



DIÁRIO

da Assembleia da República

XIV LEGISLATURA

1.ª SESSÃO LEGISLATIVA (2019-2020)

SUMÁRIO

Projetos de Resolução (n.ºs 161, 192 e 193/XIV/1.ª):

N.º 161/XIV/1.ª (Potenciar a redução tarifária para uma aposta estratégica na promoção dos transportes públicos):
— Alteração do texto do projeto de resolução.

N.º 192/XIV/1.ª (PSD) — Recomenda ao Governo o reforço dos serviços públicos nos concelhos de Odemira e Aljezur e a definição, no prazo máximo de um ano, da solução

urbanística definitiva para a falta de oferta de habitação condigna.

N.º 193/XIV/1.ª (PEV) — Adoção dos mecanismos necessários com vista a impedir a compra do Grupo Media Capital pela Cofina, assim como a impedir conglomerados na área da comunicação social.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 161/XIV/1.ª (*)
(POTENCIAR A REDUÇÃO TARIFÁRIA PARA UMA APOSTA ESTRATÉGICA NA PROMOÇÃO DOS
TRANSPORTES PÚBLICOS)

1 – Redução do preço do Passe Social Intermodal – um avanço que importa consolidar

O PCP orgulha-se da sua intervenção ao longo dos anos pela valorização dos transportes públicos e pelo direito à mobilidade. Não foram poucas as iniciativas apresentadas na Assembleia da República nas últimas décadas visando a melhoria do passe social intermodal, o alargamento da oferta dos transportes públicos, a defesa da ferrovia, o combate às privatizações de empresas públicas do sector, a exigência de investimento públicos, a redução dos preços, seja nas áreas metropolitanas, seja no restante território nacional. Uma intervenção que se associou à luta dos utentes e das populações, ao papel das autarquias e dos próprios trabalhadores das empresas que asseguram o transporte coletivo no nosso País e que foi determinante para os avanços que foram inscritos no último Orçamento do Estado por via do designado Programa de Apoio à Redução Tarifária – PART.

A afetação de 104 milhões de euros à execução do PART no ano de 2019 aprovada no OE foi um passo decisivo para permitir que, a partir de abril de 2019, se tenha concretizado uma substancial redução dos preços dos passes sociais. Um avanço que contrasta com as opções tomadas pelo anterior Governo PSD/CDS que, como é sabido, impôs uma política de brutal agravamento dos preços, incluindo para crianças e idosos, de acelerada degradação da oferta e de privatização de empresas. Medidas que não só se traduziram em mais um assalto ao bolso das populações como afastaram milhares de utentes dos transportes públicos.

É justa e compreensível a expectativa com que largos milhares de pessoas olham para a concretização da redução do preço dos transportes públicos, sobretudo pelo enorme impacto que tal medida terá no aumento do rendimento disponível sobretudo para os trabalhadores, pensionistas e estudantes, que dela irão beneficiar. Esta medida – redução tarifária – terá o seu maior alcance na transferência de utilizadores para os transportes públicos, na redução de custos para as famílias e no alargamento da mobilidade, quanto mais for acompanhada, como é o caso da AM Lisboa, do alargamento geográfico dos passes e de uma intermodalidade plena.

2 – Aposta estruturante

Esta expectativa não pode levar a ignorar que se trata de um passo num caminho bastante mais longo que é necessário percorrer e consolidar.

Para o PCP a aposta pelos transportes públicos é uma aposta nacional, por todo um vasto conjunto de razões, das quais se destacam: garantir o acesso à mobilidade dos que cá vivem, estudam e trabalham, e daqueles que nos visitam; contribuir para a redução do consumo energético e para a redução das emissões poluentes; melhorar a saúde das populações e a qualidade de vida nas cidades; diminuir a importação de combustíveis fósseis e de automóveis.

Os transportes são o principal responsável pelo elevado consumo energético do País e pelos défices que lhe estão associados. A promoção do transporte público, coletivo, em modo carril de tração elétrica, é a resposta estrutural às preocupações que hoje existem em termos de emissões de dióxido de carbono e monóxido de carbono para a atmosfera.

Para atingir estes objetivos é necessário criar condições para que cada vez mais portugueses optem por se tornar utentes regulares da rede de transportes públicos. O que implica que essa rede, necessariamente intermodal, exista e esteja acessível de forma simplificada, sendo necessário satisfazer, simultaneamente, as questões que determinam a opção pelo transporte público para deslocações regulares: o preço, a frequência, o conforto e fiabilidade da oferta.

É assim necessário progredir em três vetores fundamentais: alargar a oferta, estender a opção pelo transporte público a todo território nacional, assegurar o carácter estratégico que este tem para o País, com o

Estado a assumir o seu papel na garantia desse direito.

3 – Preço, Intermodalidade e Mobilidade

O acesso ao transporte público que já era caro, particularmente desde a privatização da Rodoviária Nacional, foi ainda brutalmente encarecido pela aplicação do programa das *troikas*.

Na AML a redução de preço foi acompanhada de um alargamento muito significativo da mobilidade oferecida pelo passe social intermodal, devido ao alargamento geográfico, e à integração de todos os operadores e de todas as suas carreiras. Os passes concelhios têm o limite máximo de 30 euros e o passe metropolitano fixou-se em 40 euros. Estes preços são ainda acompanhados da manutenção das atuais reduções (4_18, Sub23, social +) e da criação de novas, como seja o passe família, o +65 e o passe gratuito para menores de 13 anos. Na Área Metropolitana do Porto houve igualmente uma redução significativa no preço dos títulos intermodais, com o mesmo padrão 30/40 para passes concelhios ou alargados, apesar do sistema não incluir ainda toda a área metropolitana.

Sendo evidente que a implantação dos transportes públicos nas áreas metropolitanas é muito superior ao das restantes regiões, não é menos patente a necessidade de alargar essa oferta ao resto do País. Refira-se neste âmbito a necessidade de superar a dificuldade criada a muitas regiões com o facto do PART não ter em conta as deslocações pendulares entre diferentes comunidades intermunicipais e destas para as áreas metropolitanas, questão abordada em detalhe no Projeto de Resolução n.º 1943/XIII, apresentado pelo PCP a 16 de janeiro de 2019. Aliás, como o PCP expressamente alertava nessa resolução, além da injustiça da diferença abissal de preços, concretizaram-se as flutuações de utentes provocadas pelo facto dessas ligações inter-regionais terem ficado de fora do PART, criando brutais desequilíbrios na oferta, que afetaram os utentes de concelhos como Mafra ou Moita por exemplo.

Outra dificuldade que se regista em várias regiões é que as soluções adotadas na sequência do PART não contemplam a plena intermodalidade, assemelhando-se em muitos casos a meros descontos nos passes de Linha, o que sendo ainda assim de valorizar, é uma política limitada e com resultados limitados.

Acresce que o Estado Central transferiu para as Autarquias as competências relativas ao transporte público rodoviário, mas sem transferir as verbas necessárias para esse efeito. As que transferiu, além de provisórias, são meras despesas de criação de estrutura, insuficientes até para essa função limitada. Da mesma forma, a ausência de uma efetiva regionalização coloca as CIM e as AM a responder a competências para as quais não estão minimamente preparadas do ponto de vista técnico e humano.

4 – Alargar a resposta a todo o território nacional

A oferta de transporte público deve ter âmbito nacional. Com a privatização e desmembramento da Rodoviária Nacional, com o encerramento de centenas de quilómetros de linhas de caminho-de-ferro, com a transferência destas responsabilidades para as Autarquias, designadamente por via do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, a oferta de transporte público fora das áreas metropolitanas é, em grande parte do território nacional, muito reduzida, colocando milhares de pessoas na dependência do transporte individual.

O PCP considera que não existe coesão territorial nem desenvolvimento sem uma aposta nesta vertente pelo que se impõe um forte investimento na promoção do transporte público para lá das Áreas Metropolitanas, assumindo o Governo a responsabilidade de reforçar a dotação orçamental para as diferentes comunidades intermunicipais, de avançar para a criação de um operador público rodoviário de âmbito nacional, de reforçar o investimento público em infraestruturas e oferta.

Num quadro em que devem prevalecer critérios de equidade entre as áreas metropolitanas e o restante território nacional, o PCP considera que devem ser tomadas medidas de modo a garantir o mesmo princípio geral: passes intermodais de âmbito concelhio com valor máximo de 30 €, passes intermodais no âmbito de cada comunidade intermunicipal com valor máximo de 40 €; e soluções intermodais para as ligações pendulares inter-regionais.

5 – Oferta: quantidade, qualidade e fiabilidade

A redução de preços irá não só beneficiar os atuais utentes como tenderá a atrair novos utentes o que exige que seja acompanhada do aumento da oferta. Sem uma oferta adequada, muitos não poderão fazer a opção pelos transportes públicos.

Há que considerar dois tipos de respostas à questão da oferta. Desde logo, as medidas com efeitos imediatos, como a admissão de trabalhadores para as áreas operacionais designadamente de manutenção de material circulante e navegante. Mas também as medidas que levam anos a implementar como a aquisição de material, a melhoria da infraestrutura e a reconstrução do aparelho produtivo, que não podem continuar a ser adiadas.

6 – Investir na aquisição e repor a capacidade de manutenção e reparação do material circulante e navegante; investir nas estações, paragens e na mobilidade inclusiva

A EMEF continua a não ter trabalhadores suficientes para responder às necessidades de manutenção e reparação da frota. Apesar das sucessivas promessas de contratação de novos trabalhadores, apesar das meritórias decisões do Conselho de Ministros de junho, a realidade é que as contratações continuam a não ser realizadas na quantidade necessária. Também no Metro de Lisboa, a manutenção está claramente subdimensionada com recurso crescente à externalização de funções. Na Transtejo e na Soflusa, apesar de sucessivos anúncios, ainda não foi recuperada a capacidade perdida ao longo de anos de desinvestimento. Por outro lado, não são apenas as cativações (assumidas ou não) que explicam, designadamente, a baixa taxa de concretização dos sucessivos planos de investimento aprovados ao longo dos anos. A degradação e enfraquecimento de diversas estruturas do Estado, com a junção das Estradas de Portugal e da REFER, IP, a degradação da capacidade de projeto, fiscalização e gestão de empreendimentos ferroviários, com a falta de meios e recursos dos laboratórios nacionais, confirmam a debilidade da capacidade de resposta à manutenção de material circulante e navegante. Impõe-se reconstruir estas estruturas do Estado e dotando-as dos meios adequados.

O anterior Governo somou-se à lista dos governos que completaram uma legislatura sem ter adquirido qualquer comboio, o que tem acontecido desde o encerramento da Sorefame em 2003/2005. Nos últimos 15 anos foram cancelados todos os anúncios de aquisição de material circulante. O anterior Governo lançou concursos, mas apenas para 22 comboios para o serviço Regional e 14 composições (de três carruagens) para o Metropolitano de Lisboa. As decisões assumidas no quadro do Orçamento do Estado para 2019, de aquisição de navios ou de composições para o Metro do Porto, estão ainda por concretizar. É verdade que o Governo dá sinais de estar finalmente a concretizar a Resolução n.º 1443/XIII, de 23 de março de 2018, da Assembleia da República, proposta pelo PCP, nomeadamente quando assume a necessidade de criar condições para uma maior incorporação nacional na produção de material circulante, e quando o Presidente da CP começa a falar no assumir e planear as necessidades de material a 20 anos. Mas continuamos longe de um plano nacional para o material circulante, nos termos aprovado na Resolução citada. Assim, no imediato, coloca-se a necessidade de comprar comboios para a resposta ao serviço suburbano, alargar a encomenda do serviço regional e adquirir o material necessário para alargar a oferta no serviço de longo curso. Igualmente coloca-se a necessidade de aquisição de mais navios para as empresas que asseguram a travessia do Tejo, bem como o reforço de verbas que permitam investir no alargamento e a renovação de frotas, com critérios de equidade (entre as áreas metropolitanas e o restante território nacional), do conjunto dos operadores públicos de natureza local que estão no terreno.

Impõe-se também a necessidade de voltar a dignificar e requalificar estações, paragens, gares e cais de embarque.

É também urgente garantir a acessibilidade económica e física dos cidadãos com mobilidade reduzida a todos os modos de transporte público. Tal requer, para lá da eliminação das barreiras arquitetónicas, uma uniformização dos tarifários e descontos aplicados nas várias empresas de transporte público, bem como, a dotação no Orçamento do Estado da verba que compense as empresas pelos descontos efetuados

7 – Enfrentar as desastrosas consequências da destruição da Rodoviária Nacional: o processo de contratualização da operação rodoviária de passageiros

Com exceção de algumas cidades, (Lisboa, Porto, Coimbra, Évora, Braga, Barreiro, Portalegre, Guimarães, etc.) o transporte rodoviário é assegurado por empresas privadas, a maioria das quais resultou da privatização da Rodoviária Nacional. A competência destes transportes foi transferida para as autarquias, que estão agora confrontadas com a necessidade de realizar a contratualização destes serviços (limite a 3 de dezembro de 2019 prorrogado por um máximo de dois anos).

Com a destruição da Rodoviária Nacional, o transporte rodoviário encolheu, reduziu-se à procura solvente ou impôs às autarquias elevados custos para manter uma mínima oferta.

Este processo de contratualização deve ser aproveitado para corrigir um conjunto de entorses que afetam o transporte rodoviário:

– Assumindo que o Estado central assegura uma oferta ferroviária modernizada e fiável, o transporte rodoviário deve assegurar transbordos com essa oferta, promovendo a intermodalidade e a rentabilização dos investimentos na ferrovia. A reposição de uma resposta pública no plano do transporte rodoviário, deverá ser um objetivo a perseguir e a concretizar no médio prazo.

– As autarquias enfrentam hoje limitações de gestão que muitas vezes dificultam a escolha pelas opções mais racionais e promovem a subcontratação de serviços. O Governo deve libertar as Autarquias desses constrangimentos e desenvolver mecanismos que promovam a melhor e mais racional opção pela administração direta dos serviços públicos.

8 – Outros investimentos no plano da oferta

Para além dos avanços que são necessários no plano da oferta pública no transporte ferroviário e rodoviário, há ainda formas complementares de transporte que podem e devem ser potenciadas. Sublinham-se, entre outros aspetos, a aposta no transporte fluvial na AML, com um investimento robusto e sempre adiado de reforço na oferta existente por parte da Transtejo e Soflusa (empresas com idênticos problemas de subfinanciamento e desinvestimento na frota), bem como, numa clara aposta na diversificação da oferta privilegiando o modo de carril com tração elétrica enquanto opção que pode ser a adequada em alguns dos principais centros/eixos urbanos no País, como é exemplo o Metro Sul do Tejo ou o Metro do Mondego.

9 – As infraestruturas

Ao longo dos anos a desvalorização do transporte público foi tão longe que o chamado Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas (PETI) do anterior Governo PSD/CDS quase excluía das prioridades nacionais de investimento a aposta no transporte público. O atual Plano Nacional de Infraestruturas, PNI 2030, evoluiu e já reconhece a necessidade de investimentos estratégicos para melhorar a oferta de transportes públicos, particularmente ao nível ferroviário.

Só que continua marcado por opções que não servem os interesses nacionais. Desde logo, com níveis de investimento muito baixos, que depois se agravam com as ainda menores taxas de execução desse mesmo investimento. E se o investimento é pequeno, muito dele ainda será capturado pelos grupos económicos privados.

É necessário lançar um ambicioso projeto de investimentos plurianual nas infraestruturas que tenha como preocupação a promoção e articulação com o aparelho produtivo nacional e a criação de emprego, designadamente na aquisição e montagem de autocarros, material circulante e navios, e a expansão das redes de metropolitano, a renovação de estações, cais de embarque e gares, capazes de dar resposta às necessidades futuras. É urgente o retomar das obras das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias paralisadas e em processo de degradação, bem como toda a beneficiação e renovação das estradas nacionais e municipais.

10 – Contratualização com os operadores públicos

O processo de contratualização do serviço público com a CP deveria garantir-lhe as condições que até agora o Governo apenas assegurou ao operador privado (como a Fertagus). À CP é necessário garantir o necessário material circulante, as devidas compensações pela integração no passe social até hoje reservadas aos privados e considerando o tarifário reduzido que pratica, tendo presente que os seus preços são sempre inferiores em 50/60% aos da Fertagus. Acresce a reconstrução de uma articulação entre investimentos na infraestrutura e investimento no material circulante, no reforço da oferta e de interfaces com os restantes modos de transporte. O processo que avançou recentemente, com grande pompa e circunstância, aliou a profusa divulgação do acontecimento com a total omissão dos conteúdos verdadeiramente contratualizados. Como já se queixaram os trabalhadores do sector e as organizações dos utentes, não é público o que efetivamente foi contratualizado.

Na propaganda feita dessa contratualização, falou-se muito das obrigações da CP e das penalidades que esta sofreria se de falhasse os objetivos traçados, mas não se falou das obrigações do Governo de permitir que a CP respondesse como deseja. É que foi o subfinanciamento, a suborçamentação e o desinvestimento público que criaram as dificuldades que urge agora superar. Sem esquecer as absurdas imposições que fazem depender da autorização do Ministério das Finanças a aquisição de um parafuso, ou que obrigam, em nome de uma falsa transparência, a que qualquer contrato público se arraste num longo processo de autorização, concurso e litigância, alimentando escritórios de advogados, empolando custos e adiando a resolução de problemas urgentes das empresas e dos utentes.

Uma contratualização justa e transparente deve ser garantida com todos os operadores públicos onde ela ainda não existe, desde logo o Metropolitano de Lisboa, Transtejo, Soflusa, acabando com a sua exclusão dos apoios públicos ao serviço público.

11 – Uma aposta estratégica para o País

A decisão que foi tomada no Orçamento de 2019 deve encontrar consagração e institucionalização legal que lhe assegure sustentabilidade e progresso futuros, num quadro de assunção pela administração central das responsabilidades que lhe cabem e de não transferência de encargos futuros para as autarquias e população.

Alargar a oferta, estender a opção pelo transporte público a todo território nacional, assegurar o carácter estratégico que este tem para o País, com o Estado a assumir o seu papel na garantia desse direito, eis os elementos centrais desta iniciativa legislativa que o PCP apresenta. O PCP assume que a aposta nos transportes públicos que propõe exigirá, nos próximos anos, um investimento público de muitas centenas de milhões de euros. Investimento que para ser concretizado com todos os benefícios que o mesmo tem para as populações, para a economia nacional, para o ambiente, exige aquilo que PS, PSD e CDS se têm recusado a fazer: enfrentar as imposições da União Europeia, romper com os interesses dos grupos económicos. Mas a vida também mostra que vale a pena intervir e lutar pela redução do preço dos transportes públicos tornado possível através do PART, uma medida que hoje dizem ter sido precipitada, os mesmos que antes afirmavam ser impossível tal redução de preços.

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

A Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República, resolve recomendar ao Governo a concretização das seguintes medidas:

1 – Sobre a política tarifária e a redução de preços nos transportes públicos:

a) O desenvolvimento das medidas necessárias para garantir os recursos necessários ao impacto nacional da redução tarifária a ser implementada em 2020, apontando como objetivo que nenhum passe concelheiro

ultrapasse os 30 euros, e nenhum passe regional ultrapasse os 40 euros.

b) A garantia de continuidade dos apoios à manutenção ou introdução, em todo o País, dos descontos tornados possíveis nas áreas metropolitanas, nomeadamente: 4_18, Sub_23, +65 e criança.

c) A aplicação do devido financiamento, na contratualização com a CP, que garanta a necessária redução tarifária no plano das ligações ferroviárias urbanas, suburbanas e regionais.

2 – Sobre a quantidade, a qualidade e fiabilidade da oferta em todo o território nacional:

a) O levantamento dos bloqueios e constrangimentos à contratação de trabalhadores para dar resposta às necessidades operacionais, com particular urgência para as contratações necessárias à reposição da capacidade de manutenção e reparação das frotas de navios e material circulante (Transtejo/Soflusa, EMEF, Metropolitano de Lisboa), para o funcionamento das estações (CP, ML) e para a reconstrução da engenharia ferroviária nacional (CP e IP).

b) A concretização urgente do Plano Nacional de Material Circulante Ferroviário, aprovado a 15 de junho de 2018 pela Resolução da Assembleia da República n.º 235/2018, com prioridade para a reparação, revisão, manutenção ou substituição das séries no limite de vida útil a curto prazo.

c) O desenvolvimento das medidas necessárias no sentido da reconstrução de um operador público rodoviário de âmbito nacional e reconsolidar a CP como o operador público ferroviário.

d) A implementação imediata de um plano nacional de acessibilidade ao transporte público, que inclua a audição das organizações de pessoas com deficiência e uma verba específica para que as empresas realizem as obras necessárias a este fim.

3 – Sobre o carácter estruturante do desenvolvimento do transporte público em Portugal:

a) A reformulação do PNI 2030, aumentando as verbas destinadas ao investimento público no período, evitando o desperdiçar de recursos públicos em opções erradas ou em PPP sempre desastrosas.

b) A determinação no sentido de que o processo de contratualização do transporte rodoviário de passageiros, em curso, seja aproveitado pelo Governo, em colaboração com as autarquias, para aprofundar o caminho da redução tarifária, para garantir uma melhoria da oferta e da sua intermodalidade.

c) A divulgação pública do contrato assinado entre a CP e o Estado e a sua eventual revisão caso não garanta à CP os meios para a necessária redução tarifária e a programação do aumento da oferta e da sua fiabilidade.

Assembleia da República, 17 de janeiro de 2020.

Os Deputados do PCP: Bruno Dias — Duarte Alves — António Filipe — João Oliveira — Jerónimo de Sousa — Diana Ferreira — Ana Mesquita — Alma Rivera — João Dias — Paula Santos.

(*) Texto inicial substituído a pedido do autor da iniciativa a 17 de janeiro de 2020 [Vide [DAR II Série-A n.º 28](#) (2019.12.11)].

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 192/XIV/1.^a

RECOMENDA AO GOVERNO O REFORÇO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS NOS CONCELHOS DE ODEMIRA E ALJEZUR E A DEFINIÇÃO, NO PRAZO MÁXIMO DE UM ANO, DA SOLUÇÃO URBANÍSTICA DEFINITIVA PARA A FALTA DE OFERTA DE HABITAÇÃO CONDIGNA

As regiões de baixa densidade do País estão particularmente sujeitas ao abandono de terras e às migrações dos seus habitantes para as regiões mais densamente povoadas, que partem em busca de trabalho

e de melhores condições de vida, iniciando assim um processo de desertificação progressiva que infelizmente tem sido difícil de contrariar.

Parte da solução passa pela capacidade empreendedora de quem inicia e desenvolve atividades económicas localmente, proporcionando condições para a estagnação desses indesejados fluxos migratórios internos, criando riqueza e emprego e contribuindo para a fixação de populações locais, em suma, devolvendo aos territórios de baixa densidade condições para o seu desenvolvimento económico. É o caso da produção agrícola local de pequenos frutos destinada quase integralmente à exportação, que é já responsável por cerca de 26% da exportação nacional daquele produto, com um aumento sistemático do volume de negócios, envolvendo um volume de mão-de-obra crescente.

Este esforço de desenvolvimento regional, que se quer sustentável e equilibrado, deve ser acompanhado e apoiado pelo Estado, central e local, por forma a garantir adequadas condições de trabalho, alojamento, desenvolvimento económico e respeito pelo meio ambiente.

O despacho conjunto dos Sr. Ministro do Ambiente, do Sr. Ministro da Agricultura, Florestas e Desenvolvimento Rural e do Sr. Secretário de Estado das Autarquias Locais n.º 7675/2018, de 27 de julho, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, de 10 de agosto, determinou a criação de um grupo de trabalho para a área de intervenção específica do perímetro de rega do Mira (PRM) inserida no Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (PNSACV), com a missão de estudar e apresentar soluções tecnicamente sustentadas por meio de uma abordagem integrada e multidisciplinar, capazes de assegurar a coexistência do PNSACV, do Sítio de Importância Comunitária (SIC), da Zona de Proteção Especial (ZPE) «Costa Sudoeste» e do PRM, no que diz respeito às seguintes matérias:

a) Alojamentos para trabalhadores agrícolas (permanentes e temporários) no contexto do território dos Municípios de Aljezur e de Odemira, incluindo os territórios do PNSACV, atendendo, entre outros aspetos, aos quantitativos em causa, à distribuição sazonal associada ao calendário das operações por cultura agrícola, às características e capacidades do sistema urbano municipal, no que se refere à dimensão dos aglomerados, capacidade de resposta dos sistemas de abastecimento e saneamento e, ainda, ao fornecimento de serviços de interesse geral;

b) Compatibilização dos valores naturais constantes do PNSACV e da Rede Natura 2000, bem como dos princípios definidos no Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Sado e Mira (RH 6) e no Plano de Gestão da Região Hidrográfica das Ribeiras do Algarve (RH 8), com a atividade agrícola de regadio, desenvolvida e a desenvolver no PRM, ponderando uma eventual revisão da delimitação do Perímetro de Rega do Mira e ou da área abrangida pelo PNSACV;

c) Clarificação de definições, regras e conceitos, consubstanciados em proposta de regulamento, contendo a sistematização da totalidade da informação necessária para apoio à decisão, nomeadamente das câmaras municipais, do Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, da Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural, da Associação de Beneficiários do Mira, da Administração da Região Hidrográfica do Alentejo e Administração da Região Hidrográfica do Algarve, no âmbito das suas competências no que respeita ao desenvolvimento da atividade agrícola no PRM.

No relatório desse mesmo grupo de trabalho é reconhecido que presentemente:

- 1 – Existem 1200 a 1500 hectares de agricultura coberta;
- 2 – Estima-se em 6000 a 8000 os trabalhadores afetos ao sector agrícola;
- 3 – Vivem cerca de 15 000 habitantes permanentes no concelho de Odemira e 5900 no concelho de Aljezur.

A evolução do crescimento económico que se tem verificado neste território, na última década, quer por meio da agricultura e agroindústria quer pelo turismo, tem vindo a introduzir necessidades crescentes de mão-de-obra.

No subponto 1.2 do Relatório, com o título «Questões Críticas», é referida, e citando, «uma marcada falta

de infraestruturas e equipamentos sociais que possibilitem o enquadramento deste crescente fluxo de mão-de-obra».

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 179/2019, publicada em *Diário da República* n.º 205, 1.ª série, de 24 de outubro, foi uma resposta às questões problemáticas do relatório do grupo de trabalho referido anteriormente. Contudo, a resposta é incompleta, contemplando um regime transitório e excepcional para os problemas de falta de habitação, sem dar resposta à ausência dos serviços do Estado ou à solução urbanística definitiva para a garantir a oferta de habitação condigna na região.

Refere a Resolução do Conselho de Ministros n.º 179/2019 que a atual «circunstância tem atraído para a região uma quantidade crescente de trabalhadores, o que implica o reforço de infraestruturas e serviços públicos, tal como de equipamentos sociais. Neste contexto, as necessidades de instalação destes trabalhadores, não podendo ser, a curto e médio prazo, totalmente colmatadas pela oferta de habitações existentes na região, conduziram à colocação de cerca de 270 alojamentos precários nas explorações agrícolas situadas dentro do AHM».

Deste modo a Resolução do Conselho de Ministros n.º 179/2019 faz referência à necessidade do reforço das infraestruturas e serviços públicos do Estado naquele território, apesar de nas suas disposições estar ausente qualquer menção a esse mesmo reforço elencado. E essa ausência resulta igualmente na falta de resposta definitiva aos problemas identificados, criando assim uma solução transitória que não está acompanhada de uma proposta de solução definitiva que só poderia ser proporcionada pela criação de condições para aumento da oferta habitacional e resposta no aumento local dos serviços do Estado.

É importante salientar que os concelhos de Odemira e Aljezur se configuram como territórios de baixa densidade, tendo nos últimos 20 anos experienciado um crescimento e desenvolvimento económico muito relevante.

A atração de investimento nestes territórios tem forçosamente de ser acompanhada pelo Estado, reforçando ou criando os serviços públicos necessários a esse processo nas diferentes áreas onde atualmente se verificam carências como a saúde, educação, os serviços de justiça, finanças, notariado, segurança social, forças de segurança, transportes públicos entre vários outros serviços.

Neste contexto, ao abrigo das disposições legais e regimentais aplicáveis, a Assembleia da República delibera recomendar ao governo que:

1 – Reforce progressivamente as infraestruturas e serviços públicos do Estado nos Concelhos de Odemira e Aljezur, tendo em conta, não só as carências anteriormente existentes e aumento das necessidades da mão-de-obra atual, bem como o futuro das pessoas e das empresas instaladas nesse território;

2 – Determine, no prazo de um ano, a solução urbanística definitiva para a falta de oferta de habitação condigna, integrada nos núcleos urbanos, de modo a dar uma resposta sustentável e permanente a este crescimento de mão-de-obra, propondo, em conjunto com os Concelhos envolvidos e de acordo com os seus planos diretores municipais, um enquadramento urbanístico que garanta o equilíbrio entre crescimento urbano, paisagem agrícola e Parque Natural.

Lisboa, 3 de janeiro de 2020.

Os Deputados do PSD: Afonso Oliveira — Cristóvão Norte — Emídio Guerreiro — Filipa Roseta — Márcia Passos — Paulo Moniz — Paulo Neves.

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 193/XIV/1.^a**ADOÇÃO DOS MECANISMOS NECESSÁRIOS COM VISTA A IMPEDIR A COMPRA DO GRUPO MEDIA CAPITAL PELA COFINA, ASSIM COMO A IMPEDIR CONGLOMERADOS NA ÁREA DA COMUNICAÇÃO SOCIAL**

No início de 2019 vieram a público manifestações de interesse da Cofina, SGPS, SA, na compra do Grupo Media Capital, SGPS, SA.

Posteriormente, em outubro, foi apresentado na Autoridade da Concorrência um formulário de notificação prévia de uma operação de concentração de empresas, através da qual a Cofina se propõe adquirir o controlo exclusivo da Media Capital, por via da aquisição à Promotora de Informaciones, SA (PRISA), da totalidade do capital social da Vertex, SGPS, SA, sociedade comercial que, por sua vez, é titular de ações representativas de 94,69% do capital social e dos direitos de voto da Media Capital, assim como foi lançada a oferta pública de aquisição (OPA) que abrange ações representativas dos restantes 5,31% do capital social deste grupo.

Nesse sentido, a Cofina propõe-se pagar 181 milhões de euros pela Media Capital, assumindo ainda a sua dívida de 75 milhões, pelo que a operação está avaliada em cerca de 255 milhões de euros.

A Media Capital, proprietária dos seguintes ativos – TVI, TVI24, TVI Ficção, TVI Reality, TVI África, TVI Internacional, Rádio Comercial, M80, Rádio Cidade, Smooth FM, Vodafone FM1, www.maisfutebol.iol.pt, iol.pt, Plural Entertainment, Empresa de Meios Audiovisuais, Empresa Portuguesa de Cenários – está à venda desde 2010 e já teve vários candidatos à sua compra. Mais recentemente, a Altice pretendeu adquirir este grupo, mas o negócio não se concretizou.

Por sua vez, a Cofina detém, entre outros, os seguintes ativos: CMTV, Correio da Manhã, Record, Jornal de Negócios, Destak, Sábado, Máxima, TV Guia, mundouniversitario.pt, www.flash.pt, passatempos.xl.pt e também parte (33,33%) da VASP – Distribuição de Publicações, SA.

Importa lembrar que a comunicação social é um pilar da democracia, apesar de muitas vezes subestimado ou esquecido. Tem um papel fundamental na informação e na construção de formas de pensar e de agir, cuja influência é potenciada pelas novas tecnologias da informação e da comunicação.

Logo, com esta operação não estamos apenas perante um mero negócio ou uma simples questão económica. O grupo que daí nascesse seria o principal *player* nos *media* em Portugal, com um volume de negócios anual combinado superior a 270 milhões de euros e presença em todos os segmentos.

Desta forma, a compra da Media Capital pela Cofina representaria riscos na já preocupante situação da propriedade dos *media* em Portugal, que se caracteriza pela concentração num reduzido número de grupos económicos ligados ao grande capital.

De facto, há vários riscos inerentes ao negócio, entre eles o agravamento da concentração dos *media*, com o domínio da quase totalidade dos principais meios de comunicação social por um grupo económico; o potencial controlo absoluto do mercado de trabalho no sector, com risco elevado de condicionamento da liberdade de expressão e de emprego; o risco de degradação das condições de trabalho dos jornalistas e da propagação de práticas de desregulação e desrespeito pelo trabalho, entre outros.

Apesar disso, a Entidade Reguladora para a Comunicação Social (ERC), a Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM) e a Autoridade da Concorrência (AdC) mostraram-se favoráveis à referida operação.

Efetivamente, a ERC emitiu um parecer (Deliberação n.º ERC/2019/295, de 30 de outubro de 2019) cuja decisão é de não se opor à operação de concentração relativa à aquisição do controlo exclusivo do Grupo Media Capital pela Cofina, mas teve um voto contra precisamente devido aos riscos daí inerentes.

Não obstante esta decisão, a ERC indica algumas ressalvas sobre o desenho final do mercado de comunicação social que resultaria da concretização do negócio.

Nesse sentido, e no âmbito da apreciação da operação, a ERC refere o seguinte: «Mais relevantes são os riscos para o pluralismo que podem advir da concentração de propriedade ou da alteração da estratégica programática/editorial, no sentido de uniformização temática de conteúdos de forma transversal aos vários mercados de produto» e «Verifica-se, portanto, como maior risco, a possibilidade de condicionamento da opinião pública e de limitação dos direitos dos cidadãos à informação, na medida em que uma só empresa poderá passar a deter, simultânea e cumulativamente, o segundo serviço de programas generalista mais visto

em Portugal, o segundo grupo de rádio mais ouvido em Portugal, o maior jornal diário distribuído em Portugal, as duas maiores plataformas de comunicação social em termos de *reach* multiplataforma e o segundo e terceiro *sites* de *media* mais visitados em Portugal».

A ERC refere ainda que a operação poderá conduzir ao encerramento de órgãos de comunicação social da empresa resultante do processo, além de referir como risco a lesão da independência dos jornalistas e da sua capacidade de trabalho, decorrente de estratégias de otimização de recursos humanos e materiais, e, bem assim, da autonomia editorial.

A ANACOM refere não se identificarem mercados de comunicações eletrónicas potencialmente afetados pela operação em causa, não suscitando questões concorrenciais relevantes nos mercados de comunicações eletrónicas.

Por outro lado, o Sindicato dos Jornalistas, que se constituiu como parte interessada no negócio, comunicou à Autoridade da Concorrência a sua opinião desfavorável argumentando com o potencial impacto na pluralidade e na qualidade da informação que pode comprometer a liberdade de imprensa, além de ter preocupações relativamente à preservação dos postos de trabalho nos órgãos de informação detidos por ambos os grupos.

Por norma, este tipo de fusões tem-se traduzido em cortes de pessoal e emagrecimento de redações, sendo imperioso assegurar os direitos dos profissionais.

Recorde-se que, na primeira década deste século, a Cofina absorveu vários meios de comunicação e entrou em vários grupos com posições no seu capital. Não será também de ignorar que tem havido cortes na Cofina, sendo que a 31 de dezembro de 2010 os custos com o pessoal da Cofina estavam nos 40 milhões de euros e em 2018 situavam-se nos 27,6 milhões de euros.

Se é verdade que há sempre preocupações inerentes a um processo de mudança de acionistas, nesta situação em concreto os receios são acrescidos, constituindo esta operação mais um passo na concentração monopolista no sector da comunicação social.

É ainda de salientar que a proteção do pluralismo dos *media* tem sido uma preocupação recorrente do Parlamento Europeu, que tem instado a Comissão Europeia, desde os anos 90, a propor medidas concretas no sentido de salvaguardar esse princípio.

Em 2017, o Media Pluralism Monitor examinou o pluralismo nos meios de comunicação social nos Estados-Membros da União Europeia, cujos resultados mostraram estagnação ou deterioração geral nas áreas abrangidas por esta monitorização e confirmaram que nenhum país analisado é livre de riscos de pluralismo dos *media*.

Importa relembrar que a Constituição da República Portuguesa estabelece no artigo 38.º vários pressupostos para a liberdade de imprensa, assim como determina no artigo 39.º, a propósito da regulação da comunicação social, vários princípios, entre eles, a não concentração da titularidade dos meios de comunicação social.

Face ao exposto, a compra da Media Capital pela Cofina pode agravar significativamente a situação de um sector estratégico para o País, conflituando com a Constituição da República Portuguesa e podendo ter impactos negativos na pluralidade, na qualidade da informação e até na situação dos profissionais de ambos os grupos.

Nesse sentido, e uma vez que não se trata de uma mera operação económica, o Governo deverá, no cumprimento da Constituição da República Portuguesa, desenvolver as diligências necessárias para impedir que esta operação se concretize, pois trata-se de assumir uma responsabilidade política, importando, por isso, garantir a liberdade de expressão, a diversidade e o pluralismo nos vários sectores da comunicação social, bem como o direito dos cidadãos à informação, evitando outros conglomerados que se possam vir a concretizar.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, os Deputados do Partido Ecologista «Os Verdes», apresentam o seguinte projeto de resolução.

A Assembleia da República recomenda ao Governo que:

1 – Recorra aos mecanismos necessários com vista a impedir a compra do Grupo Media Capital pela Cofina.

2 – Recorra aos mecanismos necessários com vista a impedir a criação de conglomerados na área da comunicação social que põem em causa a igualdade, a liberdade e o pluralismo.

3 – Promova as medidas necessárias com vista a eliminar a degradação das condições de trabalho, a instabilidade e a precarização dos jornalistas e de outros trabalhadores da comunicação social que se encontrem nessa situação.

Palácio de S. Bento, 16 de janeiro de 2020.

Os Deputados do PEV: José Luís Ferreira — Mariana Silva.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO.