

SERS Informa

Boletim Informativo do SERS – Sindicato dos Engenheiros

Editorial

A crise que assola a Europa era expectável no final do século XX.

A raiz da sua génese não se confina à crise financeira mas também tem a ver com a sustentabilidade do modelo económico vigente.

Na realidade, quer a Europa, quer os Estados Unidos da América, desenvolveram uma sociedade de consumo insustentável e que tende a esgotar os recursos disponíveis na natureza.

A manutenção do modelo económico só foi possível devido à assimetria mundial de nível de vida e começa a demonstrar a insustentabilidade com o desenvolvimento das economias emergentes.

Torna-se agora necessário proceder a uma correcção dos padrões de consumo nas regiões mais ricas de molde a assegurar quer a sua sustentabilidade, quer uma melhor repartição entre as várias economias mundiais.

Portugal, apesar de ser uma economia débil, integra-se nos padrões de consumo europeus que fatalmente terão de ser corrigidos. É assim importante que a resolução da actual crise seja também utilizada para a preparação de um futuro sustentável, sem o que é impensável construir uma solução durável.

Desde já existem dois consumos que urge tratar de imediato: o consumo energético e o consumo de água.

As políticas energética e da água não se confinam ao sector da produção, mas também à distribuição, armazenamento e consumo.

A redução do consumo de água, que também está ligado à energia, implicará alterações significativas na vida do cidadão, onde se incluem os hábitos alimentares, e um maior investimento na conservação da água.

Para a redução do consumo energético é necessário repensar quer a política da distribuição e utilização da energia, quer a política de transportes.

Qualquer uma destas políticas terá de ser articulada com a política demográfica.

O SERS-Sindicato dos Engenheiros está a desenvolver um conjunto de jantares debate para refletirmos sobre as tarefas que se impõem.▪

A. Mendes Marques
Presidente da Direção



FORMAÇÃO

Próximas Ações Previstas

CURSO DE GESTÃO DE PROJETOS

Enquadramento

As empresas ou outros organismos, para além das suas atividades operacionais permanentes, desenvolvem atividades com características únicas e num período de tempo limitado denominadas por projetos.

Quer seja o desenvolvimento e lançamento de um novo produto, a construção de um imóvel ou a reengenharia dos processos do negócio, os projetos são elementos críticos na estratégia das organizações.

Para se atingirem as metas e objetivos desejados, especialmente nas suas componentes de qualidade, custo e prazo, os projetos necessitam de ser geridos de uma forma coordenada e organizada, recorrendo a um conjunto de ferramentas, aptidões, metodologias, recursos e procedimentos. A isto chama-se a **GESTÃO DE PROJETOS**.

Objetivo

Dotar os participantes dos conhecimentos essenciais à conceção, planeamento, execução e monitorização de projetos.

O curso de Gestão de Projetos decorrerá em dois módulos:

MÓDULO I - Gestão de Projetos baseada no Guia PMBOK do PMI (Project Management Institute)

<u>Duração:</u> 29 horas	<u>Data:</u> 17, 18, 21, 22, 23, 24 e 25 de Maio, das 18h30 às 21h30 e Sábado, dia 26 de Maio, das 10h às 18h.	<u>Comparticipação sócios:</u> 210 € <u>Não sócios:</u> 275 €
--------------------------	--	--

MÓDULO II - Planeamento de Projectos com o Microsoft Project 2003 - NÍVEL I - BÁSICO

<u>Duração:</u> 15 horas	<u>Data:</u> 11, 12, 14, 15, e 18 Junho, das 18h30 às 21h30	<u>Comparticipação sócios:</u> 130 € <u>Não sócios:</u> 170 €
--------------------------	---	--

- Planeamento de Projectos com o Microsoft Project 2003 - NÍVEL II - AVANÇADO

<u>Duração:</u> 12 horas	<u>Data:</u> 24, 25, 26 e 27 Setembro, entre as 18h30 e as 21h30	<u>Comparticipação sócios:</u> 80 € <u>Não sócios:</u> 100 €
--------------------------	--	---

Formador: Eng. José Pedro Amorim Rodrigues da Silva

CURSOS DE INFORMÁTICA

POWERPOINT

Conteúdo:

1 – Noções básicas e início da aplicação - O Microsoft PowerPoint - Janela do PowerPoint - Abrir e fechar a aplicação

2 – Criar minha primeira apresentação
--

3 – Texto no PowerPoint

4 – Inserir imagens

5 – Sons

6 – Visualizar e imprimir

<u>Duração:</u> 15 horas	<u>Data:</u> 23 Junho e 30 Junho, das 10h às 13h e das 14h às 18h30	<u>Comparticipação sócios:</u> 60€ <u>Não sócios:</u> 80€
--------------------------	---	--

EXCEL

Conteúdo:

- 1 – Iniciar o excel
 - Introduzir informações - Editar informações em células - Anular uma operação
 - Gerir livros - Sair do excel
- 2 – Efectuar cálculos
 - Utilizar a função de cálculo automático - Utilizar fórmulas
 - Utilizar a função de soma automática - Utilizar a função preenchimento automático
- 3 – Gerir informações de livros
 - Gerir informações - Mover e copiar informações- Copiar fórmulas;
- 4 – Formatar informações de uma folha de cálculo
 - Formatar números e caracteres- Células e grupos de células
 - Unir informações de várias células - Copiar e eliminar formatação
- 5 – Verificar e imprimir informações
 - Verificar uma ortografia de uma folha de cálculo - Localizar e substituir informações
 - Pré-visualizar uma folha de cálculo - Configurar página - Imprimir uma folha de cálculo

Duração: 15 horas

Datas: terças 29 Maio, 05, 19, 26 Junho e 03 Julho, das 18h30 às 21h30

Comparticipação sócios: 60€

Não sócios: 80€

Formador: Eng. Gilbran Pelli Leonardi

AUTOCAD NÍVEL II

Conteúdo:

- | | |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none">1 – Modificar objetos<ul style="list-style-type: none">- Junção de objetos- Corte de objetos- Alteração de comprimento de objetos- Criação de cópias ordenadas de objetos2 – Layers e outras propriedades<ul style="list-style-type: none">- Criação e gestão de layers | <ol style="list-style-type: none">3 – Criação e edição de texto4 – Aplicação de tramas (hatch)5 – Cotação de desenhos6 – Composição de folhas de impressão<ul style="list-style-type: none">- Adição de drivers de impressão- Plottermanage |
|---|---|

Duração: 7 horas

Data: 19 Maio, das 10h às 13h e das 14h30 às 18h30

Comparticipação sócios: 33€

Não sócios: 43 €

Formador: Eng. / Arq. Carlos Rodrigues

Pool de Consultores

O SERS - Sindicato dos Engenheiros, tendo em conta o universo que representa e as responsabilidades sociais que lhe cabem no processo de melhoria continua das empresas, dispõe atualmente de uma Pool de Consultores a nível nacional das várias áreas da Engenharia, que gostaria de colocar ao serviço do País e das PME. Esta Pool de consultores foi constituída na sequência do convite endereçado aos sócios para nela se inscreverem, e seguidamente divulgada junto de numerosas Associações empresariais dos diversos ramos de atividade. Aguardam-se os eventuais contatos resultantes desta ação.



CONTRATAÇÃO COLETIVA

Acordos negociados e em curso em 2012:

EDP – As negociações iniciaram-se com uma proposta da Empresa de aumento salarial de 0,8%, apenas na renumeração base, para todos os trabalhadores com uma remuneração base inferior a 2.000 euros, não abrangendo qualquer cláusula de expressão pecuniária. Findas as negociações, o acordo obtido contemplou um aumento para todos os níveis da tabela salarial de 1,7% (arredondado ao euro superior) e 1,7% para as cláusulas de expressão pecuniária (sem arredondamento). O subsídio de alimentação será pago em dinheiro, senhas ou cartão específico fornecido pela empresa, por opção do trabalhador. Foi ainda acordado, entre outras matérias menos relevantes, um prémio de produtividade no valor de 173 euros e distribuição de resultados de 50% da remuneração, para todos, desde que satisfeitas as condicionantes da avaliação individual.

PETROGAL, GDL e PETROLÍFERAS PRIVADAS – A situação de partida era de recusa de qualquer aumento salarial, invocando o grupo a situação de crise que o país atravessa, que se reflete numa contínua retração do consumo de combustíveis e numa acentuada redução da margem de refinação, que em 2011 foi negativa, acrescido dos fortes investimentos realizados pela Petrogal na reformulação do aparelho refinador e no desenvolvimento da atividade de exploração e produção petrolífera. No entanto, a Empresa foi sensível à contra argumentação dos sindicatos e assim foi acordado um aumento salarial de 1% abrangendo a tabela e as cláusulas de expressão pecuniária entre as quais o subsídio de alimentação. A GDL e as PETROLÍFERAS PRIVADAS acompanharam.

PT – O SERS assinou o ACT das empresas PT, PT Prime e TMN (parte do clausulado), o qual substitui o anterior AE que apenas respeitava à PT, clarificadas que foram pela Empresa as objeções levantadas pelo SERS e oportunamente transmitidas aos nossos associados do grupo PT. Decorrem as negociações quanto ao restante clausulado e eventual revisão da tabela e restantes cláusulas de expressão pecuniária.

ADP Fertilizantes – Foi revisto e acordado o clausulado do anterior AE, decorrendo agora as negociações da tabela salarial, tendo a Empresa evoluído de 1% para 1,3%, considerando-se que poderá ainda haver uma evolução positiva.

TABAQUEIRA – A Empresa propõe um aumento salarial de 1% mas faz depender da redução de regalias sociais no centro infanto-juvenil (creche e ATL), nos transportes e no seguro de saúde. Decorrem as negociações com vista à redução do impacto destes cortes e maior aumento na tabela.

RTP – A nova Administração reuniu com os Sindicatos em Janeiro para se apresentar, informando que estavam em curso os estudos com vista à reestruturação e que seriam fornecidas informações nomeadamente quanto à criação de uma nova empresa de serviços técnicos, rescisões por mútuo acordo e outras medidas de saneamento financeiro. O SERS juntamente com outros sindicatos tem insistido junto da Administração para a clarificação destes e outros aspectos.

CTT – Decorrem as negociações do clausulado de um novo AE, visto a Empresa pretender reunir num único AE os dois AE atualmente existentes, os chamados AE de Janeiro e de Setembro, conforme as organizações sindicais abrangidas por eles.

PORTUCEL – Estão em curso as negociações para a revisão do AE existente, denunciado pela empresa, com o pretexto de adaptação à legislação mais atual, o que tem levantado fortes protestos por parte dos trabalhadores tendo até conduzido à greve. Também está em negociação a revisão da tabela salarial, tendo a empresa feito uma primeira proposta de 0,6%

AECOPS – Início das negociações prevista para Maio.



DOSSIER TRANSPORTES

JANTAR-DEBATE: PLANO ESTRATÉGICO DE TRANSPORTES

Realizou-se no passado dia 6 de Março de 2012, patrocinado pelo Sindicato dos Engenheiros (SERS), uma Palestra/Jantar-debate sobre o assunto mencionado em epígrafe, tendo como orador convidado o Senhor Eng.º Jorge Paulino Pereira, Professor do Instituto Superior Técnico (IST), Especialista na Área do Urbanismo e Transportes.

A apresentação do tema revestiu-se de particular importância dada a problemática existente nos dias de hoje, relativamente à intermodalidade dos sistemas existentes, tendo-se abordado aspetos relevantes da via marítima, média/alta velocidade na Via férrea, Auto Estradas/SCUT e Via Aérea, passando ainda por algumas considerações sobre a localização do Novo Aeroporto de Lisboa.

Foram ainda aduzidas várias considerações sobre a intermodalidade de Transportes e/ou estudos existentes em Portugal, suas vantagens e desvantagens, quando conjugados com as possíveis ligações aos Nós/interligações ao Plano de Transportes já aprovado em Espanha e sequência de transporte de passageiros e mercadorias com destino aos diversos Países da Europa.

A ação realizou-se no “Restaurante A Mexicana” e contou com elevada participação, quer quanto ao número de pessoas presentes, quer quanto à motivação/interação da plateia na análise/discussão dos vários sub-temas e/ou soluções apresentadas.

Dado o interesse manifestado por todos os participantes, propõe-se o Sindicato, realizar proximamente, mais eventos subordinados a outros temas ou possível desenvolvimento do tema agora abordado, solicitando-se para o efeito, por parte de todos os Associados, alguns contributos relativamente a assuntos que possam vir a ser introduzidos em futuros Jantares-debate.

Seguidamente reproduzimos um texto do Professor Jorge Paulino Pereira sobre os temas desenvolvidos no jantar-debate.▪

A DIREÇÃO

INTERMODALIDADE DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE EM PORTUGAL

Jorge Paulino Pereira
(Professor universitário e consultor)

Num Mundo sempre em mutação, os sistemas de transporte representam uma das ferramentas fundamentais para assegurar a hegemonia económica, ou para conseguir a sobrevivência de Estados e de Povos em todo o Planeta.

Portugal é bem um exemplo da importância dos transportes, ao nível mundial, quando nos séculos 14 a 16, conseguiu construir um império económico pluri-continental, fundado essencialmente numa navegação moderna para a época e num poder de fogo igualmente dos mais evoluídos do Mundo de então. Foi com o controlo do “caminho marítimo para a Índia” que o nosso País penetrou nos mares da África, da Ásia e das Américas, o que lhe deu supremacia em relação aos restantes países europeus, e até introduziu uma profunda alteração em relação ao enquadramento económico, então vigente. Depois, Portugal entrou em decadência porque deixou de ter o domínio do transporte mundial perdendo essa posição suprema para a Espanha, para a Holanda, para a Inglaterra e para a França.

O século 19 viu o transporte ferroviário surgir em força, tornando-se num modo de levar a “civilização europeia” ao interior dos continentes então periféricos (África, Américas e Ásia).

Paralelamente, foi por meio dele que se construíram os grandes impérios de hoje em dia (Estados Unidos da América, Canadá, Rússia). Após a segunda guerra mundial, o transporte ferroviário cedeu o seu lugar de hegemonia para o transporte rodoviário, para as curtas e médias distâncias, e para o transporte aéreo sobretudo para médias e grandes distâncias.

DOSSIER TRANSPORTES

Ora, ainda hoje, para permitir o desenvolvimento e sustentabilidade económicas, o nosso País precisa de ter um sistema de transportes compatível com as nossas necessidades do dia-a-dia. Esse sistema intermodal deve permitir uma circulação de pessoas e de mercadorias de um modo operacionalmente correto, que seja eficaz e eficiente em termos de gestão, e também que envolva custos pouco onerosos para poder ser competitivo.

Para conseguir este múltiplo objectivo, Portugal precisa de ter uma rede de transportes terrestres (rodoviários e ferroviários) de baixo custo de construção e de manutenção, cobrindo as principais regiões do País e assegurando igualmente uma eficaz ligação à vizinha Espanha e à Europa transpirenaica. Também necessita de ter aeroportos e de portos que constituam uma malha de entrada e de saída, não só de pessoas, como também de mercadorias.

Analise-se brevemente cada um dos modos de transporte de per si. Embora o Plano Rodoviário Nacional ainda não esteja concluído, as vias de comunicação rodoviárias estão bastante desenvolvidas, e existe uma rede muito interessante cobrindo o território, com estradas e auto-estradas que permitem uma mobilidade eficaz, na maioria dos casos.

Contudo abusou-se de um modelo de financiamento, constituído pelas Parcerias Público-Privadas (PPP), em que o Estado resulta sempre no grande prejudicado e os seus parceiros económicos privados nos grandes beneficiados. Para servir esses interesses privados, perdeu-se a perspectiva global do que deveria ser feito, tendo-se construído auto-estradas paralelas e concorrenciais entre si, espaçadas entre si de poucos quilómetros e que não se justificavam (veja-se o caso da cidade de Aveiro que tem duas auto-estradas para Lisboa e para o Porto espaçadas de uma dúzia de quilómetros); ou então fizeram-se vias com perfil de auto-estrada e com túneis e viadutos onerosos em zonas onde se justificava ter implementado soluções rodoviárias menos dispendiosas, recorrendo apenas a 2 ou 3 vias, e penalizando o traçado nas zonas orograficamente mais difíceis.

No caso do transporte ferroviário, o panorama é confrangedor. A maioria das linhas de caminho de ferro foram construídas no final do século 19, e muitas delas não tiveram modernizações, em termos de traçado e em termos dos sistemas de electrificação e de sinalização. Deste modo, elas não são concorrenciais em muitas regiões e sistematicamente se assiste ao fecho de linhas, porque o número de passageiros é escasso e o volume de mercadorias perfeitamente diminuto.

Muitas destas linhas centenárias deveriam ter sido abandonadas para ser substituídas por uma rede, em bitola (distância entre os carris) internacional ou europeia que permitisse a prática de altas velocidades. O País deveria ter implementado uma rede simples que permitisse ligar as principais cidades do Norte, do Centro e do Sul do País, e também os seus poucos portos e aeroportos mais relevantes. E obviamente que deveria ter ligações a Espanha para assegurar a penetração nas regiões que nos interessam (Galiza, Castela e Andaluzia). Na prática, nada disto foi feito até hoje.

Aliás, atualmente não se podem colocar mercadorias do lado de lá dos Pirinéus, por transporte ferroviário, porque são diferentes as bitolas entre a Península Ibérica e a França e os outros países europeus. Na Península Ibérica, utiliza-se a antiga bitola britânica que nós chamamos de bitola ibérica; e nos restantes países europeus, adoptou-se a bitola francesa que agora é conhecida por bitola europeia ou internacional.

Desde a década de 80 do século 20 e durante muitos anos, discutiu-se apenas a necessidade de fazer uma ligação a Madrid, no âmbito de uma política de redes europeias de alta velocidade, interligando as capitais dos vários estados. Por isso, todo o debate passava por saber se deveria haver duas linhas de Portugal para Madrid, uma saindo de Lisboa e outra do Porto (era o chamado Pi deitado) ou apenas uma linha única saindo de um ponto intermédio entre a linha de Lisboa-Porto para Madrid (era o T deitado).

E até houve uns "iluminados", muito académicos, que entendiam que se deveria acabar com o aeroporto em Lisboa e o do Porto, para fazer um único, a que chamavam pomposamente de Aeroporto Internacional de Portugal, a localizar no ponto de entroncamento da ligação para Madrid, lá para Coimbra, Pombal ou Leiria (imagine-se!) O poder político, geralmente fraco a muito fraco tecnicamente, ia bebendo estas teorias, defendendo as que eram emitidas pelos técnicos da sua cor partidária, por mais absurdas que fossem. Esta decisão do poder político de ter privilegiado a ligação a Madrid e não à Europa transpirenaica, deve ter provocado um atraso de pelo

DOSSIER TRANSPORTES

menos 30 anos em relação à nossa perspetiva de estarmos ligados rapidamente ao coração da Europa (Alemanha, Bélgica, Holanda, Luxemburgo, França do Leste e do Norte, Itália do Norte).

Em 1999, o signatário apresentou uma proposta para uma rede de alta velocidade em Portugal, em bitola europeia e em dupla via, que permitisse atingir altas velocidades. E o modelo proposto viria a ser posto oficialmente no papel, em 2003, nos Acordos da Figueira da Foz. Contudo, até hoje, não está construído um único quilómetro desta rede. Tudo tem sido só conversa entre técnicos e políticos. Ainda agora se discute se se deve fazer uma linha de alta velocidade ou de alta prestação (o que eu não sei o que é...). E deste modo, Portugal está-se a atrasar todos os dias.

Analizando mais friamente a situação ferroviária nacional. Ainda antes do 25 de Abril de 1974, a linha do Norte foi eletrificada o que representou um marco fundamental na estratégia de promover uma boa ligação ferroviária entre as duas principais cidades do País. Contudo, no final do século 20, foi adotada uma política que se julga ter sido incorreta, ao promover a “modernização da linha do Norte”, que implicou custos elevadíssimos em relação ao retorno. Com efeito, deveria ter sido implementada, desde logo, a construção de uma nova linha em bitola europeia, com características de alta velocidade entre as duas cidades, sobretudo porque essa tecnologia estava a dar os primeiros passos na Europa e os financiamentos que se conseguiam obter para a sua construção, na União Europeia, eram da ordem de 70 a 80%. A modernização da linha do Norte, ainda hoje não concluída, já sorveu valores pecuniários muito próximos do que teria custado a construção de uma linha de alta velocidade ferroviária entre Lisboa e o Porto.

Não aproveitar as verbas postas à disposição de Portugal pelos fundos comunitários para construir uma linha de alta velocidade entre Poceirão e Elvas, com prolongamento ao Pinhal Novo, integrada nesta rede de alta velocidade nacional, parece revelar-se também um erro histórico grave porque compromete o Futuro do transporte ferroviário no nosso País.

Já os investimentos nas linhas suburbanas de Lisboa e do Porto merecem um voto de elogio, embora certas opções sejam discutíveis, em termos da sua operacionalidade ou da sua racionalização intermodal (por exemplo, a construção dos interfaces com o Metropolitano de Lisboa; também na linha de Lisboa a Cascais, talvez tivesse sido mais interessante ter procedido à modificação da bitola, integrando-a na linha do Metropolitano, como em tempos o signatário propôs).

O transporte aéreo tem sido também objeto de discussão acesa com os vários interesses económicos digladiando-se em propostas, algumas das quais surgem também algo absurdas.

O transporte aéreo de mercadorias tem sido pouco atrativo representando ainda uma tranche ínfima das receitas de transportadoras e de aeroportos nacionais.

Toda a política aeroportuária nacional está neste momento em discussão porque se pretende privatizar a transportadora aérea TAP Air Portugal que tem sido a nossa Companhia de Bandeira. Se não se acautelarem os interesses nacionais, todo o nosso modelo de crescimento aeronáutico pode ruir, provocando um retardar do nosso crescimento económico.

Portugal Continental precisa de 3 bons aeroportos: em Lisboa, no Porto e em Faro. O de Lisboa, está em pleno centro da capital, mas como os sucessivos poderes políticos (nacionais e autárquicos) não souberam defender os interesses aeroportuários, ele deixou de ter capacidade de expansão. Terá de ser feito um complemento ou um novo aeroporto noutra ponto da região de Lisboa. As soluções que têm estado em cima da mesa desde há uma trintena de anos consistem em fazer um aeroporto a mais de 50 km da capital, o que parece ser um verdadeiro disparate.

Com efeito, a localização do aeroporto na Ota estava enquadrada no tal esquema mirabolante de ter uma aeroporto internacional de Portugal que servisse Lisboa e o Porto simultaneamente. E mais recentemente, embora se tenha finalmente optado pela margem Sul do rio Tejo que tem vantagens aeronáuticas significativas em relação à margem Norte (terreno plano, sem obstáculos, e permitindo fácil construção e aproximação aeronáutica), a verdade é que localizá-lo a 50 km de Lisboa faz perder as vantagens concorrenciais, sobretudo havendo

DOSSIER TRANSPORTES

localizações possíveis e interessantes a uma quinzena de quilómetros da cidade de Lisboa e na mesma zona Sul. Obviamente que toda esta política que se tem assistido serve interesses económicos que pretendem explorar o novo aeroporto de Lisboa, no local de Canha-Benavente (no final do Campo de Tiro de Alcochete), que pretendem desativar o aeroporto da Portela para vender os terrenos para objetivos mais rendosos, e que pretendem valorizar os próprios terrenos que adquiriram ao lado do futuro aeroporto.

Paralelamente as empresa low-cost, em expansão como modelo de transporte aéreo, têm insistido que o atual Aeroporto de Lisboa pratica taxas aeroportuárias muito elevadas, que tornam pouco atrativa a sua utilização. Ora é sabido que algumas empresas ditas de low-cost têm funcionado como dos principais dinamizadores do turismo em certas regiões. E o turismo também representa um fator interessante para o desenvolvimento da Economia nacional.

O aeroporto do Porto é outro dos aspetos que merece ser referido. Foram feitos investimentos muito valiosos e interessantes quer do lado terra quer do lado ar, o que permitiu que ele crescesse e se tornasse num pólo gerador de tráfego do Noroeste Peninsular. Contudo, há que pensar o que vai ser o Futuro. Com efeito, a gare está preparada para um volume de passageiros muito superior ao permitido pelas pistas, caminhos de circulação e placas de estacionamento. E isto é uma incoerência que urge resolver.

O Aeroporto de Faro é outro bom exemplo de nicho de mercado muito atrativo. Dar condições para ele estar mais ligado à cidade, e à região do Algarve e à própria Andaluzia, seria uma forma de permitir incrementar o seu fluxo de passageiros.

Por último uma breve referência aos portos, já que o transporte marítimo representa a parte mais significativa de todos os modos de transporte, no que se refere às mercadorias. Ao nível internacional, uma (menos ajustada) política, desenvolvida pelo poder político nacional, tem levado a que outros portos espanhóis e até marroquinos cresçam, e que o potencial dos portos portugueses se reduza cada vez mais.

Os portos de Leixões, Lisboa e Sines são os que teriam mais potencialidades de desenvolvimento futuro. Contudo, cada um apresenta características e condicionalismos muito diferenciados entre si. O porto de Lisboa está asfiziado pela cidade, e tem problemas de expansão futura. O porto de Leixões não tem características de porto de águas profundas. E Sines não tem ligações rodoviárias e ferroviárias que possibilitem uma área interessante de captação de agentes económicos.

Obviamente que atualmente Portugal não é um país rico. Contudo desaproveitar as nossas potencialidades como o têm feito os sucessivos governos desde há algumas dezenas de anos, cada vez nos coloca mais na cauda de uma Europa.▪

PET - PLANO ESTRATÉGICO DE TRANSPORTES PARA 2011/2015

António Cerdeira Batista
(Eng. Electrotécnico)

1)- O PET foi já aprovado através da Resolução do Conselho de Ministros nº 45/2011, e publicado no Diário da Republica em 10 de Novembro 2011 (1ª série – nº 216), sem que tenha havido oportunidade para qualquer prévia apreciação e/ou debate publico relativamente ao seu conteúdo.

Simultaneamente, foi lançada nalguns órgãos de comunicação social, uma campanha tendente a captar o apoio da população em geral para aquilo que é , em nosso entender, o principal objetivo deste PET (fazer crer que o deficit existente só será solucionável através da privatização e/ou concessão/sub - concessão das empresas publicas de transportes), denegrindo a imagem e o desempenho dessas empresas (“altamente deficitárias”) e da generalidade dos seus colaboradores (“altas remunerações e outras mordomias”), através da apresentação (sem qualquer explicação) e da manipulação de alguns indicadores e outros dados (económicos e de exploração).

2)- Perante o exposto, entendemos ser necessário e oportuno, esclarecer os reais motivos que estão na base da critica situação financeira das empresas publicas de transportes (situação de “pré - falência”, segundo o Governo).

DOSSIER TRANSPORTES

Como ponto prévio, referir-se-á ser da responsabilidade do Governo, a escolha e nomeação dos administradores dessas empresas (para mandatos de três anos), baseadas essencialmente em critérios de confiança político – partidária (sejam os governos de tendência PS ou PSD), ficando desde logo e de algum modo cerceadas, a capacidade e a autonomia gestonárias desses administradores.

Quanto á situação financeira da generalidade dessas empresas, os deficits existentes resultam principalmente de duas distintas ordens de factores, ambas atribuíveis em grande parte, aos sucessivos governos e tutelas:

2.1)- Endividamento crescente junto da banca para a execução de novas infra-estruturas (“ILD’s” – infra-estruturas de longa duração), cujos custos deveriam ser desde logo suportados pelo Estado e não pelas suas empresas. De realçar que os respectivos programas de expansão/investimento são previamente discutidos e aprovados anualmente pela respetiva tutela governamental, a qual impõe por vezes prioridade a soluções de investimento não justificáveis por razões de necessidade social e/ou de sustentabilidade económica (procura insuficiente e/ou descontinuada ao longo do dia), mas sim por razões políticas, podendo referir-se os seguintes exemplos:

- No caso do Metropolitano de Lisboa, tivemos a implementação da 1ª fase da linha Vermelha (Alameda - Oriente, 1998), com o objetivo político de servir a Expo98, mas desde logo condenada a forte deficit operacional (muito baixa procura após encerramento da Expo).
- Ainda em relação ao Metropolitano de Lisboa, foram inauguradas em 2003/2004 , as extensões da linha Amarela ao concelho de Odivelas (Campo Grande - Odivelas) e da linha Azul ao concelho de Amadora (Pontinha - Amadora Este), só justificáveis pela vontade política de satisfazer as pretensões e promessas eleitorais dos autarcas locais (recorde-se a propósito, uma prometida nova extensão da linha Amarela ao concelho de Loures, anunciada pela então Secretária de Estado dos Transportes, Ana Paula Vitorino, durante a campanha eleitoral de Setembro 2009).

2.2)- Persistente deficit operacional, resultante da impossibilidade das receitas de exploração poderem cobrir as despesas de funcionamento (de pessoal, de manutenção, de fornecimentos), necessárias para assegurar as exigências de qualidade e de segurança do serviço publico prestado às populações utilizadoras, contribuindo essencialmente para esse deficit, os seguintes factores:

- Tarifas baixas, de carácter social, fixadas pela tutela, aplicáveis a todos os utilizadores dos sistemas de transportes, independentemente da sua capacidade financeira. O actual sistema prevê uma componente a suportar pelo Estado, as chamadas “indenizações compensatórias”, cujos valores são normalmente insuficientes e definidos sem rigor, e entregues às empresas com atrasos significativos.
- Repartição das receitas dos passes multi-modais, pelos diversos operadores urbanos e sub-urbanos, baseada em critérios fortemente desatualizados (inquéritos, incluindo origem/destino, realizados há mais de 20 anos – 1989), com claro beneficio para alguns operadores (privados, nalguns casos) e prejudicando outros (novamente se aponta o caso do Metropolitano de Lisboa que, de 1989 para cá, cresceu significativamente, passando de uma simples linha bifurcada para uma rede de 4 linhas cruzadas, com cerca do triplo de extensão).
- Despesas crescentes com pessoal, nem sempre operacionalmente justificáveis, resultantes de negociações entre administrações e sindicatos, formalizadas em sucessivos Acordos de Empresa (“AE’s”), após supervisão e aprovação pela tutela governamental (no passado, reconhece-se ter havido algum condicionamento da capacidade negocial das administrações, motivado pela preocupação eleitoral dos respectivos governos : com eleições de 4 em 4 anos, havia a preocupação de evitar situações de rutura que, originando greves/paralizações dos serviços, pudessem desagradar às populações/eleitores habitualmente servidas).

3)- Fica assim claramente demonstrada a grande responsabilidade do Estado, dos sucessivos Governos, e das Administrações por eles nomeadas, na actual situação deficitária das empresas publicas de transportes.

Vem agora o atual Governo, através do PET, omitindo as reais causas dos deficits acumulados existentes e não considerando outras possíveis soluções que preservassem o carácter de serviço publico dessas empresas, anunciar a sua intenção de privatizar ou de concessionar/sub-concessionar os serviços publicos de transportes. O claro objetivo do Governo é o de reduzir drasticamente (ou mesmo anular) os seus encargos com esses serviços, não mostrando qualquer preocupação pelas consequências do resultante desmembramento das suas experientes estruturas técnicas e organizacionais, e pelos prejuízos que daí possam advir para os cidadãos utilizadores (maior custo; menor qualidade do serviço).

DOSSIER TRANSPORTES

Só que, contrariando esse objetivo, duas situações nos parecem ser, á partida, incontornáveis:

- o Estado continuará a ser responsável pelos custos e encargos referentes á construção de novas infra-estruturas de transporte e á manutenção/conservação das existentes;
 - o interesse dos privados na privatização ou na sub-concessão dos sistemas de transporte pressupõe logicamente a existência de lucro, o que implicará necessariamente uma de duas consequências (ou ambas): o aumento significativo das tarifas ou/e o pagamento pelo Estado aos privados, de compensações financeiras (por previsões de procura não atingidas, por exemplo). Exemplifiquemos com o caso da Fertagus, cujo contrato de concessão proporcionou a referida compensação financeira até 2011, e a partir daqui, a possibilidade de aumentar as tarifas para além das taxas de inflação, por forma a colmatar algum eventual deficit de exploração.
- 4)-** Por entendermos que a opção prevista no PER (privatizações e sub-concessões) não é a que melhor serve os interesses do País e dos cidadãos utilizadores dos sistemas públicos de transporte, propomos que o Governo tenha em consideração a seguinte alternativa, a qual poderá, no prazo indicado (2012-2015), e para além de garantir prioridade á qualidade do serviço e á segurança do transporte, conduzir a resultados económico-financeiros equivalentes:
- Escolha e nomeação imediata de novas administrações, baseadas exclusivamente na competência técnica dos seus elementos;
 - Programas de gestão com objetivos a atingir anualmente, em consonância com a estratégia definida pelo Governo;
 - Atualização dos sistemas tarifários, tendo em conta o tipo (modo de transporte e distancia a percorrer) e a qualidade do serviço prestado, integrando tarifas especiais de carácter social, aplicáveis por exemplo, aos agregados familiares ou indivíduos com menores rendimentos;
 - Revisão imediata dos critérios de repartição das receitas dos passes sociais, nas zonas metropolitanas de Lisboa e Porto;
 - Gestão integrada das empresas de transporte público das áreas metropolitanas de Lisboa (Carris e Metro Lisboa) e Porto (STCP e Metro Porto), sob supervisão das respectivas Áreas Metropolitanas de Transporte (com atualização dos seus estatutos e reforço dos seus meios de atuação), tornando as suas redes mais complementares (e não concorrenciais), e permitindo alguma racionalização de meios e de custos (redução de estruturas funcionais, etc...);
 - Possibilidade de recorrer a prestações externas de manutenção (“out-sourcing”), mas devendo estar sempre garantida a existência de “know how” interno, por forma a que essa prestação possa sempre ser devidamente controlada e avaliada pela empresa;
 - Manter proximidade funcional e física entre as respetivas áreas de operação, de manutenção e de engenharia, pelas vantagens que daí advêm (facilidade de comunicação; partilha dos problemas e avarias detetados, e das soluções para os corrigir). Nesse sentido, e para além das especificidades técnicas dos sistemas metro, considera-se altamente desaconselhável, a anunciada intenção de integrar na Refer, as áreas de engenharia/infra-estruturas do Metropolitano de Lisboa.
 - Projetos de modernização ou expansão das redes sempre baseados em critérios de racionalidade e de sustentabilidade económico-financeira (análises custo/benefício; adaptação procura/oferta; etc...);
 - Revisão dos atuais Acordos de Empresa (“AE’s”), desejavelmente em articulação com os órgãos representativos dos trabalhadores (sindicatos e comissões de trabalhadores), tendo em consideração a conjuntura económica, e particularmente, a situação critica em que se encontram as empresas de transportes. O objectivo final desta revisão será o de contribuir para a sustentabilidade económico-financeira dessas empresas, permitindo assim assegurar a continuidade do maior numero de postos de trabalho.
- Nota:** A comunicação social noticiou há dias, um recente desencontro entre as decisões/acções da Refer e da CP. Enquanto que a Refer acabou de investir cerca de 25 milhões de Euros a modernizar a estação ferroviária da cidade de Setúbal, a CP decidiu reduzir substancialmente o serviço ferroviário nessa estação. Uma maior proximidade funcional entre estas duas empresas, poderia ter evitado este desencontro.▪

LEGISLAÇÃO

Custas Judiciais

Foi publicado o novo Regulamento das Custas Judiciais – Lei n.º 7/2012 de 13 de fevereiro e complementado com a portaria n.º 82/2012 de 29 de março, donde ressalta que o acesso à justiça encareceu significativamente.

Segurança Social

Regime jurídico de proteção social - desemprego dos trabalhadores que se encontrem enquadrados no regime dos trabalhadores independentes

Foi publicado no Diário da República n.º 54, Série I, de 15.03.2012 o Decreto-Lei n.º 65/2012 de 15 de Março que estabelece, no âmbito do sistema previdencial, o regime jurídico de proteção social na eventualidade de desemprego dos trabalhadores que se encontrem enquadrados no regime dos trabalhadores independentes e que prestam serviços maioritariamente a uma entidade contratante.

IRS

Entrega da Declaração de rendimentos Modelo 3, em suporte digital, pelos sujeitos passivos com rendimentos da Categoria B (trabalho independente) até 30 de maio. Se tiverem auferido rendimentos provenientes do estrangeiro, juntarão à declaração o Anexo J; se tiverem Benefícios Fiscais, deduções à colecta, acréscimos ou rendimentos isentos sujeitos a englobamento apresentarão, com a declaração, o Anexo H.

Tabelas de retenção sobre rendimentos do trabalho dependente e pensões – Continente

2012: - Despacho n.º 2075-A/2012, do Ministro de Estado e das Finanças, de 13 de Fevereiro – Diário da República, 2ª série, nº 31.

Aprova as tabelas de retenção na fonte de IRS para 2012, sobre rendimentos de trabalho dependente e de pensões, auferidos por residentes no Continente, sendo criadas tabelas específicas para os trabalhadores dependentes abrangidos pela suspensão do pagamento de subsídios de férias e de Natal prevista no artigo 21.º da Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro.

NOTÍCIAS

“Defendemos a criação de um fundo de emergência para o financiamento de empresas de 1,5 mil milhões de euros financiados pelo empréstimo da troika à República Portuguesa, do valor remanescente não utilizado pelos bancos”, afirmou o presidente da AIP-CCI, José Eduardo Carvalho, na sessão de abertura do “Seminário Incentivos QREN - Novos Concursos”, promovido pela associação, dia 12 de Março, no Centro de Congressos de Lisboa (News AIP)

“Os custos de interesse geral constituem actualmente uma parcela excessiva dos preços finais para os consumidores industriais”, denuncia José Eduardo Carvalho, presidente da AIP-CCI, considerando que “este é um domínio que compete ao Governo clarificar com urgência”, na 2ª Conferência Anual “Contributos para o relançamento da economia portuguesa” (News AIP)

“Portugal apresenta também uma considerável capacidade de armazenamento de gás, sendo certo que cerca de 50% da recepção de gás natural liquefeito da Europa se localiza na península ibérica, pelo que Portugal e a Espanha podem transformar-se numa plataforma giratória de fluxos energéticos com a Europa, valorizando a bacia atlântica e diminuindo a dependência da Rússia e de fornecedores instáveis”, defendeu o presidente da Fundação AIP, Jorge Rocha de Matos, durante a sua intervenção na abertura da conferência “Energia na economia – Oportunidades de desenvolvimento económico”, realizada dia 23 de Março, no CCL, no âmbito da iniciativa “EnergyLiveExpo”. (News AIP)

Actividade Económica – Mantém-se tendência de desaceleração

O índice de produção industrial de Janeiro de 2012 registou uma variação homóloga de -4.1% (+0.7% na indústria transformadora). A variação nos últimos doze meses foi de -2.3%, com a produção de “bens de investimento” (+3.9%) e de “bens intermédios” (+0.9%) a aumentar e a produção de “bens de consumo” (-4.3%) e de “energia” (-8.8%) em queda.

O índice de novas encomendas à indústria registou uma variação homóloga de -8.4% (-4.4% no mercado nacional; -11.3% no mercado externo), no trimestre terminado em Janeiro de 2012. O índice de produção no sector da construção registou uma quebra homóloga de -12.0%, no trimestre terminado em Janeiro 2012, quebra de -12.6% no segmento da “construção de edifícios” e de -11.4% no segmento da “engenharia civil”.

O índice de volume de negócios nos serviços, em Janeiro de 2012, registou uma variação homóloga de -8.2%, com todas as secções que compõem o índice, excepto a secção “transportes e armazenagem” (+0.9%), a apresentarem variações homólogas negativas. (News AIP)

Contas Nacionais – PIB (-1.6%, em volume ; -0.9% a preços correntes)

Em 2011, o Produto Interno Bruto terá registado uma variação nominal de -0.9% (+2.5% em 2010) atingindo os 171.1 mil milhões de euros e uma variação em volume de -1.6% (+1.4% em 2010).

Para a redução do PIB verificada foi determinante o contributo negativo da procura interna de -6.2 p.p. O contributo da procura externa líquida aumentou para +4.6 p.p. .

Em 2011, a procura interna terá diminuído -5,7% em volume, com todas as suas componentes a registarem quebras face a 2010. Ao nível da procura externa, as importações de bens e serviços registam uma quebra de -5.5% e as exportações de bens e serviços crescem +7.4%.

A preços correntes a procura global (procura interna mais exportações) foi praticamente igual à registada em 2010 (-0.1%).

A evolução ao longo do ano das diversas componentes da despesa foi no sentido de uma desaceleração significativa, particularmente no último trimestre de 2011. No 4º trimestre de 2011 ter-se-á verificado uma diminuição do PIB de -2.8% (-1.9% no 3º trimestre).

Mercado passa a ditar os preços da luz e gás a partir de 2013 A partir de 1 de Janeiro de 2013 é o mercado que vai passar a ditar os preços da electricidade para todos os consumidores, incluindo os domésticos que até agora estavam protegidos pelas tarifas reguladas. A extinção das tarifas reguladas vai abranger não só os consumidores domésticos de luz, mas também os de gás natural. Com o fim das tarifas reguladas fica assim completo o processo de liberalização, imposto pelo memorando da 'troika' no âmbito do plano de ajuda financeira. Porém apesar dos preços regulados para as famílias acabarem em 2013, a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) garante que vai continuar a fixar tarifas bi-horárias e tarifas tri-horárias durante o período de três anos, que se seguirá à extinção das tarifas reguladas de electricidade em 2013. > Mercado passa a ditar os preços da luz e gás a partir de 2013 (Diário Económico 19-03-2012)

Custos extra da electricidade oscilam entre 25% e 40% O peso dos custos políticos na factura da electricidade não é consensual. A DECO, associação de defesa dos consumidores, fala sistematicamente em mais de 40% e entregou recentemente uma petição no Parlamento, com 170 mil assinaturas, para que estes sejam reduzidos em 30%, já na conta da luz de 2013. Este número representa quase o dobro do valor apontado pela APREN, entidade que reúne as principais empresas que operam no sector das renováveis. > Custos extra da electricidade oscilam entre 25% e 40% (Diário Económico 19-03-2012)

Exportações nacionais para a União Europeia subiram 15% em 2011 Em 2011, Portugal exportou para a União Europeia mais 5,5 mil milhões de euros que em 2010. As exportações nacionais para os 27 países da UE aumentaram 15% para os 42,3 mil milhões de euros; e as importações de Portugal dos Estados-membros da UE cresceram só 1%, para os 57,6 mil milhões de euros. Esta evolução permitiu a Portugal reduzir o défice comercial com os países da região dos anteriores 20,3 mil milhões de euros para os actuais 15,3 mil milhões de euros. (News Somague)

Cinco Milhões para financiar PME

»O fundo de capital de risco "InovCapital Universitas", que a Associação Industrial Portuguesa-Câmara de Comércio e Indústria (AIP-CCI) subscreveu no final de 2011, dispõe de um total de cinco milhões de euros para PME que pretendam desenvolver "projetos de forte conteúdo inovador" e "projetos emergentes de pequena escala".

Num contexto de ausência de financiamento para as empresas este fundo, operacionalizado e devidamente registado na CMVM, disponibiliza um valor máximo de um milhão de euros para "projetos de forte conteúdo inovador" e um montante de 100 mil euros em "projetos emergentes de pequena escala", destinado a PME certificadas pelo IAPMEI. (Diário Económico 24-04-2012)

Periodicidade Trimestral

Abr. / Jun. 12

Diretor

Eng. Mendes Marques

Conceção gráfica e redação

Eng. Pedro Gamboa

Impressão: SERS

Administração e Propriedade
SERS – Sindicato dos Engenheiros
Av. Guerra Junqueiro, 30 - 1º. Esq.
1000-167 Lisboa
Tel: 218 473 059 / Fax: 218 405 095
Tm. 966 051 110

Delegação do Norte:

Av. dos Aliados, 162 – 2º. And.
Traseiras
4000-165 Porto
Tel: 222 080 914
E-mail: engenheiro@sers.pt

Solicita-se aos Colegas que informem o SERS

de toda e qualquer alteração das vossas

coordenadas, nomeadamente do vosso

endereço de e-mail.