequências imprevisíveis. É uma decisão de consequências bem previsíveis e desastrosas para as políticas de mobilidade, ambiente, desenvolvimento e

coesão territorial. É por isso que o Bloco de Esquerda contrapõe uma política de Investimento Público em que a ferrovia deve assumir um lugar de destaque.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo a suspensão da privatização/concessão da CP - Caminhos de Ferro Portugueses, nomeadamente na atividade do transporte suburbano de passageiros.

Assembleia da República, 13 de novembro de 2013.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,