

PUBLICAÇÃO QUADRIMESTRAL
ABRIL | 2013
EDIÇÃO II Nº 13

revista SMTUC



SMTUC Mobile
versão Android

Entrevista ao novo Presidente do C.A.
João Paulo
Barbosa de Melo



Luiz Arthur Faulhaber
Chefe de Divisão de Serviços de Equipamento



JUNTOS SOMOS FORTES

Vivemos numa crise profunda, que é ampla, geral e irrestrita, atingindo tudo e todos sem exceção e nas mais diferentes dimensões.

Correm tempos de mudanças profundas, de grandes incertezas, colocando em causa o futuro das empresas como as conhecemos hoje, podendo mesmo comprometer por fim a sua sobrevivência.

O que está em causa é o futuro coletivo e a atitude que cada membro adote pode fazer toda a diferença. A este propósito, recordo dois grupos de pessoas que foram surpreendidas por uma tempestade de neve. Os membros do primeiro grupo agiram individualmente, procurando cada um abrigar-se da melhor forma possível da tormenta. Passada a tormenta, constatou-se que não houve sobreviventes. Os membros do segundo grupo ficaram todos juntos e unidos, protegendo-se de todas as adversidades, à espera que a tormenta passasse. Após a tempestade todos voltaram à sua caminhada sãos e salvos.

No quadro atual, é absolutamente primordial que todos se unam, trabalhando em equipa, para que a empresa funcione da melhor maneira possível e o único caminho de toda e qualquer empresa é a cooperação entre os seus membros.

Os valores da solidariedade, da lealdade, da tolerância e do respeito pelo próximo têm de estar permanentemente presentes quando se trabalha em equipa.

O bom relacionamento entre os componentes de uma equipa de trabalho é um elemento tão importante quanto a qualificação individual dos seus membros. Um grupo que desenvolve o “espírito de equipa”, onde a cooperação e a união estão presentes, apresenta melhores resultados do que aquele onde as pessoas atuam isoladamente.

O espírito de equipa é, antes de tudo, ajuda mútua, o intercâmbio de experiências, o compartilhamento de conhecimentos, a capacidade de mudar e de se adaptar à mudança, de se abrir aos outros e privilegiar o coletivo frente aos interesses individuais.

Mas, dentro das organizações, a redução dos quadros, a sobrecarga de trabalho, a incerteza em relação ao seu papel na empresa, a sensação de menor controlo sobre o ambiente de trabalho e também a instabilidade financeira têm contribuído para elevar o nível de stress e insegurança nos trabalhadores, contaminando a relação entre profissionais e comprometendo o futuro coletivo.

Neste momento, nenhum nível hierárquico é poupado aos efeitos nefastos da crise e, do mais alto escalão até à base, todos estão tendo que aprender a lidar com situações inéditas e igualmente stressantes.

Hoje, não faz sentido a existência da empresa que viva do passado e que tenha um estilo de liderança autocrática, onde o líder pensa pelo subordinado e toma conta dele para que siga rigorosamente as normas, submisso, sem criatividade e sem iniciativa. Neste quadro, o desperdício de talentos é enorme. Afunilam-se as decisões, a comunicação é efetuada num só sentido, o feedback é inexistente e a empresa é altamente burocratizada.

As pessoas cumprem, mas não se entregam.

Pelo contrário, nas empresas voltadas para o futuro existe um estilo de liderança democrática. A função do líder não é tomar conta do subordinado, mas criar condições para que ele cresça e evolua. Neste quadro, o trabalho de equipa é privilegiado, o feedback é um instrumento vulgar e valorizado e a comunicação é efetuada nos dois sentidos e de forma clara. Potenciam-se as sinergias e os custos da burocracia serão mínimos.

O líder é o treinador, cujo objetivo é formar uma equipa vencedora onde todas as pessoas se comprometem.

Estas empresas, com visão e preocupadas com o futuro, investem no capital humano.

É importante inserir as pessoas dentro da missão e da visão da empresa, fazendo-as ter a noção da importância do seu trabalho no todo. E quando as metas são atingidas daí resulta um sentimento de realização pessoal e de pertença em cada trabalhador.

Da conjugação das duas perspetivas, a da organização e a do indivíduo, resultará a capacidade de vencer a crise atual e obter sucesso.

Não nos podemos esquecer que todos partilhamos o mesmo Planeta, vivemos na mesma Nação e trabalhamos na mesma Empresa, única e indivisível.



Faz agora 5 anos (Abril de 2008) que começou o processo de implementação do Sistema de Gestão da Qualidade nos SMTUC.

A primeira etapa cumpriu-se, em Agosto de 2009, com a Certificação no âmbito do *“transporte público rodoviário de passageiros em linhas regulares, de pessoas com mobilidade reduzida, em serviços ocasionais e gestão de parques de estacionamento”*.

Passados 3 anos, em Agosto de 2012, os SMTUC viram renovada a Certificação da Qualidade.

Continuam assim os SMTUC a ser uma “Entidade Certificada”.

Esta Certificação de acordo com a Norma ISO 9001 reconhece o esforço da organização em assegurar a satisfação dos seus clientes, a conformidade dos seus serviços, e a melhoria contínua dos seus processos de trabalho.

É o reconhecimento externo de que satisfazem eficazmente os seus clientes e as exigências legais e regulamentares na execução dos seus serviços, tendo em vista a melhoria contínua da qualidade do serviço de transporte público, contribuindo assim decisivamente para o desenvolvimento sustentável do concelho de Coimbra.

Parabéns a todos os trabalhadores desta casa.

Obrigado pelo Vosso contributo neste processo de melhoria contínua.

O Gestor da Qualidade
António Santo



android

Os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra lançaram uma nova aplicação de nome SMTUC Mobile para a plataforma Android. À semelhança de outras ofertas já lançadas no mercado por terceiros, os SMTUC vêm desta forma reforçar a importância que estas plataformas representam para uma constante melhoria na utilização da rede de transportes por parte dos utentes que todos os dias recorrem aos seus serviços.

Esta aplicação desenvolvida pela empresa Enso Origins (www.enso-origins.com), sediada em Coimbra, permite entre diversas funcionalidades, a consulta de todas as linhas existentes e respetivos horários, fornecendo também a capacidade de encontrar, com recurso ao GPS do equipamento móvel, pontos de venda dos SMTUC e respetivos agentes espalhados pela cidade de Coimbra.

Esta aplicação pode ser descarregada de forma gratuita por qualquer utente através da página web dos SMTUC (www.smtuc.pt) ou através da plataforma de distribuição Google Play (<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.enso.smtuc>).

A plataforma Android serve de ponto de partida para esta oferta, sendo que no futuro serão estudadas alternativas para garantir a disseminação da aplicação a outras plataformas de elevada importância no universo dos utilizadores de aplicações móveis, bem como novas funcionalidades sempre com o intuito de garantir um cada vez melhor serviço aos seus utentes.



Já está disponível a aplicação oficial dos SMTUC para plataforma Android



CiViTAS
Cleaner and better transport in cities
M O D E R N



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Durante o ano de 2012 concluiu-se o período de demonstração do Projecto CIVITAS MODERN, em que a Cidade de Coimbra participou, tendo a Câmara Municipal como entidade titular e os SMTUC como coordenadores da parceria estabelecida com os restantes participantes locais (Universidade de Coimbra (UC); Critical Software, SA (CSW); Prodeso – Ensino Profissional, Lda (PRODESO); Perform Energia (PE).

Este projeto co-financiado pela Comissão Europeia através do Programa CIVITAS Plus, o mais prestigiado e financiado programa de financiamento na área da mobilidade no 7.º Programa Quadro, iniciou-se em Outubro de 2008 e envolveu ainda as Cidades de Bréscia (Itália), Craiova (Roménia) e Vitória-Gasteiz (Espanha).

Através do projeto a cidade de Coimbra visou implementar mudanças nos padrões de mobilidade dos seus cidadãos, promovendo um estilo de vida menos dependente do automóvel, bem como garantir um sistema de transporte público mais limpo e seguro.

Assim, 8 medidas foram implementadas, sendo os SMTUC responsáveis por 7, tendo a maioria revelado um impacto sobre a distribuição modal dentro da cidade. Por exemplo, o lançamento do novo sistema de bilhética nos SMTUC, em associação com a implementação de outras medidas (nomeadamente o Sistema de Apoio à Exploração e Gestão Automática de Veículos), resultou numa transferência modal superior a 2% das viagens efetuadas em viatura individual para o transporte público (TP).

O novo sistema de bilhética incluiu o desenvolvimento de novos produtos de mobilidade intermodal e a sua integração com outros sistemas de Tecnologias de Informação, nomeadamente o Sistema de Apoio à Exploração e Gestão Automática de Veículos, sistema que contribuiu para uma gestão mais eficiente da rede de TP, tendo ainda melhorado a informação para os passageiros em tempo real.

Essa mudança representou, só no ano de 2012, uma economia de mais de cem mil litros de combustível e uma redução de 300 toneladas de emissões de CO2.

Igualmente importante para esta mudança de comportamento foi o desenvolvimento e implementação de várias ferramentas de informação na área da mobilidade, como o planeador de viagens online “RUMOS”, aplicações para telefones móveis, disponibilização de novos painéis eletrónicos para informação ao público em tempo real e a abertura de um Centro de (Info)mobilidade que integra todos os operadores de transportes públicos regionais e o transportador ferroviário nacional.

Algumas medidas foram direcionadas para a segurança e eco-condução nos transportes públicos. Em particular o lançamento de um Centro de Condução, equipado com um Simulador de Condução de alta tecnologia para formação de condutores de transporte público de passageiros. Este simulador de condução é o único equipamento do género em Portugal, que permite a interação com os passageiros virtuais. Os resultados da formação realizada para um grupo de referência inicial de 25 motoristas dos SMTUC revelaram que é possível superar amplamente o objetivo inicial de reduzir em 5% os acidentes na rede de transporte público dos SMTUC. Além disso, os resultados demonstram que a formação de técnicas de eco-condução podem contribuir para a redução no consumo de combustível em cerca de 15%, o que implicaria uma economia anual de cerca de 500 000 litros de combustível, correspondente a cerca de 520.000,00€.

O CIVITAS também contribuiu para uma mudança na atitude da maior parte dos intervenientes, superando uma resistência cultural inicial à implementação de planos de mobilidade para grandes polos geradores/attractores de deslocações.

A resistência à mudança resulta de uma cultura fortemente focada na gestão do tráfego – abordagem centrada no tráfego para as questões de mobilidade, com ênfase em medidas “pesadas” e infra-estruturas rodoviárias para resolver problemas de trânsito, bem como uma política de transportes e planeamento orientada mais para a disponibilização de oferta e com a prática de medidas aleatórias/isoladas.

Todavia, através de campanhas promocionais intensivas, com vista a demonstrar as vantagens da execução dos planos de mobilidade e de iniciativas longas e consistentes com o objetivo de persuadir e envolver as partes interessadas, introduziu-se e estimulou-se uma cultura voltada para a Gestão da Mobilidade: ênfase em medidas “brandas”, política de transportes e planeamento, mais direcionadas para a procura, planeamento integrado, participação pública e avaliação dos impactos das medidas.

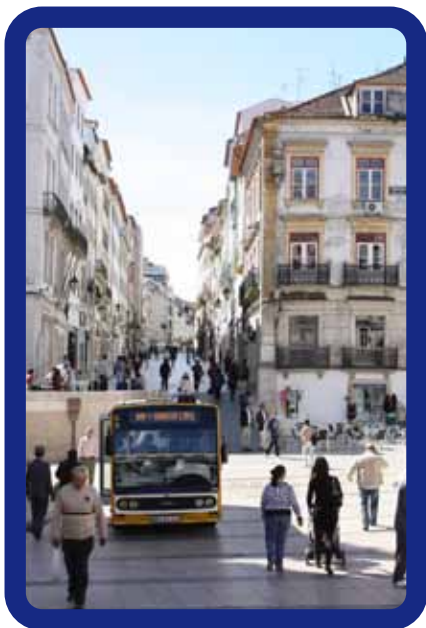
Foi assim possível implementar o plano de mobilidade para o Instituto Português de Oncologia de Coimbra (IPOC) – o primeiro do género oficialmente implementado em Portugal – tendo os resultados da avaliação de impacto apontado para uma redução de 273 toneladas de CO₂ só durante o primeiro ano de vigência do plano.



Durante o decorrer do projecto CIVITAS MODERN, Coimbra realizou também algumas pesquisas e testes com combustíveis alternativos e novos serviços de mobilidade. Com efeito, foram efetuados testes com uso de biodiesel em 4 autocarros dos SMTUC, circulando em condições reais de operação. Nenhuma anomalia assinalável ocorreu com os 4 autocarros, que atingiram uma mistura de biodiesel de 50%, sendo que dois deles operaram durante 20 meses, com cerca de 100 000 km cada veículo.

Foi também elaborado pela Universidade de Coimbra um estudo de viabilidade técnica, ambiental e económica para a produção de energia hidroelétrica no açude-ponte de Coimbra (mini-hídrica) destinada a alimentar as linhas de tração elétrica dos troleicarros e os mini-autocarros elétricos dos SMTUC. O estudo revelou a viabilidade do projeto, ou seja, demonstrou que é possível produzir 2,6 GWh por ano (ultrapassando largamente a 0,75 GWh necessário para a referida frota), sendo o período de retorno de 8,5 anos.

Finalmente foi realizado um estudo de viabilidade para a implantação de um serviço de partilha de carro (carsharing) na cidade de Coimbra. Foram avaliados vários aspetos inovadores – o estudo propõe que a frota de 10 veículos a partilhar seja constituída por cinco veículos da frota municipal e 5 veículos elétricos. O município seria, simultaneamente, um “fornecedor” de veículos e um “cliente” do serviço.



Foram realizadas várias campanhas, workshops e eventos de demonstração de serviços de carsharing, tendo como objetivo a promoção do serviço, bem como combater a resistência cultural a este tipo de serviço, que ainda é muito pouco conhecido em Portugal.

O projecto CIVITAS MODERN foi também essencial para envolver os intervenientes no processo e sensibilizar os cidadãos para a importância das questões de mobilidade urbana. Os cidadãos foram regularmente informados sobre as medidas e envolvidos em várias etapas, nomeadamente, em campanhas e actividades organizadas e promovidas em ocasiões importantes como a Semana Europeia da Mobilidade, o Dia Internacional da Criança ou o Dia Internacional do Meio Ambiente, entre outras. Foram realizados vários inquéritos, envolvendo mais de 4.000 cidadãos, tendo também sido enviado um info-mail a todos os agregados familiares em Coimbra (84.007).

Este envolvimento só foi possível devido ao compromisso político para o projeto CIVITAS MODERN e suas medidas. Vários decisores municipais tiveram uma participação ativa no projeto, apoiando as medidas e participando em iniciativas CIVITAS nacionais e internacionais. De facto, sendo o CIVITAS um programa de demonstração de boas práticas, a troca de experiências entre Cidades e a formação foram determinantes, pois permitiu valorizar igualmente quer os técnicos quer outros colaboradores que participaram no projeto.

Coimbra acolheu várias iniciativas internacionais, tais como a Formação sobre Inclusão Social nos Transportes Públicos e Serviços de Mobilidade, uma visita de estudo às medidas implementadas em Coimbra subordinada ao tema “Soluções de mobilidade inteligentes para operadores de transportes públicos”, um workshop sobre carsharing e um Fórum CIVINET Espanha e Portugal.

Por último, o projeto CIVITAS MODERN favoreceu também a promoção internacional da imagem de Coimbra e serviu como um catalisador para muitos projetos futuros.

A introdução de uma nova cultura de planeamento focada na gestão de mobilidade ajudou a Câmara Municipal de Coimbra a assumir uma série de novos projetos estratégicos, tais como, a implementação de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável e planos de deslocação para as principais entidades públicas na cidade. Além disso, muitas medidas CIVITAS têm apoiado outros projetos da Cidade, tais como, o Pacto dos Autarcas, Smart Coimbra, etc.

A Cidade de Coimbra também se candidatou à participação noutros projetos europeus de mobilidade, tais como CH4ALLENGE e ENDURANCE.

A imagem da Cidade de Coimbra saiu também reforçada no que respeita ao rigor técnico, administrativo e financeiro, levado a cabo no cumprimento dos objetivos do Projeto. De facto foi a única Cidade do Projeto que implementou todas as medidas inicialmente previstas e atingiu todos os marcos traçados. Foi ainda a única que não teve qualquer objetivo tangível por atingir ou parcialmente atingido – todos foram atingidos totalmente e 52% dos objetivos foram excedidos.

Este rigor permitirá que Entidades parceiras no projeto, nomeadamente os SMTUC, venham a receber mais financiamento do que aquele que estava inicialmente orçamentado para Coimbra (1.042.020,74€), proveniente de parceiros de outras cidades que não atingiram os objetivos contratualizados.

O sucesso do CIVITAS MODERN em Coimbra está também relacionado com o empenho e qualidade do serviço prestado pelas 89 pessoas envolvidas na implementação, avaliação e disseminação das medidas, nomeadamente, pelo trabalho desenvolvido pelo coordenador do projeto.



Pagamento Móvel de Estacionamento

Coimbra é a segunda cidade do país a ter um serviço que permite o pagamento móvel do estacionamento do veículo. O projeto que resulta de uma parceria conjunta da Câmara Municipal de Coimbra, SMTUC e Portugal Telecom (PT), irá funcionar a título experimental nos próximos três meses. É um serviço que permite o pagamento do estacionamento na via pública através do telemóvel, tendo sido especificamente desenhado para responder às necessidades como pagamento de estacionamentos sem hora de fim definida, por valor, por tempo ou por hora final de estacionamento. Os pagamentos podem ser feitos através de SMS, aplicação móvel (Android ou iPhone) ou portal móvel.

O serviço disponibiliza duas formas distintas de proceder ao pagamento do estacionamento, via débito na sua conta bancária (adesão ao serviço MB Phone) ou através de um pré-carregamento de uma carteira virtual exclusiva para pagamento dos seus estacionamentos. A criação e o carregamento de saldo na carteira virtual são feitos pelo utilizador no Portal do Cliente (<http://estacionamento.pagamentomovel.pt>).

No que diz respeito à fiscalização, a Polícia Municipal vai estar munida de um interface com o sistema para verificar os estacionamentos realizados.

Em suma, trata-se de um serviço que facilita a vida ao utilizador, que deixa de ter de se preocupar em ter “trocos” ou em deslocar-se aos dispositivos fixos de cobrança para efetuar o pagamento do estacionamento e o seu prolongamento.

Notícias



O novo Conselho de Administração

Por força do disposto no n.º 6 do artigo 70.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, o Conselho de Administração dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra cessou as respetivas funções a 28 de fevereiro de 2013.

Nestes termos, a Câmara Municipal de Coimbra (CMC) na sua reunião de 4 de março de 2013 deliberou, por maioria e em minuta, nomear para o novo Conselho de Administração dos SMTUC os seguintes membros:

Presidente: *João Paulo Lima Barbosa de Melo*, Presidente da CMC

Vogais: *José António Pinto Belo*, Vereador da CMC

Luís Nuno Ranito da Costa Providência, Vereador da CMC

Ao novo Conselho de Administração desejamos convictamente as maiores felicidades e os maiores sucessos, tendo sempre por escopo a prestação de um serviço de excelência e de qualidade consubstanciada no aumento da eficiência e da sustentabilidade.

Aproveitamos para deixar uma palavra de apreço e agradecimento ao Conselho de Administração cessante, por todo o empenho e dedicação que demonstrou e cuja atuação contribuiu de forma significativa para o cumprimento da Missão destes Serviços, ou seja, garantir uma oferta de transporte público adequada às necessidades das populações, desenvolvendo ações que privilegiem a opção do uso do transporte coletivo.



B.I.

João Paulo Barbosa de Melo nasceu em 1962, em Coimbra. É licenciado em Economia pela Universidade de Coimbra, onde lecionou até assumir a liderança do Município.

Presidiu à Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional, ao Centro de Estudos e Formação Autárquica, integrou a administração da empresa municipal Águas de Coimbra e é, atualmente, o presidente da Câmara Municipal de Coimbra.

Como economista, que análise faz à atual situação do país?

A situação é muito má. Nós estamos basicamente numa camisa-de-forças, isto é, não temos recursos financeiros para mandarmos em nós próprios. Portanto, neste momento não são os portugueses a mandar em Portugal. É bom que toda a gente tenha a noção disto. Esta situação não é nova na nossa história, já aconteceu algumas vezes. De repente, por motivos vários, é-nos retirada uma parte da nossa soberania, o que é aquilo que nos acontece neste momento. Um país que deixa de ter a sua soberania total, que passa a ter uma soberania muito limitada, não pode estar bem porque, em última análise, perde a discricionariedade sobre o que são as suas opções. Neste momento, a nossa posição é de subserviência, inevitável, em relação àqueles que permitem que nós continuemos a ter os meios financeiros para pagar salários e fazer as coisas mais básicas do dia-a-dia. Isto tudo no meio de uma Europa onde se vão perdendo valores de solidariedade, de entreaajuda, que eram essenciais ao projeto europeu e de que, de repente, toda a gente parece ter-se esquecido. Não há muita volta a dar que não seja fazer um esforço absolutamente titânico para reconquistar a nossa soberania, para podermos voltar a mandar em nós próprios sem depender dos outros. Depois, se isso é feito exatamente da maneira como o Governo está a fazer ou de uma maneira um bocadinho diferente, infelizmente a margem de manobra é muito pequena porque não somos nós a mandar em nós próprios.

Como se consegue gerir um município importante como Coimbra, num contexto económico e financeiro tão adverso?

A primeira tarefa de dirigir um município num tempo destes é não contribuir para aumentar a desgraça nacional. É, sobretudo, fazer um enorme esforço - e nós temos vindo a fazê-lo, como se pode ver nas contas que vamos apresentar na próxima sessão de Câmara -, para conter a sangria financeira que está acontecer a Portugal. Manter as contas sob controlo é o pressuposto de tudo. Se neste momento relaxássemos e andássemos em contra-ciclo estaríamos a meter o Município em grandes trabalhos. Enfim, temos de apertar as contas do município de modo a que também o município continue a mandar nele próprio. Nós aqui, felizmente, nunca chegámos à situação a que o país chegou, embora estejamos envolvidos neste panorama geral.

Coimbra tem conseguido contrariar essa tendência nacional...

Coimbra é, no contexto nacional, uma das cidades mais bem colocadas para o que há-de vir depois da crise. Para os melhores tempos que virão depois da crise. É uma cidade de gente jovem, muito ligada às novas tecnologias, e vêem-se as empresas que têm nascido em Coimbra e continuam a nascer todos os dias, apesar do período de crise. É uma cidade que tem uma boa qualidade de vida, onde as pessoas gostam de viver, não é muito longe de Lisboa e Porto, mas é longe o suficiente. Se eu perguntar às pessoas de Coimbra, e não só, se Coimbra é um bom local para criar os filhos toda a gente vai dizer que sim. Toda a gente tem a sensação que as escolas são boas, que o sistema de saúde é bom - é uma cidade que não é demasiado grande nem demasiado pequena, é uma cidade segura, tem todas as características e indicadores de qualidade de vida que deveria ter, embora esta seja certamente uma tarefa nunca acabada. O principal problema de Coimbra é que não oferece oportunidades de emprego, de trabalho, de negócio em geral, às pessoas, para que elas possam viver cá. Oferece muito menos do que já ofereceu há 30 anos atrás. Este é o aspecto fundamental que é preciso corrigir em Coimbra.

Promover as oportunidades de emprego e de negócio é uma prioridade?

É fazer com que Coimbra seja uma cidade que gera mais oportunidades às pessoas porque, se assim for, deixaremos de assistir a um processo, que já tem umas décadas, em que as pessoas nascem cá, até crescem cá, muitas estudam cá, e chegam a uma fase da vida em que não encontram o que fazer por cá e são obrigadas a ir embora. Isto não é diferente do que acontece no resto do país. Infelizmente, está a acontecer no país todo: as pessoas não têm oportunidades e vão-se embora. Ora, é aqui que temos de dar uma volta à economia da cidade de Coimbra, ou continuar a dar, como o IParque, o Instituto Pedro Nunes, ou seja, há aqui uma série de peças que já estão montadas. Demorámos umas décadas a destruir o sistema económico que tínhamos em Coimbra e vai demorar se calhar umas décadas a construir um novo para tomar o lugar do antigo. Não é prender as pessoas cá. Coimbra deve ser uma cidade muito aberta, onde haja muita gente a vir para cá e muita gente a ir embora. É bom que assim seja. Uma cidade cosmopolita, uma cidade ligada ao mundo.

Quero que as pessoas queiram vir para cá porque é uma cidade com oportunidades.

Que significado tem para si presidir, desde 4 de março, ao Conselho de Administração dos SMTUC?

Eu sou presidente do Conselho de Administração dos SMTUC, atendendo à nova legislação em vigor, mas não creio que esta seja a melhor solução. Não é fácil a um presidente de Câmara que já tem muitas responsabilidades, somar a responsabilidade direta - porque já a tinha indiretamente -, da gestão de um serviço com esta dimensão. E aqui uma palavra de gratidão e de homenagem à anterior Administração dos SMTUC que, com enorme espírito de dedicação e entrega, conduziu a atividade destes Serviços.

Uma missão que agora herda e que junta à sua responsabilidade enquanto Presidente da Autarquia.

Não é uma missão fácil. Os SMTUC são uma verdadeira empresa, com quase 500 pessoas, que não deve ser gerida a meio tempo, digamos assim, que é aquilo que eu e os vereadores somos, neste momento, obrigados a fazer, porque não deixámos de ter as nossas tarefas a desempenhar na CMC. Portanto, não é uma solução de futuro. Uma vez que a lei nos sujeita a tal, vamos, certamente, e com uma grande dose de empenho, dar uma resposta capaz à responsabilidade que nos é exigida. A perceção deste Conselho de Administração é de que haverá pequenas alterações que podemos ir fazendo para que os SMTUC sirvam melhor as pessoas de Coimbra - este é sempre o ponto fundamental. A tal cidade geradora de oportunidades de que falo precisa de um sistema de transportes da mesma forma que um corpo precisa de um sistema de circulação de sangue. O transporte de pessoas numa cidade é fundamental para que ela possa funcionar e, por isso, o transporte coletivo é uma peça crucial nesta que já é uma grande cidade, mas que almeja ser uma cidade maior e melhor. Assim, tenho muito gosto em exercer a função: fá-lo-ei da melhor maneira que posso e sei, mas acho que, mais tarde ou mais cedo, vamos ter de encontrar uma nova solução de gestão dos SMTUC, que possa profissionalizar e pôr em tempo inteiro as pessoas que estão à frente da empresa.

Que opinião tem dos SMTUC? Tem notado evolução nos últimos anos?

Os últimos anos da história dos SMTUC têm sido difíceis, uma vez que o Estado, durante anos, apoiou a renovação da frota e de repente deixou de apoiar. O único pequeno apoio que recebíamos do Estado, que era o apoio para renovação da frota, nem esse existe neste momento. Agrava-se aquele fosso entre a forma como o Estado apoia o transporte coletivo de Lisboa e do Porto e a forma como trata o transporte coletivo de Coimbra.

Se antes havia este pequenino apoio, agora nem esse há. Para não falar nas dezenas de milhares de euros que o Estado injeta anualmente na Carris, no Metro de Lisboa, no Metro do Porto, na STCP, na Transtejo, no sistema de mobilidade das duas grandes cidades do país e não gasta um tostão em Coimbra. Todo este esforço (que em Lisboa e Porto é feito pelo Estado, ou seja, por nós todos, e também pelos de Coimbra) é feito, em Coimbra, somente por nós, o que torna ainda mais complicada a vida dos SMTUC. Por exemplo, agora vamos ter de renovar uma parte da frota mas, como não podemos comprar autocarros novos, vamos ter de comprar autocarros em 2ª mão, que não é o ideal mas é o possível.

Os SMTUC custam ao município de Coimbra cerca de 5 milhões de euros por ano, que saem do orçamento anual da Câmara, que vem do bolso dos contribuintes de Coimbra, em primeira instância. As pessoas de Coimbra, através dos impostos que pagam, do IMI, do IMT, das taxas, de uma pequena parte do IRS,

estão a pagar 5 milhões de euros para manter o sistema como ele está. Assim, a primeira tarefa fundamental é não agravar esta necessidade de financiamento, e se possível tentar descê-la sem que isso se reflita em abaixamento da qualidade do serviço. É uma tarefa difícil, mas é nela que estamos empenhados.

Que medidas podiam promover a utilização dos Transportes Urbanos de Coimbra?

O transporte coletivo é, de longe, o mais eficiente do ponto de vista ambiental. Uma cidade que se quer sustentável tem que ter cada vez mais pessoas a serem transportadas em sistemas de Mass Transit, ou seja, de tráfego de massas, que é o caso dos autocarros, comboios, metros, transportes coletivos, em que muita gente se desloca ao mesmo tempo no mesmo meio. Cada vez mais isso e cada vez menos o transporte individual. Essa tarefa de ir mudando o sistema do favorecimento do transporte individual pelo transporte coletivo tem de continuar a decorrer e tem de sublinhar-se: ser cada vez maior. Isto pode significar desde "pedonalizar" algumas ruas, até tirar pura e simplesmente o transporte individual de outras, até coisas muito mais simples como dar prioridade aos autocarros quando estes se aproximam de um semáforo. São pequeninas medidas como estas que vão, aos poucos e poucos, aumentar a velocidade comercial do sistema de transportes coletivos tornando-os mais eficientes. Depois, há outro aspeto crucial em todas as políticas de transportes, que é a fiabilidade e a cadência do transporte. Se eu tiver a certeza absoluta que chego a uma paragem e que, de dez em dez minutos, no máximo, passa o meu autocarro, tenho uma certa confiança em esperar pelo autocarro, o que faz com que o sistema de transportes seja mais apetecível em relação ao transporte individual. Portanto, é preciso trabalhar muito mais deste ponto de vista - estamos a trabalhar já nisso -, e, na minha opinião, são possíveis alguns ganhos com pequenos custos.

Há, ainda, a introdução de inteligência no sistema, o que numa cidade de gente jovem, que usa as novas tecnologias, como Coimbra, espera ansiosamente. Espero que em breve seja possível, por exemplo, receber um sms no meu telemóvel, ou num smartphone e perceber que o meu autocarro chega daqui a 5 minutos, não no horário programado mas sim no real, de modo a fechar o computador, descer e, ao chegar à paragem, o autocarro estar também a chegar.

O que será necessário para operacionalizar essas pequenas inovações tecnológicas?

Isto hoje é possível do ponto de vista tecnológico: está tudo preparado para isso e agora temos de dar o passo para tornar esta tecnologia acessível às pessoas. Se isto acontecer há muito mais gente que deixa de precisar de usar o carro, porque deixa de passar pela experiência que é mais traumática para quem anda de transportes públicos que é estar à espera de um autocarro e ele nunca mais chegar... Em Coimbra como em qualquer parte do mundo.

Os SMTUC já têm quase toda essa tecnologia, têm um GPS em cada autocarro, a base está toda feita, agora são precisos alguns passos, para com um bocadinho de software, colocar esta tecnologia nas mãos de qualquer pessoa. Não chegará a todos por igual, as pessoas de idade poderão nem saber o que é um smartphone, mas chega certamente a todos os estudantes universitários e, de repente, conquistamos um conjunto de pessoas para o transporte coletivo que uma mera campanha publicitária jamais chamaria. A minha aposta é fundamentalmente essa, não é fazer nem grandes campanhas publicitárias, nem “fogachos” desse tipo, é sobretudo utilizar a tecnologia que os SMTUC já têm e pô-la cada vez mais ao serviço das pessoas, de maneira a que elas cada vez menos sintam a necessidade de utilizar o seu carro.

Qual a perspetiva que tem em relação ao futuro dos Transportes Urbanos de Coimbra e se realmente os Serviços se vão transformar em Empresa Municipal Local?

Considero que neste momento esse assunto não é o mais importante. Mais relevante do que dizer qual vai ser a forma jurídica de manter o sistema de transportes coletivos, é pegar no que temos neste momento e otimizar-lo. É pôr o que temos a funcionar melhor, é aproveitar a tal tecnologia que já lá está e criar produtos novos para as pessoas terem outra confiança nos transportes. Eventualmente, efetuar algumas reestruturações de linhas.

Como se pode melhorar a definição das linhas?

As linhas de Coimbra foram evoluindo ao longo dos anos, passo a passo, de vez em quando criava-se uma, juntavam-se duas... é a história que os Serviços têm e não devemos ignorá-la. Às vezes chegam umas pessoas de fora e acham que vão inventar a roda e deitam fora tudo o que está para trás e começam do zero. Nunca se vai começar do zero, mas há claramente a sensação de que é possível otimizar algumas soluções. Por exemplo, nós até agora temos um sistema que em cada viagem uma pessoa gasta um bilhete. Ora, em quase todas as cidades com alguma dimensão existe um bilhete para viajar durante um determinado período de tempo (pode ser uma hora, três quartos de hora, depende). Durante esse período de tempo uma pessoa pode fazer os transbordos que precisa. Eu posso ter um sistema que tem 50 linhas e que passam todas no centro da cidade, outra hipótese é ter 60 ou 70 linhas que cobrem as periferias e depois ter apenas 3 ou 4 linhas, de grande capacidade e de grande frequência a vir às zonas finais.

Ora isto só pode funcionar se as pessoas não tiverem de utilizar 2 viagens, em que vêm da periferia até uma estação de transbordo onde, no máximo, ao fim de 3 ou 4 minutos, têm um autocarro que as leva ao centro, com fiabilidade. Dar mais frequência a algumas linhas muito centrais, sem que todos os autocarros tenham de fazer um grande trajeto, mas com vários autocarros a fazer pequenos trajetos a trazer pessoas para esta rede mais central, por exemplo, pode fazer ganhar muitos clientes. Não me estou a referir a alterações em concreto, estou-me a referir ao tipo de alterações que se podem fazer com cuidado, porque não se mexe em coisas que evoluíram devagarinho ao longo de dezenas de anos. É preparar as coisas, estudar as situações de modo a fazer transições suaves e irmos tendo uma rede que satisfaça as pessoas, que faça com que elas demorem menos tempo nos transportes, tenham menos tempos de espera e menos tempo de exasperação por terem falhado um autocarro. É isto que é preciso fazer, esta é a tarefa número um, reestruturar a rede de transportes. Isso, para mim, é o aspeto fundamental: agora saber se funciona como uma empresa municipal de transportes é um assunto que tem de ser alvo de grande consenso na cidade. Não é um assunto político ou partidário: ou consensualizamos entre todos que é a melhor solução ou não. Dou sempre o exemplo da Águas de Coimbra, que era um serviço municipalizado e passou a empresa municipal há alguns anos. Na altura, houve alguns medos, inclusive das pessoas que lá trabalham. Eu desafiaria as pessoas a irem perguntar a quem lá trabalha se está melhor agora ou não. Julgo que a esmagadora maioria dirá que não trocava a situação atual pela que tinha antes. E vê-se que as pessoas têm orgulho em dizer que trabalham na empresa Águas de Coimbra, assim como as pessoas que trabalham nos SMTUC têm muito orgulho nisso. Aliás, um aspeto muito interessante que é notório nos SMTUC é “o amor à camisola”, o orgulho que as pessoas sentem em trabalhar ali.

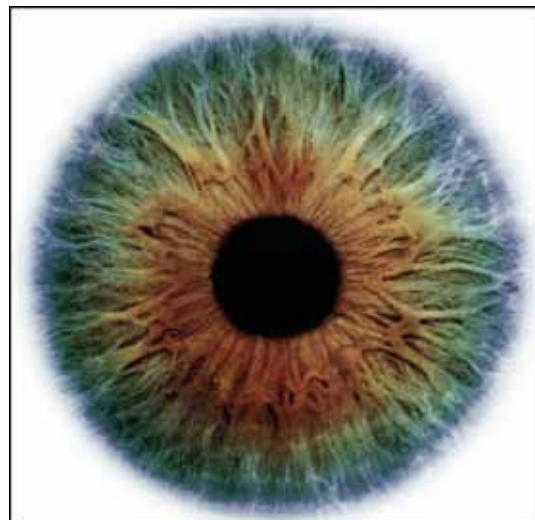
O modelo de gestão está, então, ainda em aberto...

Não é um compromisso que eu queira assumir: depende se houver consenso entre todas as partes: as pessoas que lá trabalham, o executivo municipal, etc. O aspeto fundamental não é transformar os transportes urbanos numa empresa municipal local. No entanto, é um assunto que não devemos deixar de estudar porque tem as suas virtualidades, basta ver o exemplo da Águas de Coimbra. Agora, se este for um assunto não consensual é a rutura que não é aconselhável fazer. Ou é uma coisa que agrada a todos ou, se for uma coisa que rebenta com o tal sentido de “amor à camisola” que os Serviços têm, então nunca. Para mim é um não assunto - vamos evidentemente estudá-lo, mas assim que os estudos estejam feitos, vou pessoalmente fazer com que toda a gente tenha acesso a eles e ver qual a reação. Se for boa e toda a gente achar que fica a ganhar com isso vamos embora, se não, não é crucial avançar nessa direção. Principalmente, em alturas em que atravessamos dificuldades, temos de nos concentrar no que é fundamental e deixar o que é acessório. O que é fundamental é tomar medidas para que haja mais gente a andar de transporte coletivo, para que a rede sirva melhor as pessoas.

Percebemos assim quão importante é para si a questão da mobilidade urbana e da utilização preferencial do transporte público numa cidade como Coimbra...

É só olhar para os milhões de pessoas/ano que os SMTUC transportam para perguntar, se não houvesse SMTUC o que é que acontecia? Andavam milhares de pessoas a pé na rua? Se calhar havia centenas de milhares de automóveis a mais, a entrar e a sair, e a cidade ficava um caos... Uma cidade contemporânea tem de ter uma mobilidade moderna e inteligente. Os SMTUC ou outra forma de empresa são uma peça fundamental dessa mobilidade na cidade de Coimbra. Há sempre lugar para um grande sistema de transportes coletivos em Coimbra: é crucial e é evidente.

A Retinopatia Diabética surge como uma complicação ocular da diabetes. Caracteriza-se pela fragilização dos vasos sanguíneos da retina (camada constituída por células nervosas que reveste o interior do globo ocular), podendo ocorrer o seu rompimento, e consequente, hemorragia que conduz a perda súbita de visão. A passagem do sangue para o exterior fica comprometida, a retina “incha” nesse local e a pessoa começa a perder a visão de forma lenta e progressiva, situação esta conhecida como edema macular diabético.



A retinopatia subdivide-se em dois tipos:

- Retinopatia não proliferativa em que os pequenos capilares da retina rebentam extravasando sangue e a área circundante da rutura fica edemaciada. Estas pequenas hemorragias retinianas podem distorcer o campo visual, mas não provoca cegueira;
- Retinopatia proliferativa em que se verifica o crescimento de novos vasos sanguíneos junto dos danos provocados pela rutura dos mesmos, mas com um crescimento considerado anormal, podendo conduzir ao descolamento da retina. Este tipo de retinopatia pode provocar cegueira total ou parcial.

A Retinopatia Diabética pode ser desenvolvida em todas as pessoas com diabetes tipo 1 e tipo 2, sendo de relevante importância a realização de pelo menos, uma vez por ano, exames aos olhos.

As mulheres grávidas com diabetes também devem ter um especial cuidado na realização dos exames, de preferência, de 3 em 3 meses.

A retinopatia situa-se entre as complicações da diabetes mais comum, estimando-se que cerca de 10% dessa mesma população desenvolve a patologia.

Esta patologia normalmente afeta os dois olhos e quando não tratados conduzem à cegueira.



Fatores de Risco

- Tempo de evolução da diabetes;
- Componente Genética;
- Deficiente controlo metabólico;
- Hipertensão arterial;
- Níveis lipídicos alterados;
- Tabagismo.

Sinais e Sintomas

Os sinais e sintomas são variáveis consoante o grau de evolução em que a doença se encontra. Inicialmente pode ser assintomático, em que a doença evolui de forma silenciosa não manifestando para a pessoa o risco que corre. Contudo poderá surgir:

- Visão enevoada que dificulta a visualização da televisão, o reconhecimento de pessoas a determinadas distâncias, a leitura, etc;
- Visão com manchas;
- Sensação de ver moscas e flashes;
- Perda súbita de visão por hemorragia dentro do olho.

O melhor tratamento ainda é a prevenção. É de extrema importância manter os níveis glicémicos controlados, assim como, os níveis lipídicos e a tensão arterial.

O aparecimento da Retinopatia Diabética verifica-se habitualmente após 10 anos de ser diagnosticada a diabetes, desta forma, é importante manter vigiada a patologia, realizando os exames visuais com uma periodicidade anual.

Proteja a sua visão!!!

Sendo já um hábito escrever para a Revista SMTUC, não posso deixar passar esta oportunidade sem fazer referência a este meio de comunicação, uma vez que a cada quatro meses está disponível para ser lida e apreciada por todos. Este é um trabalho de equipa que tão bons frutos tem dado, porque a sua informação faz alusão a vários assuntos que são do interesse comum e constituem uma mais-valia na vida de todos os trabalhadores, pese embora o facto de que, o último numero a ser impresso em formato papel, foi a revista de Abril de 2012 e que agora por razões atendíveis passou a ser em formato digital, o que a torna no meu ponto de vista menos visível e atrativa para os trabalhadores, mesmo estando disponível no site dos SMTUC.

É sempre bom lembrar os sócios, que o biénio (2011/13) para o qual foi mandatada esta Direção, está prestes a chegar ao fim, o que implica novo ato eleitoral e a criação de novas listas, que ao abrigo dos estatutos do GCRD-SMTUC artigo 35º (candidaturas) deve ser respeitada e seguida com toda a legalidade, não esquecendo também de consultar todo o regulamento eleitoral em toda a sua extensão, assim sendo, todos os interessados salvo alguma dúvida devem procurar obter informações junto do atual Presidente da Mesa da Assembleia Geral (Albino Casimiro).

De referir que todos os sócios que pretendam ou tenham como objetivo presidir aos destinos da “NOSSA” associação terão sempre e de forma incondicional, o apoio da atual Direção e de todos os seus corpos sociais, com sabem o nosso lema é “sempre a crescer para unir” ou “o GCRD somos todos nós” por isso penso que nada mais há a acrescentar em relação aos nossos propósitos.

Caros amigos (as), o GCRD festejou o seu 27º aniversário no passado dia 5 de Abril com um convívio que juntou à mesma “mesa” um número significativo de sócios e, cuja participação esteve muito acima do que tem acontecido com outros convívios, o que logicamente muito nos satisfaz e, com isso, pensar que os sócios estão com esta Direção. Assim, foi sorteada uma máquina de café que contemplou o nosso colega Henrique nº 800, foi também apresentada a secção Motards dos SMTUC cujo logotipo ficou a fazer parte do estandarte do GCRD, sendo apresentado no dia do Motard em Castelo Branco. Foi o GCRD presenteado com a presença do novo Conselho de Administração composta pelo Dr. Barbosa de Melo, Dr. José Bello e da já habitual presença da Dr.ª Regina Ferreira.

Como é natural nestas iniciativas esperamos ter agradado a todos os presentes que, como já se sabe nem sempre é fácil.

Iniciámos este ano com um torneio de tiro ao alvo que não sendo um sucesso em termos de presenças por parte dos sócios, agradou-nos só pelo facto de ter tido uma boa aceitação, não só pelos que estiveram presentes mas também por todos aqueles que gostariam de ter estado, mas por diversas razões não puderam e, que nos pediram para repetir tão aprazível convívio.

De referir que fica aqui a promessa da realização de um novo torneio, assim se consigam reunir as condições que são necessárias.

Tem esta Direção encetado contactos com alguns estabelecimentos comerciais, de forma a criar parcerias que tragam aos nossos sócios mais-valias, quer em produtos transacionáveis quer em serviços prestados. Salientamos que já estão fechadas duas parcerias que em nosso entender vão com certeza trazer algo de bom para todos aqueles que fazem parte desta família, sendo que outras estão também em fase de conclusão, que serão divulgadas em tempo oportuno. Assim, para usufruir destas parcerias têm os sócios que se fazer apresentar do respetivo cartão de sócio que será entregue muito em breve e que obviamente terá regras a serem cumpridas.

Como sabem está esta Direção empenhada em dar aos sócios condições de lazer para que todos se sintam como em casa, e por isso estamos a trabalhar na criação de um espaço que se torne o mais aprazível possível junto ao novo salão de convívio, espaço esse que será de todos os sócios para momentos de descontração, assim, a churrasqueira será muito em breve colocada à disposição de todos os sócios.

No seguimento do trabalho efetuado por este Grupo em proporcionar a todos os sócios melhores condições no que aos espaços físicos diz respeito, estamos a dar mais relevo à nossa vertente solidária com a criação da sala de apoio ao estudo, ideia que partiu de um sócio e que está a ter um papel importantíssimo na ajuda a um melhor desenvolvimento escolar de todos aqueles que a frequentam, assim como também, o apoio ao ensino do inglês, ensino esse que será gratuito e de forma intensiva para todos os sócios, com um horário aos sábados das 10h00 às 12h00, iniciativa esta ainda sujeita a um número mínimo de inscrições.

Estamos a trabalhar na criação de novos eventos, nomeadamente um convívio de Paintball que será realizado no dia 25 de Maio (sábado) com almoço incluído, e em junho mais concretamente no dia 15 (Sábado) o já tradicional convívio de verão que terá uma descida de canoa pelo Rio Mondego assim como uma prova de BTT onde no final será dado o almoço.

Amigos, uma vez que estamos a chegar ao fim deste mandato de dois anos e, como estou em dúvida sobre se apresento nova candidatura a um novo biénio, em meu nome pessoal e em nome de todos os órgãos sociais, quero expressar o meu mais profundo agradecimento pelo apoio, compreensão e amizade que nos foram contemplando, ao longo destes dois anos. Foram muitas as manifestações de regozijo que recebemos da vossa parte, como é natural no dirigismo não é fácil agradar a todos mas estou ciente de que tudo o que fizemos foi sempre a pensar nos sócios e na associação que presidi, sinto-me com a sensação do dever cumprido e consciente do excelente trabalho que efetuámos ao serviço do GCRD-SMTUC.

Apelo à mística daqueles que acreditam no Grupo para que apresentem candidaturas e façam também algo por esta associação, não devemos estar à espera que sejam sempre os mesmos a fazer por nós o que devíamos ser nós a fazer.

Ao Conselho de Administração resta-nos agradecer por todo o apoio que ao longo deste mandato nos deram, esteve esta Administração sempre ao nosso lado apoiando-nos nas coisas mais singelas assim como nas mais complicadas, aqui fica expresso os nossos mais sinceros agradecimentos.

Aos sócios e trabalhadores peço que continuem acreditar no GCRD.

Transportes Públicos do Mundo



Troleicarro articulado Solaris - Riga, LETÓNIA

Tens ideias?

Fotografias, textos, artigos?

Colabora e envia: scp@smtuc.pt

**Esta revista
também é tua!**



António Augusto Farleira Cardoso, iniciou a sua actividade em 28/09/1992 nos SMTUC.
Exonerado em 31/12/2012, com a categoria profissional de Assistente Operacional.



Armando Rui Martins Lima, iniciou a sua actividade em 29/09/1986 nos SMTUC.
Aposentado em 01/04/2013, com a categoria profissional de Assistente Operacional.



Cecília Maria da Costa Moreira de Oliveira, iniciou a sua actividade em 02/11/2004 nos SMTUC.
Mobilidade Interna em 01/02/2013, com a categoria profissional de Assistente Operacional.



Pedro Paulo Gomes Lemos, iniciou a sua actividade em 28/12/2012 nos SMTUC.
Cessação de Contrato em 04/04/2013, com a categoria profissional de Assistente Operacional.



*Serviços Municipalizados
de Transportes Urbanos de Coimbra*
Guarda Inglesa
Apartado 5015
3041-901 Coimbra
Telefone: 239 801 100
Linha Verde: 800 20 32 80
Fax: 239 440 348
e-mail: geral@smtuc.pt
www.smtuc.pt

Revista SMTUC - Edição II
Nº 13 Janeiro a Abril 2013
Propriedade: Serviços Municipalizados
de Transportes Urbanos de Coimbra
Edição Digital Quadrimestral
Coordenação: Paulo Vieira de Melo
Colaboração: António Santo, Bárbara Veiga, Carla Albuquerque,
Casimiro Silva, João Silvano, Luís Santos, Luiz Arthur Faulhaber,
Manuel Teixeira, Ricardo Grade.
Composição: Serviço Comercial e de Promoção
SMTUC SCP/DSP

yellow bus

OFFICIAL SIGHTSEEING TOURS

carristur



TRANSPORTES
URBANOS
DE
COIMBRA

MUSEU NACIONAL
MACHADO DE CASTRO



MOSTEIRO
DE SANTA CRUZ



MOSTEIRO
DE SANTA-CLARA-A-VELHA



COIMBRA
FREE CITY MAP

yellow bus
OFFICIAL SIGHTSEEING TOURS
carristur

Funtastic
Coimbra

EXCELLENCE
CERTIFIED
AND QUALITY

Free
Access to
Municipal
Museums

Discounts
included



JOIN US AT LARGO DA PORTAGEM



www.yellowbustours.com



Contacts
Contactos
telf: +351 239 801 100
yellowbus@carristur.pt



Mapa de 2012 - Alvará 1005/1999

CASA MUSEU
BISSAYA BARRETO



SÉ VELHA DE COIMBRA



JARDIM DA SEREIA



(+351) 239 801 100

www.yellowbustours.com

Alvará 1005/1999