



SERS - SINDICATO DOS ENGENHEIROS



SERS NEWS

newsletter nº 49

fevereiro 2020

CONTRATAÇÃO COLETIVA

Negociações em 2020 (SERS em separado ou integrado na FE – Federação dos Engenheiros ou ainda na Cofesint-Confederação dos sindicatos da indústria, energia e transportes):

Negociações já concluídas em 2020 :

- **CELTEJO (AE)** – aumento 3,0% tabela e c.e.p.(2020 e 2021).
- **CP – Comboios de Portugal (AE)** – Assinado o AE, com revisão de vários subsídios, nomeadamente subsídio de refeição e também das diuturnidades. A assinatura do AE da CP é um passo importante para uma revisão mais ampla em 2020 a fim de uniformizar o clausulado e tabelas com o da EMEF, entretanto integrada por fusão na CP, e que também concluiu o seu AE ainda em 2019. Para 2020 espera-se também o início da negociação do Regulamento de Carreiras.
- **CELBI (AE)** – 3% para 2020 e 2021.
- **INDURAMA (AE)** – fechado 2019, previsão de aumento para 2020 de 1,5%.
- **LUSOSIDER (AE)** – aumento de 1,5% na tabela.
- **REPSOL POLÍMEROS (AE)** – fechado 2019 com 1,65% (aumentos garantidos de 1,3%, podendo ser de 1,65 ou de 2% conforme os resultados positivos).

Negociações em curso

- **ALTICE/MEO (ACT)** – Prossegue a negociação para revisão do AE.
- **AECOPS (AE)** – Proposta sem valores para abertura das negociações em função dos resultados do setor.
- **EDP (ACT)** – Proposta inicial da empresa de 0,2%. Evolução para 3 grupos: >= K0,3%; BR 1 e 2 0,5%; BR 3 a 22..... 0,4%. Prosseguem as negociações.
- **NAVIGATOR (PORTUCEL/SOPORCEL) (AE)** – Enviada proposta.
- **REN (ACT.)** – Início das negociações em 5 março.
- **SECIL(AE), CMP (AE) Indústrias Químicas e Indústria Farmacêutica** – em negociação.
- **RTP (AE)** – Prossegue a revisão das carreiras e as reuniões bimensais para seguimento do AE.



FORMAÇÃO

CURSO DE FORMAÇÃO EM EXCEL

Destinatários

Utilizadores de informática com conhecimentos de folha de cálculo, que pretendam adquirir os conhecimentos necessários para o domínio das principais funcionalidades do Excel numa óptica de utilização e conhecimentos avançados.

Local, duração, datas

Local: Sede do Sindicato, Av Guerra Junqueiro nº 30 – 1º Esq. Lisboa

Duração: 15 horas

Datas e horários: 9, 12, 13, 19 e 20 março das 18,30 h às 21,30 h

Programa

A estrutura do Excel, Formatação da folha de cálculo, Nomes, Noções de cálculo, Análise gráfica, Imprimir, Hiperligações, Funções, Data, Financeiras, Matemáticas, Estatísticas, Estatística descritiva, Funções lógicas, Análise de dados, Macros, iniciação ao VBA.

Para conhecer o programa detalhado queira consultar www.sers.pt (opção Formação)

Formador

Hélia Maria Azeitona Ferreira Lousada, licenciada, formadora de informática em diversos Organismos, com CAP

Comparticipação : Sócios 55 €, Não sócios 65 €, Estudantes 45€ (indicar se vem através de Assoc. de Estudantes).

CICLO DE FORMAÇÃO MODELAÇÃO 3D

Apresentação

Este ciclo é composto por dois módulos:

Módulo 1 – Modelação Paramétrica de sólidos

Módulo 2 - Modelação Paramétrica de superfícies

Os módulos serão dados utilizando o software Fusion 360 da Autodesk, um software que tem vindo a ganhar popularidade na comunidade "maker" porque permite a indivíduos e pequenas empresas obter uma ferramenta CAD paramétrica bastante competente, gratuitamente.

Há muito conhecimento que é transferível entre este programa e o Solid Works ou outros softwares semelhantes, uma vez entendidos os princípios base da modelação paramétrica.

OBJETIVOS

No final do ciclo, os formandos terão adquirido os conhecimentos básicos necessários para efetuar modelação 3D em sólidos e superfícies permitindo a extrapolação entre softwares semelhantes.

DESTINATÁRIOS

Gabinetes de projeto de ferramentas e moldes

Técnicos de design mecânico

Gestores de produto

Engenheiros e técnicos de produção, manutenção e de outras áreas operacionais

[Estudantes de engenharia ou de outras áreas](#) que poderão vir a estar envolvidos em atividades empresariais ligadas à mecânica e electrónica.

PRIMEIRO MÓDULO – MODELAÇÃO PARAMÉTRICA DE SÓLIDOS

CONTEÚDO PROGRAMÁTICO

Interface e comandos básicos, Novo comando com o RMB para rotação, Demonstração do painel lateral e organização de dados, Versões, Sketch, Constrangimentos geom. e dimensionais (completamente constrangido), Projecções, Linhas de construção, Linha, círculo, spline e outras formas pré-definidas, Parâmetros, Extrusão, Remoção de material com o comando de extrusão, Cortar, adicionar e intercepar, Combinar sólidos diferentes, Espelho, filets e chamfers, Padrões rectangulares, várias opções, Shell, Operações avançadas úteis, Revolve, Rib, Sweep, Loft, Time line, voltar atrás mover e corrigir coisas, Geometria auxiliar, planos (todos os tipos), Dividir corpos com planos e remover o que não interessa em vez de delete, Mencionar outras opções automáticas disponíveis mas menos usadas, Conjuntos/peças individuais, Conceito, peça conjunto e BOM, Atenção a ativar o componente em que se está a trabalhar, Quando se corta uma peça em conjunto, cuidado para cortar só a que se quer, Fixar uma das peças como base, Juntas, de varios tipos, Inserir peças standard do Macmaster.

FORMADOR

TIAGO SANTOS

Engenheiro mecânico formado em 2002 na FCT da U. Nova

Tel: 919366264

Design_engeneer@outlook.com

Local, duração, datas

Local: **Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT) da U. Nova, na Caparica**

Sala – Edifício VIII Laboratório de Qualidade (a confirmar)

Duração: 15 horas

Datas e horários: **23,24,25, 26 e 27** março , **das 18,30 h às 21,30 h**

Nota: se pretender frequentar este ciclo em Lisboa, na nossa sede, queira indicar.

Participação : Sócios 55€, Não sócios 65 €, Estudantes 45 € (indicar se vem através da Ass. Estudantes).

Inscrições e pagamento: Através dos telefones 218 473 059, 966 051 110 ou engenheiro@sers.pt, indicando as suas referências: Nome completo, telefone e mail.

O pagamento pode ser efetuado para o:

IBAN: PT50 0033 0000 0078 0132 0710 7

informando em seguida o SERS de que foi efetuado o pagamento (caso não tenha sido o próprio a efetuar o pagamento, queira indicar o nome da pessoa que fez o pagamento).

No final do Ciclo será fornecido um **Diploma**.



Jantar-debate

Como oportunamente foi divulgado realizou-se no dia 3 de dezembro passado um **Jantar-debate** no Hotel Roma cujo tema foi desenvolvido pelo distinto orador **Eng. Silvino Pompeu Santos**, a que se seguiu uma animada troca de opiniões.

Apresenta-se seguidamente a sua intervenção, para informação de todos os colegas que não puderam estar presentes.

INFRAESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS DA REGIÃO DE LISBOA

S. Pompeu Santos, Engenheiro Civil

1. A história

O Aeroporto de Lisboa, implantado na Portela de Sacavém à saída da cidade e inaugurado em 1942, tem tido uma existência atribulada.

Concebido como a componente terrestre de uma solução de *hub* dual com o Aeroporto (marítimo) de Cabo Ruivo, não teve o sucesso esperado na altura já que, com a grande transformação operada na aviação comercial a seguir à 2ª Guerra Mundial (que acabou com o uso dos hidroaviões nas viagens transatlânticas), Lisboa perdeu importância e o Aeroporto de Cabo Ruivo foi encerrado.

Com o rebentar da guerra nas colónias Portuguesas de África, no início dos anos 60, o movimento na Portela teve então um grande incremento. Além disso, surge a aviação a jato, pelo que os aeroportos passaram a precisar de mais espaço.

Foi então assumido pelo Governo da altura que não havia na Portela espaço para a ampliação do aeroporto, pelo que, com a abertura da Ponte Salazar em 1966 (em 1974, redominada, Ponte 25 de Abril), foi decidida a sua deslocalização para a margem sul do Tejo. Em 1969 foi iniciado um estudo que em 1972 concluiu pela criação de um novo (grande) aeroporto em Rio Frio. Em 1973 foi aberto o concurso internacional para a sua construção, mas com a revolução de 1974 e o fim do “sonho imperial”, o concurso acabou anulado.

No início dos anos 80, e depois também em meados dos anos 90, o processo do Novo Aeroporto de Lisboa foi retomado, embora sem grande convicção. No final dos anos 90, numa fase de empolgação com a realização de grandes obras públicas no país, o processo teve então novo impulso. Contudo, o Governo de então, chefiado por António Guterres, decidiu vetar a localização Rio Frio e escolher a Ota, a norte de Lisboa, na margem direita do Tejo.

Essa decisão levantou muita controvérsia na altura, não só pela maneira pouco transparente como foi tomada, mas porque veio contrariar a ideia mais ou menos assente, de que a melhor localização seria Rio Frio. Simultaneamente, começaram a ser denunciados publicamente grandes inconvenientes a um aeroporto na Ota, pelo que o processo foi mantido em “banho-maria”.

A partir de 2005, com o Governo de José Sócrates, que assumiu a realização dos “Grandes Projetos” (Novo Aeroporto, rede de TGV e Travessia do Tejo) como uma das suas prioridades

políticas o processo teve então um grande impulso. A ideia era a construção do Novo Aeroporto ser concessionada, no âmbito da privatização da ANA (que estava então a ser preparada), em que o concessionário ficaria responsável pelo financiamento, construção e manutenção do Novo Aeroporto, embora não fosse ainda claro se iria haver dinheiro público envolvido no financiamento da obra.

Contudo, como a oposição ao aeroporto na Ota se foi acentuando, em meados de 2007 o Governo decidiu solicitar ao LNEC um estudo comparativo entre a Ota e o Campo de Tiro de Alcochete (localização entretanto proposta pela CIP- Confederação da Indústria Portuguesa), o qual concluiu ser esta localização preferível. Contudo, com a crise financeira em que o país mergulhou em 2011 e a subsequente intervenção da *troika*, o Governo de José Sócrates foi substituído.

Nesse quadro de grande fragilidade das finanças públicas Portuguesas, o novo Governo, chefiado por Passos Coelho, decidiu que a construção do Novo Aeroporto não iria avançar, pelo menos no imediato, o que foi consagrado no PET- Plano Estratégico de Transportes, do final de 2011. Assim, no Contrato de Concessão, celebrado em dezembro de 2012 entre o Estado Português e a ANA (agora concessionária de todos os aeroportos nacionais por um período de 50 anos), em vez da obrigação da construção de um Novo Aeroporto, o Aeroporto da Portela seria mantido e seria construído um aeroporto complementar num dos aeródromos das redondezas de Lisboa, tendo a escolha vindo a recair na Base Aérea nº 6 do Montijo. No final de 2013 o processo de privatização da ANA ficou concluído, tendo sido entregue ao Grupo Vinci, que ficou assim dono da concessão até 2062.

O Governo de António Costa, que sucedeu ao de Passos Coelho no final de 2015, reafirmou a estratégia anteriormente definida, tendo em 2016 acordado com a ANA um “Memorando de Endendimento” com vista ao desenvolvimento dos estudos relativos ao Aeroporto do Montijo, bem como a apresentação de um novo Plano Diretor com vista à maximização da capacidade do Aeroporto da Portela.

2. Os objetivos atuais

A expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa no futuro próximo será assim realizada através de dois tipos de intervenções: otimização do funcionamento Aeroporto da Portela (maximizando a sua capacidade) e a criação de um aeroporto complementar no espaço da BA nº 6 do Montijo. Como as pistas principais dos dois aeroportos são quase paralelas é como ter um único (grande) aeroporto, com duas pistas a funcionar em simultâneo.

O objetivo da ANA é passar a capacidade aeroportuária em Lisboa dos atuais 40 movimentos/hora na Portela para 72 movimentos por hora no conjunto dos dois aeroportos: 48 na Portela e 24 no Montijo, a que irá corresponder uma capacidade de movimentação de passageiros do conjunto dos dois aeroportos da ordem de 45 a 50 milhões por ano (no fundo, idêntica à de um novo grande aeroporto), a qual será suficiente durante pelo menos as próximas duas ou três décadas. A capacidade efetiva do Aeroporto da Portela ficará, contudo, dependente da possibilidade de agilização dos movimentos dos passageiros dentro do próprio aeroporto. A função *hub* (para companhias que transferem passageiros de e para diversos destinos) continuará a ser operada na Portela, enquanto o Montijo irá servir essencialmente, a tipologia ponto a ponto, em princípio, fundamentalmente, voos *low-cost*.

Refira-se ainda que se for construído um NAL (para substituir o Aeroporto da Portela), localizado no CT de Alcochete (ou noutro local na margem sul), o tráfego adicional na travessia do Tejo será

da ordem de 90 mil veículos/dia. Como a capacidade da Ponte Vasco da Gama é de 130 mil veículos/dia e o tráfego atual é cerca de metade desse valor, a ponte não será suficiente e será necessário construir uma nova travessia do Tejo no corredor nascente (para o Montijo ou para o Barreiro).

Além disso, como com esta solução apenas cerca de um terço dos passageiros se vai deslocar para o Aeroporto do Montijo (dois terços vão continuar a ir para o Aeroporto da Portela) e a distância a percorrer é menos de um terço da de um aeroporto no CT de Alcochete, o tempo gasto com deslocações e o consumo de combustível serão da ordem de um décimo.

3. Maximização da capacidade do Aeroporto da Portela

O Aeroporto da Portela, localizado na sua maior parte (nomeadamente, os terminais de passageiros e de carga) na zona norte do município de Lisboa, tem uma localização privilegiada, tanto para os habitantes da cidade e dos concelhos limítrofes, como para os visitantes, que aterram num local que fica a pouca distância da maior parte dos locais de destino.

O aeroporto dispõe de dois terminais civis: o Terminal T1 (o terminal inicial, entretanto, muito ampliado) e o Terminal T2 (aberto em 2007, apenas para partidas de voos domésticos e de voos low-cost), além de um pequeno terminal militar, conhecido como Aeroporto de Figo Maduro, os quais permitiram em 2019 a movimentação de cerca de 30 milhões de passageiros, muito acima da capacidade estimada.

O aeroporto dispõe de duas pistas com excelentes condições de operação, embora cruzadas: a Pista 03/21 (Pista Principal), com 3,8 km de extensão e 60 m de largura (a que corresponde o código 4F da ICAO, o mais exigente), e a Pista 17/35 com 2,5 km de extensão, a qual, embora pouco utilizada, é muito estimada pelos pilotos, já que é uma excelente alternativa quando as condições do vento são desfavoráveis ao uso da Pista 03/21.

Ao Aeroporto da Portela são, contudo, reconhecidos vários constrangimentos: capacidade insuficiente, *lay-out* desarticulado (resultado das sucessivas alterações ao longo do tempo), além de risco significativo (está rodeado por aglomerados urbanos) e ruído excessivo (dependendo do rumo do vento). Apresenta ainda limitações quanto ao estacionamento de aviões, sendo o aumento do número de lugares de estacionamento, a principal intervenção prevonizada pela ANA com vista ao aumento da capacidade do aeroporto, a qual, contudo, obriga à desativação da Pista 17/35.

Ora, as condições de funcionamento do aeroporto poderão ser bastante melhoradas sem que o funcionamento da Pista 17/35 seja afetado, através de dois tipos de intervenções (figura 1): i) criação de um Novo Terminal de passageiros; e ii) prolongamento do *taxiway* da Pista Principal, associado à criação de uma nova placa de estacionamento de aviões, localizada a poente da cabeceira norte dessa pista.

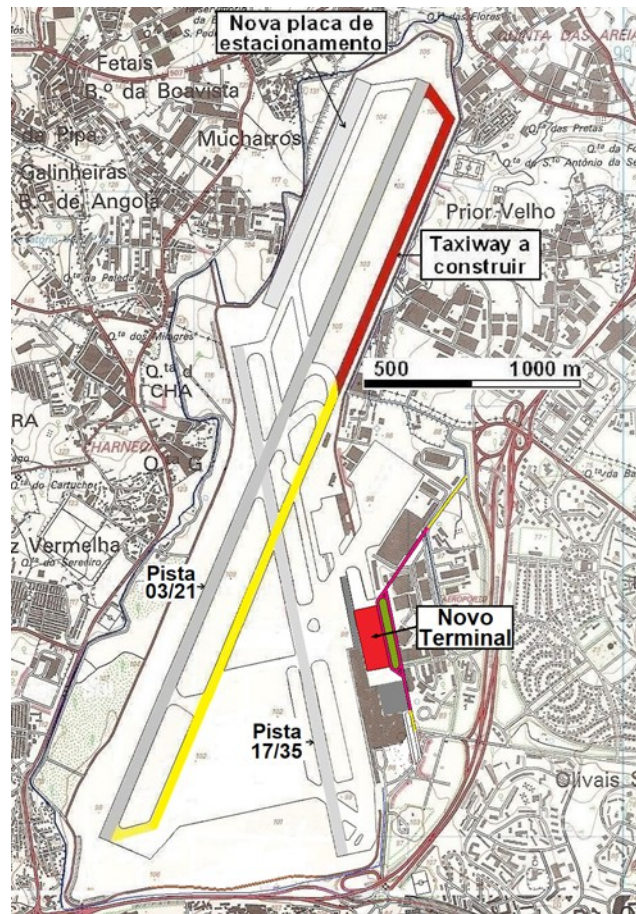


Figura 1: Propostas para a melhoria do funcionamento do Aeroporto da Portela

O Novo Terminal de passageiros proposto seria localizado a norte do atual Terminal 1, junto ao *pier* recentemente construído, numa zona onde existe atualmente bastante espaço livre, estando ocupada essencialmente com construções antigas, parte delas desativadas. Eventualmente, seria também aumentado o número de pontos de contacto (portas) ao longo do referido *pier*.

O adequado aproveitamento do referido espaço permite criar aí um terminal de médias dimensões e assim aliviar muitos espaços do atual Terminal 1, bem como compensar a eliminação do Terminal 2. O Novo Terminal passaria a servir os voos de (e para) fora da Europa (Américas, África, etc.), ficando o Terminal 1 reservado para os passageiros do espaço *Shengen*, o que iria permitir simplificar muitos dos atuais procedimentos.

Para acesso ao Novo Terminal seria criado um Novo Arruamento, com cerca de 800 metros de extensão, que estabeleceria a ligação da Rua A (na zona das “Chegadas” do Terminal 1) ao ramo nascente da Rua C, passando nas traseiras do grande hangar de manutenção da TAP. Na zona da Rua A o Novo Arruamento seria constituído por um viaduto, a implantar entre os edifícios existentes dos dois lados dessa rua e disposto no prolongamento da plataforma existente junto ao Parqueamento P2. Na zona em frente ao Novo Terminal seria criada nesse Novo Arruamento uma grande praça (disposta ao mesmo nível), a qual, além de melhorar as condições de acesso e de funcionalidade do aeroporto, iria conferir-lhe grande dignidade.

Relativamente à Pista Principal do aeroporto, apesar das suas qualidades, apresenta um grande óbice: o *taxiway* está partido em duas partes, estando colocado do lado nascente na metade sul (*taxiway* U4) e colocado do lado poente na metade norte (*taxiway* S3), pelo que, quando os aviões utilizam a metade norte dessa pista têm de a cruzar, o que limita a sua capacidade em termos de movimentos/hora.

Assim, a ampliação do *taxiway* nascente até à soleira norte da pista iria permitir um aumento do número de movimentos de aviões nas horas de ponta, possibilitando a redução do número de voos no período noturno. Acresce que, com a ampliação do *taxiway*, os aviões de menor porte poderão passar a utilizar fundamentalmente a metade norte da pista, reduzindo significativamente o risco, bem como o ruído nas zonas sobrevoadas da cidade. O troço de *taxiway* a construir terá cerca de 1400 metros de extensão e 45 metros de largura (tal como o existente), permitindo ao aeroporto passar a operar qualquer tipo de avião, inclusive o Airbus A380, o maior avião do mundo.

A maior parte dos terrenos necessários à ampliação do *taxiway* faz já parte do perímetro do aeroporto, sendo apenas necessário disponibilizar espaço adicional em duas áreas; uma na zona intermédia da pista e outra junto à cabeceira norte, com uma área total de cerca de 4 hectares. O espaço necessário na zona intermédia da pista está ocupado essencialmente por velhos armazéns, enquanto na zona da cabeceira norte se encontra praticamente livre, havendo fundamentalmente que executar um aterro de grande altura (cerca de 20 metros) e a respetiva estrutura de contenção, numa extensão de cerca de 300 metros. As terras a usar nesse aterro poderão ser obtidas por escavação dentro do perímetro do próprio aeroporto, na mancha de terreno livre existente a poente do atual *taxiway* S3, onde seria depois instalada a nova placa de estacionamento de aviões.

O custo total destas intervenções será da ordem de 500 milhões de euros, semelhante ao das intervenções previstas realizar pela ANA.

4. O Novo Aeroporto do Montijo

O Aeroporto do Montijo será instalado no espaço da Base Aérea nº 6, sendo utilizada a Pista 01/19, com 2400 metros de extensão (que será prolongada 300 metros para sul) e 45 metros de largura, a que corresponde o código 4D da ICAO (para aviões de médio porte). A aerogare disporá de 36 *stands* (pontos de estacionamento), dos quais 25 com contacto e 11 remotos, permitindo um volume de tráfego da ordem de 15 milhões de passageiros/ano, admitindo-se que possa chegar aos 20 milhões.

No EIA (Estudo de Impacto Ambiental) foram identificados impactes ambientais significativos, sendo os mais relevantes a perturbação da avifauna local e o ruído provocado nos núcleos urbanos sobrevoados. O EIA foi entretanto apreciado pela APA (Agência Portuguesa do Ambiente), a qual emitiu recentemente (em 21 de janeiro de 2020), a respetiva DIA- Declaração de Impacte Ambiental, embora com a obrigação da adoção de um conjunto de medidas mitigadoras. Importa referir que qualquer obra (neste caso, um aeroporto) provoca sempre impactes ambientais, mas o que deve contar é a sustentabilidade global, isto é, o equilíbrio entre os impactes ambientais, sociais e económicos, a qual é, neste caso, francamente positiva. O espaço da Base Aérea vai, no entanto, continuar associado a atividades militares, embora alguns dos atuais serviços devam ser deslocalizados para outras bases, nomeadamente, Sintra e Beja.

O acesso ao Aeroporto do Montijo será realizado através de dois modos de transporte: carreiras fluviais entre o cais do Seixalinho no Montijo (complementado com um serviço de *Shuttle* até à

aerogare) e o cais de Santa Apolónia (ou o do Terreiro do Paço) em Lisboa, e a utilização da Ponte Vasco da Gama (figura 2). Refira-se que os catamarãs da Transtejo que operam naquela rota têm capacidade para 600 passageiros (superior, por exemplo, à dos comboios de dois pisos da CP e da Fertagus, que é de 480), com um tempo de percurso de apenas 18 minutos.



Figura 2: O futuro sistema aeroportuário de Lisboa e os acessos ao Aeroporto do Montijo

Como o tráfego adicional gerado na Ponte Vasco da Gama será da ordem de um terço do que se for construído um Novo Aeroporto em substituição do da Portela, portanto, cerca de 30 mil veículos/dia, esse tráfego será facilmente acomodado, uma vez que a ponte tem ainda uma folga da ordem de 65 mil veículos/dia. Será criado um novo acesso (com a respetiva Praça de Portagem) localizado entre a Praça de Portagem atual e as estações de serviço existentes à entrada da ponte. A construção do novo acesso irá também permitir melhorar o acesso das populações do Montijo e de Alcochete à ponte, que deixam assim de ter de ir à volta, através do IC32 (A33).

O custo global destas intervenções (incluindo as compensações à Força Aérea) será da ordem de 500 milhões de euros, totalmente a cargo da ANA.

No futuro, deverá também ser equacionada a instalação na Ponte Vasco da Gama de um “transporte de massas”. A solução adequada será alterar o tabuleiro da ponte para quarto vias em cada sentido (com 3,20 metros de largura cada, ficando a via exterior de cada lado reservada para corredor “BUS”, onde irá circular um serviço de autocarros elétricos ou a gás (eventualmente, veículos autónomos, numa fase posterior) entre o aeroporto e locais estratégicos em Lisboa: Aeroporto da Portela, Gare do Oriente, etc. A velocidade máxima dos veículos na ponte deverá então ser limitada a 90 km/h, pelo que a capacidade de escoamento passará a ser da ordem de 110 mil veículos/dia, ainda assim, bastante superior ao tráfego

estimado na ponte quando o Aeroporto do Montijo estiver a funcionar em pleno, cerca de 95 mil veículos/dia.

5. Conclusões

Em suma, a solução aeroportuária “Portela+Montijo” é uma solução sensata, adequada às necessidades do país e às suas condições financeiras. Refira-se que o custo de um Novo Aeroporto de raiz se estima atualmente em perto de 5 mil milhões de euros. Está previsto que as obras no Montijo sejam iniciadas em breve e a entrada ao serviço do aeroporto em 2022.



PROCOLOS

NOVOS PROCOLOS

1 - PSICOLOGIA CLÍNICA E DA SAÚDE

Serviços Prestados*:

- Consultas de psicologia clínica para adolescentes e adultos (70 euros, primeira consulta; subsequentes, 50 euros; pacotes de 15 sessões com desconto de 20%)
- Avaliação psicológica de adultos para efeitos de:
 - o Contexto clínico (preço variável)
 - o Contexto forense (preço variável)
 - o Certificação de condutores para obtenção de um título do Grupo 2, condutores do Grupo 2 que visam a renovação do título, condutores do Grupo 1 que solicitam o averbamento do Grupo 2 na carta ou condutores do Grupo 1 indicados pela Técnico de Saúde, habitualmente com mais de 70 anos de idade (obtenção do título, 50 euros; renovações, 45 euros)
 - o Avaliação psicológica de agentes de segurança privados (50 euros)
 - o Orientação vocacional (90 euros)
 - o Formação e Coaching

*Aos sócios do SERS e seus familiares será feito um desconto de 10% aos serviços prestados.

Nota Biográfica:

Doutora Carla Santos

Psicóloga Clínica e da Saúde, Licenciada e Mestre em Psicologia Clínica e da Saúde, em Psicoterapia Cognitivo-Comportamental e Integrativa, pela Faculdade de Psicologia da Universidade de Lisboa

Doutorada em Psicologia, na especialidade de Psicologia do Trabalho e das Organizações, pelo ISCTE-IUL

Pessoterapeuta

Chefe de Núcleo da Saúde no Trabalho no Metropolitano de Lisboa

Docente no Mestrado de Psicologia Social e das Organizações, da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Membro do Business Research Unit (BRU-ISCTE)

Contactos:

Telemóvel: **963809383**

Email: carla.fugas@campus.ul.pt

87 Latino Coelho Business Center

R. Latino Coelho 87, 1050-134 Lisboa

Consultório 15

Tel: (+351) 213 502 500 -Fax: (+351) 213 502 501

OK Saúde, Clínica de Serviços Médicos

Rua Dr. Francisco Salgado Zenha Lote 74- Loja 3
2715-311 Massamá, Lisboa, Portugal

Tel: (+351) 21 430 2715

2 - CLÍNICA LAMBERT

Com uma história de 28 anos, a clínica reabre as suas portas para dar continuidade ao trabalho até então desenvolvido. Hoje com mais valências, com um novo corpo clínico organizado em sub-especialidades, com infra-estruturas melhoradas e equipamento de topo, pretende projectar-se no futuro de forma a manter-se como sempre foi uma referência na saúde desportiva.

São especialmente dedicados às áreas de Ortopedia, Traumatologia e Medicina Desportiva, vocacionados para a prevenção e tratamento das lesões resultantes da actividade física.

Com o objectivo principal de oferecer ao seu paciente um entendimento completo do corpo humano aliado ao bem-estar, desporto/actividade física e saúde, a equipa médica da Clínica Lambert cruza diferentes áreas Médicas Ortopédicas, Traumatologia, Medicina Desportiva e Dentária, dispondo também de serviços e exames médicos complementares.

A linha de comunicação constante entre os diferentes profissionais é o principal ponto de partida para um acompanhamento integrado e de eficiência colectiva que beneficiam o paciente desde o momento de diagnóstico até à finalização do tratamento.

Contactos: Ana Rita Matias / Gestão Lambert ----- anaritamias@clinicalambert.pt

R. Cordeiro Ferreira, nº 3

Tel. 919 628 110

Para as tabelas queira consultar o SERS (protocolo)

PROCOLO EM DESTAQUE**- 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

1 - Quotização em 2020

Apresentam-se os valores fixados pela Direção para 2020:

- sócios no ativo 15,80€;
- sócios reformados 6,32€;
- sócios pré-reformados 7,90€
- sócios que auferem **salários inferiores a 2,5 SMN (2,5 x 635€) será de 1% do salário para os ativos, 0,5% para os pré-reformados e 0,4% para os reformados.**

Os colegas que pagam pelo banco e que ainda não o contactaram para alteração do valor da quota para 2020, deverão fazê-lo com a maior urgência, visto que pelas novas regras bancárias só o titular da conta o pode fazer.

2 - Alteração parcial dos estatutos

Na sequência da Assembleia Geral que decorreu em 22 de novembro de 2019, foram aprovadas as alterações aos Estatutos e transmitidas às entidades competentes, tendo já sido publicadas no BTE nº 48 de 20 dezembro de 2019.

3 - Horários de funcionamento do SERS

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, em Lisboa.

Marcação de consultas jurídicas no Porto: favor contactar a sede.

SERS - SINDICATO DOS ENGENHEIROS

Av. Guerra Junqueiro, 30 - 1º Esq. ▪ 1000 - 167 Lisboa ▪ Telef.: 218 473 059 ▪ Telem.: 966 051 110

E-mail: engenheiro@sers.pt ▪ Internet: <http://www.sers.pt> . Facebook