



CONTRATAÇÃO COLETIVA

Negociações em 2017 (SERS em separado ou integrado na FE – Federação dos Engenheiros ou ainda na Cofesint - Confederação dos sindicatos da indústria, energia e transportes):

Negociações concluídas em 2017

ADP (AE) – Aumento de 1,3% na tabela e c.e.p. desde Janeiro.

GROQUIFAR (CCT) – Para o CCT do Comércio Farmacêutico e Químico conseguiu-se um aumento da tabela e c.e.p. de 1,5% mas para os níveis salariais mais baixos o aumento foi de 5%.

AECOPS (AE) – Reclassificação das profissões em curso, início da negociação do clausulado: majoração das férias e trabalho extraordinário. Acordo para a revisão global do AE com novo texto consolidado. Aumento médio de 1,3 na tabela salarial.

ANIMEE (CCT) – Início das negociações em 14 março, acordo concluído com aumento médio de 1,3%.

CELTEJO (AE) – Evolução de empresa de 0,5% para 0,75%. Tentativa de introdução de prémio de antiguidade, melhoria de contribuição para o fundo de pensões, melhoria de seguro de saúde.

CTT (AE) – A empresa apresentou uma proposta de aumento de 0,4% para graus I e II, 0,3% entre II e IV e 0,2% entre IV e VII. Início das negociações em 4 abril, chegou-se a acordo em Junho tendo aquelas percentagens evoluído para respetivamente para 1%, 0,75% e 0,65%, e ainda o limite mínimo do grau II passa para 600€, este a partir de 1 junho e os restantes desde 1 jan. 2017.

EDP (CTT) – A empresa passou a sua proposta inicial de 0,2% para 0,7%, ouviu os sindicatos em reuniões bilaterais, onde afirmámos a nossa discordância em relação aos valores propostos. Na continuidade das negociações foi alcançado o acordo em 19/4, com a revisão da tabela salarial e c.e.p. em 1,3%, prémio de produtividade de 200€ pago de uma só vez, distribuição de resultados nos mesmos moldes do ano anterior, tudo retroativo a Janeiro 2017.

FENAME (CTT) – Iniciadas as negociações com a 1ª reunião em 28 junho, a empresa propôs 1%, alteração à cláusula 33 (excluindo os engs. do ponto 1), regulação do teletrabalho e alteração do tempo de permanência nas categorias I e II, que passaria para o dobro. No final, acordou-se aumento geral de 1,5%, exclusão da alteração da cláusula 33, aumento do tempo de permanência de apenas 6 meses só para os novos admitidos depois de 1 de Setembro e no teletrabalho responsabilização da empresa pelo equipamento, além de outros detalhes não tão relevantes.

INDÚSTRIA CORTICEIRA FABRIL (CCT) – Aumento de 1,9% tabela salarial, categorias mínimas passam para 600€.

INDÚSTRIAS QUÍMICAS (CCT) – Aumento de 1,6% tabela salarial.

LUSOCIDER (AE) – 1% tabela salarial e 1,25% subs. almoço.

PETROGAL (AE) – A empresa começou por propor 0,6%, tendo as negociações evoluído para um valor final de 1,3%, e foi modificado o prémio de produtividade que passou a ser composto de uma parte fixa e outra variável mas que abrangerá todo o universo das empresas do grupo, passando a ser atribuído a 6475 trabalhadores (antes era a 3105).

PETROLÍFERAS PRIVADAS (ACT) – Acréscimo de 1,3% sobre as tabelas salariais e c. e.p..

PORTUCEL/NAVIGATOR (AE) – entre 1,1% e 1,3% para a generalidade dos trabalhadores, para os quadros superiores entre 0,7% e 1,3% em função do seu posicionamento na grelha. Melhoria significativa no seguro de saúde que ficou equiparado em todas as empresas do grupo Navigator ao seguro da Soporcel que era o melhor.

REN (CCT) – Foram acordadas condições idênticas às da EDP.

REPSOL Polímeros (AE) – Os parâmetros para 2017 voltaram a ser modificados tendo por base as regras aplicadas a todo o grupo Repsol, mas foram acolhidas as sugestões nomeadamente quanto aos níveis de absentismo que eram inalcançáveis. O Prémio de resultados foi distribuído em Abril (1500€), juntamente com os retroativos referentes à correção salarial (0,7%) devido aos resultados operacionais serem superiores a 10 m. €.

Negociações em curso

CARRIS (AE) –A Administração deu sem efeito a denúncia dos AE´s que tinha sido realizada em 26 de Novembro de 2015. Aguarda-se reunião para início de negociação do AE.

CP (AE) – Realizou-se em 6 de Abril uma reunião entre a empresa e os sindicatos onde, entre outros assuntos, foi esclarecido como serão feitos os pagamentos em duas tranches, julho 2017 e janeiro 2018, do efeito da contagem do tempo para efeitos de progressões na carreira e das diuturnidades, que foram desbloqueados, a que se seguirá a análise do Regulamento das Carreiras. Foi também referido o plano de aquisição/modernização do material circulante, para o que é determinante o facto da CP ser dona do material que opera. O Presidente salientou como nota positiva que em 2018 o Estado terá obrigatoriamente que celebrar o contrato de serviço público com a CP, o que implica que passará a ter de pagar o serviço público prestado pela Empresa, já que não é paga nenhuma indemnização compensatória atualmente. Em 2016 o nº de passageiros transportados aumentou 2,5%, os resultados líquidos foram de -144,6 m. € (-278,4 em 2015).

INCN (AE) – Renegociação do AE de 99, início em 22 junho 2016, a empresa apresentou a sua proposta de revisão do AE e o SERS a contraproposta, estando atualmente em debate o clausulado, com recusa da empresa em aceitar qualquer mudança que implique custos, nomeadamente a revisão da tabela salarial. Aguarda-se o retomar das negociações, interrompidas devido a próxima reunião da administração da INCM com a Secretaria de Estado do Tesouro.

PT / MEO (CCT) – O SERS subscreveu a declaração conjunta de greve para dia 21 de Julho, associando-se ao protesto global dos trabalhadores da empresa, que como temos noticiado, têm vindo a ser sujeitos nomeadamente a perda de regalias, redução (ou mesmo anulação de complementos) de salários, colocação sem funções e mais recentemente transferência para empresas fornecedoras com garantia de manutenção de regalias do AE apenas por um ano.

RTP (AE) – Estão em curso as negociações com vista ao enquadramento de carreiras e seguimento da implementação do AE 2015. Foi finalmente celebrado o Protocolo de Acordo aprovados relativo às compensações em deslocação diária e temporária.

TAP (AE) – Para 2017 o SERS propôs atualização da tabela salarial em 2,46% e c.e.p., reforço das coberturas de saúde e diferencial do subsídio de refeição em cartão. Estas propostas não tiveram resposta positiva da empresa, bem como as alterações de níveis previstas na última negociação.

Foi aprovado o Regulamento de Segurança e Saúde.



FORMAÇÃO

PRÓXIMAS AÇÕES A PARTIR DE SETEMBRO/OUTUBRO

AUTOCAD II

EXCEL e EXCEL AVANÇADO

CICLO MELHORIA CONTINUA (KAIZEN) E MÉTODOS DE RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS

CICLO GESTÃO DE PROJETOS

CICLO MARKETING

Inscrições: Poderá fazer a sua inscrição provisória, até à definição completa das datas e preços, através dos telefones 218 473 059, 966 051 110 ou engenheiro@sers.pt, indicando as suas referências: Nome completo, telefone e e-mail.



PROTOSCOLOS

ASSOCIAÇÕES DE ESTUDANTES DO IST E FCT da U. NOVA – Estabelecemos protocolos com aquelas duas Associações de Estudantes com vista à frequência de cursos no SERS a preços especiais para estudantes e com conteúdos especialmente preparados para responder à complementaridade com os currículos académicos. Estes protocolos já se revelaram importantes conforme se comprova pelo elevado número de interessados pelos nossos cursos.

PROTOCOLO SEGURO DE SAUDE MGEN - Mutuelle des Professionnels de l'Éducation

A MGEN, é uma mútua Francesa, recomendada pela DECO.

Vantagens (**carácter único entre as operadoras a nível nacional**):

- Sem limites de idade na adesão e na permanência-Cobertura exclusiva da MGEN;
- Sem exclusão de pré-existências-Cobertura exclusiva da MGEN;
- O menor número de exclusões nos seguros de saúde;
- Sem questionário médico/declaração de saúde-Cobertura exclusiva da MGEN:
 - Sobre estado de saúde do aderente;
 - Sobre a predisposição genética.

Para informação detalhada, consulte a página do SERS em www.sers.pt.



VIDA INTERNA DO SERS

QUOTIZAÇÃO: A partir de 1 janeiro de 2017, conforme divulgado por carta dirigida a todos os associados, foi estabelecida a quota de **13 € para sócios no ativo e 5,20€ para sócios reformados, tendo sido também criada uma quota de 6,5€ para os sócios na situação de pré-reforma (para o que deverão alertar o SERS de que estão nesta situação)**, (podendo as quotas ter um valor inferior desde que o respetivo salário/reforma esteja abaixo do valor de 1.300€).

Alertam-se os colegas que **pagam as suas quotas por transferência direta do seu banco** que devem avisar este para o novo valor a transferir para o SERS. Há ainda alguns colegas que o não fizeram, pelo que se solicita que o façam com a maior brevidade a fim de evitar débitos escusados.

HORÁRIOS

Sede – Lisboa: 2^{as} e 4^{as} – das 09h00 às 18h30
3^{as} e 5^{as} – das 09h00 às 19h30
6^{as} – das 09h00 às 17h00

Mantêm-se o horário da consulta jurídica às
3^{as} e 5^{as} a partir das 19h00.

Delegação do Norte - Porto: 4^{as}, 5^{as} e 6^{as} das 13 h às 17 h.

Mês de agosto-2017

Sede - Lisboa: 2^{as} a 6^{as} - das 09h00 às 17h00.

Período de férias da consulta jurídica.

Delegação Norte - Porto: 16-agosto a 01-setembro, as instalações estão encerradas.



EVENTOS

JANTAR-DEBATE : "Investimentos previstos para a ferrovia em Portugal e a triste realidade existente"

Apresenta-se em seguida o texto que suportou a intervenção do orador, o Professor Jorge Paulino Pereira e que motivou um animado debate.

INVESTIMENTOS PREVISTOS PARA A FERROVIA EM PORTUGAL E A TRISTE REALIDADE

Jorge Paulino Pereira

Prof. Vias de Comunicação e Transportes (IST, Univ. de Lisboa), e Consultor

Em Janeiro de 2017, o signatário fez uma conferência em Lisboa, a convite do Sindicato dos Engenheiros, que teve por título "Investimentos previstos para a Ferrovia em Portugal e a triste realidade existente". O presente texto é uma súmula do que então foi apresentado.

1. A rede ferroviária nacional

No distante século 19, o nosso País acompanhou o sopro de modernidade e de desenvolvimento tecnológico que varreu o Mundo mais desenvolvido e que caracterizou a Revolução Industrial. E, desse modo, conseguiu um crescimento económico apreciável, aumentando as exportações e assegurando uma mais fácil deslocação a pessoas e bens o que permitiu reforçar a coesão nacional.

Com efeito, a rede ferroviária portuguesa foi iniciada em Portugal em meados desse século 19 que se pretendia liberal, moderno e progressista. O primeiro trecho entre Lisboa e Carregado foi aberto à exploração pública em Outubro de 1856. Em Novembro de 1863, foi aberta a Linha do Leste (Lisboa-Santarém-Entroncamento-Abrantes-Elvas-ligação a Badajoz e Madrid), numa extensão de cerca de 270 km o que representou a primeira ligação ferroviária entre Portugal e Espanha. A Linha do Norte entre Entroncamento e Vila Nova de Gaia (Entroncamento-Coimbra-Aveiro-Vila Nova de Gaia) foi inaugurada em Julho de 1864. Nos 30 anos que se seguiram ficaram completos os traçados mais significativos da rede nacional. Já no século 20, foi iniciada a electrificação de várias linhas (Linha de Cascais na década 1920-1930; Linha do Norte e Linha de Sintra na década de 1950-1960). E depois tudo ficou praticamente parado em termos ferroviários porque o transporte rodoviário se tornou no modo mais rentável e operacional para pequenas e médias distâncias, e o transporte aéreo facilmente o suplantou para médias e longas distâncias.

Cerca de 150 anos após a construção dessas primeiras linhas ferroviárias, a rede ferroviária nacional tem, em termos gerais, os mesmos parâmetros de traçado que possuía nesse distante século 19. Trata-se pois de uma rede velha, mais do que centenária, sem grandes atractivos para assegurar o transporte de pessoas e bens, quando comparada com os restantes modos de transporte. Em consequência, de uma forma sistemática, têm vindo a ser fechados os trechos menos interessantes em termos de exploração e, mais tarde, até se levantam os carris para os vender como sucata e transaccionam-se as travessas de madeira para se conseguirem mais alguns tostões.

Desde o 25 de Abril de 1974, os sucessivos governos, de diferentes roupagens políticas, têm apresentado planos ferroviários muito modestos. Geralmente, os ditos planos apenas incluem trabalhos de manutenção ou de recuperação pontual de vários trechos mais degradados.

Paralelamente, as medidas para modernização do que deveria ser uma nova rede ferroviária do século 20 ou do século 21, pouco têm sido materializados na prática, e não houve quaisquer trabalhos de construção de uma nova rede ferroviária em bitola europeia que permitisse altas velocidades, como agora já existe por toda a Europa (comunitária e outra) e por todo o Mundo minimamente desenvolvido. E Portugal tende a ficar uma ilha ferroviária no contexto continental, tornando-se numa espécie daquela Albânia isolada, dos tempos da "Cortina de Ferro" e do pós-2ª Guerra Mundial.

2. Planos Ferroviários

À semelhança dos anteriores executivos, também o actual Governo apresentou o seu Plano de Investimentos Ferroviários para o período 2016-2020 a que pomposamente deu o nome de "Plano de investimentos em Infraestruturas - Ferrovia 2020". Baseia-se exclusivamente no que foi feito (mal) pelo anterior governo que se encontra consubstanciado num documento denominado PETI 3+, e está na sequência do fraco desempenho, no domínio ferroviário, assegurado pelo Governo

anterior (que era dirigido pelo partido opositor, com que vem alternando no poder). De facto este Plano contém a listagem de trabalhos de manutenção, a que se associou um pacote financeiro e uma calendarização muito pouco ambiciosa (e que também não está a ser cumprida) (<http://www.portugal.gov.pt/media/18615773/20160212-mpi-ie-investimentos-ferrovia.pdf>).

A apresentação deste Plano foi dividida por vários itens: "Corredores Internacionais"; "Corredores Norte/Sul"; "Corredores Complementares"; "Outros Projectos". Analisa-se simplificada cada um deles, começando pelo fim.

- Na rubrica "Outros Projectos", refere-se que se pretende fazer a optimização da Linha de Leixões, da Linha do Sul e da Linha de Cascais. Trata-se essencialmente de trabalhos de manutenção e de intervenção pontual, ou seja, de gestão corrente de trajectos com vista a melhorar zonas de maior constrangimento;
- Na rubrica "Corredores Complementares" incluem-se investimentos na Linha do Oeste, na Linha do Douro e na Linha do Algarve. Trata-se também de trabalhos de manutenção ou de electrificação de parte de linhas.
- Na rubrica "Corredores Norte/Sul" aparece a "tristemente famigerada" Modernização da Linha do Norte, que se considera ter sido um dos maiores erros de estratégia e de planeamento ferroviário que existiu em Portugal (como o signatário tem afirmado desde os seus princípios). Ali, já se gastou mais dinheiro do que se se tivesse feito um novo traçado em via dupla, em bitola europeia e em alta velocidade ferroviária entre Lisboa e o Porto. E ainda falta muito por fazer para se conseguirem atingir os objectivos pretendidos...
- Também na rubrica "Corredores Norte/Sul", surgem investimentos na Linha do Minho. E a este propósito importa referir o traçado em alta velocidade Porto-Vigo-Corunha. Os responsáveis pelo projecto optaram por um traçado caríssimo em zonas topograficamente muito desfavoráveis onde se tinha de proceder à construção de túneis e viadutos, quase em contínuo, para assegurar velocidades de projecto de 300 a 350 km/h. Tudo feito com uma mentalidade de "novo-rico" porque se partiu do princípio que era preciso servir com estações no seu centro, as cidades que estavam directamente no seu percurso, em vez de aproveitar as zonas planas do Litoral (como se fez para implantação das auto-estradas), baixando pontualmente a velocidade de projecto para adaptar o traçado às condições topográficas existentes...
- Finalmente na rubrica "Corredores Internacionais", a situação ainda é mais confrangedora porque não se elaboraram projectos com uma visão de conjunto e integradora e tudo tem uma mentalidade de "século 19"...
- No Corredor Internacional Norte estão previstos meros trabalhos de manutenção e de correcção de traçado na Linha da Beira Alta (por exemplo, nas zonas de Pampilhosa e da Guarda). Os investimentos na Linha da Beira Baixa ainda surgem como mais enigmáticos já que se previu uma procura diminuta no transporte de pessoas, bens e mercadorias naquele percurso. A justificação dos últimos Governos para estes trabalhos passa por apresentar esta Linha como alternativa ou como traçado complementar à Linha da Beira Alta.
- Verifica-se que, na rubrica "Corredores Internacionais", efectivamente, o único projecto novo consiste no estudo do traçado Aveiro-Mangualde, integrado numa futura Linha Aveiro-Vilar Formoso. Curiosamente, esses estudos, elaborados a um nível muito preliminar terão concluído que se tratava de uma linha cara, não rentável, e portanto que não deveria ser feita. Obviamente que uma visão parcelar de um pequeno trecho entre 2 aglomerados urbanos, um já de grande dimensão (Aveiro) e outro de média dimensão (Mangualde), nada tem a ver com uma visão mais abrangente de uma ligação entre os portos de Leixões (Porto) e Aveiro e todo o Norte e Centro do País com a Europa transpirenaica... Pontualmente, a ligação Aveiro-Mangualde consiste num traçado sem qualquer interesse. Contudo, quando ela aparece integrada num ambiente de conjunto surge como um trecho mais relevante no contexto nacional e de ligação ao Estrangeiro. Eis a diferença entre "ver em pequeno" (mentalidade provinciana) ou "pensar em grande" (sem se ser megalómano), num contexto global...
- Finalmente no Corredor Internacional Sul, põe-se em destaque o que se julga, não se devia fazer. Apresenta-se um investimento de construção de linha nova, em via única e em bitola ibérica, numa extensão de 79 km, entre Évora Norte-Elvas-Badajoz. Eis um caso para pensar...

Se Fontes Pereira de Melo, no século 19, tivesse tido esta ideia, até se compreenderia, agora no século 21, trata-se de um investimento que se considera perfeitamente ridículo e que procura colocar Portugal na subserviência de Espanha e fora das ligações ferroviárias directas aos países do Centro da Europa...

Toda esta concepção desta ligação internacional a Sul surge com uma das maiores aberrações, decididas por este e pelo penúltimo Governo e não deixará de ser vista pelos vindouros, como uma lamentável decisão e falta de sentido estratégico. Refira-se que no antepenúltimo Governo (liderada por José Sócrates Pinto de Sousa), se tomou uma decisão adequada ao avançar com a construção de uma linha de Alta Velocidade, em via dupla, em bitola europeia, para velocidades de projecto de 300 a 350 km/h. E o projecto e a construção até já estavam adjudicados. Mas depois tudo voltou para trás e para o retrocesso.

Na nossa opinião, a decisão de nada se fazer entre Lisboa e Badajoz em termos de alta velocidade ferroviária, terá sido um dos maiores erros estratégicos que os vários governos de Portugal cometeram e de que todos serão prejudicados no Futuro. De facto, desde 1999-2000, que o signatário tem defendido a **construção de uma linha ferroviária dupla, em bitola europeia, electrificada e para transporte misto** (passageiros e mercadorias) com características de alta velocidade entre Lisboa – (Poceirão) - Évora - Caia (Elvas) com continuidade para Badajoz e Madrid, em Espanha. Entende-se que se trata da primeira e da mais urgente tarefa, em termos ferroviários, a efectuar, no curto prazo, e representa o elemento ferroviário mais estruturante a implantar no Sul de Portugal. Esta linha de caminho-de-ferro permitiria assegurar a ligação ao espaço ibérico e europeu.

“Complementarmente, a implantação de um grande Centro Logístico no Poceirão (Setúbal) constituiria o aspecto mais relevante para melhorar e otimizar economicamente os portos de Lisboa, de Setúbal e de Sines. Todos eles deveriam estar ligados a esse Centro Logístico, onde se poderiam efectuar as roturas de carga. // O Poceirão representaria sempre um ponto nodal relevante. Por um lado, seria o local de confluência de vias ferroviárias com diferente bitola ferroviária. Por outro lado, ao ter características de pólo de armazenamento e de plataforma logística, possuiria as melhores características comerciais, ao nível regional. // Indirectamente pelo Poceirão, ou de outro modo mais directo, Évora representa sempre uma escala fundamental na ligação de Sines para Badajoz, e mais além, até Madrid, não só em termos de passageiros, como em termos de mercadorias” (vide J. Paulino Pereira & Tânia Reis “Distrito de Évora. Acessibilidades e Mobilidade. Reflexões sobre Vias de Comunicação., Transportes e Áreas de influência dos principais Aglomerados Urbanos”, Lisboa, 2014, p. 488-489)

Mas não foi esta a forma de pensar do actual e do último Governo. Querem fazer uma linha ferroviária, em via única e em bitola ibérica entre Évora e a fronteira de Badajoz e tudo isto mostra até um desconhecimento da História Ferroviária em Portugal. De facto, na primeira metade do século 20, já existiu uma ligação ferroviária entre Évora e Elvas, que se fazia pela Linha do Leste, passando por Portalegre... Com efeito, a ligação entre Évora e a Linha do Leste que permitia seguir para Badajoz e depois para Madrid fez-se por troços (Évora-Estremoz, Estremoz-Sousel, Sousel-Cabeço de Vide, Castelo de Vide-Portalegre, com ligação à Linha do Leste). Em Janeiro de 1949, a ligação de Évora a Portalegre estava aberta à exploração, permitindo transportar passageiros e mercadorias desde Lisboa até Badajoz e até Madrid, por Évora. Contudo, em Janeiro de 1990, o serviço de passageiros entre Évora e Estremoz deixou de funcionar e depois todo esse traçado entre Évora e Portalegre viria a ser desclassificado em 2011.

3. Conclusões

Portugal tem uma rede centenária a precisar de uma renovação importante, com linhas velhas que possuem características técnicas e de exploração completamente desajustadas em relação ao que se pratica no Mundo actual. Os planos de investimento ferroviário, anunciados pelos vários governos, mais não são do que meros trabalhos de manutenção ou de renovação, ou de modificação e melhoramento pontual. São “simples remendos” que pouco ou nada resolvem o estado medíocre ou mau em que se encontram as nossas linhas e pouco ou nada contribuem para a melhoria global da nossa rede ferroviária. Como já ficou demonstrado com o paradigmático projecto de “Modernização da linha do Norte”, gasta-se o dinheiro público, que é de todos nós, em melhoramentos e obras pontuais; e, no final, fica-se, na mesma, com linhas que se mantêm obsoletas e que não correspondem às nossas necessidades e ao que se deseja para o Presente e o Futuro do País.

Entende-se que Portugal não pode ficar isolado do resto da Europa comunitária, tornando-se numa ilha ferroviária, onde os comboios têm de parar na fronteira espanhola, porque do lado de lá, as linhas têm bitolas e sistemas operativos diferentes.

A situação torna-se ainda mais grave pelo facto da Espanha pretender encerrar as linhas de bitola não europeia que a ligam ao nosso País, conforme foi comunicado às nossas autoridades já em 2013 (XXVI Cimeira luso-espanhola, de 13 de Maio de 2013).

Como consequência da política seguida pelos últimos governos portugueses, qualquer carruagem de passageiros ou qualquer wagon de mercadorias não poderá prosseguir a sua marcha para fora de Portugal, ficando retidos na fronteira, porque o nosso País não renovou a sua rede, contrariamente à Espanha que já adoptou os critérios europeus e internacionais. E nós vamos ficar dependentes dos "portos secos" que a Espanha está a criar nas zonas fronteiriças do lado espanhol (Vigo, Salamanca, Badajoz) o que irá penalizar Portugal porque se têm de fazer transbordos de pessoas e mercadorias (e os ganhos e mais valias dessas operações ficam do lado espanhol). Estima-se que as consequências económicas para o nosso País serão graves, tornando-nos menos apelativos e atractivos para o investimento nacional e estrangeiro.

No entender do signatário, **Portugal deve avançar (tão rápido quanto possível) com a construção de uma rede ferroviária moderna para assegurar novas ligações**: uma, entre Lisboa e Porto (com futuro prolongamento até ao Algarve); outra de Lisboa à Europa por Madrid e Barcelona (Corredor Mediterrânico); outra, do Porto à Europa por Salamanca e Irun (Corredor Atlântico); e ainda outra do Porto a Vigo-Corunha.

Nos novos traçados devem adoptar-se sempre vias duplas (uma para cada sentido), electrificadas (25 kVA), com bitola europeia (distância entre carris de 1435 mm), com novos sistemas de comunicação (GSM-R) e novos sistemas de sinalização e controlo (ERTMS) e com traçados compatíveis com comboios de mercadorias de 750 metros. Todas estas características permitem velocidades elevadas de circulação e conseqüentemente tempos de trajecto mais curtos, tornando o transporte ferroviário mais competitivo e mais concorrencial em relação aos outros modos de transporte.

Só assim, os comboios poderão circular em território nacional e na Europa, sem necessidade de haver roturas de carga ou transbordos de passageiros ou de mercadorias. E só assim a economia nacional poderá ser beneficiada com o transporte ferroviário que globalmente é menos oneroso do que o transporte rodoviário e também mais favorável em termos energéticos e ambientais.

JPP

SERS - SINDICATO DOS ENGENHEIROS

Av. Guerra Junqueiro, 30 - 1º Esq. ▪ 1000 - 167 Lisboa ▪ Telef.: 218 473 059 ▪ Telem.: 966 051 110
Delegação do Norte: Avenida dos Aliados, 162 - 2º Andar ▪ Traseiras ▪ 4000-165 Porto ▪ Telef.: 222 080 914
E-mail: engenheiro@sers.pt ▪ Internet: <http://www.sers.pt>