



Estratégia para a Dinamização da Construção e do Imobiliário

# Estratégia para a Dinamização da Construção e do Imobiliário



קפסי

קפסי

## Estratégia para a Dinamização da Construção e do Imobiliário

### **Presidência**

Rua Álvares Cabral, 306 – 4050-040 Porto  
Telefone: 22 340 22 00 Fax: 22 340 22 97  
cpci@cpci.pt

### **Sede**

Praça de Alvalade, n.º 6 - 6º Fte.  
1700-036 Lisboa

[www.cpci.pt](http://www.cpci.pt)



# ÍNDICE



<b>Mensagem do Presidente.....</b>	<b>5</b>
<b>1. A actividade da Construção e do Imobiliário.....</b>	<b>9</b>
1.1 - Definição de Fileira da Construção e do Imobiliário .....	9
1.2 - O Peso das actividades da Construção e do Imobiliário no País.....	10
1.3 - A CPCI – Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário .....	13
1.3.1 - Composição da CPCI.....	14
1.3.2 - Objectivos da CPCI.....	16
1.3.3 - Estrutura Orgânica da CPCI .....	16
1.3.4 - Representações Institucionais.....	17
1.4 - Conjuntura Actual .....	20
1.4.1 - A Evolução da Fileira em 2009.....	20
1.4.2 - Perspectivas para 2010.....	24
1.4.3 - O Investimento em Construção e Imobiliário .....	25
<b>2. Áreas de Intervenção para a dinamização da Construção e do Imobiliário .....</b>	<b>31</b>
2.1 - Reabilitação Urbana, uma estratégia de desenvolvimento para o País .....	31
2.1.1 - Por uma cultura de Reabilitação Urbana.....	31
2.1.2 - O Investimento em Reabilitação Urbana cria emprego e crescimento económico .....	35
2.1.3 - Promover o Mercado do Arrendamento .....	37
2.2 - Promover o Investimento em Construção e a Competitividade da Economia .....	38
2.2.1 - Dinamizar o Investimento de iniciativa pública em Infra-Estruturas e equipamentos .....	38
2.2.2 - Incentivar a eficiência energética e a sustentabilidade .....	49
2.3 - Aumentar a Competitividade das Empresas.....	50
2.3.1 - Apoiar as empresas e o emprego .....	50
2.3.2 - Uma Política Fiscal competitiva e saudável .....	51
2.3.3 - Necessidade de um quadro legal estável e adaptado à realidade da fileira .....	52
2.3.4 - Simplificação e desburocratização.....	56
2.4 - Internacionalização da Construção e do Imobiliário .....	58
2.4.1 - Volume de negócios no exterior em franca expansão .....	58
<b>3. Estratégia para a dinamização da Construção e do Imobiliário.....</b>	<b>63</b>
Medidas Propostas .....	65
3.1 - Promover o Investimento em Construção e a Competitividade da Economia .....	65
3.1.1 - Reabilitação Urbana .....	65
3.1.2 - Reforçar o investimento público em Infra-Estruturas.....	67
3.2 - Aumentar a Competitividade das Empresas.....	69
3.3 - Apoiar a Internacionalização da Construção e do Imobiliário.....	72



## MENSAGEM DO PRESIDENTE

*A Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário – CPCI, nasceu para agregar interesses convergentes que se encontravam dispersos e, assim, à semelhança do que se passa noutros países comunitários, dar resposta às necessidades de um vasto sector que não estava representado, ao mais alto nível, no panorama associativo nacional.*

*Formalmente constituída e anunciada publicamente a 21 de Julho de 2009 e integrando praticamente todas as associações que constituem a vasta fileira da construção e do imobiliário, a Confederação garante uma visão global e integrada das mesmas, estando assim em posição privilegiada para diagnosticar os problemas e apresentar as propostas que melhor podem servir a dinamização de um Sector vital para a economia e para o emprego, bem como para o desenvolvimento consolidado do País.*

*Neste sentido, vem desenvolvendo um trabalho constante para evidenciar a verdadeira dimensão da fileira da construção e do imobiliário, cujo conjunto de actividades para além de constituírem o maior empregador nacional, representam um quinto do PIB, demonstrando a necessidade de, face a uma conjuntura desfavorável, serem implementadas medidas indispensáveis para a sua dinamização, factor de primordial importância para que o País possa voltar a crescer.*

*Com este documento traçamos uma panorâmica da situação que a fileira da construção e do imobiliário está a viver, avançamos perspectivas, revelamos os efeitos na economia e no emprego do investimento nesta área, destacamos as áreas de*

*dinamização prioritária e, fundamentalmente, apontamos uma estratégia a seguir e um conjunto de medidas que urge tomar, essenciais para a definição de um desígnio estratégico e de um verdadeiro rumo para o Sector e para Portugal. No contexto global em que nos inserimos, é fundamental encontrar um novo posicionamento para a economia portuguesa que seja compreendido e aceite pela generalidade dos parceiros sociais e pelos cidadãos.*

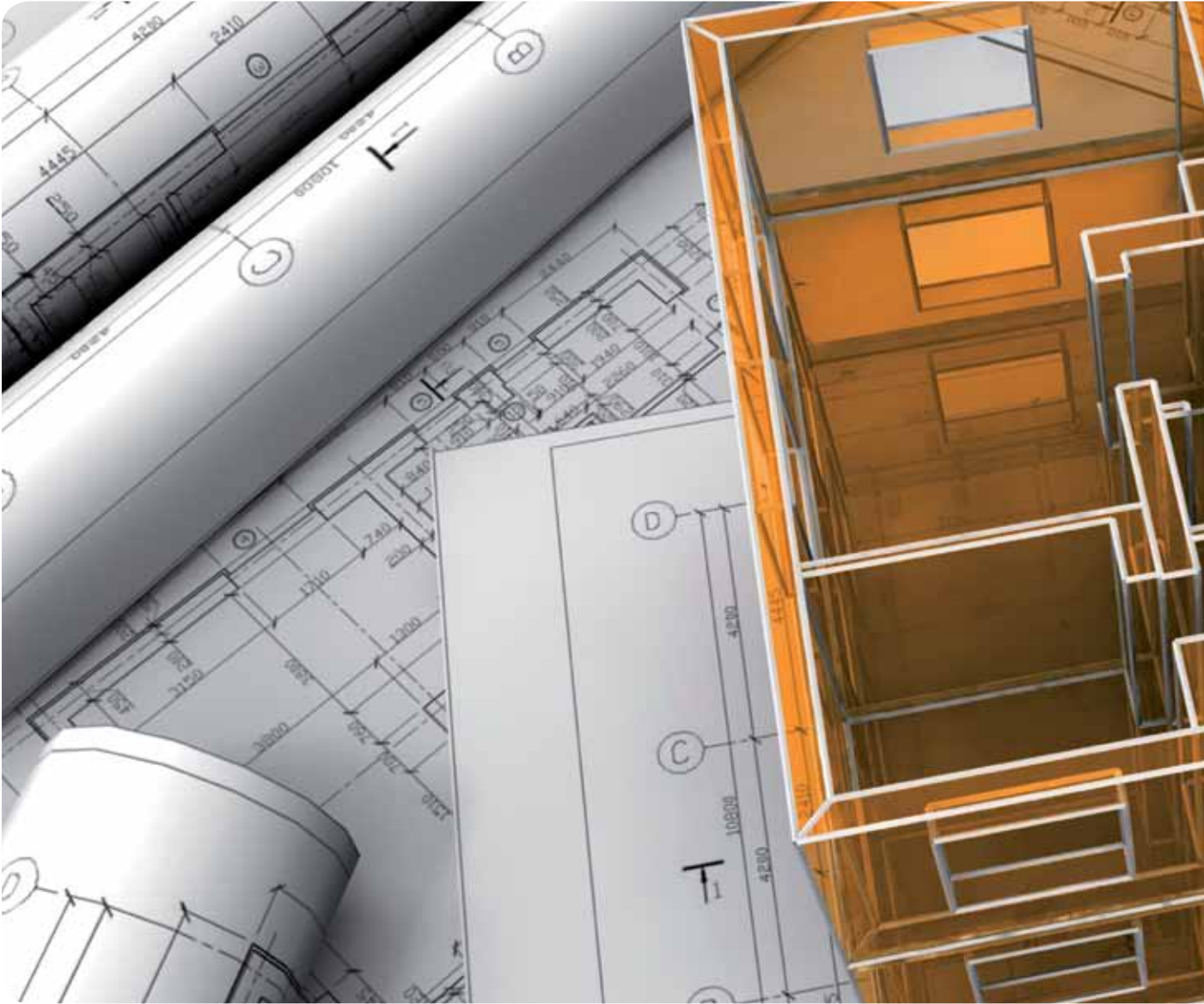
*É por isso que esta Confederação não se tem limitado a chamar a atenção para os problemas que afectam o Sector. Essencialmente, tem sabido apontar caminhos e defender políticas coerentes e consistentes que podem fazer da construção e do imobiliário a locomotiva da recuperação económica.*

*Portugal não pode questionar permanentemente tudo o que está decidido. O debate é fundamental mas, estabelecido o necessário consenso e tomadas as decisões, importa planear, programar e executar. Só assim é possível conquistar a confiança necessária para haver investimento.*

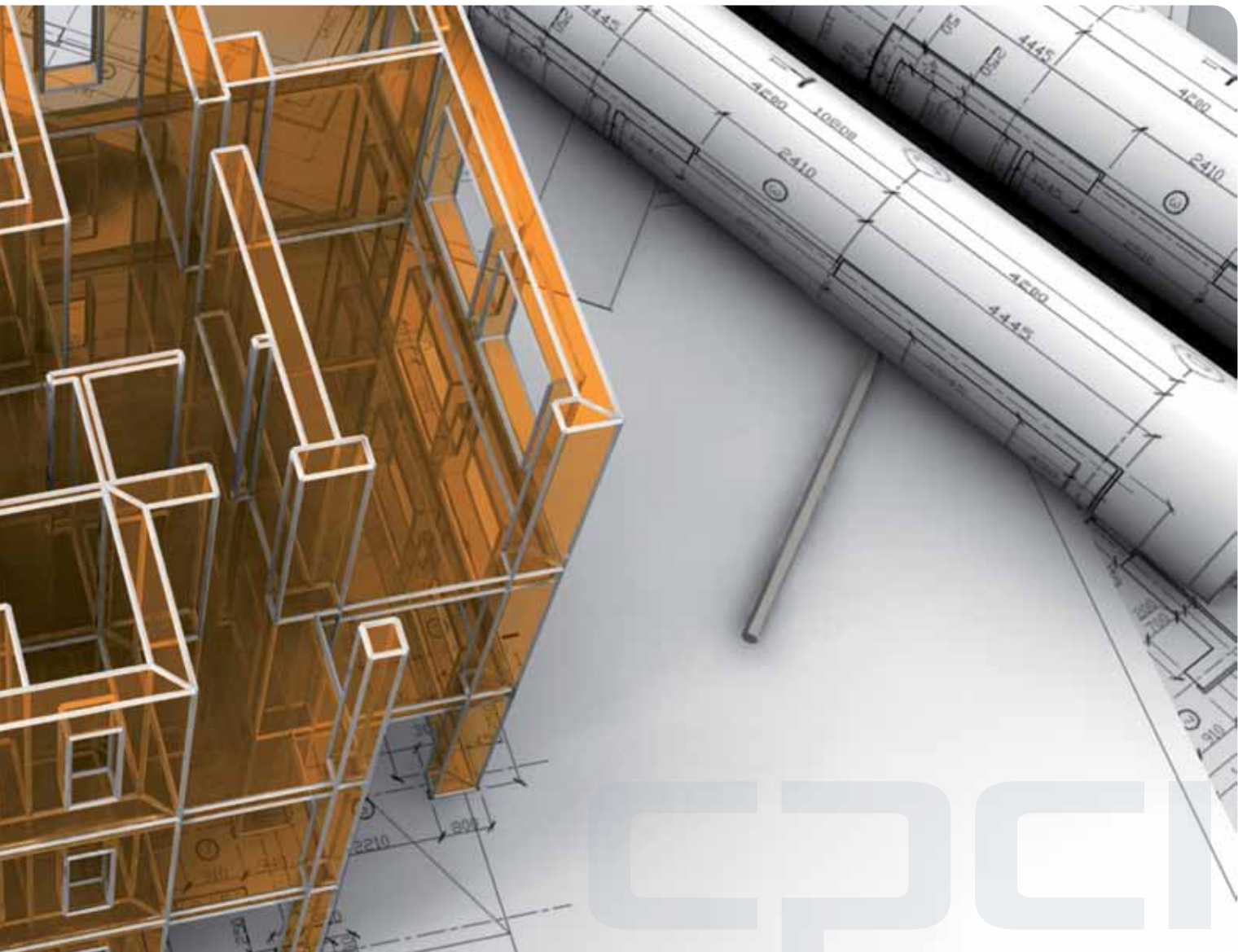
*Foi a falta de um objectivo estratégico claro que ditou, em larga medida, o insucesso económico que marcou a última década. E é essa ausência de um rumo que impede o País de procurar, com determinação, os caminhos capazes de o fazerem sair da crise em que se encontra.*

*A CPCI pretende, assim, contribuir para a definição de prioridades, bem como, para a concretização de uma estratégia, que permita a Portugal um desenvolvimento sustentado capaz de nos fazer vencer os desafios da globalização.*

**Manuel Joaquim Reis Campos**







[ A actividade da  
Construção e do  
Imobiliário



# 1. A actividade da Construção e do Imobiliário

## 1.1. Definição de Fileira da Construção e do Imobiliário

O conceito de fileira da Construção e do Imobiliário compreende todas as actividades da cadeia de valor centrada na construção, comercialização e manutenção de estruturas edificadas, nomeadamente a produção e comércio de materiais de construção, concepção, construção, manutenção, comercialização, gestão e exploração de infra-estruturas e edifícios e serviços directamente relacionados, como o aluguer de equipamento para a construção ou a avaliação imobiliária.

Com efeito, as actividades associadas à fileira da Construção e do Imobiliário encerram um conjunto de especificidades muito próprias, que as distinguem das restantes actividades económicas. A natureza dos produtos da construção e do imobiliário não se assemelha à da produção industrial típica. Em geral, cada operação tem carácter singular, não repetido, num contexto e local diferentes, com intervenientes geralmente desconhecidos à partida.

A cadeia de interligações da Construção e do Imobiliário é provavelmente a mais complexa e extensa de todas as existentes na economia. O conjunto de serviços e produtos promovidos por este sector é gerador de um conjunto muito significativo de externalidades positivas para a economia, contribuindo para o incremento da produtividade global do País, para o bem-estar das populações e, cada vez mais, para o próprio meio ambiente, graças ao permanente investimento realizado em I&D (Investigação e Desenvolvimento) em termos de sustentabilidade ambiental, eficiência energética e utilização de tecnologias de construção limpas.



## 1.2. O Peso das actividades da Construção e do Imobiliário no País

De acordo com as Contas Nacionais relativas a 2007, por ramos de actividade, é possível verificar que o peso da fileira da Construção e do Imobiliário ascende a 18,6% do Produto Interno Bruto português.

### Valor Acrescentado Bruto (VAB) da Construção e do Imobiliário

Construção, Engenharia e Arquitectura	11.715.953.093
Imobiliário	11.835.531.000
Indústria de Produtos da Construção	2.945.808.251
Materiais de Construção e Equipamentos	1.290.839.836
Outros Serviços da Construção e do Imobiliário	3.520.750.813
<b>VAB Total da Construção e do Imobiliário</b>	<b>31.308.882.993</b>
<b>Peso da Fileira no PIB Nacional</b>	<b>18,6%</b>

Fonte: INE - Contas Nacionais Anuais, 2007. Valores em euros

Recorrendo ao Sistema de Contas Integradas das Empresas, do INE, verifica-se que a Construção e o Imobiliário empregaram 818.558 pessoas em 2007, o que corresponde a 21,4% do pessoal ao serviço das empresas não financeiras e 15,8% do emprego total nacional.

	% do Total	Número
Emprego na Construção e no Imobiliário		818.558
Peso da Fileira no Emprego - Total Nacional	15,8%	
Peso da Fileira no Emprego - Empresas Não Financeiras	21,4%	

Fonte: INE - Sistema de Contas Integradas das Empresas, 2007

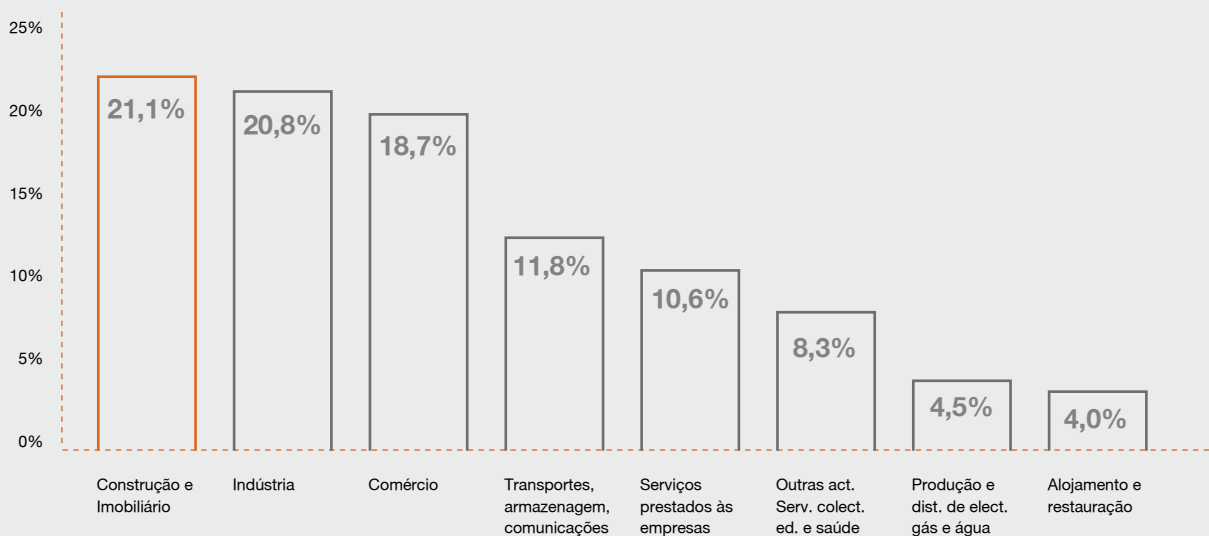
A fileira da Construção e do Imobiliário integra 220.515 empresas, o que representa 20,02% das 1.101.681 empresas contabilizadas pelo INE, em 2007. A estrutura empresarial da Construção e do Imobiliário é predominantemente formada por micro e pequenas empresas, representando cerca de 90% do total.

	% do Total	Número
Empresas da Construção e do Imobiliário	20,02%	220.515

Fonte: INE - Sistema de Contas Integradas das Empresas, 2007

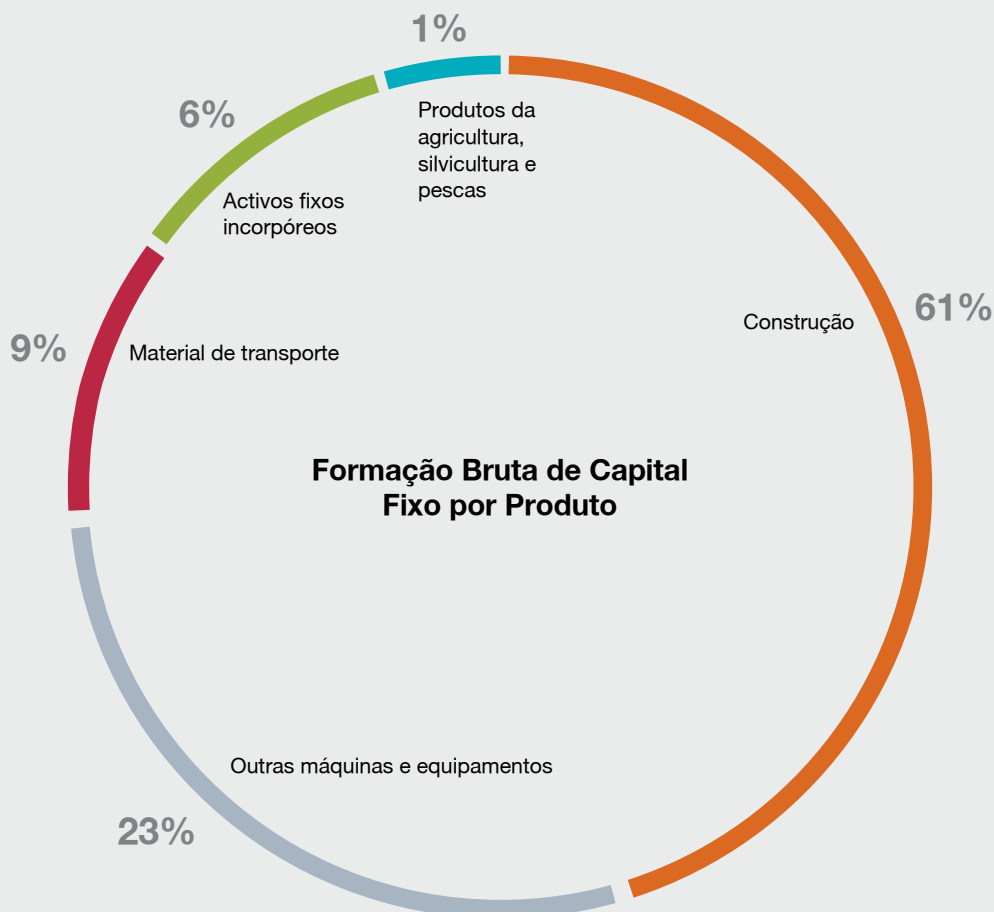
Por outro lado, relativamente ao Valor Acrescentado Bruto das empresas não financeiras, constata-se que o peso desta Fileira ascende a 21,1%, ultrapassando mesmo os sectores da indústria e do comércio.

### VAB das Empresas Não Financeiras - Peso por Actividade Económica



Fonte: INE - Contas Integradas das Empresas, 2007

Relativamente ao peso no Investimento, e de acordo com as contas nacionais trimestrais do INE, os produtos da Construção e do Imobiliário representam, directamente, 61% da Formação Bruta de Capital Fixo Nacional.



Fonte: INE - Contas Nacionais Trimestrais, 2008

### 1.3. A CPCI – Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário

Foi com plena consciência da especificidade das actividades que integram o referido conceito de “Fileira da Construção e do Imobiliário”, em face dos demais sectores de actividade económica, que no dia 21 de Julho de 2009, no Padrão dos Descobrimentos, em Lisboa, reunidas em Assembleia Constituinte e mediante a aprovação dos respectivos Estatutos, as Associações Instituidoras constituíram formalmente a CPCI – Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário.

A CPCI – Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário, é uma associação de direito privado sem fins lucrativos, com duração por tempo indeterminado, criada de acordo com o regime das associações de empregadores, tal como previsto nos artigos 440º e seguintes do Código do Trabalho, cuja revisão foi aprovada pela Lei n.º 7/2009, de 12 de Fevereiro.

Os citados Estatutos foram publicados no Boletim do Trabalho e Emprego n.º 30, de 15 de Agosto de 2009, tendo conhecido, entretanto, uma alteração, aprovada em Assembleia Geral Extraordinária, realizada no dia 9 de Setembro de 2009, a qual foi publicada no Boletim do Trabalho e Emprego n.º 38, de 15 de Outubro de 2009.

Este é um projecto que mobiliza associações empresariais representativas dos diversos segmentos que compõem a fileira da construção e do imobiliário, as quais pretendem, com esta Confederação, ter uma só voz que as represente e defenda de forma eficaz, propondo soluções sobre todas as medidas que possam concorrer para o progresso do País e, em particular, para a prossecução dos legítimos interesses dos sectores de actividade por elas representados.

Com efeito, cada vez mais, os níveis e as exigências da competitividade colocam-se à escala global e dependem da capacidade das empresas e dos diversos sectores se afirmarem pela sua diferenciação e qualidade. Por isso, consideramos que o nosso contributo para o desenvolvimento económico e social português visa, sobretudo, o incremento do nível de emprego, mas também o desenvolvimento territorialmente articulado do território e a promoção da marca “Portugal” como destino sólido e apelativo

de investimento internacional. Por este motivo, a principal missão da CPCI é a defesa do tecido empresarial por nós representado, apostando na sua permanente credibilização, modernização e fortalecimento.

Na verdade, vivemos um tempo caracterizado pelas alterações estruturais. Desta forma, aos empresários, como sempre o souberam fazer, cabe o importante papel de antecipar a mudança, e isso implica um esforço permanente de reorganização e modernização das empresas, mas também das relações entre estas, de modo a se optimizarem as sinergias existentes e as formas de articulação entre parceiros ao longo de toda a fileira da Construção e do Imobiliário.

Porém, perante um contexto económico difícil, é certo que todos os recursos são escassos para enfrentar um mercado cada vez mais complexo e competitivo. É, assim, neste âmbito que o reforço do associativismo empresarial é uma clara mais-valia. Cabe-nos promover o desenvolvimento, antecipar desafios e oportunidades, perspectivar novas orientações, apontar modelos de gestão, induzir novas estratégias. É, pois, neste contexto e com estas preocupações que surge a CPCI – Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário.

Por outro lado, a CPCI emergiu da necessidade de colmatar uma clara lacuna no panorama associativo nacional. Com efeito, pelo seu peso económico e pela sua especificidade, nunca estas actividades estiveram adequadamente representadas em qualquer outra estrutura associativa de cúpula. A constituição da CPCI dá, assim, resposta a uma necessidade de uma vasta fileira, permitindo que a mesma passe a falar a uma só voz, constituindo, por isso, um parceiro e um interlocutor privilegiado aos mais diversos níveis.

### 1.3.1. Composição da CPCI

A CPCI - Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário, integra praticamente todas as associações que constituem a fileira, as quais se agrupam, em função da actividade representada, nas sete divisões sectoriais que, de acordo com os Estatutos, a CPCI se organiza: Construção, Promoção e Investimento Imobiliário, Serviços de Engenharia e Arquitectura, Materiais de Construção e Equipamentos, Mediação Imobiliária, Indústria e Serviços de Construção.

São associadas da Confederação:



AECOPS – Associação de Empresas de Construção Obras Públicas e Serviços;



**AICCOPN**  
Associação dos Industriais da Construção  
Civil e Obras Públicas

AICCOPN – Associação dos Industriais da Construção Civil e Obras Públicas;



ANEOP – Associação Nacional de Empreiteiros de Obras Públicas;



APEMIP – Associação dos Profissionais e Empresas de Mediação Imobiliária de Portugal;



APPII – Associação Portuguesa de Promotores e Investidores Imobiliários;



APCMC – Associação Portuguesa dos Comerciantes de Materiais de Construção;



APPC – Associação Portuguesa de Projectistas e Consultores;

---





AICOPA – Associação dos Industriais da Construção Civil e Obras Públicas dos Açores;



ASSICOM – Associação dos Industriais da Construção da Madeira;



AÇOMEFER – Associação Portuguesa de Grossistas de Aços, Metais e Ferramentas;



AIMMP – Associação das Indústrias de Madeira e Mobiliário de Portugal;



AIPOR – Associação dos Instaladores de Portugal;



ANIET – Associação Nacional da Indústria Extractiva e Transformadora;



APAE – Associação Portuguesa dos Avaliadores de Engenharia;



APEGAC - Associação Portuguesa de Empresas de Gestão e Administração de Condomínios;



APEMETA – Associação Portuguesa de Empresas de Tecnologias Ambientais;



APICER – Associação Portuguesa da Indústria de Cerâmica;



Associação Profissional dos Empresários Portugueses de Electricidade.

---

### 1.3.2. Objectivos da CPCI

A Confederação tem por objectivo representar a cúpula das entidades associativas e empresariais do sector da construção, imobiliário e serviços relacionados, pugnano pela sua dignificação e desenvolvimento. Visa reflectir o peso económico e social da construção e do imobiliário numa só estrutura representativa, capaz de defender, de forma efectiva, os seus reais interesses.

Para a realização dos seus fins, a CPCI – Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário, propõe-se assegurar, enquanto parceiro social, a representação da fileira da construção e do imobiliário em organismos nacionais e internacionais, actuar junto das entidades públicas, nacionais e estrangeiras, propondo ou pronunciando-se sobre medidas legislativas ou outras consideradas relevantes para o progresso dos sectores que abrange. Para isso poderá organizar e desenvolver serviços destinados a apoiar os associados,

nomeadamente através da elaboração de estudos e apoio de consultadoria, visando reforçar a capacidade de actuação das empresas do sector, negociar ou celebrar convenções colectivas de trabalho, cooperar com os poderes públicos e com as organizações sindicais em ordem à organização de iniciativas de interesse conjunto e deverá promover a inovação e a investigação tecnológica, a formação profissional e a qualidade dos serviços.

Por outro lado, o facto de a Confederação agregar logo à partida praticamente todas as estruturas representativas desta vasta fileira, é, por si só, um exemplo para o associativismo nacional. O reforço da cooperação e união entre as estruturas empresariais do sector e a sua consolidação era um dos objectivos fundamentais a atingir no momento da constituição e apresentação da CPCI e que, neste momento, está plenamente cumprido.

### 1.3.3. Estrutura Orgânica da CPCI

Constituem Órgãos Sociais da CPCI – Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário, para além da Assembleia Geral, na qual todos os associados têm assento, a Direcção, composta por um Presidente, sete Vice-Presidentes e sete Directores, o Conselho Fiscal e o Conselho de Presidentes, órgão consultivo ao qual compete pronunciar-se sobre a actividade da CPCI, emitindo recomendações, designadamente sobre a situação política, económica e social do País, sobre matérias relativas à política de emprego e sobre os problemas que afectam as actividades da construção e do imobiliário, no contexto económico e social de Portugal. Para além do Presidente da Direcção actualmente em funções e daqueles que o vierem a suceder, o Conselho de Presidentes é constituído pelos Presidentes da Direcção dos associados e por um número variável de membros, em número não superior a 20, escolhidos pela Direcção de entre personalidades de relevo na sociedade portuguesa.

Com profundas repercussões em toda a orgânica da Confederação e tendo por objectivo salvaguardar a plena representação de todas as actividades que

constituem a fileira da construção e do imobiliário, colocando-as, como não poderia deixar de ser, num plano de plena igualdade e com respeito pela sua diversidade, a CPCI estrutura-se em Divisões Sectoriais, no âmbito das quais, em função da actividade representada, será integrado cada um dos associados. É precisamente essa diversidade que enriquece a Confederação, garantindo uma visão global da fileira, pela confluência de interesses que são interdependentes e complementares. Fica, uma vez mais, evidente que a CPCI foi criada e orienta-se por interesses comuns e que são estes que justificam a sua existência.

Os Estatutos consagram, assim, a existência de sete Divisões Sectoriais:

- Construção;
- Promoção e Investimento Imobiliário;
- Serviços de Engenharia e Arquitectura;
- Materiais de Construção e Equipamentos;
- Mediação Imobiliária;
- Indústria;
- Serviços de Construção.

Por sua vez, a efectiva representação de cada uma destas Divisões ao nível executivo está plenamente salvaguardada, na medida em que a Direcção, composta, recorde-se, por um Presidente, sete Vice-Presidentes e sete Directores, é necessariamente constituída por dois membros oriundos de cada

uma das Divisões Sectoriais. Ou seja, a cada uma é atribuído um efectivo poder decisório, necessariamente reflectido nas deliberações da sua Direcção, permitindo-se uma efectiva aproximação deste órgão social à realidade e necessidades específicas de cada sector de actividade.

#### 1.3.4. Representações Institucionais

Nos seu primeiro ano de existência, a CPCI – Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário, foi desde logo objecto de reconhecimento público, designadamente por parte do Ministério das Obras Públicas. Com efeito, a Confederação não só foi consultada sobre diversos aspectos relativos às actividades que representa, mas, de igual modo, foi convidada a integrar órgãos consultivos de organismos públicos e grupos de trabalho, criados com o objectivo de proceder à análise de normas e regulamentos técnicos relacionados com a construção e o imobiliário.

De igual forma, na sequência da apresentação da sua candidatura ao Conselho Económico e Social (CES), no âmbito do respectivo processo de recomposição iniciado com a nova legislatura, um dos lugares disponíveis para as estruturas associativas de âmbito nacional foi atribuído à CPCI – Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário, reconhecendo-se, desta forma, a representatividade da Confederação e a importância das actividades da construção e do imobiliário no plano económico e social. Trata-se de uma medida da maior relevância, que veio suprir uma clara lacuna que importava superar. Com efeito, a CPCI é a única estrutura associativa de cúpula que representa a vasta fileira da construção e do imobiliário, actividades que, até à data, não tinham voz activa no Conselho Económico e Social.

A relevância das actividades representadas pela Confederação Portuguesa da Construção e do Imobiliário, seja no âmbito económico, seja no âmbito social, tornou, pois, inquestionável o seu reconhecimento como parceiro social de pleno direito e, conseqüentemente, a sua integração no CES. Isto diz bem da credibilidade de todas as associações que constituem a Confederação e da relevância da CPCI enquanto parceiro social estratégico, capaz de identificar problemas, propor

soluções e colaborar com os poderes públicos na resolução e eliminação de constrangimentos que colocam em causa a sustentabilidade do Sector e da própria economia nacional.

Actualmente, a CPCI está representada nas seguintes entidades:

- CES – Conselho Económico e Social;
- Comissão para a Modernização Administrativa;
- Conselho Consultivo do InCI – Instituto da Construção e do Imobiliário;
- Grupo de Trabalho para a integração de normas e conflitos de leis no âmbito da Construção e do Imobiliário;
- Grupo de Trabalho para a revisão dos regulamentos relativos à certificação energética e ar interior em edifícios.

Por seu turno, as associações que integram a CPCI estão representadas nas seguintes entidades:

### **A nível nacional**

- Agência Regional da Energia dos Açores (ARENA);
- Associação Certificadora de Instalações Eléctricas (CERTIEL);
- Associação para a Certificação (CERTIF);
- Associação para a Promoção do Desenvolvimento dos Açores (APRODAZ);
- Câmara de Comércio e Indústria Luso-Alemã (CCILA);
- Câmara de Comércio e Indústria Luso-Francesa (CCILF);
- Câmara de Comércio e Indústria Portugal – Angola (CCIPA);
- Câmara de Comércio Portugal – Moçambique (CCPM);
- Centro de Formação Profissional da Indústria da Construção Civil e Obras Públicas do Norte (CICCOPN);
- Centro de Formação Profissional da Indústria da Construção Civil e Obras Públicas do Sul (CENFIC);
- Centro Tecnológico para o Aproveitamento das Rochas Ornamentais (CEVALOR);
- Comissão de Acompanhamento do Código dos Contratos Públicos;
- Comissão Nacional de Avaliação de Prédios Urbanos (CNAPU);
- Conselho Consultivo de Obras Públicas, Transportes e Comunicações;
- Conselho Consultivo do Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I.P. (INIR);
- Conselho Consultivo Regional para os Assuntos da Imigração (Açores);
- Conselho Municipal de Urbanismo de Ponta Delgada;
- Conselho Regional de Concertação Estratégica (Açores);
- Conselho Regional de Incentivos (Açores);
- Conselho Regional de Obras Públicas (Açores);
- Conselho Superior Associativo da Associação Empresarial de Portugal (AEP);
- EUROPARQUE – Centro Económico e Cultural;
- Federação Portuguesa da Indústria da Construção e Obras Públicas (FEPICOP);
- Instituto da Construção (IC);
- Instituto da Construção e do Imobiliário (InCI., I.P.);
- Instituto do Emprego e Formação Profissional (IEFP);
- Instituto Técnico para a Indústria da Construção (ITIC);
- Marca de Qualidade (MQ LNEC);
- Observatório das Parcerias Público-Privadas;
- Plataforma da Construção Sustentável – Centro Habitat;
- Plataforma Tecnológica Portuguesa da Construção (PTPC).

## A nível internacional

- Aliança Ibérica da Mediação Imobiliária;
- Associação Europeia das Indústrias Mineiras (EUROMINES);
- Associação Europeia de Instalações Eléctricas (AIE);
- Confederação do Imobiliário de Língua Oficial Portuguesa (CIMLOP);
- Confederation Européenne de L'Immobilier (CEI);
- Conselho Federal dos Corretores de Imóveis (COFESI);
- European Committee of Environmental Technology Suppliers Associations (EUCETSA);
- European Federation of Associations of Steel, Tube and Metal Merchants (EUROMETAL);
- European Federation of Engineering Consultancy Associations (EFCA);
- European Federation of Management Consulting Associations (FEACO);
- European International Contractors (EIC);
- Federação da Indústria Europeia da Construção (FIEC);
- Federação Europeia dos Armazenistas de Equipamento Sanitário e Aquecimento (FEST);
- Federação Internacional para a Segurança dos Utilizadores de Electricidade (FISUEL);
- Fédération National de L'Immobilier (FNAIM);
- Fórum Européen des Entreprises Générales;
- Immobilienverband (IVD);
- International Consortium of Real Estate Associations (ICREA);
- International Federation of Consulting Engineers (FIDIC);
- International Real Estate Federation (FIABCI);
- National Association of Realtors (NAR);
- Organization for European Expert Associations (EUROEXPERT);
- Russian Guild of Realtors (NAR);
- Sindicato da Habitação (SECOVI);
- União das Federações Europeias de Comerciantes de Materiais de Construção (UFEMAT);
- União Europeia das Indústrias Mineiras (UEPG);
- União Internacional de Associações de Canalização (UICP);
- União Internacional de Associações de Ventilação e Ar Condicionado (CGI).

## 1.4. Conjuntura Actual

### 1.4.1. A Evolução da Fileira em 2009

A fileira da Construção e do Imobiliário encontra-se em recessão contínua desde 2002, resultado do défice de investimento que se tem verificado e que é uma das principais razões da falta de dinamismo da economia portuguesa. Uma crise não provocada pela recessão económica global que estamos a enfrentar, mas que está a ser fortemente agravada por esta.

A produção do Sector deverá ter contraído 9%, em 2009, contribuindo fortemente para a eliminação de mais de 89 mil postos de trabalho na fileira nesse ano, e foi determinante para a redução, em termos acumulados, de cerca de 190 mil postos de trabalho, desde 2002.

### Perda Acumulada de Postos de Trabalho na Construção e Imobiliário



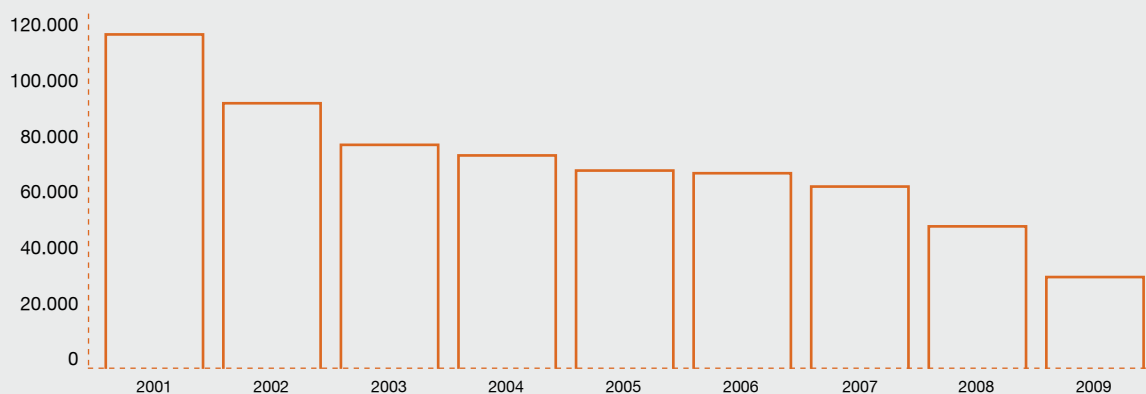
Fonte: Estimativa CPCI, INE - Estatísticas das Empresas

Efectivamente, para o sector da Construção e do Imobiliário, a primeira década do século XXI foi uma década difícil, sobretudo no quinquénio que agora finda. O forte decréscimo da actividade verificado consubstanciou-se numa quebra do investimento (FBCF) em Construção de 11,6%, em 2009, face ao ano transacto, e de 34,6%, desde 2001.

A crise actual tem determinado fortes restrições à actividade das empresas, não só por via da redução do investimento, ou seja, da procura orientada para os produtos da Construção, mas também pela

degradação induzida na situação financeira das empresas, através da conjugação de vários factores, entre os quais se destacam os constrangimentos no acesso ao crédito, o aumento do spread bancário, tanto para os particulares como para as empresas, o esmagamento das margens de negócio e os atrasos nos pagamentos por parte do Estado.

## Fogos Licenciados em Construções Novas



Fonte: INE

A Habitação continua a ser o segmento mais afectado por esta conjuntura desfavorável, e ao fim de 7 anos de quebras consecutivas da produção, registou mais um ano negro, com uma evolução fortemente negativa, ao cair cerca de 22%, em 2009. Em termos acumulados, a quebra de produção neste segmento já supera os 51%, afectando fortemente a generalidade das empresas da fileira, uma vez que este é o segmento da construção com maior peso na sua estrutura (38% da produção e 60% dos postos de trabalho).

Na verdade, o profundo abalo sofrido pelo sistema financeiro mundial, com a contracção na concessão de crédito, que se seguiu, e a grave crise de confiança que se instalou, conduziram a um decréscimo ímpar nos níveis de procura de habitação, situação para a qual contribuiu, igualmente, a deterioração da situação económica de muitas famílias, particularmente das atingidas pelo desemprego.

Com efeito, verificou-se uma forte redução do número de transacções imobiliárias em 2009, que após a queda de 16%, verificada em 2008, registou uma quebra de 12%, reduzindo as transacções de imóveis para cerca de 150 mil por ano.

No mesmo sentido, o investimento na construção de habitações novas, medido pelo respectivo licenciamento, deverá ter sofrido, em 2009, a maior quebra observada desde 1994 (ano em que o INE iniciou a disponibilização desta informação), registando-se uma redução de 36,5% na área residencial licenciada e de 41,0% do número de fogos novos, face a 2008. Salienta-se que, em 2009, licenciaram-se cerca de 27 mil fogos em construções novas, o que traduz uma queda de cerca de 76,4%, face aos 114.254 fogos licenciados em 2001.

A quebra registada ao nível da procura e consequente ajustamento de produção, afecta fortemente toda a cadeia de valor da fileira da Construção e do Imobiliário, desde os projectistas à extracção, produção e comercialização de materiais de construção, passando pela avaliação imobiliária e culminando na mediação imobiliária.

Por outro lado, no que concerne à evolução dos preços da habitação, verificou-se, em 2009, uma redução de 2,6% do valor médio das avaliações,

menos intensa que a registada em 2008 (-6%). Por natureza de alojamentos, verificou-se que o valor médio de avaliação bancária nos apartamentos, após uma diminuição de 3,9% em 2008, registou, em 2009, uma diminuição de 1,1%. Nas moradias, a diminuição apurada em 2008 (-9,0%) foi mais acentuada que a observada em 2009, -4,6%.

Por seu turno, a produção de edifícios não residenciais registou um andamento muito negativo, com a produção a cair cerca de 10%, em 2009, devido à forte contracção da procura privada (-17%), que não foi totalmente compensada pelo aumento da procura pública (+5,5%).

O número de edifícios não residenciais novos licenciados pelas Câmaras Municipais registou, em 2009, uma forte queda, de cerca de 20%, e a área licenciada reduziu-se em 1,4 milhões de m<sup>2</sup> (-29,9%), face a 2008.

Na componente do investimento público em edifícios não residenciais realizado em 2009, verificou-se um forte aumento da produção, que beneficiou de um incremento de 125% das contratações públicas realizadas nesse ano, com especial destaque para a reabilitação do parque escolar e do extraordinário acréscimo no volume de pequenos trabalhos promovidos pelas Autarquias.

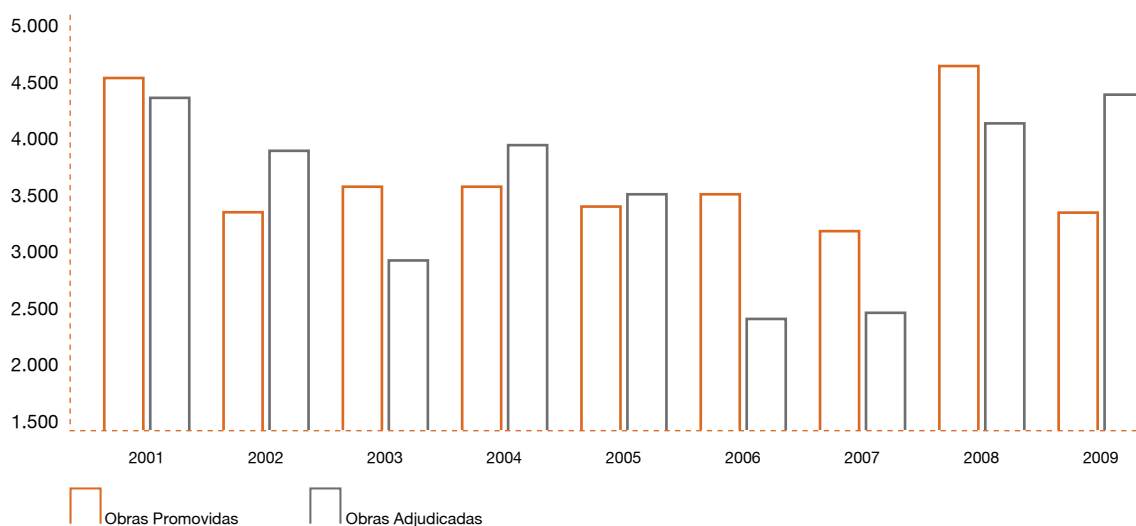


No segmento das obras de engenharia civil, o volume dos trabalhos deverá ter registado um aumento de 5% em 2009, tal como o fazia prever o aumento superior a 50% do valor dos concursos públicos abertos ao longo de 2008. Efectivamente, o arranque de alguns novos projectos, bem como o desenrolar de trabalhos iniciados em anos anteriores, nomeadamente na área das concessões rodoviárias, permitiram manter um nível positivo de actividade deste segmento.

Em relação ao investimento público em Construção constata-se que, em 2009, verificou-se uma redução de 1,3 mil milhões de euros (-32,1%) das promoções de obras públicas, totalizando cerca de

3,4 mil milhões de euros. Quanto aos concursos adjudicados, verifica-se uma subida de 4,3% em valor, para 4,4 mil milhões de euros, e uma descida de 2,5% em número, em termos homólogos. Ainda assim, este acréscimo de produção foi claramente insuficiente para sustentar a grave quebra de actividade registada em 2009, que, como tivemos oportunidade de referir, se situou nos 9%.

## Investimento Público



Fonte: CPCl

## 1.4.2. Perspectivas para 2010

Em 2010, a actividade das empresas da fileira da Construção e do Imobiliário irá ser condicionada pelo incipiente crescimento da economia portuguesa, pelo previsível aumento do desemprego, pela redução do investimento público, por um nível muito reduzido de procura de habitação e, sobretudo, pelas medidas de austeridade inscritas no Plano de Estabilidade e Crescimento (PEC).

Ainda sem os efeitos da pressão dos mercados sobre a dívida pública se sentirem na sua plenitude, já em 2009 as condições de acesso ao crédito bancário se deterioraram, com os Bancos a não reflectirem na economia os apoios que lhes foram concedidos pelo Estado.

Note-se que as empresas não colheram qualquer benefício da forte redução das taxas de juro, que desceram de 4,7% para 1,0%, do início de 2008 para finais de 2009, pois as exigências de garantias reais sobre os empréstimos obtidos aumentaram significativamente neste período. Acresce que, segundo o inquérito mensal à actividade, constata-se que os spreads actualmente praticados pelos bancos às empresas de construção chegam a superar, em muitos casos, os 7%.

Corroborando estes dados, o último inquérito aos Bancos, elaborado pelo Banco de Portugal, revela que, no primeiro trimestre de 2010, aumentaram as exigências dos critérios para concessão de crédito à habitação. Este aperto por parte da Banca, a par da estagnação vivida no mercado imobiliário, e do regime fiscal que é extremamente penalizador para as empresas do sector, que obriga mesmo ao pagamento de impostos sobre o activo circulante composto pelo stock de casas para venda, contribuiu decisivamente para a deterioração da situação financeira das empresas.

Deste modo, verifica-se que o mercado imobiliário está estagnado, sendo que, por um lado, os preços não têm margem de descida e, por outro, a conjuntura económica actual e a situação das famílias são geradoras de falta de confiança que restringe os potenciais investidores, facto que é agravado pelas dificuldades no acesso ao crédito.

Nos primeiros 4 meses de 2010, verifica-se uma

redução de 55,4% do valor das adjudicações de obras públicas e um corte de 20,4% na promoção de novas obras, o que, aliado à intenção inscrita no Pacto de Estabilidade e Crescimento (PEC), de fazer regressar o Investimento público a níveis de 2008 e à incerteza quanto ao calendário de execução das grandes obras públicas, não permitem perspectivar uma evolução positiva neste segmento em 2010. De facto, o corte do investimento público inscrito no PEC implica uma queda, na produção global do Sector, de cerca de 5,6%, ou seja, 1,05 mil milhões de euros, o que, em termos de emprego directo, representa, no imediato, uma perda de aproximadamente 28 mil postos de trabalho, só nas actividades de construção.

Assim, não se prevê uma melhoria para a fileira da Construção e do Imobiliário em 2010, mas, pelo contrário, a manutenção de grandes dificuldades na recuperação do investimento em Construção. Corroborando esta previsão, salienta-se que a Comissão Europeia, nas Previsões Económicas da Primavera de 2010, estimou uma nova contracção de cerca de 3,7% do Investimento em Construção.

### 1.4.3. O Investimento em Construção e Imobiliário

#### O Multiplicador do Investimento em Construção e Imobiliário

Como ficou demonstrado nos pontos anteriores, as actividades económicas abrangidas pela fileira da Construção e do Imobiliário são responsáveis por cerca de um quinto da actividade económica e do emprego assegurado pelas empresas nacionais não financeiras.

O elevado efeito multiplicador da Construção e do Imobiliário sobre a actividade económica é um facto há muito reconhecido. De acordo com um estudo elaborado pela Comissão Europeia, o multiplicador do emprego na Construção situa-se, em regra, entre dois e três, ou seja, por cada emprego criado neste sector, geram-se entre um e dois empregos adicionais na restante economia.

Analisando, por seu turno, o efeito multiplicador do investimento em construção sobre o PIB, e para uma amostra de dez países, em média, por cada euro investido em construção, geram-se um total de 2,19 euros em actividade económica directa e indirecta, ao longo de toda a cadeia de interligações com os mais diversos sectores de actividade, quer a montante, quer a jusante.

A estes efeitos, directos e indirectos, haveria ainda que somar o impacto induzido no País pelo aumento do emprego e do rendimento resultante deste investimento em construção. Um estudo recente, para a economia inglesa<sup>6</sup>, aponta para um efeito induzido adicional de 75 cêntimos por cada euro investido, o que eleva o multiplicador da Construção, naquele país, para 2,84.

País	Multiplicador da Construção <sup>1</sup>
Alemanha	2,30 <sup>2</sup>
Dinamarca	2,26 <sup>2</sup>
Holanda	2,24 <sup>2</sup>
Canadá	2,22 <sup>2</sup>
EUA	2,21 <sup>3</sup>
Itália	2,20 <sup>4</sup>
França	2,16 <sup>3</sup>
Japão	2,15 <sup>2</sup>
Reino Unido	2,09 <sup>5</sup>
Austrália	2,06 <sup>2</sup>

1. Contempla apenas as actividades de Construção correspondentes à secção F, da CAE rev. 3

2. Pietroforte e Gregori, 2003

3. Miller e Blair, 1985

4. Bon e Pietroforte, 1990

5. ONS, 2002

6. Construction in the UK Economy UKCG, Outubro de 2009

## O Défice do Investimento em Portugal

Uma breve análise comparativa à evolução do Investimento em Construção e do PIB para um conjunto alargado de 22 países europeus, utilizando a variação média anual real de cada uma destas variáveis nas últimas três décadas permite identificar Portugal como o país em que se verifica a maior quebra do Investimento em Construção, o qual

regrediu 3,5% ao ano, em termos médios, entre os anos 2000 e 2009 e, simultaneamente, aquele que apresenta a mais baixa taxa de crescimento do respectivo produto, de apenas 0,9% ao ano. Com efeito, apenas outros dois países apresentam taxas negativas de crescimento do investimento nas áreas da Construção e do Imobiliário.

País	Investimento em Construção			Produto Interno Bruto		
	1980-1989	1990-1999	2000-2009	1980-1989	1990-1999	2000-2009
Portugal	1,2%	3,9%	-3,5%	3,4%	2,9%	0,9%
Alemanha		1,8%	-1,5%		1,6%	0,8%
Grécia	-3,6%	1,3%	-1,2%	0,8%	1,9%	3,5%
Holanda	0,5%	1,9%	0,4%	2,2%	3,2%	1,5%
Áustria	0,6%	2,4%	0,4%	1,9%	2,6%	1,7%
Irlanda	-1,9%	9,7%	0,4%	3,1%	7,0%	3,8%
Dinamarca	-0,5%	1,1%	1,2%	1,9%	2,4%	0,9%
Finlândia	3,7%	-0,9%	1,4%	3,5%	1,6%	2,1%
Itália	0,9%	-0,3%	1,5%	2,6%	1,4%	0,6%
Bélgica	0,0%	1,8%	1,5%	2,2%	2,2%	1,5%
Reino Unido	5,7%	0,6%	1,6%	2,4%	2,2%	1,8%
República Checa		-2,6%	1,7%		0,0%	3,3%
França	1,1%	-0,4%	2,3%	2,3%	1,9%	1,5%
Eslovénia		2,0%	2,4%		1,7%	3,2%
Suécia	1,3%	-4,2%	2,7%	2,3%	1,7%	1,9%
Espanha	4,2%	2,9%	3,0%	2,7%	2,7%	2,6%
Eslováquia			3,2%		5,0%	4,5%
Polónia			3,3%		3,8%	3,9%
Luxemburgo	2,3%	5,4%	3,7%	4,6%	4,8%	3,5%
Lituânia			4,5%		-3,4%	4,5%
Chipre		-0,6%	5,4%		3,5%	3,3%
Roménia		6,2%	9,8%		-1,9%	4,4%
<b>Média</b>	<b>1,1%</b>	<b>1,7%</b>	<b>2,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,2%</b>	<b>2,5%</b>

Fonte: Ameco

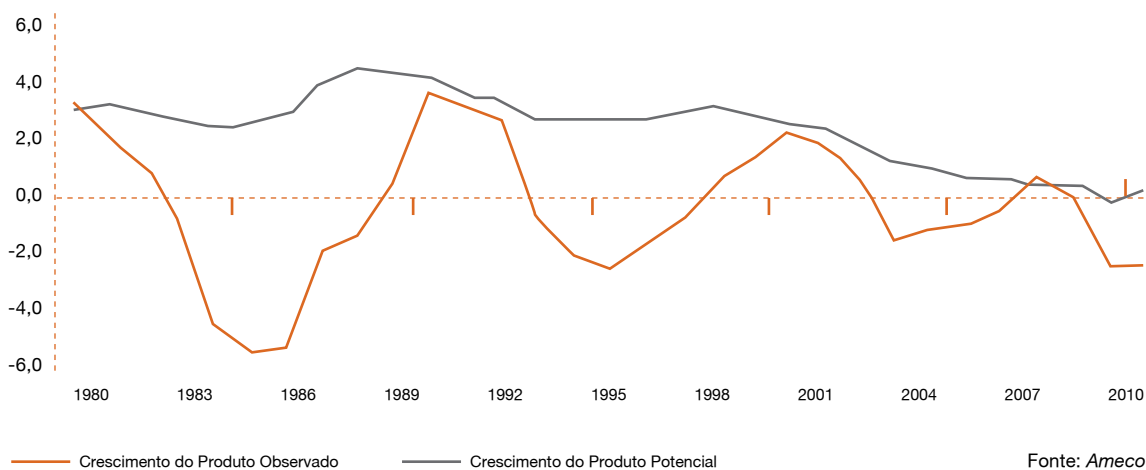
E, a exemplo da generalidade dos casos, em Portugal só se regista um crescimento do produto acima da média dos países analisados, quando o crescimento do investimento na Construção e no Imobiliário é também superior à média.

A primeira década do novo milénio será recordada, em Portugal, como uma década de oportunidades perdidas, com um crescimento económico sub-óptimo, e uma profunda incapacidade de operar as transformações e a modernização da economia necessárias à obtenção de um patamar de competitividade capaz de garantir um desenvolvimento sustentado, equitativo e robusto do País.

A taxa de crescimento do Produto Potencial, ou seja, o crescimento resultante do pleno emprego de todos os factores produtivos, tem-se reduzido dramaticamente ao longo dos anos, sendo necessário inverter esta situação.

Como demonstrado, o peso do investimento em Construção e Imobiliário representa 61% do Investimento Nacional, pelo que para implementar uma política de dinamização do Investimento eficaz e atingir patamares de crescimento sustentado mais elevados, o papel das empresas desta fileira é essencial.

### Crescimento do Produto e diferencial entre o Produto Observado e o Produto Potencial









Áreas de Intervenção  
para a dinamização da  
Construção e do Imobiliário





## 2. Áreas de Intervenção para a dinamização da Construção e do Imobiliário

### 2.1. Reabilitação Urbana, uma estratégia de desenvolvimento para o País

#### 2.1.1. Por uma cultura de Reabilitação Urbana

Portugal está a viver uma situação particularmente difícil porque, confrontado com uma conjuntura de elevadas restrições orçamentais, necessita de encontrar e impulsionar estratégias de crescimento que lhe permitam rapidamente criar emprego e estimular a economia. A dinamização da reabilitação urbana é, seguramente, uma das apostas estratégicas mais relevantes para o País que, pelas suas características, e mais do que nunca, urge implementar.

A reabilitação urbana constitui um vector imprescindível para o desenvolvimento sustentável das cidades e para a melhoria das condições de vida das populações. Nesse sentido, a própria União Europeia tem vindo a salientar a importância dos países

membros orientarem as suas apostas estratégicas para a dinamização deste mercado, privilegiando consideravelmente esta área em termos dos apoios financeiros disponibilizados.

Na Europa, a reabilitação representa 36,8% de toda a produção da Construção, totalizando 515 mil milhões de euros / ano. No que concerne ao segmento da habitação, esse peso é de 50%, ou seja, as obras de reabilitação e manutenção de edifícios têm um peso idêntico ao de construção nova.

Nos países Europeus com maior dimensão, como a Alemanha, a Itália, a França e o Reino Unido, a reabilitação chega mesmo a superar a construção nova.

#### Peso Relativo das Obras de Reabilitação

	% da Construção	% da Habitação
Europa Ocidental	36,82%	49,9%
França	39,4%	51,1%
Alemanha	44,6%	61,3%
Irlanda	20,3%	27,5%
Itália	45,5%	60,1%
Espanha	24,0%	32,1%
Holanda	34,8%	44,3%
Reino Unido	37,6%	54,4%
<b>Portugal</b>	<b>6,5%</b>	<b>17,4%</b>

Fonte: EuroConstruct (2007), European Construction Market Trends to 2010

Já em Portugal, o peso da reabilitação situa-se em torno dos 6,5% do total da produção do Sector da Construção, e equivale a pouco mais de um sexto do que se produz em termos de habitação.

Estes números são suficientemente expressivos para evidenciar a indiferença com que, ao longo das últimas décadas, assistimos à degradação não apenas urbana, como, por consequência, social, dos centros das nossas cidades. Portugal tem cerca de 5,7 milhões de fogos construídos. Destes, cerca de 34%, ou seja, quase 2 milhões, necessitam de intervenção, sendo que 795 mil necessitam de profundas obras de reabilitação e, neste número, incluem-se mesmo 325 mil fogos muito degradados, que têm de ser alvo de intervenção urgente.

As profundas transformações económicas e sociais em curso conduzem à necessidade de mudanças no território e nas cidades. Os processos são complexos e as tendências não são lineares, mas, genericamente, constatamos:

- As cidades desempenham um papel central nos ritmos e nas dinâmicas de competitividade e coesão dos países e das regiões. A crescente segmentação do processo produtivo, acompanhada da respectiva desconcentração geográfica, implica necessidades acrescidas de centralização do controlo, função atribuída às cidades grandes, aquelas que podem oferecer todo o leque de serviços de apoio às funções de gestão e de comando. As cidades muito grandes, designadas como “cidades globais”, tornam-se, assim, os nós principais do comércio internacional e dos fluxos que cruzam o mundo, os coordenadores da economia global.
- As transformações que hoje se verificam nas cidades do Ocidente não têm uma componente de extensão tão importante, nem são acompanhadas por crescimentos demográficos comparáveis aos das décadas anteriores. Neste sentido, estamos confrontados com um processo de “recentralização nas cidades”, decorrente mais de fenómenos de reorganização interna do que crescimento para a periferia.

- A transição da sociedade industrial para a dos serviços, onde o consumo e o lazer desempenham um papel central foi acompanhada pela oferta de espaços para as novas actividades em expansão, nomeadamente edifícios de escritórios, parques empresariais e tecnológicos, centros comerciais, centros culturais e parques temáticos, condomínios residenciais fechados.
- As operações imobiliárias emblemáticas necessitam de dimensão, o que significa uma mudança de escala na produção urbana, apresentam uma imagem marcante, reúnem vários usos, designadamente escritórios, comércio, lazer e habitação.

Mas, como referimos, as tendências são lineares. Se alguns empreendimentos se instalam na periferia urbana, continuando o processo de crescimento periférico mais ou menos difuso e beneficiando da construção de novas infra-estruturas, o que se observa é que vamos, também, encontrar uma dinâmica de intervenções em localizações centrais, tradicionalmente prestigiadas.

Neste contexto, de rápida mudança nos espaços urbanos e de revalorização das cidades, a falta de renovação e conservação do edificado reduz a atractividade e o potencial endógeno do território. Por outro lado, quando o estado de degradação é muito acelerado, estas zonas tornam-se fontes de perigos para o resto da cidade. Para responder a estes desafios, as intervenções urbanas devem constituir uma prioridade nacional. É necessário promover a reabilitação e a regeneração urbanas, combinar a intervenção pontual com projectos âncora, que induzam efeitos multiplicadores em toda a zona envolvente.

A reabilitação é uma intervenção de conservação e manutenção. Tem evoluído da simples manutenção de edifícios ou do seu restauro para modos mais activos de requalificação, que podem envolver a atracção de novos tipos de residentes e actividades para o local. Tendo por objectivo preservar e melhorar o ambiente de uma determinada zona, procurando manter o tecido social, as edificações, os usos e

resolver os problemas de habitabilidade, segurança e imagem, a reabilitação tende a ultrapassar a intervenção de restauro dos edifícios e melhoria dos fogos, para se converter numa operação integrada que permita criar novas oportunidades, atraindo actividades económicas que aumentem a oferta de emprego e a animação da zona.

A renovação efectuada nas últimas décadas do século XX, apelidada pelos autores de língua inglesa de “regeneração”, incide particularmente sobre zonas de armazéns, fábricas, instalações portuárias ou ferroviárias subocupadas, desocupadas e degradadas. Tal como as operações de renovação urbana que as precederam, envolve a demolição das construções e a sua substituição por outras, de acordo com um esquema de implantação no terreno diferente. No essencial, as novas construções destinam-se a um misto de escritórios, habitação, comércio, serviços de cultura e lazer.

Os exemplos emblemáticos destas intervenções ocorrem nas frentes aquáticas por iniciativa pública ou por meio de parcerias entre a administração pública e o sector privado, desde os casos pioneiros de Boston e Baltimore, ao Parque das Nações, passando pelas Docklands londrinas e pelo Porto Olímpico de Barcelona.

A regeneração urbana contribui, principalmente, para restaurar a confiança do sector privado, encorajando-o a investir na cidade e o seu sucesso está directamente associado a economias de escala. De facto, para além de propiciarem uma melhoria das condições de vida nas áreas intervencionadas, por vezes com reflexos positivos na vida da cidade, promovem a apropriação da centralidade por actividades e grupos sociais dinâmicos, ao facilitar a entrada no mercado de terrenos em áreas centrais, ao mudar o mapa das acessibilidades e a imagem de áreas desvalorizadas e, por essa via, recolocá-las no mercado imobiliário de qualidade.

Para assegurar o financiamento e a intervenção directa dos agentes económicos no processo de renovação e regeneração urbana, é indispensável melhorar a articulação entre os esforços públicos e

privados e estimular as Parcerias Público-Privadas, como instrumento operacional de mudança.

Em Portugal, todos os partidos com assento parlamentar elegeram a reabilitação como prioridade. As orientações estratégicas do Governo, expressas no seu Programa e nas Grandes Opções do Plano 2010 – 2013, aprovado pela Assembleia da República, consagram como linhas de acção principais:

- Acelerar a execução das operações da Política de Cidades Polis XXI, já aprovadas no âmbito dos diversos Programas Operacionais do QREN, em resultado de candidaturas apresentadas pelos municípios e outros actores urbanos, que somam mais de 800 milhões de euros do FEDER;
- Criação de Fundos de Desenvolvimento Urbano, na sequência da constituição, em Julho de 2009, de um Fundo de Participações de 130 milhões de euros, envolvendo recursos do FEDER e outros recursos nacionais no âmbito da iniciativa JESSICA, cuja gestão foi contratualizada com o Banco Europeu de Investimento. Os Fundos de Desenvolvimento Urbano serão um veículo importante de financiamento de projectos urbanos, em particular de operações de reabilitação urbana;
- Parcerias estratégicas que traduzam uma articulação reforçada entre os municípios e actores locais e os departamentos relevantes da administração central para intervenções integradas de natureza multidimensional em áreas urbanas específicas;
- Programas de promoção da sustentabilidade ambiental urbana e de melhoria da eficiência energética;
- Programa extraordinário de apoio à reabilitação urbana;
- Projecto do Arco Ribeirinho Sul, que constitui a mais importante iniciativa integrada de ordenamento do território, de reconversão e requalificação urbana e ambiental e de desenvolvimento regional a ser realizada em Portugal.

As grandes linhas de orientação traçadas merecem

a nossa concordância e, nesse sentido, a CPCI pretende ser parceiro activo para a concretização deste programa, para o que importa encontrar a melhor forma de articulação estratégica para a sua execução. Mas, do nosso ponto de vista, são ainda insuficientes as medidas propostas, sendo necessário ir um pouco mais além. E, nesse sentido, entende a CPCI que se deveria promover:

- O reforço de incentivos fiscais;
- A criação de mecanismos legais de agilização dos processos em vigor, nomeadamente:
  - Aprovações tácitas em tempo útil, no caso de não existir a formalização de resposta;
  - Adequação das imposições técnicas actuais por parte do IGESPAR, possibilitando a adequação deste segmento às exigências do mercado; a título de exemplo, mencionam-se a manutenção das fachadas, mas permitindo, simultaneamente, a inserção de novas soluções construtivas de maior conforto e a inserção de estacionamento, entre outros procedimentos que potenciariam a qualidade dos edifícios e a sua consequente viabilização;
  - Flexibilização das soluções para expropriação que garantam a viabilização do mercado da reabilitação e, em paralelo, a defesa dos direitos individuais dos cidadãos, através das medidas que permitam instalar os arrendatários fora do prédio recuperado.

## 2.1.2. O Investimento em Reabilitação urbana cria emprego e crescimento económico

A regeneração das nossas cidades é um dos instrumentos mais eficazes no combate à crise económica e, conseqüentemente, na salvaguarda do emprego. As obras de reabilitação são intensivas em mão-de-obra e permitem envolver a generalidade das empresas do sector, independentemente da sua dimensão ou especialidade.

O segmento da Habitação absorve cerca de 60% do emprego directamente relacionado com a actividade da Construção, o que significa aproximadamente 350 mil trabalhadores directamente envolvidos no processo construtivo. Por seu turno, os trabalhos de reabilitação apresentam um grau de intensidade

de mão-de-obra que ascende aos 60% do valor total dos trabalhos realizados. Acresce ainda o facto de, na maioria dos casos, estarem envolvidos trabalhadores qualificados e, simultaneamente, serem essencialmente utilizados materiais de origem portuguesa.

Desta forma, tanto ao nível do emprego utilizado, como do envolvimento dos diversos actores ao longo do processo construtivo, o investimento na reabilitação urbana assume-se como uma forma única de, rapidamente, fomentar o crescimento económico através da criação de valor, empregando mão-de-obra e empresas portuguesas.

### **O investimento público em reabilitação urbana é amplamente consensual e apresenta um multiplicador elevado**

O investimento em reabilitação urbana é uma matéria que, actualmente, reúne, como poucas, um amplo consenso. As medidas orientadas para a dinamização deste mercado assumem um papel central na maioria dos planos anti-crise implementados pelos Governos europeus. A título de exemplo, ainda muito recentemente, em Espanha, foi possível obter um acordo entre o Governo e os partidos da oposição para a implementação de um plano de apoio à economia, em que se destaca a dinamização da Construção e, em particular, a reabilitação e a eficiência energética do parque habitacional.

Por seu turno, em Portugal, todos os partidos com assento parlamentar elegeram esta área como prioritária nos programas eleitorais apresentados nas últimas eleições legislativas. As linhas estratégicas do Governo, expressas no seu Programa e nas Grandes Opções do Plano 2010-2013, também evidenciam a importância atribuída à reabilitação.

Mas, para além do consenso político, existem condições objectivas para a materialização destes investimentos. A possibilidade de recurso aos fundos comunitários para o investimento público em reabilitação, que podem mesmo chegar a atingir os 80% de taxa de comparticipação, constitui uma oportunidade única.

Com efeito, contabilizando os impostos recebidos e a comparticipação comunitária, por cada 100 euros de investimento público, apenas são directamente despendidos 15,81€. Mas se considerarmos o efeito multiplicador do investimento público, situado entre 3 e 5, de acordo com a experiência recente em projectos de regeneração urbana em cidades desenvolvidas por Sociedades de Reabilitação Urbana (SRU) e submetidas a financiamento do QREN, podemos mesmo afirmar que, por cada 15,81€ de financiamento público, é possível induzir um investimento total de 500€ em reabilitação.



1. Contabilizando apenas o IVA, o IRC e a TSU cobrados sobre o volume de investimento público realizado  
2. De acordo com informação recolhida sobre projectos de reabilitação em curso

### Valorizar o Território, promover o desenvolvimento sustentado e a integração social

Discutir a reabilitação urbana ou, de uma forma mais alargada, a regeneração urbana, é falar de aspectos como emprego, justiça social, oportunidades, melhoria das condições de vida, competitividade, coesão territorial e desenvolvimento sustentável. Uma adequada rede de infra-estruturas urbanas, acessibilidades modernas, habitação a custos razoáveis, preservação do património cultural e o desenvolvimento da estética e funcionalidades urbanas são factores incontornáveis de competitividade territorial.

As cidades, enquanto pólos de Investigação e Desenvolvimento e centros dinamizadores da arte, história e cultura próprias de cada região, têm um papel muito importante a desempenhar. Uma cidade viva tem de recuperar o edificado, modernizar as

suas infra-estruturas e investir no ambiente. Só assim será, também, uma cidade competitiva. Investir na sua requalificação é promover a sua competitividade, dinamizar as indústrias criativas, o comércio, o turismo, e melhorar aspectos cruciais para o desenvolvimento sustentável, como a eficiência energética, a política de mobilidade urbana apropriada e a adequada integração dos territórios urbanos.

### 2.1.3. Promover o Mercado do Arrendamento

Discutir a temática da reabilitação urbana é, também, falar de mercado de Arrendamento. Dos 740.000 alojamentos arrendados, existentes no País, 390.000 têm contratos de arrendamento anteriores a 1990. É também nestes que se verifica uma maior incidência de casos de património imobiliário em elevado estado de degradação. Tal como referido, verifica-se que 34% do parque habitacional português necessita de intervenção, mas, no caso dos fogos arrendados, essa percentagem atinge mesmo os 56%.

A Lei das Rendas, em vigor há quase quatro anos, falhou os objectivos anunciados. O Governo estabeleceu como objectivo rever 20.000 destas rendas no primeiro ano, mas a verdade é que, em meados de 2009, apenas tinham sido actualizadas 2.037, com recurso à nova lei. Só alterando a lei será possível dinamizar o arrendamento e estimular a reabilitação.

A lei deverá respeitar a livre negociação, criar mecanismos expeditos para a resolução das situações de incumprimento contratual e o Estado deverá assumir a sua responsabilidade social de apoio às famílias.

Por outro lado, o regime fiscal do Arrendamento deve ser minimamente competitivo e, a exemplo dos depósitos bancários, deve ser aplicada uma taxa liberatória sobre todos os rendimentos prediais, criando condições para que este mercado seja capaz de atrair investimento e, simultaneamente, oferecer soluções alternativas às famílias. Portugal é um dos países europeus que apresenta maior percentagem de proprietários (75%), o que significa também um maior grau de endividamento das famílias e uma menor flexibilidade face às exigências contemporâneas dos mercados de trabalho e das próprias dinâmicas sociais.

## 2.2. Promover o Investimento em Construção e a Competitividade da Economia

### 2.2.1. Dinamizar o Investimento de iniciativa pública em Infra-Estruturas e equipamentos

O défice de investimento que o País enfrenta é um dos principais entraves a um crescimento económico sustentado, capaz de colocar Portugal numa rota de convergência com os restantes países europeus. É fundamental apostar no investimento em bens transaccionáveis e, simultaneamente, na valorização do território, como importante factor de atracção do investimento e do rendimento externo, tirando partido das excelentes condições naturais, sociais e culturais do nosso País.

No entanto, a recuperação económica será lenta e não poderá contar exclusivamente com o necessário aumento das exportações para impulsionar o crescimento económico e o emprego. Mais, no actual contexto de crise económica e financeira, é imperativo compensar a previsível contracção do investimento privado com a concretização de um plano de infra-estruturas e equipamentos estruturantes, que melhorem as condições de atractividade do País no futuro.

#### O Papel das Infra-Estruturas na promoção do desenvolvimento sustentado

A existência de uma rede de infra-estruturas eficiente é essencial para assegurar o desenvolvimento económico sustentado e para garantir, simultaneamente, o crescimento da produtividade e do emprego. De facto, as infra-estruturas correspondem às fundações das sociedades e são determinantes para assegurar a competitividade num mundo globalizado e em mudança.

Os sistemas associados à água, saneamento, energia, transportes e telecomunicações constituem o grupo das infra-estruturas críticas que interagem com o conjunto das funções vitais e sem os quais a vida em sociedade não funciona.

Nas sociedades contemporâneas, as pessoas esperam, diríamos mesmo, exigem, o fornecimento contínuo de energia, de água potável, um sistema de transportes e de comunicações rápido e eficiente. As empresas necessitam de sistemas de transporte e comunicações funcionais para a circulação de matérias – primas, de mercadorias, de serviços, de partilha de informação e de pagamentos.

Mas não podemos ignorar que as infra-estruturas devem ser sustentadas, ou seja, adaptadas cabalmente para responder às necessidades, não

só correntes, como das gerações futuras, pelas suas características físicas de durabilidade, de custo – benefício, de viabilidade ambiental e de coesão social.

Existe um amplo consenso sobre a visão clássica do papel das infra-estruturas, que dá como adquirido que:

- As infra-estruturas e a sua qualidade afectam a localização, tanto das pessoas, como das actividades e dos negócios, o que se repercute no crescimento económico, no território e na qualidade de vida;
- É difícil obter taxas elevadas de produtividade na ausência de infra-estruturas de qualidade, pois elas contribuem, não só, para aumentar a eficiência do sector público e privado, através da redução dos custos de produção, como, simultaneamente, tornam atraente o investimento noutras actividades e, em consequência, abrem novas oportunidades para a diversificação da base económica essencial para assegurar a competitividade num contexto de mudança;
- As opções em torno da construção / renovação de infra-estruturas no presente determinam a



qualidade de vida das gerações futuras.

Definidos os conceitos básicos e os consensos em torno da relevância estratégica das infra-estruturas, podemos considerar que, genericamente, a qualidade de vida no século XXI depende, em larga medida, da forma como o sistema crítico de infra-estruturas responder às necessidades e expectativas das famílias e dos agentes económicos. Nesse sentido, as infra-estruturas devem ser avaliadas em função dos grandes desafios estratégicos contemporâneos, designadamente do seu impacto na:

- Competitividade numa economia global;
- Redução da dependência energética do petróleo e na transição para uma economia de baixo carbono;
- Redução dos gases com efeito de estufa associado

às alterações climáticas globais;

- Protecção ambiental e conservação dos recursos naturais, incluindo água potável;
- Alterações demográficas (envelhecimento e migrações), nos modos de vida e nos comportamentos pessoais e colectivos;
- Resiliência às catástrofes naturais.

Para responder a estes desafios, o sistema crítico de infra-estruturas deve ser eficiente, seguro e economicamente sustentável. Mas muitas das componentes dos sistemas críticos de infra-estruturas estão deterioradas e as suas performances são reduzidas, como se torna visível pelos congestionamentos nos transportes, na poluição crescente e nos passivos ambientais.

## **As prioridades do investimento de iniciativa pública em Portugal**

De um ponto de vista estratégico, Portugal deve apostar no reforço das redes de estruturação do território, melhorando a eficiência, a eficácia e a funcionalidade dos sistemas de transportes, de energia e de telecomunicações, tudo factores determinantes para reduzir custos internos de contexto e a situação periférica do País no contexto europeu e para valorizar a sua posição competitiva e geo-estratégica no contexto mundial. Assim, são necessários investimentos estruturantes em infra-estruturas que:

- Possam melhorar a nossa inserção na economia globalizada e nas cadeias produtivas e logísticas mundiais, favorecendo a nossa conectividade aos centros de produção e de consumo, as exportações e atraindo investimento externo;
- Nos tornem atractivos como espaço de lazer, de acolhimento, de turismo, permitindo a captação e a fixação de rendimento gerado no exterior e a criação de condições para podermos desenvolver uma plataforma de actividades no âmbito da economia do conhecimento, assente na inovação, na tecnologia e nas actividades criativas;
- Se integrem nas prioridades europeias e na lógica

das redes europeias de transportes, energia, telecomunicações, abastecimento de água e gás. Só uma maior conexão com o espaço europeu garante a valorização e diferenciação do nosso território.

Concretizando, as prioridades passam pelo investimento nas seguintes infra-estruturas e equipamentos:

- Energia;
- Transportes e logística;
- Ambiente, abastecimento de água e saneamento;
- Escolas;
- Equipamentos de saúde;
- Equipamentos sociais.

A concretização desses investimentos visam assegurar os seguintes objectivos nacionais:

- A promoção da competitividade;
- A modernização económica;
- A coesão social;
- A atractividade do nosso território;
- A sustentabilidade ambiental.

## **A crise e os investimentos em infra-estruturas. Como concretizar os investimentos necessários no contexto de uma crise económica prolongada**

Se, genericamente, os investimentos estruturantes correspondem a uma necessidade para o desenvolvimento presente e futuro do País, o facto de estarmos a atravessar uma grave crise económica torna esse investimento ainda mais necessário, desde logo porque mais investimento significa mais actividade económica, mais valor acrescentado e mais emprego em território nacional.

Por outro lado, na ausência de novos investimentos, não são só os novos postos de trabalho que não se criam, como iremos também assistir a um agravamento do desemprego porque as empresas, confrontadas com a crise e a redução da procura, ver-se-ão forçadas a reduzir a sua força de trabalho.

Mais, travar o investimento em infra-estruturas, em particular de infra-estruturas de transportes, deve comprometer a execução dos Projectos de Interesse Nacional (PIN), o que pode significar que o País não vai poder contar com o contributo dos grandes projectos de investimento privado em fase de acompanhamento que, em Maio de 2010, ascendiam a 28 mil milhões de euros de investimento e correspondiam a 63 mil postos de trabalho. De facto, é razoável admitir que, sem a concretização do investimento prometido em infra-estruturas, muitos destes projectos fiquem comprometidos e sejam adiados porque, nomeadamente na área do turismo e da logística, há uma relação directa entre o investimento e as infra-estruturas de transporte. Por isso, recorde-se que o investimento privado nestas áreas, em fase de acompanhamento, ou seja, disponível para ser concretizado, ascende a mais de 10 mil milhões de euros e irá empregar cerca de 38 mil pessoas.

Entretanto, num contexto de crise estrutural das finanças públicas e confrontados com a necessidade de forte redução do défice público no curto e médio prazo, torna-se necessário:

- Uma utilização mais eficiente das verbas inscritas no Quadro de Referência Estratégica Nacional (QREN) 2007 – 2013, que permita a utilização dos

fundos comunitários no apoio à concretização dos investimentos previstos em infra-estruturas e equipamentos e no combate à crise;

- O reforço do financiamento das infra-estruturas junto do Banco Europeu de Investimentos (BEI);
- Prosseguir a política de promoção dos grandes projectos de infra-estruturas e equipamentos com recurso a Parcerias Público-Privadas (PPP's), que assegurem, de forma integrada e eficiente, a concepção, a construção, manutenção e exploração das infra-estruturas ao longo do seu ciclo de vida, criando valor e receitas que tornem aliciante o seu financiamento e exploração pelos investidores privados. Convém recordar que, de acordo com as Estradas de Portugal, “o recurso a fundos privados foi a única forma possível de passar de uma rede de pouco mais de 500 Km para uma próxima de 3000 Km em apenas 10 anos, uma vez que o Orçamento do Estado não o permitiria”.

O recurso às PPP's constitui um instrumento essencial no desenvolvimento de projectos estruturantes, com inegáveis vantagens em termos de potenciação do relacionamento da capacidade pública com a iniciativa privada, da melhoria da qualidade dos serviços públicos prestados e da geração de poupanças na utilização dos recursos públicos.

Por outro lado, no contexto da crise orçamental, o recurso às PPP's torna-se um instrumento operacional vital, que permite a execução do investimento de iniciativa pública sem agravar o défice no horizonte de curto / médio prazo, justamente o período crítico para a recuperação da economia portuguesa.

Os investimentos em infra-estruturas não são um fim em si mesmos e, portanto, não devem ser concebidos apenas com o intuito de estimular a procura e o emprego. Mas, ainda assim, podem ser utilizados numa lógica anti-crise, desde que os investimentos:

- Correspondam às prioridades nacionais em matéria de modernização e de competitividade do País;

- Incidam nos sectores cujos efeitos se façam sentir mais rapidamente, com maior impacto no emprego e no conjunto do território nacional.

De facto, a fileira da construção pode desempenhar um papel central como actividade anti- crise e, simultaneamente, contribuir para o crescimento sustentado da actividade económica no médio e longo prazo.

Antes de prosseguir a análise sobre o impacto do investimento em engenharia civil no desenvolvimento nacional, convém esclarecer que o investimento em infra-estruturas não é uma despesa, um mero custo, mas sim uma fonte geradora de receitas no curto, médio e longo prazo.

As infra-estruturas, para além de poderem gerar receitas directas associadas à sua exploração, originam externalidades sociais e receitas indirectas que, em muitos casos, asseguram o seu financiamento.

De facto, as infra-estruturas têm um efeito directo e muito acentuado na qualificação e valorização do território. Têm um impacto muito pronunciado na formação da renda fundiária urbana, ao determinarem uma valorização diferencial dos terrenos que beneficiam com a proximidade das infra-estruturas e dos serviços que sobre elas se oferecem.

Assim, a construção das infra-estruturas e o seu impacto na valorização do território gera uma renda diferencial que pode ser utilizada directamente no financiamento das próprias infra-estruturas, na dinamização de parcerias público-privadas que ultrapassem a exploração da infra-estrutura ou, ainda, capturada pelo Estado, por via fiscal, podendo ser utilizada, por via indirecta, através de impostos no financiamento da construção das infra-estruturas.

Por outro lado, há tendência para considerar que as infra-estruturas são deficitárias e fortemente subsidiadas, desde logo porque consideramos apenas as receitas directas geradas pela sua exploração. Na realidade, as infra-estruturas contribuem fortemente para o financiamento da despesa pública, o que é particularmente evidente, por exemplo, no caso da rodovia.

No espaço europeu e de acordo com a Comissão Europeia, as receitas dos impostos e das taxas rodoviárias são superiores aos custos directos de construção e de manutenção da infra-estrutura. Efectivamente, comparando as receitas - os impostos sobre os combustíveis e o imposto sobre os veículos que correspondem, respectivamente, a 1.9% e a 0.6% do PIB - com os custos anualizados de construção, manutenção e gestão das infra-estruturas - que representam 1.5% do PIB -, podemos concluir que o automóvel e as infra-estruturas rodoviárias são contribuintes líquidos das políticas públicas, gerando anualmente receitas que ultrapassam em cerca de 1% os custos anualizados de construção e manutenção.

Em síntese, podemos afirmar que é muito redutor efectuar uma simples análise custo (despesas) / benefício (receitas) dos impactos directos dos vários projectos. Nesse sentido, a avaliação micro deve ser complementada com a perspectiva macro e com o cálculo dos efeitos indirectos.

Para além dos efeitos multiplicadores do investimento em construção na produção e no emprego do conjunto da actividade económica, com recurso a modelos de input-output, já aflorados no início deste trabalho, convém salientar que, de acordo com um estudo académico realizado pelo Prof. Marvão Pereira, os resultados empíricos sugerem a existência de importantes efeitos no desempenho económico em Portugal, derivados do investimento em infra-estruturas de transportes. Com efeito, estima-se que o investimento de um euro induz um aumento do produto, no longo prazo, de cerca de 9.5 euros.

Este valor sugere que o investimento consegue auto-financiar-se através das receitas fiscais geradas. Estas são 3.3 vezes mais elevadas. Acrescente-se, ainda, que se obtém uma taxa de rentabilidade de 15.9%, a qual é claramente superior à taxa esperada para a generalidade dos demais investimentos.

Por outro lado, estima-se, também, que o investimento em infra-estruturas de transportes tem um impacto positivo no investimento privado e no emprego. Assim, o investimento privado tende a aumentar 8.1 euros por cada euro dispendido em in-

vestimento em infra-estruturas e um milhão de euros permite, no longo prazo, a criação de 230 postos de trabalho permanentes.

Por último e não despendendo, é forçoso levar em linha de conta os efeitos das novas infra-estrutu-

ras de transporte nos níveis de sinistralidade, cuja drástica redução é um designio nacional com forte impacto na qualidade de vida das populações.

## **O contributo das várias infra-estruturas para o desenvolvimento nacional**

### **O papel das infra-estruturas de energia**

O desafio do aquecimento global e das alterações climáticas constitui uma oportunidade para adoptar medidas destinadas a aumentar a autonomia energética e a segurança no abastecimento de energia em Portugal.

Existe um consenso generalizado sobre a necessidade do:

- Aumento da produção eléctrica por energias renováveis;
- Melhoria global da eficiência energética;
- Expansão da fileira industrial associada à energia.

Assim, importa continuar a incentivar as medidas que vão no sentido de concretizar a:

- Implementação do Plano Nacional de Barragens de Elevado Potencial Hidroeléctrico;
- Identificação de possíveis aumentos de potência em empreendimentos já existentes;
- Novo plano nacional para o desenvolvimento de mini-hídricas, com o objectivo de aumentar em 50% a capacidade actual (hoje cerca de 500 MW);
- A maximização da conectividade entre a energia hídrica em barragens reversíveis e a exploração articulada com a energia eólica.

Noutro plano, importa contribuir para melhorar:

- A Eficiência Energética dos Edifícios Públicos;
- A Certificação e Programa de Acção para a eficiência energética dos edifícios.

Nestes termos, a aposta na construção das novas infra-estruturas de energia é essencial para:

- Diminuir o défice externo, decorrente do facto da importação de energia representar cerca de 52% do défice da Balança de Bens e Serviços;
- Desenvolver novas indústrias;
- Criar emprego;
- Promover o desenvolvimento sustentável.

## **O papel das infra-estruturas de transportes e da logística**

A necessidade de investimento em infra-estruturas de transportes e na logística deve ter como prioridades:

- O reforço da integração do País nas cadeias internacionais de transportes e de logística;
- Melhorar as acessibilidades e a mobilidade nas Áreas Metropolitanas;
- Reforçar a competitividade e coesão regionais, facilitar a mobilidade e a acessibilidade entre centros urbanos e nas áreas de baixa densidade.

Assim sendo e passando a desenvolver, temos:

### **Prioridade número 1**

#### **O reforço da integração do País nas cadeias internacionais de transportes e de logística e a aproximação de Portugal ao centro económico da Europa é uma orientação estratégica fundamental para a modernização do País.**

Portugal tem um défice estrutural de infra-estruturas de conectividade. O QREN considera que existe “Subdesenvolvimento dos sistemas aeroportuários, portuários e ferroviários de suporte à conectividade internacional de Portugal, no quadro ibérico, europeu, atlântico e global”.

Neste contexto, a insuficiência de infra-estruturas adequadas e de sistemas de apoio à competitividade, conectividade e projecção internacional da economia nacional e a ausência de um sistema logístico global condicionam fortemente a competitividade e o crescimento da economia portuguesa. Nesta perspectiva, a integração do território nacional nas cadeias europeias de transportes constitui um aspecto crucial no sentido da:

- Aproximação relativa de Portugal face aos principais mercados europeus, facilitando a mobilidade das pessoas e das mercadorias; uma aproximação entre territórios corresponde a um aumento do potencial de competitividade e de inter-relação entre empresas;
- Reforço da atractividade do País enquanto destino de investimento e de turismo;
- Consolidação dos elos que garantam a conectividade necessária à efectivação da vantagem com-

petitiva associada à nossa posição geoestratégica na fachada Oeste-Atlântica da Península Ibérica e da Europa.

Os grandes investimentos públicos em infra-estruturas de transportes têm uma importância estratégica para o País, ao promoverem o reforço da conectividade interna e internacional do território nacional (às escalas ibérica, europeia e global) e, bem assim, melhoram a competitividade da economia nacional, sendo que têm, ainda, um muito forte efeito positivo no relançamento do crescimento económico, na indução do investimento privado e na criação de empregos. E é preciso desmontar o argumento de que o País tem apostado demasiado em rodovias com perfil de auto-estradas. Das últimas concessões lançadas pelo Governo, 71% são obras de requalificação, conservação e pequenas construções de estradas sem aquele perfil.

Para assegurar esta prioridade estratégica é fundamental:

## A – O investimento na ferrovia

É indispensável, tendo presente o contributo da ferrovia para o crescimento económico no curto, médio/longo prazo, para a sustentabilidade ambiental, para a valorização do território e a coesão social e para a integração europeia, garantir que este compromisso avance sem tibiezas, nomeadamente:

- O desenvolvimento da rede ferroviária de alta velocidade, a rápida concretização do projecto de ligação de Portugal ao sistema ferroviário transeuropeu de Alta Velocidade no eixo Lisboa – Madrid, dentro do prazo previsto. Assegurar a execução efectiva das ligações Lisboa - Porto e Porto – Vigo. Prosseguir o desenvolvimento dos estudos de viabilidade dos eixos Aveiro – Salamanca e Évora - Huelva;
- A promoção da atractividade do transporte ferroviário de mercadorias, desenvolvendo a qualificação das ligações ferroviárias aos portos e às plataformas logísticas, com o objectivo de garantir a interoperabilidade e capacitação para a futura migração de bitola, a desenvolver em articulação com Espanha. Neste domínio destaca-se a concretização do corredor ferroviário de transporte de mercadorias de ligação Sines – Elvas - Caia.

Nestes termos, deve ser assegurada a tomada de algumas decisões complementares:

- Não renovar nem mais um metro da Linha do Norte para 220 Km/h; a linha necessita de obras, mas basta fazê-las para 140 Km/h, sem qualquer rectificação de traçado, nem de estações faraónicas;
- Repensar a actual Linha do Norte para as mercadorias, criando novas linhas de resguardo e de ultrapassagem e estudando terminais ferroviários, envolvendo nas soluções a preconizar os operadores do tráfego ferroviário de mercadorias;
- Retirar da Linha do Norte o tráfego de passageiros acima dos 100 Km/h e deixar esta linha para os tráfegos lentos;
- Construir uma nova linha para passageiros de alta velocidade onde possam circular vários tipos de comboios de passageiros.

## B – A construção do novo aeroporto de Lisboa

A concretização deste projecto é essencial:

- Para responder ao aumento sustentado da procura e ao congestionamento e estrangulamento da Portela;
- Para promover o turismo;
- Para minimizar a localização periférica no espaço europeu e valorizar a posição privilegiada de Portugal na ligação da Europa com o continente americano, em particular com o Brasil e a América Latina, e com África.

Apenas com a construção desta nova infra-estrutura aeroportuária, podemos contrariar a tendência crescente de estabelecimento de Barajas como o *hub* da Península Ibérica para África e América Latina, com as naturais implicações negativas que daí resultarão para o desenvolvimento das relações económicas de Portugal com mercados emergentes de grande potencial de crescimento.

## C – O investimento nos portos

É crucial o desenvolvimento do sistema portuário nacional, nomeadamente através:

- Da adaptação das infra-estruturas portuárias à procura potencial;
- Da conclusão do processo de concessões dos terminais portuários;
- Da promoção da articulação destas infra-estruturas com as plataformas logísticas e com as redes rodoviárias e ferroviárias, de forma a alargar o *hinterland* portuário.

A este propósito, é fundamental que se faça a destinação de vocações e a definição de complementaridades entre os diversos portos, com especial relevo para Lisboa e Sines.

Não será descabida aqui uma referência à visão estratégica consubstanciada no paradigma da “Economia do Mar” e conjugá-la com os investimentos a realizar nos portos nacionais.

## D – O reforço da capacidade logística nacional

Em matéria de sistema logístico nacional, é essencial a consolidação do “Portugal Logístico”, o que pressupõe a conclusão da rede nacional de plataformas logísticas. É indispensável assegurar a articulação entre as necessidades dos diferentes sectores de actividade a operar em Portugal e as características das grandes cadeias logísticas globais, de forma a facilitar a inserção do País nos mercados globais. E sublinhar o efeito potenciador da criação de emprego que estas infra-estruturas detêm. Este efeito, se tivermos em linha de conta apenas a plataforma do Poceirão e de Castanheira do Ribatejo, é de 10.000 postos de trabalho directos e 19.500 indirectos.

Em síntese e no que respeita a este eixo prioritário, o investimento em infra-estruturas e a melhoria dos sistemas de conectividade internacional é essencial para o sucesso de Portugal numa economia globalizada, através da sua inserção nos movimentos de tráfego internacionais, europeus e mundiais, potenciando a localização atlântica e assumindo um papel fundamental na moderação dos efeitos da posição geográfica periférica numa Europa que se alargou para Norte e para Leste. Neste sentido, o investimento em infra-estruturas é indispensável para as-

segurar a internacionalização da economia portuguesa, o crescimento das exportações portuguesas, da produção e do emprego.

Por outro lado, a concretização dos investimentos referidos em infra-estruturas podem traduzir-se numa vantagem competitiva relevante para o território português, que resulta da proximidade e da integração, com as economias de escala e de eficiência que daí decorrem, do novo aeroporto, localizado em Alcochete, de um porto de águas profundas, em Sines, com grande capacidade de expansão, com uma ligação de alta velocidade à Europa e com uma rede de ligações rodoviárias moderna e eficiente.

Adiar este investimento será assumir consequências de perda irremediável de competitividade e a inevitabilidade de Portugal ser ultrapassado à escala global, isto apesar de uma posição geográfica privilegiada.



## Prioridade número 2

### Melhorar as acessibilidades e a mobilidade nas Áreas Metropolitanas

No início do século XXI, cerca de 55% da população portuguesa vive em cidades, sendo as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto as que têm a maior concentração demográfica. Entretanto, cerca de 40% da população vive em aproximadamente 4% do território nacional.

Este padrão de ocupação do solo traduz-se em graves problemas de mobilidade e de acessibilidade, os quais decorrem do congestionamento das principais vias de acesso e da ausência de redes de transportes colectivos modernas e eficientes. Por sua vez, os problemas da mobilidade repercutem-se com particular incidência ao nível:

- Económico e social, com reflexos negativos nas empresas e nas famílias, através de uma redução da qualidade de vida das populações e quebras na produtividade, na produção e no emprego, desde logo porque as zonas congestionadas, não só não atraem investimento, como incentivam a deslocalização das actividades produtivas;
- Ambiental, nomeadamente através do aumento das emissões de gases e do consumo desnecessário de energia.

Para melhorar as acessibilidades e a mobilidade nas áreas metropolitanas, é necessário canalizar o investimento em infra-estruturas para:

- A expansão e renovação dos modos ferroviários de transporte, que assegurem um transporte colectivo eficiente e ambientalmente mais sustentado; nesse sentido, as prioridades devem ser orientadas para:
  - A concretização dos planos de expansão das redes de metro de Lisboa e Porto;
  - A modernização das linhas de comboios suburbanos;
  - Novos projectos de metros ligeiros de superfície.

- O apoio aos modos suaves de transportes, não motorizados, nomeadamente com a construção de ciclovias;
- A resolução de estrangulamentos rodoviários e a execução de eixos rodoviários de integração nas áreas metropolitanas;
- A execução de novas infra-estruturas de suporte a uma mobilidade eléctrica sustentada.

Entretanto, um grande projecto como a construção da Terceira Travessia do Tejo, no eixo Chelas-Barreiro, é essencial para assegurar, para além de uma ligação ferroviária Norte-Sul para mercadorias e de longo curso de passageiros, o fecho do anel ferroviário da Área Metropolitana de Lisboa.



### Prioridade número 3

#### **Reforçar a competitividade e coesão regional, facilitar a mobilidade e a acessibilidade entre centros urbanos e nas áreas de baixa densidade.**

Nos últimos anos realizaram-se e estão em curso investimentos relevantes e estruturantes no âmbito rodoviário. Não obstante, persistem situações que colocam em causa a eficiência da rede rodoviária, destacando-se a existência de “missing links” importantes para o fecho das malhas e o funcionamento das redes.

Nesse sentido, o investimento em infra-estruturas rodoviárias e a concretização do Plano Nacional Rodoviário continua a ser uma prioridade para o desenvolvimento do País, como instrumento para assegurar:

- A melhoria da qualidade de vida das populações e acesso a equipamentos concentrados nos grandes centros;
- Melhores condições de atractividade de investimento produtivo para regiões do interior, através da diminuição dos custos públicos de contexto, por redução de tempo e dinheiro nas deslocações; de facto, sem acessos rodoviários eficientes, não é possível instalar novas empresas, atrair investidores ou recursos humanos qualificados e, em muitas circunstâncias, adiar os investimentos

rodoviários significa contribuir directamente para a deslocalização de actividades produtivas no interior e para o encerramento de algumas empresas essenciais para assegurar postos de trabalho e o dinamismo de algumas regiões;

- A concretização dos projectos PIN, em especial na área do turismo, que se concentram fora dos centros urbanos e, portanto, estão directamente relacionados com as infra-estruturas rodoviárias;
- A qualificação do território e, nesse sentido, a coesão económica e social do território;
- A renovação geracional, evitando o despovoamento e o envelhecimento do interior;
- O desenvolvimento, modernização e aumento da segurança na rede rodoviária nacional.

Para além da construção de novas infra-estruturas rodoviárias, é indispensável assegurar a modernização e requalificação das estradas nacionais e regionais existentes, bem como contratualizar a sua conservação.

#### **Custos da não execução**

Apresentámos, sinteticamente, as vantagens do investimento em infra-estruturas, mas a sua necessidade também pode ser evidenciada, na perspectiva inversa, explicitando os custos da sua não construção.

Hoje, para a generalidade dos portugueses, é inimaginável, por exemplo, viver num país sem uma boa rede de auto-estradas, sem as travessias fluviais em operação, sem os metros, subterrâneos ou de superfície, em diversas cidades, porque sabem o que isso significaria em termos de redução da sua qualidade de vida. Entretanto, como as infra-estruturas que identificámos como prioritárias não estão construídas, é possível continuar a viver sem elas, mas

convém esclarecer que o seu adiamento tem custos muito elevados. Genericamente:

- Corresponde a um desperdício do nosso PIB potencial, a riqueza que não se cria, porque a ausência de infra-estruturas diminui a atractividade destes territórios para o investimento produtivo;
- A menor qualidade de vida, as dificuldades acrescidas da população residente no acesso a bens e serviços;
- Acentua as desigualdades e agrava fenómenos de exclusão;
- Agrava o despovoamento;

- Não promove a sustentabilidade ambiental, a transição para uma economia de baixo carbono, a redução da emissão de gases com efeitos de estufa ou os efeitos das alterações climáticas.

de desenvolvimento sustentado, que combine harmoniosamente competitividade e crescimento, responsabilidade ambiental, qualidade de vida e coesão social.

Em síntese, o adiamento dos investimentos em infra-estruturas significa que abdicamos de uma política

### **O papel das infra-estruturas na área do ambiente, do abastecimento de água e saneamento**

A política de ambiente é elemento estruturante da estratégia de desenvolvimento sustentável do País e essencial para responder ao desafio das alterações climáticas e abrange áreas de intervenção diversificada, nomeadamente os:

- Resíduos sólidos;
- Conservação da natureza e da biodiversidade;
- Recursos hídricos;
- Abastecimento de água e saneamento de águas residuais.

Em matéria de resíduos sólidos, as prioridades devem ser direccionadas para a prevenção e valorização e para o aproveitamento de resíduos específicos com elevado potencial de valorização, nos quais se integram os resíduos de construção e demolição.

No domínio dos recursos hídricos, abastecimento de água e saneamento de águas residuais, o foco deve concentrar-se na água como um eixo motor para uma estratégia sustentável de crescimento económico e emprego, promovendo a qualidade de vida e a coesão territorial.

As prioridades de infra-estruturação devem aqui situar-se no domínio do abastecimento de água e saneamento de águas residuais, prosseguindo a concretização do Plano Estratégico de Abastecimento de Água e Saneamento de Águas Residuais 2007-2013 (PEAASAR II). Sendo, também, indispensável prosseguir a realização dos investimentos em infra-estruturas de abastecimento de água e de drenagem de águas residuais nas designadas vertentes “em alta” e “em baixa”, de modo a garantir a sua articulação, permitindo, assim, viabilizar investimentos já realizados, de acordo com as linhas de implementação do PEAASAR II. E, concretizando o que politicamente há muito está definido, mas prima em não se concretizar, alargar o espectro, a nível nacional, das concessões de águas e saneamento, pondo a tónica na melhoria do serviço prestado inerente ao maior envolvimento dos agentes privados e no alívio dos gastos do Estado.

### **O papel dos equipamentos sociais**

No âmbito dos investimentos em equipamentos sociais, merecem particular destaque a necessidade de prosseguir:

- A requalificação do parque hospitalar, com a concretização de novas intervenções;
- A modernização do parque escolar e a construção de centros escolares.

## 2.2.2. Incentivar a eficiência energética e a sustentabilidade

A actual crise global pode e deve ser encarada como uma oportunidade para, através do estímulo à actividade económica e ao emprego, serem criadas as condições de competitividade, a médio e longo prazo, que são essenciais para a sustentabilidade do País.

Para tal, e a exemplo dos nossos parceiros europeus, é decisivo apostar em áreas como a sustentabilidade ambiental, social e territorial, a eficiência energética e a inovação tecnológica, com a integração de sistemas tecnologicamente avançados nos processos construtivos e na gestão empresarial.

Defendemos um maior incentivo a áreas essenciais como a eficiência energética e a sustentabilidade de toda esta actividade, focada em aspectos como a melhoria das condições energéticas dos edifícios e dos meios de resposta às exigências em matéria de sustentabilidade (gestão de resíduos, utilização de novos materiais e equipamentos adaptados às técnicas mais inovadoras e eficientes de construção, etc.) e a aposta na reabilitação urbana, aspecto que foi já desenvolvido anteriormente. Devem ser criados incentivos fiscais para a renovação/aquisição de equipamento moderno e adaptado às técnicas mais inovadoras no âmbito dos trabalhos de construção, não só como factor de competitividade das empresas, como de promoção de ciclos virtuosos de investimento em I&D pelas empresas.

Embora seja fundamental para o País e para as empresas tornar os edifícios mais eficientes do ponto de vista energético, o impacto da implementação da certificação energética, sobretudo nas fases mais a montante da fileira da construção e do imobiliário, não é negligenciável, não apenas em termos de custos, como no que se refere à burocracia associada a todo o processo, em especial tendo em conta a contracção que o mercado atravessa. Porém, a certificação energética é um grande desafio para o sector da construção e do imobiliário e será certamente uma oportunidade que as empresas não deixarão de explorar. É necessário corrigir o actual sistema de Certificação Energética, porque o mesmo não con-

templa suficientemente os ganhos energéticos com o isolamento das paredes e coberturas e a utilização de janelas com corte térmico no vidro e na caixilharia, dando preponderância excessiva ao peso dos equipamentos e prejudicando, por essa via, a opção pela reabilitação dos edifícios. Uma vez ultrapassadas as dificuldades, certamente que a eficiência energética poderá contribuir para a dinamização do sector e a criação de novas empresas e postos de trabalho de que o País tanto carece.

O PNAEE – Plano Nacional de Acção para a Eficiência Energética, preconiza medidas como um Programa de incentivo à reabilitação urbana sustentável, melhoria da eficiência energética dos edifícios do Estado, apoios ao financiamento de obras de melhoria de eficiência energética, as quais são consideradas essenciais para a sustentabilidade e para a competitividade da economia nacional. É, pois, necessário concretizar os meios necessários para que os objectivos previstos no plano se possam materializar, medidas que, todavia, terão que respeitar o funcionamento do mercado e não devem repetir os erros e os vícios do procedimento adoptado na medida solar térmico, que tão graves prejuízos causou a centenas de empresas do sector e aos próprios consumidores.

## 2.3. Aumentar a Competitividade das Empresas

### 2.3.1. Apoiar as empresas e o emprego

A crise actual tem determinado fortes restrições à actividade das empresas, não só por via da redução do investimento, ou seja, da procura orientada para os produtos da Construção e do Imobiliário, mas também pela degradação induzida na situação financeira das empresas, através da conjugação de

alguns factores, entre os quais se destacam naturalmente os constrangimentos no acesso ao crédito, o esmagamento das margens de negócio e os atrasos nos pagamentos por parte do Estado.

#### **Pagamento das dívidas do Estado às empresas**

A intenção de redução dos prazos de pagamento do Estado, para 30 dias, tal como foi assumido no Programa de Governo, é essencial e, de resto, reconhecida pela generalidade dos Governos e pela Comissão Europeia como uma medida prioritária na conjuntura actual. A legislação recentemente implementada nesta matéria, nomeadamente as alterações ao nível da obrigatoriedade de pagamento de juros de mora e o mecanismo de compensação de créditos e débitos para com o Estado, permitindo às empresas, designadamente, a liquidação de impostos mediante a entrega de créditos detidos junto de entidades públicas, são claramente insuficientes e de eficácia duvidosa. É necessária a imediata regularização das actuais dívidas do Estado às empresas, cujos valores, só no caso das obras públicas promovidas pelas Autarquias, e de acordo com o Inquérito FEPICOP, são pagos, em média, a 7 meses, superando, presentemente, os 830 milhões de euros.

Veja-se que, enquanto às empresas é exigido um escrupuloso cumprimento das suas obrigações fiscais, o Estado assume uma prática diametralmente oposta em relação às mesmas, quando deveria ser o primeiro a garantir o rigoroso cumprimento das suas obrigações.

A Administração Fiscal deve, ainda, efectuar um ajustamento ao nível dos prazos de reembolso e entrega do IVA, de forma a que os constrangimentos de tesouraria induzidos pelos mecanismos de liquidação deste imposto, particularmente graves no caso da prestação de serviços de construção, devido ao regime de liquidação discriminatório e penalizador, possam ser significativamente atenuados. A exemplo de iniciativas semelhantes, por parte de diversos países europeus, como é o caso da Espanha ou da França, o prazo de reembolso do IVA deverá ser reduzido para o máximo de 30 dias. Da mesma forma, a entrega do imposto deverá ocorrer até ao final do segundo mês seguinte ao período de liquidação do mesmo, ainda que se possam manter os actuais prazos de entrega da respectiva declaração. Na prática, trata-se de garantir um prazo de pagamento das obrigações contributivas similar, tanto para o Estado como para as empresas.

## Melhorar o acesso ao Crédito

A falta de liquidez originada pela crise financeira global que, numa primeira fase, afectou os bancos, recai agora sobre as empresas. Por outro lado, a política de juros baixos que tem vindo a ser sustentada pelo Banco Central Europeu e tem conduzido as taxas Euribor para mínimos históricos, não está a beneficiar, como devia, o tecido empresarial.

As empresas não colheram qualquer benefício da forte descida das taxas de juro e, de acordo com os dados do inquérito mensal FEPICOP/UE feito às empresas do Sector, o spread praticado pelos bancos às empresas de construção quase quadruplicou, situando-se, em muitos casos, bem acima dos 7%, contrariando assim a redução que a Euribor conheceu ao longo deste ano.

Os bancos devem cumprir de forma efectiva o seu papel de intermediários financeiros, ou seja, canali-

zar recursos financeiros para a actividade produtiva, reflectindo na economia real, nas empresas e no emprego, os apoios recebidos do Estado. As empresas da construção e do imobiliário necessitam de crédito em condições equilibradas e de uma política de garantias e cauções razoável. Na verdade, a Banca, apesar de estar a beneficiar das garantias dadas pelo Estado, reduziu significativamente o crédito e faz exigências abusivas, quer ao nível dos spreads praticados, quer ao nível das condições de renegociação da dívida.

Neste sentido, é fundamental assegurar que os apoios concedidos pelo Estado à Banca sejam, efectivamente, reflectidos nas empresas.

### 2.3.2. Uma Política Fiscal Competitiva e Saudável

No actual contexto da união económica e monetária, e estando vedada à decisão nacional a intervenção por via da política cambial, a política fiscal é, ao nível de decisão nacional, o único instrumento macroeconómico com capacidade para potenciar a criação de oportunidades económicas e vantagens competitivas para as empresas e para minimizar os efeitos desfavoráveis para o nosso País, dos choques externos e das assimetrias decorrentes da integração na União Europeia e no espaço internacional.

De facto, o sistema fiscal de um país pode torná-lo mais atractivo do ponto de vista empresarial, na medida em que a base e os níveis de tributação são factores determinantes para a localização geográfica das empresas e, por consequência, do tipo e volume do investimento a realizar, exercendo assim uma forte influência sobre o emprego a nível nacional.

Com a entrada de novos Estados-membros no processo de integração europeia, surge no “Mercado Único” o problema da existência de diversos sistemas fiscais nacionais, cuja harmonização e com-

patibilização com o interesse comunitário se torna complicada, dada a presença, por vezes, de interesses contraditórios entre os Estados-membros. Por outro lado, o reforço da integração europeia origina o agravamento potencial das assimetrias regionais, cujo acervo comunitário procura atenuar, ao definir políticas comuns e políticas regionais que amortecem as desvantagens associadas às posições periféricas.

A ideia de neutralidade fiscal pressupõe que a fiscalidade não deve influenciar o funcionamento do mercado nem a decisão de investir, porquanto todas as empresas e todos os agentes económicos têm de ter igualdade de oportunidades no seio da UE, sendo que existem outros factores, tais como a localização geográfica do país, a dimensão do mercado, a qualidade dos equipamentos e serviços públicos, o grau de desenvolvimento da indústria, a existência ou não de mão-de-obra qualificada, que potenciam, por si só, a vantagem de um Estado-membro face a outro.

No que respeita ao sector da construção, o tema da fiscalidade e da política fiscal revela-se de grande impacto, na medida em que este é um dos sectores onde a carga fiscal mais contribui para a elevação dos preços de venda, face à especificidade do produto final e onde a existência de legislação desajustada reguladora desta actividade, dificulta o aumento da produtividade e rentabilidade das empresas.

Assim, é necessário encetar um processo de desagravamento da carga fiscal e para-fiscal que incide sobre a Construção e Imobiliário, destacando-se a necessidade da adopção de algumas medidas, como a eliminação da tributação do activo circulante das empresas que se dedicam à construção e promoção imobiliária, o desagravamento do IMT nas transacções sucessivas de imóveis e o incentivo à reabilitação urbana e ao arrendamento.

### **2.3.3. Necessidade de um quadro legal estável e adaptado à realidade da fileira**

Vivemos numa Europa que se pretende unida e igualitária, mas na qual coexistem, ainda, grandes assimetrias entre os diversos Estados reunidos sob a égide de uma “Europa comum”. Cabe, pois, aos políticos de cada Estado membro o importante papel de defesa das suas empresas, por forma a que a actividade destas se possa desenvolver em condições, se não iguais, pelo menos semelhantes, às das suas congéneres europeias.

Desta forma, só com uma política assente nestes princípios, a competitividade e a produtividade da economia portuguesa poderão ser salvaguardadas, permitindo às nossas empresas o desenvolvimento da sua actividade em condições de poderem concorrer num mercado cada vez mais global e agressivo.

Os desafios que se colocam à economia portuguesa exigem de todos um forte empenhamento, pois só com a conjugação dos esforços de todos os agentes económicos e, sobretudo, do poder político, o País poderá ultrapassar as dificuldades que se perspectivam.

As iniciativas legislativas assumem, pois, fulcral importância regulativa.

Um exemplo do que, no nosso entender, são medidas fiscais que contribuem para degradar a situação das empresas, foi a alteração legislativa ocorrida no final do ano de 2008 e com efeitos retroactivos ao início do ano, agravando a tributação autónoma com despesas de representação e com viaturas ligeiras de 5% para 10%, facto que constitui uma enorme penalização de custos, numa conjuntura muito adversa e em contradição com o discurso de apoio à PME. Também o limite temporal de noventa dias nas deslocações de trabalhadores ao serviço das empresas no País e no estrangeiro (possibilitando-se o seu prolongamento por mais noventa dias) para atribuição de ajudas de custo aceites fiscalmente como tal, é extremamente desajustado no caso do Sector da Construção e deve ser ampliado.

Os últimos anos foram marcados por alterações significativas a alguns dos mais relevantes diplomas que enquadram as diversas actividades que compõem a fileira da construção e do imobiliário. Com efeito, podemos afirmar, sem quaisquer dúvidas, que desde 2008, os agentes do sector tiveram de se adaptar a novas realidades e procedimentos, os quais, marcando nalguns casos uma verdadeira e manifesta ruptura com práticas há muito instituídas e perfeitamente sedimentadas, têm sido causadores de inúmeras dificuldades e distorções, fruto da sua desadequação em face da realidade que pretendem conformar.

Na verdade, se este poderia ter sido um momento único para dotar o sector de um quadro legislativo não só eficaz e moderno, mas também equilibrado e estável, salvaguardando a sua durabilidade e garantindo a certeza e segurança legislativas imprescindíveis, também para a confiança dos vários agentes económicos, constata-se que, pelo contrário, a incerteza causada pelas suas evidentes incoerências e contradições, tem justificado e continua a justificar alterações significativas.

## Legislação Laboral

O actual ordenamento jurídico-laboral, não obstante as alterações que conheceu por força da sua codificação levada a cabo no ano de 2003, com a publicação do primeiro Código do Trabalho, revisto no ano passado, por força da Lei n.º 7/2009, de 12 de Fevereiro, está ainda profundamente influenciado por princípios já ultrapassados, os quais há que, a bem do progresso económico e social, superar definitivamente.

Não está em causa a instrumentalização e a submissão do direito do trabalho aos objectivos da política económica mas sim, e apenas, o acompanhamento da racionalidade económica, compatibilizando-o e adequando-o às exigências de gestão das empresas e às condições gerais da economia, para que estas não percam, irreversivelmente, competitividade.

Se assim não for, serão, não só as empresas mas, de igual forma, os trabalhadores que delas dependem, os primeiros a sentir e a sofrer as consequências da falta de dinamismo da economia portuguesa. Com efeito, os princípios e valores sociais subjacentes e essenciais à norma laboral não podem, sob pena de se tornarem ineficazes, ser desligados da realidade micro e macro-económica própria de um determinado momento histórico e que constitui o seu quadro conjuntural.

Por este motivo, se há necessariamente que salvar um núcleo fundamental e constitucionalmente protegido e intocável de princípios e direitos essenciais, consideramos que a norma laboral deverá permitir o necessário reforço da produtividade e da competitividade das empresas, que o País e o nosso sector em particular necessitam. Neste sentido, se o Código do Trabalho de 2003, em nosso entender, encerrava em si normas profundamente desfasadas da realidade, um dos atributos que lhe teríamos de reconhecer traduzia-se, precisamente, na possibilidade de, em sede de Instrumentos de Regulamentação Colectiva de Trabalho, poderem ser introduzidas as necessárias correcções, essenciais para a reposição do equilíbrio nas relações de trabalho e adaptação do normativo legal às especificidades dos vários sectores de actividade.

Ora, esta é para nós uma das principais preocupações, pois com a revisão operada em 2009, assistiu-se, na verdade, a uma limitação de negociação no âmbito sectorial, menosprezando-se a capacidade exclusiva que os parceiros sociais têm de regular matérias específicas adaptadas a cada realidade. Atente-se, neste sentido, à quase total abrangência do elenco de matérias que só podem ser reguladas ao nível do direito colectivo em sentido mais favorável. Significa isto que, com a actual versão do Código do Trabalho, assistimos a um verdadeiro retrocesso face à inovação introduzida pelo diploma de 2003.

Neste sentido, tendo presente que flexibilização não é sinónimo de desregulação, impõe-se, em nosso entender, o reconhecimento de uma maior amplitude no estabelecimento da regulamentação específica de cada actividade, atribuindo-se aos seus mais legítimos representantes a responsabilidade de, por acordo e com o conhecimento e a perfeita consciência das necessidades, em cada momento, de cada sector, estabelecerem a sua específica regulamentação, consubstanciada em instrumentos de regulamentação colectiva de trabalho mais realistas e oportunos.



## Contratação Pública

Também no âmbito dos procedimentos de contratação pública, a desadequação é evidente.

Com efeito, a experiência acumulada ao longo de dois anos de vigência do Código dos Contratos Públicos (CCP) permite-nos concluir que este é um diploma que, em muitos aspectos, ignora a realidade dos seus verdadeiros destinatários. É extremamente importante compreender que este é um sector que não tem produção estandardizada, ou seja, trata-se de produção intelectual, como é o caso dos projectos, não padronizável ou de criações conceptuais, cuja contratação não pode ocorrer da mesma forma em que opera relativamente a outros produtos ou serviços, com definições e requisitos técnicos precisos.

Exige-se, assim, uma adequação do normativo legal à realidade, contribuindo para a uniformização e clarificação de procedimentos, em favor da transparência do mercado. Desta forma e sem prejuízo de todos os contributos e sugestões que foram sendo remetidos para a Comissão de Acompanhamento do Código dos Contratos Públicos, por associações que integram esta Confederação, há aspectos cujo carácter transversal a todos os sectores e actividades justifica a sua abordagem nesta sede. Com efeito, este é um diploma central no enquadramento da actividade de inúmeras empresas e agentes do sector, sendo causador de constrangimentos à sua normal actividade, sobretudo no que se refere ao seu relacionamento com a administração e demais entes públicos, enquanto entidades adjudicantes.

Justifica-se, assim, a ponderação de muitos dos seus aspectos, alguns deles correspondentes a verdadeiras opções de fundo, que depois vieram condicionar a sua posterior concretização.

Veja-se que, no momento da apresentação do Código, o Governo assumiu tratar-se de um projecto legislativo ambicioso e muito exigente, que visava “promover e garantir uma maior simplificação, transparência e rapidez de procedimentos e uma maior responsabilização de todos os agentes públicos e privados, envolvidos neste tipo de processos, com especial incidência no sector da construção”, inserindo-se, “portanto, na orientação política do Governo

no sentido da modernização e simplificação da administração do Estado, com vista a criar um melhor ambiente para a vida das empresas e demais agentes económicos e a promover uma mais eficiente e rigorosa gestão dos dinheiros públicos”.

Se nos revíamos nos objectivos então anunciados, constata-se – tal como havíamos antecipado – que várias das soluções adoptadas implicam todo um trabalho de concretização, o qual, se nalguns casos é necessário, noutros segue opções que se nos afiguram manifestamente desajustadas, não só pelos efeitos profundamente negativos que determinaram, mas, de igual modo, por estarem em manifesta contradição com os objectivos essenciais apontados ao normativo em referência.

Seja pela linguagem adoptada, seja pela introdução injustificada de novos conceitos e terminologias, seja, por fim, pela consagração de novas e questionáveis soluções legais, pondo fim a todo um património legislativo que, no caso particular das empreitadas de obras públicas, era reconhecido, pelo menos desde 1969, o Código dos Contratos Públicos abriu as portas à discricionariedade, potenciou desequilíbrios e gerou litigiosidade acrescida entre entidades adjudicantes e adjudicatários.

Não podemos, por isso, deixar de concluir por uma errónea percepção da realidade, sobretudo tendo em conta a natureza do contrato administrativo e a desigualdade de direito e de facto, entre contraente público e co-contratante. Na verdade, longe de se alcançar algum equilíbrio, constatamos que, pelo contrário, é ainda mais acentuada a desigualdade entre ambas as partes, situação que, em nosso entender, urge ultrapassar.

Se são várias as soluções que poderiam evidenciar o que acabámos de referir, como é o caso da definição do valor do contrato como o valor máximo que a entidade adjudicante está disposta a pagar, das regras estabelecidas para a escolha do concurso limitado por prévia qualificação e do modelo complexo de selecção, da escolha do procedimento em função da entidade adjudicante e da abertura que é dada à opção pelo procedimento de ajuste directo, da limita-



ção imposta à execução de trabalhos a mais, do regime estabelecido para a detecção e responsabilidade por erros e omissões do projecto, assume particular relevância no actual contexto a ausência de um mecanismo eficaz que previna a prática de preços anormalmente baixos.

Sendo este um problema que, como já referido, ganha especial relevância em períodos de quebra na actividade, como aquele que o País está a atravessar, a crescente prática de preços desproporcionadamente baixos ou temerários ganhou ainda mais ênfase face à definição do preço base dos concursos como o limite máximo das propostas a apresentar, já que é frequente sermos confrontados com bases irrealistas e impraticáveis que, manifestamente, não acompanham a evolução dos custos, mas que também não apresentam correspondência com a obra concreta posta a concurso.

### **Código Contributivo**

Outro diploma que nos preocupa, pelas consequências que poderá desencadear, é Código dos Regimes Contributivos do Sistema Previdencial de Segurança Social, aprovado pela Lei nº 110/2009, de 16 de Setembro. Com efeito, não obstante a sua entrada em vigor tenha sido adiada por um ano, constatamos que, tendo sido reconhecida a necessidade de serem introduzidas alterações a este normativo, que permitissem a sua melhor adequação à realidade das empresas, até ao momento nada foi feito. Na verdade, desconhece-se qualquer iniciativa a este respeito, pelo que a sua entrada em vigor poderá suceder nos moldes em que foi inicialmente aprovado, circunstância que consideramos da maior gravidade, sobretudo tendo presente a actual conjuntura.

O novo Código introduziu transformações radicais no actual Sistema de Segurança Social, quer ao nível da base de incidência, quer das taxas, quer, ainda, das entidades contribuintes, tanto no regime geral dos trabalhadores por conta de outrem, como no regime dos trabalhadores independentes, transformações essas que terão um impacto que perspectivamos devastador na economia em geral.

A realidade já permitiu evidenciar que o mecanismo de combate à prática de preços anormalmente baixos previsto na Lei, seja para as empreitadas ou para outras prestações de serviços, como a consultoria nos domínios da arquitectura e engenharia, é totalmente ineficaz. Com efeito, é incompreensível que o Governo mantenha em vigor um critério que desconhece o mercado e que parte de valores abstractos, pois ao considerar uma proposta com preço anormalmente baixo por referência ao preço base e não por comparação com as propostas efectivamente apresentadas, o Código ignora a realidade.

É, pois, inaceitável a manutenção de tais regras que, na verdade, apenas contribuem para a efectiva distorção do mercado e para o enfraquecimento das empresas de sectores de actividade que são essenciais para combater a crise, fazer crescer o emprego e dinamizar a economia.

De facto, a lei não se limitou a proceder à codificação de diplomas dispersos, introduzindo relevantes alterações à legislação vigente, algumas das quais se nos afiguram não só inoportunas face ao momento actual de crise global, mas manifestamente desajustadas às necessidades e especificidades dos diversos sectores de actividade, traduzindo-se num agravamento efectivo e directo do custo do factor trabalho.

Reportamo-nos, quer ao princípio de adequação da taxa contributiva a cargo das entidades empregadoras em função da modalidade do contrato de trabalho celebrado, quer ao alargamento da incidência contributiva no regime geral dos trabalhadores por conta de outrem, quer, ainda, à verdadeira mudança de filosofia operada no que se refere ao regime aplicável aos trabalhadores independentes e respectivas prestações de serviços, cujo impacto no Sector da Construção e do Imobiliário que, recorde-se, representa 16% do emprego, se adivinha profundamente gravoso.

### 2.3.4. Simplificação e desburocratização

É hoje um aspecto que reúne um consenso alargado, inclusive reconhecido pelo próprio Governo, que as estruturas extremamente burocratizadas de funcionamento dos serviços da administração pública, constituem um factor paralisante das diversas actividades económicas e representam um custo oculto acrescido para os investidores. De igual modo, é hoje um ponto que reúne unanimidade que o excesso de legislação e de regulamentação constitui um factor gerador de interpretações contraditórias e ambíguas, que é o ambiente propício para a propagação da burocracia dos serviços que tendem, por vezes sem intenção, a dificultar a tramitação dos processos, pelas dificuldades que as referidas contradições e incertezas lhes colocam. É, assim, um vício do próprio sistema.

#### Taxas Municipais

Neste âmbito assumem particular relevância as decisões tomadas pelas autarquias. Com efeito, reconhecendo-se a sua legitimidade reguladora enquanto entidades competentes para, dentro dos condicionamentos impostos pela chamada Lei Habilitante, emanarem Regulamentos, definindo, designadamente, as taxas devidas ao município, acreditamos que, à semelhança dos normativos legais, também a estes será de exigir a sua adequação à realidade, contribuindo, desta forma, para uma verdadeira dinâmica de renovação urbana que, mais do que nunca, é necessário potenciar.

Antes de mais, há que ter presente o carácter bilateral ou sinalagmático inerente à figura das taxas, no âmbito das quais, à prestação do particular a favor do Estado e demais entidades públicas, deverá corresponder uma efectiva contraprestação específica. Assim, e para afastar possíveis impostos “encapotados”, há que consolidar conceitos, referindo explicitamente que a taxa configura um correspondente económico do custo de produção do serviço público individualizado que a autarquia assegura como contrapartida desse pagamento. Esta é, de facto, uma realidade nem sempre perceptível nos regulamentos municipais, os quais, não raras vezes, impõem o pa-

É por isso que o País exige um outro modelo no relacionamento entre a Administração Pública, seja ela Central ou Local, e os cidadãos. Um País que se quer moderno e desenvolvido não pode continuar a funcionar ao ritmo actual. Os investidores e as empresas não podem continuar a ter de esperar anos ou mesmo décadas por decisões para os projectos que se propõem desenvolver.

É necessário definir as regras e, depois, agilizar os processos para que as decisões sejam tomadas com rigor mas em tempo útil. Em especial, o licenciamento municipal e o ordenamento do território têm de poder ser instrumentos ao serviço do desenvolvimento, assegurando a qualidade, a coerência e a sustentabilidade desse mesmo desenvolvimento.

gamento de taxas que vão muito para além do que seria razoável exigir, tendo presente o serviço ou a autorização que é solicitada à Câmara Municipal.

Recorde-se que “as taxas assentam na prestação concreta de um serviço público, na utilização de um bem do domínio público ou na remoção de um obstáculo jurídico ao comportamento dos particulares”, sendo que estas apenas se configuram como verdadeiras taxas nos casos em que o limite ou obstáculo jurídico a remover constitua um obstáculo real, levantado por razões de interesse público geral. O que já não acontece quando o mesmo seja artificialmente erguido para que, ao removê-lo, a administração possa cobrar uma receita, pois, numa tal hipótese, estaremos perante verdadeiros impostos. Com efeito, enquanto estes obedecem ao exigente princípio da legalidade fiscal e a sua medida tem por base o princípio da capacidade contributiva, as taxas bastam-se com a reserva à lei parlamentar do seu regime geral e a sua medida assenta no princípio da proporcionalidade “taxa – prestação estadual” ou ainda “taxa – custos específicos causados à comunidade local”. Assim, propomos que seja reposto o princípio geral de que o valor das taxas precisa de ter em conta os meios empregues, ou seja, existir

uma razoável equivalência com o custo efectivo / previsível do serviço prestado (de forma eficiente) pela administração local.

Desta forma e não desconhecendo as obrigações que decorrem para as autarquias locais, dos princípios estabelecidos na Lei n.º 53-E/2006, de 29 de Dezembro (diploma que aprova o regime geral de taxas), designadamente no que se refere à respectiva fundamentação económico-financeira, verifica-se que tal não tem impedido os municípios de estabelecerem valores excessivos e desproporcionados em face das utilidades efectivamente prestadas aos particulares ou geradas pelos seus serviços. Assim, com vista a garantir a concretização deste princípio geral, é fundamental assegurar que, em cada regulamento, as taxas sejam fixadas segundo um estrito critério de quantificação do serviço prestado, como forma de reforçar a legitimidade e evitar a tentação habitual de transformar, tal como referido supra, taxas municipais em impostos.

Assim, cada regulamento de tarifário, deve ser acompanhado da quantificação do custo dos meios empregues e da justificação dos pressupostos determinantes da tributação estabelecida. Com efeito, a proposta de taxa deve ter detalhe suficiente que permita aos membros da Assembleia Municipal a sua apreciação em matéria de proporcionalidade e *benchmarking* competitivo do Município face aos restantes. Para tornar possível a medida de eficiência, devia igualmente estar contemplada a criação de uma base de informação do custo de produção do serviço por tipo de taxas e a fixação de desvios máximos aceitáveis.

Não deveria ser admissível a fixação de verdadeiros preços “políticos”, incapazes de reflectir a eficiência produtiva e a competitividade de cada Município. Com efeito e uma vez que, na prática, os preços são frequentemente determinados com base em valores arbitrários e exagerados (porque sustentados em custos de produção ineficientes e/ou pela utilização abusiva do poder de quase monopólio), justificar-se-ia, agora, a criação de indicadores de eficiência produtiva, que permitam estabelecer um desvio máximo admissível na variação do preço por tipologia de serviço.

As taxas municipais não podem, em suma, constituir entraves à normal actividade das empresas, tanto mais que, no actual momento, o sector da construção e do imobiliário atravessa uma profunda crise, com uma fortíssima quebra da procura do produto imobiliário. Ora, neste contexto, seria legítimo poder contar com o apoio e incentivo das autarquias locais, designadamente na definição de uma política de taxas e compensações mais realista e adequada à actual conjuntura. Com efeito, ao invés do seu agravamento, com a imposição de valores que o mercado é incapaz de absorver, justificava-se o seu ajustamento ao mercado, tanto mais que, se a consequência é a diminuição da capacidade de iniciativa e dos projectos apresentados pelos particulares, também as autarquias serão afectadas pela correspondente diminuição das receitas.

## 2.4 Internacionalização da Construção e do Imobiliário

### 2.4.1. Volume de Negócios no Exterior em franca expansão

A fileira da Construção e do Imobiliário tem revelado, ao longo dos últimos anos, um forte crescimento dos seus negócios nos mercados externos e é já uma das mais dinâmicas ao nível dos serviços prestados ao exterior.

Recorrendo apenas à informação disponível para a presença das empresas nacionais nos mercados internacionais de Construção, a qual não representa a totalidade dos serviços prestados ao exterior, uma vez que não inclui expressivos segmentos de actividade como os serviços de engenharia e arquitectura ou os materiais de construção, é possível verificar a crescente importância da fileira na internacionalização da economia portuguesa. O volume de negócios no exterior apresenta, desde 2000, um crescimento médio anual de 31,5%, tendo atingido em 2008 um volume de cerca de 3,3 mil milhões de euros, o que representou cerca de 18% da produção anual do Sector. Em 2008, os novos contratos atingiram cerca de 4,1 mil milhões de euros.

África é o principal mercado para as empresas nacionais, com 65,2% do volume de negócios, destacando-se Angola, responsável por cerca de metade daquele valor. Em 2007, Portugal era já o terceiro país europeu com maior presença no mercado da construção africano, com uma quota de 15,7% no total dos negócios efectuados por empresas europeias nesse mercado.

Esta evolução só é possível porque o processo de internacionalização conta já com uma larga experiência por parte de muitas das empresas portuguesas e com o reconhecimento mundial da qualidade da construção e da engenharia portuguesas. Para tal, foi determinante a experiência nacional em projectos como o Centro Cultural de Belém, a “Expo’98”, os estádios do “Euro 2004”, o Metro do Porto, a barragem do Alqueva, que atestam bem a competência das nossas empresas e dos nossos projectistas.

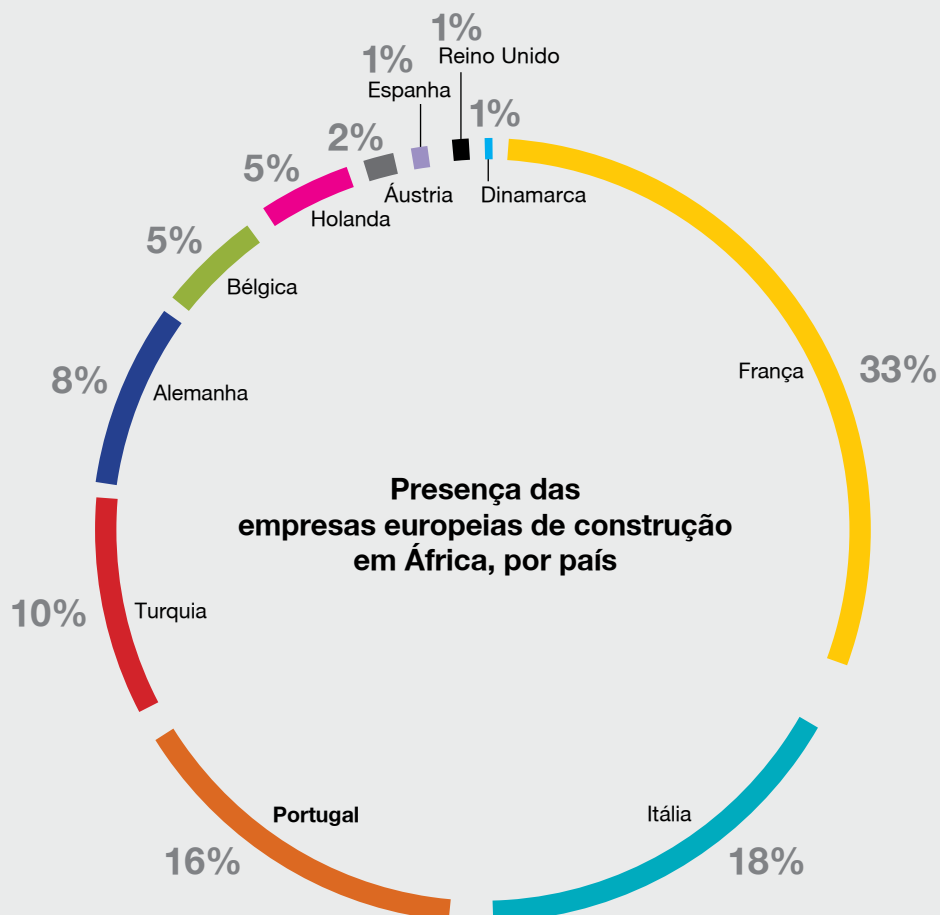
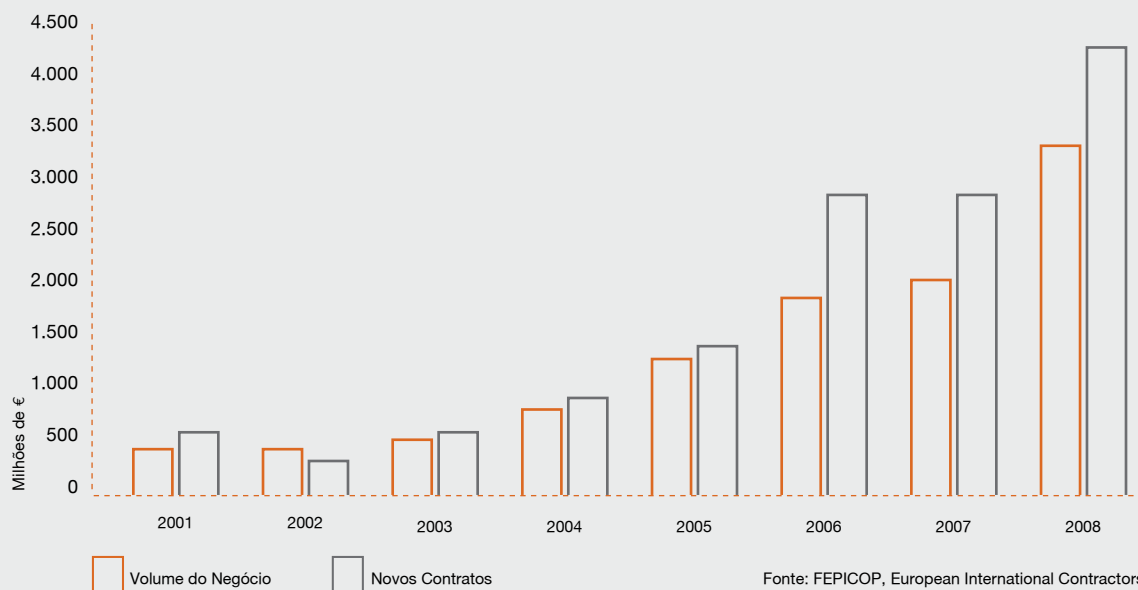
A Construção e o Imobiliário dispõem de uma capacidade produtiva instalada de reconhecida ex-

celência, que se encontra subaproveitada, dada a situação que o mercado nacional atravessa. Perante as limitações do mercado interno, as empresas têm implementado processos de reestruturação, diversificação e, fundamentalmente, intensificado as suas estratégias de internacionalização, procurando conquistar novos mercados e oportunidades. E um outro aspecto de realce deste forte movimento de internacionalização é a progressiva inclusão de um maior número de empresas, principalmente de PME’s, que têm vindo a desenvolver estratégias de sucesso nos mercados internacionais.

A Construção e o Imobiliário português exercem hoje um impacto significativo no desenvolvimento económico em diversos locais do Globo, que vai muito para além dos inúmeros projectos e serviços que as empresas portuguesas têm vindo a implementar e executar, a maioria das vezes contando apenas com o seu *know-how* e sem qualquer tipo de apoio do Estado. O seu papel no desenvolvimento das sociedades onde estão presentes, o contributo para a formação dos recursos humanos e para a melhoria das condições de vida das populações locais é uma realidade de sucesso em inúmeros países.

Com efeito, para além do volume de negócios expressivo, e da presença alargada das empresas do Sector no mundo, é necessário ter presente que a Internacionalização da Construção e do Imobiliário constitui um excelente veículo de alavancagem da presença nacional nos mercados externos. A necessidade de estabelecer bases locais para o desenvolvimento das operações, a interligação com as comunidades locais, o carácter duradouro dos bens produzidos e a oportunidade de introdução de tecnologias e conhecimento portugueses, são factores que ultrapassam largamente o âmbito do Sector e podem e devem ser potenciados em favor da abertura de novos mercados às empresas portuguesas, das mais diversas áreas de actividade.

## Actividade das Empresas Portuguesas da Construção nos Mercados Internacionais









↳ Estratégia para a  
dinamização da  
Construção e do  
Imobiliário





### 3. Estratégia para a dinamização da Construção e do Imobiliário

Pelo peso que representa na actividade económica, no emprego e no investimento, a Construção e o Imobiliário são fundamentais para o crescimento do País. Por isso, implementar uma estratégia para a dinamização destas actividades é apostar no desenvolvimento sustentável, na criação de riqueza e na promoção do emprego.

No entanto, tal dinamização só é possível se integrada num desígnio estratégico nacional, numa procura de um novo posicionamento da economia portuguesa no actual contexto global em que se insere e que seja reconhecida como tal, pela generalidade da sociedade.

É a falta deste objectivo estratégico, da inexistência de um verdadeiro rumo para Portugal, que tem contribuído largamente para o insucesso económico que tem marcado a última década e que, no momento presente, impede o País de procurar, com determinação, caminhos capazes de o fazer sair da crise em que se encontra. É esta a explicação para muita da controvérsia que está associada aos projectos que vão sendo anunciados, nos mais variados domínios. São postos em causa os grandes investimentos, mas, de igual modo, também não avançam projectos públicos de menor dimensão. A falta de confiança põe igualmente em causa a concretização de investimentos de carácter privado já planeados. Os estudos são questionados, as opções estratégicas são permanentemente classificadas de erróneas, inoportunas ou consideradas de eficácia duvidosa.

Esta crise deve ser vista como um detonador de medidas estruturais. O País tem de encontrar um rumo, tem de definir, de forma clara e intransigente, uma estratégia capaz de ultrapassar a crise em que se encontra, estabelecendo prioridades e avançando rapidamente para a sua concretização.

É esta indefinição permanente que leva ao sucessivo adiamento dos projectos anunciados, bem como à sua constante contestação e, de forma ainda mais incompreensível, à falta de concretização de investimentos consensualmente tidos como fundamentais para o País, como é o caso dos investimentos de proximidade em áreas como os

hospitais, os edifícios ligados à justiça e à segurança, a água e ambiente, as energias renováveis, a conservação e modernização das redes rodoviária e ferroviária, os portos, a logística e a reabilitação urbana, que podem captar investimento privado e apoios comunitários, são intensivos em mão-de-obra e capazes de mobilizar empresas nacionais de todas as dimensões e, em particular, as micro e PME's, que constituem 99,8% da construção portuguesa.

A par desta indefinição estratégica, surge o argumento da incapacidade de concretização de medidas para dinamização da actividade económica, dada a actual situação das contas públicas e a fragilidade do sistema financeiro. Está instituído na sociedade portuguesa um sentimento de incapacidade, de inacção perante os desafios, que tem de ser contrariado, na medida em que, ele próprio, é gerador de acrescidas dificuldades.

Evidentemente que a situação das contas públicas é preocupante, mas é necessário ter consciência que, ao contrário do que se possa pensar, o Estado tem recursos para efectuar uma aposta decisiva no investimento em construção, a exemplo do que foi feito na restante Europa. Em concreto, o Estado tem fontes de receitas que, se forem devidamente aproveitadas, permitem concretizar uma estratégia de crescimento económico sustentável para a economia nacional.

Em primeiro lugar, deve-se ter presente que, em 2009, as despesas do Estado ascenderam a 47% do PIB, enquanto que o investimento público se situou em apenas 2,4% do PIB. O Estado gasta muito, mas investe pouco, e torna-se necessário efectuar uma efectiva redução dos défices públicos que assente no corte das despesas improdutivas e não, como até aqui, em sucessivas reduções do investimento público.

Em segundo lugar, é necessário aproveitar os significativos apoios comunitários previstos no QREN e cuja utilização está longe do que seria desejável. Se, por mera hipótese académica, fosse mantido o actual ritmo de execução do QREN, cujo grau de execução era de 11,8% no final do primeiro trimestre deste ano, a sua conclusão ocorreria no segundo semestre

de 2034. Evidentemente que tal não é possível, até porque, caso não haja um atempado aproveitamento dos 21,5 mil milhões de euros de fundos comunitários destinados a Portugal, estes serão canalizados para países com uma capacidade de execução mais elevada.

Por último, e não menos importante, é necessário ter consciência dos custos resultantes da falta de apoio à actividade económica e às empresas. Em 2009, o País gastou 36,4 mil milhões de euros em prestações sociais, mais 3,3 milhões de euros que no ano anterior. Esta verba corresponde a pouco menos do que os 3,9 mil milhões de euros que as Administrações Públicas investiram nesse ano.

Apesar de expressiva, a perda de 206 mil postos de trabalho na Construção e no Imobiliário, verificada entre 2002 e o primeiro trimestre deste ano, está ainda longe de acompanhar a redução da actividade verificada no mesmo período. Com a produção a reduzir-se em 35% em termos globais, desde 2002, e o segmento da Habitação, mais intensivo em mão-de-obra, e responsável por cerca de 60% do emprego da construção, a contrair-se em mais de 50%, o emprego apresenta uma quebra muito menor, de 23% no mesmo período. Isto representa um potencial, a curto prazo, de 110 mil novos desempregados oriundos da Construção e do Imobiliário. Se, adicionalmente, for considerado o multiplicador do emprego neste sector de actividade que, de acordo com um estudo levado a cabo pela Comissão Europeia, se situa entre 2 e 3, a perda total de emprego na economia nacional, ascenderá a um valor entre 220 mil e 330 mil postos de trabalho ou, em subsídios de desemprego pagos e impostos directos sobre as remunerações não recebidos, 2 a 3 mil milhões de euros de agravamento das contas públicas.

Esta realidade ainda não se concretizou porque as empresas estão a efectuar um esforço muito significativo para manter, na medida do possível, os postos de trabalho que têm vindo a assegurar, mesmo com as dificuldades que são obrigadas a enfrentar. A vontade, a resistência e o saber-fazer dos empresários da Construção e do Imobiliário já não são suficientes para que este importante sector possa desempenhar eficazmente o seu papel de motor da economia e de salvaguarda do emprego.

Obviamente que as dificuldades no acesso ao financiamento, tanto por parte das entidades públicas

como das privadas, é uma realidade incontornável, que pode levar ao redimensionamento de alguns projectos, ou até mesmo ao adiamento de outros. Porém, a alternativa não pode nem deve ser cruzar os braços. É justamente nestes momentos que se impõe agir, ser criterioso nas escolhas e eficaz nos resultados, mas, sobretudo, persistente na concretização das medidas definidas como prioritárias, sabendo que muitas delas são medidas políticas capazes de gerar significativos impactos positivos, que se revestem de uma relativa simplicidade.

É à luz dessa reflexão que são definidas algumas medidas em domínios que são considerados estratégicos. Começa-se pela dinamização do investimento em Construção e no Imobiliário, onde se insere, não só, os projectos de proximidade, já considerados essenciais pela própria Assembleia da República, mas, de igual modo, a reabilitação urbana, que merece o consenso generalizado de todos os quadrantes da sociedade. E, não menos importante, refere-se o apoio à competitividade das empresas e à internacionalização do Sector. Com este documento estratégico, para além da reflexão profunda sobre o diagnóstico da situação presente que o mesmo corporiza, pretendemos, sobretudo, apontar soluções que permitam a dinamização das actividades da construção e do imobiliário, reconhecendo-lhes a importância e o papel que, enquanto verdadeiros motores da economia nacional, deverão desempenhar em prol do crescimento económico e no combate ao desemprego.

O objectivo é, assim, discutir iniciativas que possam apoiar e orientar os agentes económicos, potenciando a sua capacidade de ultrapassar as dificuldades, que há muito caracteriza as empresas e os empresários da Construção e do Imobiliário. Para isso, é essencial concretizar projectos e transformar ideias em realidades.

O País pode estar a viver a mais profunda crise das últimas décadas, mas os empresários da Construção e do Imobiliário sabem correr riscos, enfrentar imprevistos, contornar dificuldades e, por vezes, concretizar o que muitos consideraram inatingível. É esse espírito de iniciativa que importa mobilizar em torno de uma nova estratégia de crescimento para Portugal.

O Sector e o País não podem parar!

## Medidas Propostas

### 3.1. Promover o Investimento em Construção e a Competitividade da Economia

#### 3.1.1. Reabilitação Urbana

##### Fomentar o Investimento na Reabilitação Urbana

Alargamento da taxa reduzida do IVA a todas as obras em edifícios destinados a habitação, bem como às transacções de materiais utilizados em obras de reabilitação e equipamentos de energias renováveis.

Dedução no IRS do investimento em reabilitação, permitindo aos contribuintes singulares a dedução à colecta, em sede de IRS, da amortização de até 30% do investimento efectuado pelas famílias, dentro de limites máximos a fixar, durante dez anos. Esta medida tem sido adoptada noutros países europeus com inegável sucesso. Não só tem possibilitado dinamizar o mercado imobiliário mas também contribui para incentivar a actividade de reabilitação e permite, ainda, incluir muitas pequenas obras e empresas no quadro da legalidade.

Criação de “Contas Poupança-Reabilitação”, cuja poupança seja dirigida à execução de empreitadas de conservação e reparação de habitações já existentes, com benefícios fiscais semelhantes aos que vigoraram para as “Contas Poupança-Habitação”, quer no que respeita a dedução à colecta de IRS, quer por forma a que os juros provenientes de depósitos em contas dessa natureza sejam isentos de tributação em IRS.

Criação de Instrumentos Financeiros adequados à realização de operações de reabilitação urbana, como Fundos Imobiliários constituídos por participações em espécie dos imóveis das áreas de reabilitação urbana, de forma a facilitar as acções de reabilitação e proporcionar rendimento e liquidez aos actuais proprietários.

Alargamento dos benefícios previstos para os Fundos de Investimento Imobiliário para Arrendamento Habitacional, criados pela Lei nº 64-A/2008, de 31 de Dezembro, às empresas de construção e promoção imobiliária, permitindo-lhes colocar os fogos que detêm em carteira e para os quais não conseguem escoamento no mercado.

Criação de linhas de crédito e outros instrumentos financeiros específicos para a reabilitação urbana, quer para o investimento neste segmento de mercado, quer destinadas aos proprietários dos imóveis, com condições semelhantes às do crédito para aquisição de habitação e com os mesmos benefícios fiscais, bem como a implementação de um sistema de garantias mútuas para a compra de imóveis reabilitados, para todos quantos desejem adquirir um imóvel reabilitado e não o consigam fazer, uma vez que a avaliação bancária promove frequentemente a sub-avaliação destes imóveis.

Redução das taxas nos processos de licenciamento de reabilitação urbana.

Promover uma ajustada política de Investimento nas cidades, contemplando uma adequada manutenção e valorização do património imobiliário do próprio Estado e proceder, com carácter de urgência, ao levantamento e intervenção imediata dos edifícios em situação de perigo iminente.

## Dinamizar o Mercado de Arrendamento

Introdução de um mecanismo que permita a amortização/reintegração, num período razoável (10/15 anos), de uma parte, a definir, do valor de aquisição do imóvel no rendimento colectável do proprietário, a um ritmo anual, também a definir, relativamente pequeno, a exemplo de mecanismos semelhantes adoptados por outros países.

Dedução anual de 5% do investimento realizado em 2010 e 2011, com a aquisição ou com obras de reabilitação em prédios destinados ao mercado do arrendamento, ao rendimento colectável em IRS ou em IRC do proprietário, na respectiva categoria, durante dez anos, com o limite de 70% da respectiva matéria colectável. O benefício fiscal extraordinário proposto para o investimento feito no ano com a aquisição ou obras de reabilitação, só será utilizado nos anos seguintes e será sempre relativo a um mercado novo, isto é, será deduzido a receitas que hoje não existem de todo.

Aplicação de uma taxa liberatória em sede de IRS de, no máximo, 20%, aos rendimentos do arrendamento habitacional, igual à dos rendimentos dos depósitos bancários, em vez da taxa de IRS aplicável aos rendimentos quando englobados, que pode ir até aos 45%. Trata-se tão-somente de conceder um tratamento fiscal de equidade aos rendimentos do arrendamento habitacional, sector onde o Estado, actualmente, quase não tem receita.

## Rever a Lei das Rendas

Liberalizar o Regime de Arrendamento Urbano, permitindo a actualização das rendas antigas sem outro limite que não seja o do estado de conservação do imóvel. O Estado deve assumir a sua função social, auxiliando as famílias que efectivamente necessitem de apoio, através da criação de mecanismos como bolsas de arrendamento social, a atribuição de um subsídio social de renda ou a inclusão na engenharia das operações de reabilitação urbana do sector da economia social (como é o caso das Misericórdias), que poderia ser parceiro no acolhimento dos idosos a quem o Estado poderia apoiar financeiramente, em substituição do (proposto) subsídio social de renda, o que teria a vantagem de facilitar as operações de reabilitação e dar uma resposta mais adequada às carências sociais.

Simplificar os processos de despejo, passando a considerar como título executivo a interpelação do senhorio para pagamento das rendas em mora por prazo superior a 30 dias.

### **3.1.2 – Reforçar o Investimento Público em Infra-Estruturas**

#### **Impulsionar o investimento em construção**

Estabelecimento e rigoroso cumprimento de uma adequada calendarização do Plano de Investimentos em Infra-Estruturas, privilegiando o imediato arranque de obras de proximidade, de elevado alcance social e económico, que podem ser alvo de significativos financiamentos comunitários e são capazes de, rapidamente, dinamizar as empresas nacionais e o emprego. O Governo anunciou cerca de 79,7 mil milhões de euros em investimentos estruturantes para a economia nacional, nas mais diversas áreas como a logística, as barragens, as redes de transportes rodoviária e ferroviária, os portos e aeroportos, o ambiente, a reabilitação urbana, as energias renováveis e a construção de edifícios públicos e equipamentos sociais como escolas, hospitais, tribunais. 78,9% destes projectos correspondem a obras de proximidade, identificadas como fundamentais para o desenvolvimento local. 90,4% destes projectos encontram-se ainda por executar, apesar do reconhecido impacto destas obras para a dinamização da economia e a salvaguarda do emprego, bem como para o aumento da competitividade da economia nacional.

Promover uma maior dinâmica na execução dos fundos comunitários previstos no âmbito do QREN, quer através do acompanhamento e apoio na execução dos projectos aprovados, quer através da mobilização de recursos para áreas prioritárias, como a regeneração urbana, o ambiente e a eficiência energética.

Efectuar um adequado planeamento do investimento na manutenção e modernização das infra-estruturas existentes, nomeadamente na rede de transportes, na conservação, melhoria da eficiência energética do edificado público e no desenvolvimento das energias renováveis.

## Potenciar a eficiência energética e a sustentabilidade

Implementar as medidas previstas no PNAEE, “calor verde”, o “isolamento eficiente” e a “janela eficiente”, as quais são consideradas essenciais para a sustentabilidade e para a competitividade da economia nacional.

Criar incentivos ao aparecimento de modalidades de financiamento para a reabilitação energética de edifícios em regime de propriedade horizontal, em que o financiador (entidade terceira) possa recuperar o investimento através dos ganhos com as poupanças nas facturas da energia.

Aplicação da Taxa reduzida do IVA para as obras e materiais utilizados na melhoria de eficiência energética e aquisição de equipamentos de energias renováveis. Esta medida, combinada com a consideração da amortização do investimento em obras de reabilitação em sede de IRS, contribuirá para a redução da fuga e aumento da receita fiscal. Por outro lado, verifica-se uma incongruência entre as opções e preocupações no domínio da eficiência energética e a tributação dos equipamentos de produção/utilização de energias renováveis (geradores eólicos, sistemas solares térmicos, sistemas fotovoltaicos, geradores de energia geotérmica, etc.) e os respectivos serviços de instalação. De facto, enquanto estes estão sujeitos à taxa normal do IVA, o consumo de electricidade e do gás é tributado pela taxa reduzida. Igual medida deverá ser extensiva, pelas mesmas razões, aos investimentos realizados na melhoria das condições de eficiência energética (trabalhos e materiais de isolamento), complementando a medida adoptada no OE 2010.

Criação de um incentivo fiscal para a renovação/aquisição de equipamento moderno e adaptado às técnicas mais inovadoras no âmbito dos trabalhos de construção.

Travar o agravamento da tributação incidente sobre o Património Imobiliário e desagravar o IMT nas transacções sucessivas. O IMT é um imposto em cascata, que se paga sempre que há transacção do imóvel, onerando o preço, ou fazendo baixar o valor líquido de forma intolerável nas transacções seguintes, sobretudo numa fase em que o imobiliário está em fase de forte desvalorização. Para além de reduzir o imposto, é imperativo desagravar as transacções sucessivas, pelo menos no espaço de alguns anos, de forma a conferir maior liquidez e facilitar a transacção dos imóveis, evitando o acumular de situações insustentáveis para muitas famílias endividadas e para a própria banca. Assim, propomos a isenção do IMT nas transacções sucessivas (a partir da primeira), por um prazo não inferior a 10 anos. Também para melhorar as condições de investimento no mercado do arrendamento, propomos a isenção do IMT na primeira transacção, desde que o prédio se destine ao mercado do arrendamento e a ele esteja afecto pelo menos por dez anos.

## 3.2 – Aumentar a Competitividade das Empresas

### Promover o Equilíbrio Financeiro das Empresas

Liquidação das dívidas em atraso, por parte do Estado. De facto, os atrasos nos pagamentos e, em particular, o caso das obras públicas, são uma realidade que continua a ser apontada pelas empresas do Sector da Construção como um dos maiores constrangimentos à sua actividade. Considerando apenas as dívidas relativas às Autarquias, estamos a falar de uma verba de cerca de 830 milhões de euros que, no contexto actual, de grave crise e dificuldades no acesso ao crédito, assume ainda maior importância. É fundamental que tais dívidas sejam efectivamente pagas de acordo com os prazos legalmente estabelecidos.

Fazer reflectir, na economia, os apoios concedidos pelo Estado à banca, melhorando as condições de acesso ao crédito bancário às empresas, designadamente através do reforço das Linhas de Crédito PME Investe e do ajustamento das condições de acesso às mesmas, de forma a permitir o acesso ao crédito por parte de um conjunto mais alargado de empresas.

Diversificar as fontes de financiamento das empresas, promovendo a inovação financeira e o acesso aos mercados de capitais, ao capital de risco e a fundos imobiliários.

Aplicação de uma taxa liberatória em sede de IRS, de 20%, para os juros de suprimentos. Considerando a actual crise e a dificuldade de encontrar financiamentos na banca, o recurso a empréstimos de sócios é, muitas vezes, para as PME's, a única fonte de financiamento possível. Assim, porque estão legalmente limitados os juros que podem ser cobrados nestas situações, evitando abusos, deverá ser desagravada a tributação em IRS desses mesmos juros, adoptando-se, como aliás já vigorou no passado, uma taxa liberatória de 20%, de forma a não penalizar, como actualmente acontece, os sócios que optem por trocar aplicações financeiras na banca por aplicações na própria empresa.

Avaliação do impacto sobre as empresas do quadro regulatório do Sector, por forma a eliminar situações frequentes como a proliferação de exigências como garantias, seguros e outras obrigações, que determinam custos excessivos e inoportunos no actual contexto.

## Criar um quadro fiscal ajustado à realidade do Sector

Deve ser produzida nova legislação que permita proceder à reavaliação legal dos bens do imobilizado empresarial. A última reavaliação legal do activo imobilizado foi realizada ao abrigo do Decreto-Lei n.º 31/98, de 11 de Fevereiro. Por sua vez, a anterior reavaliação do activo tinha sido concretizada ao abrigo do Decreto-Lei n.º 264/92, de 2 de Abril. Assim sendo, se fosse seguida a mesma lógica temporal, já deveria ter sido publicado um novo diploma no ano de 2004. Esta reavaliação impõe-se, uma vez que a desvalorização monetária entretanto ocorrida já ultrapassa os 25%.

Uniformização dos regulamentos municipais, que permita maior transparência e competitividade entre os diferentes municípios em matéria de taxas municipais e fixação de critérios de quantificação, bem como um quadro de referência para fundamentação económico-financeira – a usar pela totalidade dos municípios, que garanta uma adequada justificação na determinação das taxas, evitando assim que sejam fixados valores excessivos.

Redução em 50% do Pagamento Especial por Conta, uma vez que este é injusto, desproporcionado e não se coaduna com a previsão constitucional da tributação sobre o rendimento. Admitimos a criação de uma taxa anual de manutenção de registo de empresa, que poderá ser diferente consoante o tipo de sociedade e até o sector ou subsector em causa. Todavia, porque a urgência da crise não se compadece com a demora na elaboração de um critério adequado e porque a situação das finanças públicas não permite a abolição, pura e simples, deste imposto, propomos a sua redução em 50%, pelo prazo máximo de dois anos e até à sua efectiva substituição.

Eliminação da tributação, em sede de IMI, do Activo Circulante das empresas de construção e promoção imobiliária, uma vez que estas são as únicas que vêm tributada a posse das suas existências, quer se trate de matérias-primas – terrenos, quer se trate de produtos acabados – prédios construídos e detidos para venda. Propõe-se, em sede de IMI, a não sujeição dos terrenos para construção que tenham passado a figurar no activo de uma empresa que tenha por objecto a construção de edifícios para venda e a sujeição apenas a partir do ano seguinte, inclusive, àquele em que tenha ocorrido a primeira transmissão de um prédio construído por uma empresa que tenha por objecto a construção de edifícios para venda. Atendendo ao facto dos terrenos constituírem uma matéria-prima para o sector, propõe-se ainda a isenção de IMT na compra de terrenos para construção por parte das empresas que os incorporem na construção de edifícios para venda, desde que a mesma seja concretizada no prazo de seis anos.



Nos termos do CIMI, são classificados como “terrenos para construção os situados dentro ou fora de um aglomerado urbano, para os quais tenha sido concedida licença ou autorização de operação de loteamento ou de construção”. Assim, incluem-se nesta classificação, quer os terrenos já loteados e com infra-estruturas já realizadas, quer os terrenos com “potencial de construção”, mas ainda não loteados e sem infra-estruturas. Ora, o valor real de mercado destes dois tipos de terrenos é bastante diferente, pelo que se impõe uma desvalorização significativa dos segundos relativamente aos primeiros. De facto, as operações de loteamento, que englobam diversos actos administrativos e operações, desde a obtenção de licenciamentos camarários, onde se inclui o alvará de loteamento até à conclusão das obras de infra-estruturas (redes de esgotos, de água, de electricidade, arruamentos, etc.), acarretam custos muito elevados que fazem aumentar substancialmente o valor inicialmente atribuído ao terreno pelo mercado. Assim, propõe-se uma alteração no sentido de diferenciar as duas realidades distintas na determinação do Valor Patrimonial Tributário.

Eliminar o limite temporal para atribuição de ajudas de custo. A Construção é um sector cujas características implicam que a actividade das empresas se desenvolva em todo o País e até no estrangeiro. Os seus trabalhadores têm forçosamente de ser deslocados, temporariamente, para as respectivas frentes de obra e pelo período de tempo necessário para a sua execução. Assim, o limite de noventa dias nas deslocações de trabalhadores ao serviço das empresas (possibilitando-se o seu prolongamento por mais noventa dias) para atribuição de ajudas de custo aceites fiscalmente como tal, é extremamente reduzido, num Sector em que a duração média dos trabalhos se mede em anos.

### 3.3 – Apoiar a Internacionalização da Construção e do Imobiliário

A política económica no exterior deve contemplar as especificidades da Construção e do Imobiliário, desenvolvendo uma estratégia de internacionalização de médio e longo prazo, orientada para a expansão das actividades da fileira. A diplomacia económica deve contribuir para que um crescente número de empresas esteja presente nos mercados externos, criando um conjunto de instrumentos facilitadores do processo de internacionalização, integrado num adequado quadro de incentivos ao investimento das empresas no exterior.

Redução da taxa de IRC sobre os rendimentos gerados na actividade externa e majoração, em sede de IRC, de parte dos custos suportados pelas empresas em mercados externos.

Apoio financeiro directo à elaboração de propostas para concursos internacionais em países terceiros, com impacto na criação de emprego de jovens qualificados.

Isenção de imposto de selo sobre as garantias e contra-garantias concedidas por instituições financeiras nacionais (de cerca de 3%), exigidas pelos donos de obra e por bancos sedeados nos países de origem dos destinatários das propostas.

Revisão do regime legal das amortizações dos equipamentos envolvidos nas obras externas, aproximando os prazos de depreciação fiscal do tempo de vida útil respectivo.

Criação de benefícios fiscais, em sede de IRS, para os trabalhadores deslocalizados no âmbito de uma estratégia de internacionalização empresarial e redução das contribuições para a Segurança Social relativas aos trabalhadores portugueses deslocados.

Criação de linhas específicas de apoio à internacionalização do sector da construção e do imobiliário, quer seja pela via do incentivo ao investimento directo estrangeiro português no exterior, seja pela via do incentivo de investimento directo estrangeiro no imobiliário português.