Projeto de Resolução n.º 391/XVII/1.ª

Pela liberalização do transporte ferroviário de passageiros e privatização da CP

Exposição de Motivos

O transporte ferroviário é, simultaneamente, uma grande oportunidade e um grande desafio para o país. Por um lado, a necessidade de descarbonizar a economia e, em particular, o transporte de passageiros, torna a ferrovia uma prioridade nacional, com amplo consenso político, refletido em várias discussões e investimentos estruturantes na infraestrutura ferroviária, como são exemplo o, imensamente atrasado, Ferrovia 2020 e o Plano Ferroviário Nacional. Por outro lado, o setor ferroviário em Portugal encontra-se capturado e completamente centrado no Setor Empresarial do Estado, onde a Infraestruturas de Portugal (IP) e a Comboios de Portugal (CP) assumem posições praticamente monopolistas: a IP na gestão e manutenção da infraestrutura ferroviária e a CP no transporte de passageiros.

No que concerne à CP, embora formalmente não seja um monopólio estatal, é, na prática, uma empresa monopolista, por estar abrangida por um contrato de Obrigações de Serviço Público com o Estado que lhe confere exclusividade na larga maioria das rotas e linhas ferroviárias. Adicionalmente, os constantes empréstimos e injeções de capital permitem à CP operar abaixo do valor que seria viável para o serviço de transporte ferroviário de passageiros e impedem a competição em igualdade de circunstâncias com operadores privados que possam procurar entrar no mercado português. É o que, aliás, tem sucedido noutros países europeus através da expansão transfronteiriça, que permitiu a operadores italianos, franceses e espanhóis competir entre si, proporcionando mais e melhores horários, para além de preços mais competitivos a favor dos passageiros.

Os resultados desta opção política nacional são evidentes para todos os portugueses:

- Escassez de oferta em horários de pico de procura, potenciando sobrelotação das carruagens e incapacidade do Estado em garantir material circulante para ajustar a oferta à procura;

- Incapacidade de responder às necessidades e reivindicações dos trabalhadores, deixando os utilizadores da ferrovia dependentes dos riscos constantes de greves, com prejuízo para as suas expectativas e para a confiança no serviço;
- Falta de incentivos e um sistema viciado de entrada e progressão na carreira;
- Carruagens degradadas, com portas avariadas, falta de limpeza e sistemas de ar condicionado deficitários;
- Insatisfação dos clientes com o serviço prestado pela CP, devido aos constantes atrasos, avarias, falhas nos reembolsos, entre outras queixas frequente, afetando, especialmente, quem depende diariamente do correto funcionamento deste meio de transporte.

Durante anos, os sucessivos Governos, ao invés de criarem um mercado competitivo que permitisse a melhoria da qualidade de serviço e oferta para os passageiros, foram reforçando a postura quase monopolista da CP – sem independência e sem concorrência –, lesando os objetivos nacionais de tornar a ferrovia uma verdadeira alternativa à rodovia e de promover a descarbonização do transporte de passageiros.

Esta gestão da ferrovia tem-se traduzido num serviço cada vez pior, com redução de frequências e degradação do material circulante devido à falta de manutenção, resultante do pobre investimento e dos preços praticados, cada vez mais limitados pelas políticas de generalização de passes a valores irrealistas para a operação.

Por todos estes motivos, e tendo em conta o caminho necessário a percorrer até ao fim do Contrato de Serviço Público assinado pelo Estado, representado pelo então Ministro das Infraestruturas, Pedro Nuno Santos, com a CP, com termo previsto para 2030, é necessário dar todos os passos possíveis para melhorar o setor do transporte ferroviário de passageiros. Isto inclui uma liberalização gradual do setor, com a respetiva privatização da CP.

A Comissão Europeia definiu a ferrovia como eixo prioritário para promover viagens mais rápidas e sustentáveis, como alternativa ao setor da aviação. Para além da construção de ligações ferroviárias de alta velocidade entre as capitais europeias e os principais centros urbanos até 2040, a Comissão Europeia pretende uniformizar o mapa

ferroviário para garantir uma melhor interligação. É, por isso, fundamental que Portugal acompanhe esta oportunidade.

Neste sentido, a Iniciativa Liberal insta o Governo a fazer uso da competência prevista na cláusula 25.ª do Contrato de Serviço Público, nomeadamente autorizando a CP a subconcessionar a prestação de serviços em linhas atualmente concessionadas à empresa. Tal medida permitiria libertar a CP da exclusividade na prestação de serviços em toda a rede e reforçar a valorização do setor. Subsequentemente, no término do Contrato de Serviço Público, deve o Governo definir um caderno de encargos claro, a ser preparado até esse momento, e proceder à adjudicação da prestação de serviços ferroviários a quem apresente melhores condições através de concursos públicos internacionais concorrenciais.

Os contratos de serviços públicos não devem ser limitadores da concorrência; devem garantir um patamar mínimo de serviço, permitindo que diferentes operadores possam concorrer em benefício dos utilizadores. Da mesma forma, os passageiros não devem depender exclusivamente da CP, nem esta deve depender das vontades das lideranças políticas.

Neste sentido, tendo em consideração o acima exposto, ao abrigo da alínea b) do número 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, o Grupo Parlamentar da Iniciativa Liberal apresenta o seguinte Projeto de Resolução:

Resolução

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, a Assembleia da República delibera:

1. Instar o Governo a usar da faculdade prevista na cláusula 25.ª do Contrato de Serviço Público celebrado entre o Estado Português e a CP - Comboios de Portugal, E.P.E. (CP), de forma a permitir à CP subconcessionar a prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros, nomeadamente nas linhas em que a procura suplante a capacidade de oferta da empresa.

2. Recomendar ao Governo que acompanhe e promova, em consonância com a CP, os processos de subconcessão da prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros, produzindo informação atualizada e reportando sobre o desenvolvimento do processo.
3. Promover, durante a legislatura em vigor, os trabalhos preparatórios necessários para a definição da visão e do modelo de prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros a partir de 2030, data do termo do atual Contrato de Serviço de Público, garantindo um sistema competitivo, concorrencial, que garanta e reforce a confiança dos utilizadores e esteja aberto à entrada de operadores privados, nacionais ou internacionais.
4. Recomendar ao Governo que apresente publicamente, até ao termo do mandato, e em articulação com a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e demais entidades relevantes, os princípios, critérios e calendarização para a liberalização da prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros, após a conclusão do Contrato de Serviço Público em vigor.
5. Com vista à liberalização do mercado de transporte ferroviário de passageiros, o Governo procede às diligências necessárias para a privatização da CP, nomeadamente através da transformação da empresa em sociedade anónima, ajustada a uma futura operação em mercado concorrencial.

Palácio de São Bento, 2 de dezembro de 2025

Os Deputados da Iniciativa Liberal,

Angélique Da Teresa
Carlos Guimarães Pinto
Joana Cordeiro
Jorge Miguel Teixeira
Mário Amorim Lopes
Mariana Leitão
Miguel Rangel
Rodrigo Saraiva
Rui Rocha