

DESDE 1987
EXPERIÊNCIA TOTAL

DIREÇÃO
ESTÁDIO
MUNICIPAL
DE BRAGA

EUROtransmissão

CAIXAS
VELOCIDADES
AUTOMÁTICAS
OFICINA CERTIFICADA

☎ 253 283 004
info@eurotransmissao.pt
WWW.EUROTRANSMISSAO.PT

Correio do Minho.pt

SÁBADO 20 NOVEMBRO 2021 | Director PAULO MONTEIRO | Ano LXXXII Série VI N.º 11984 DIÁRIO € 1,00 IVA Inc.

RE/MAX
BRAGA
AMI-1877

A SUA IMOBILIÁRIA
DE CONFIANÇA!

25^º
ANIVERSÁRIO

Solar do Minho
Med. Imobiliária, Lda

VISITE-NOS!

☎ 253 209 510

📍 Junto à Central de Camionagem
Rua Custódio Vilas Boas, 32, S. Vicente

BRAGA Concurso de melhor jovem chef europeu divulga toda a região minhota
Pág. 6



ENCONTROS DE OUTONO NA FUNDAÇÃO CUPERTINO MIRANDA

FAMALICÃO É LUGAR DE CULTURA COM QUALIDADE

MÁRIO PASSOS DESTACA IMPORTÂNCIA DA ÁREA NA ESTRATÉGIA MUNICIPAL
Pág. 16

TEOTÓNIO DOS SANTOS **ABORDOU FUTURO DOS TUB**

NO PRÓXIMO ANO NÃO AUMENTAM AS TARIFAS

PRIMEIRA LINHA DO BRT ESTÁ PROJECTADA PARA 2025
CANDIDATURA LANÇADA A MAIS 30 AUTOCARROS ELÉCTRICOS

Págs. 3 a 5



TAÇA DE PORTUGAL SC BRAGA-SANTA CLARA (18H) ANTENA MINHO

HORA DE VOLTAR A SORRIR

Pág. 22

LITERATURA

Rui Miguel Tovar
vence prémio
Maria Ondina Braga
Pág. 7

SAÚDE

Inquérito aos utentes
dá 'muito bom'
ao Hospital de Braga
Pág. 13

CELORICO DE BASTO

José Peixoto Lima quer
fortalecer laços com
comunidade estudantil
Pág. 18

POUPE
ESTE FIM-DE-SEMANA

DE SEXTA A SEGUNDA-FEIRA
DE 19 A 22 DE NOVEMBRO

pingo doce
Tudo bem depois dos estudos

BRAGA PARQUE

EM
NOVEMBRO!

Ganhe 1 vale
20€
em combustível bp

Todas
as Sextas,
Sábados
e Domingos

NUMA COMPRA
A PARTIR DE 100€

bp
COM E ATÍPICO
PAGAR MAIS
REGISTRADO

DAHOUSE[®]
IMOBILIÁRIA

☎ 253 139 186

www.dahouse.pt

Rua Luís António Correia, 97 Nogueiró, Braga (perto da rotunda do INL)



TUB CONCORREM A MAIS 30 AUTOCARROS ELÉCTRICOS

TEOTÓNIO DOS SANTOS, administrador dos Transportes Urbanos de Braga (TUB), anuncia manutenção do tarifário em 2022. Em entrevista ao Correio do Minho e Rádio Antena Minho, assinala a entrada ao serviço, em Dezembro, de 25 novos autocarros a gás. A renovação da frota da transportadora prossegue com a candidatura à aquisição de mais 30 viaturas eléctricas. 2025 é a data apontada para o arranque do serviço 'Bus Rapid Transit' (BRT).

| José Paulo Silva | Rui Alberto Sequeira |

P - A questão da mobilidade está presente nos discursos políticos e nas opções das autarquias. Em Braga estão a ser dados passos importantes para que o carro individual fique cada vez mais na garagem e haja recurso ao transporte público?

R - Efectivamente, a mobilidade é o tema do momento. Os Transportes Urbanos de Braga (TUB) têm vindo a melhorar o seu serviço desde 2013. Conseguimos criar um ecossistema mais favorável nestes oito anos. Eliminámos as restrições horárias a reformados e estudantes, melhorámos as linhas e os tarifários...

P - Alguns candidatos autárquicos apelaram à gratuitidade. Esta semana, o PAN defendeu a gratuitidade dos transportes urbanos para estudantes universitários.

R - Temos vindo a alargar a gratuitidade. Todos os alunos até ao 12.º ano de escolaridade têm direito a passe grátis.

P - Alargar essa gratuitidade à população universitária seria um grande esforço para os TUB? Alguns candidatos autárquicos até defenderam a gratuitidade total nos TUB.



ROSA SANTOS

R - A gratuitidade total custaria seis milhões de euros por ano. Iria provocar um aumento da procura mas, ao mesmo tempo, colocava em causa a própria empresa e exigiria ainda um maior investimento em frota. Os passos devem ser dados de acordo com as nossas disponibilidades financeiras e de forma articulada com o Município. Estão a ser dados passos, não podemos é dar um passo maior que a perna e colocar em causa o serviço público.

P - O PAN fala num custo de 150 mil euros para a gratuitidade do transporte de alunos universitários. No futuro, é possível haver essa possibilidade?

R - Sim. Não posso dizer que seja já no próximo ano lectivo, mas temos em mente essa gratuitidade, porque na Universidade do Minho entram e saem cerca de 16 mil pessoas, na Universidade Católica cerca de duas mil. Temos feito campanhas para captar os alunos universitários como

clientes. Temos de salvaguardar a continuidade dos TUB. Houve uma empresa congénere em Aveiro que, fruto da política que teve, faliu. O serviço foi concessionado à Transdev e esta, a primeira coisa que fez foi fazer cortes e reduziu o serviço em cerca de dois terços.

P - A gratuitidade dos TUB para alunos até ao 12.º ano tem-se revelado numa maior utilização do transporte público?

R - Tem havido aumento, mas os números estão um pouco deturpados, porque esta gratuitidade iniciou em Janeiro de 2021. Logo a seguir tivemos de confinar. Estamos agora a recuperar essa procura.

P - Há mais carros nas ruas de Braga do que antes da pandemia. Há ainda receio de muitas pessoas usarem o transporte público?

R - Braga sempre teve muitos carros.

Aliás, a cidade foi desenhada para o transporte individual, com 39 parques de estacionamento no centro. Isso convida as pessoas a usar o transporte individual. O trabalho que temos feito nos últimos anos é inverter essa tendência e captar mais clientes para os TUB. De 2013 a 2019, crescemos 21% em número de passageiros transportados. Passámos de 10,2 para 12,4 milhões de passageiros. Esta série só foi interrompida pela pandemia. Em 2020, tivemos uma quebra de 44% de passageiros transportados. O primeiro semestre deste ano também foi muito difícil, com 55% do valor de 2019. Desde Outubro, a procura tem vindo a aumentar fortemente. Concluimos os primeiros nove meses do ano com cerca de 63% de 2019 e o mês de Novembro, apesar da greve que tivemos, está a correr muito bem e esperar superar os 85% do que era habitual em 2019. Esperemos que a pandemia não volte a fazer restrições.

Teotónio dos Santos

Primeira linha do BRT projectada para 2025

P - Os TUB fazem a gestão do estacionamento à superfície no centro de Braga. Não entende que para desincentivar o uso do automóvel particular deveria uma política mais agressiva de aumento de tarifas?

R - Quando passámos a gerir o estacionamento não inventámos nada. É uma boa prática seguida em muitos países onde a mobilidade está muito à frente. Isto significa que há uma rede de transportes públicos para uma mobilidade mais sustentável e que as pessoas que entendam não a utilizar terão de pagar o estacionamento. E esse valor serve para financiar o sistema.

P - A questão é se essa verba não deveria ser maior.

R - É uma gestão de equilíbrios. Quando fizemos o levantamento dos parques de estacionamento e tarifas entendemos que 80 cêntimos por hora de estacionamento à superfície era um valor adequado. Não quer dizer que não possamos reanalisar a situação, mas não queremos estar a sobre-carregar as pessoas numa situação de pandemia.

P - E o alargamento da rede de estacionamento pago?

R - Temos pedidos de moradores de quatro ou cinco ruas. Estamos a analisar.

P - Qual é o peso que a receita do estacionamento à superfície tem nas contas dos TUB?

R - Num ano normal, pode superar 1,2 milhões de euros. Num orçamento de 12, 13 milhões é relevante.

P - Quem vem das freguesias periféricas do concelho para a cidade de Braga continua a usar o carro particular em detrimento do transporte público. As pessoas de fora da cidade não deveria ter mais oferta?

R - Não é totalmente correcto. Temos estudos que indicam que a maior parte das deslocações no centro urbano têm menos de três quilómetros.

P - De carro?

R - Sim. Isso significa que temos de captar mais clientes do centro da cidade. Estamos a implementar interfaces de forma informal. Começámos, com os grandes eventos da cidade como a Noite Braga, Semana Santa e S. João a criar pontos onde as pessoas podem aparcar o seu carro



ROSA SANTOS

de forma gratuita e ir de autocarro para o centro. Isso funcionou muito bem em Ferreira, junto ao E. Leclerc, e junto ao Minho Center, o que levou à criação de duas novas carreiras regulares.

P - São linhas rentáveis?

R - Sim. Uma delas, a 95, foi lançada em 2016 e é a que mais passageiros transporta. Precisamos é de captar muitas mais pessoas para a mobilidade sustentável.

P - O fluxo de trânsito que existe na cidade não permite aos autocarros dos TUB uma velocidade comercial adequada.

R - Sim, ronda os 14 km por hora.

P - Enquanto for mais rápido ir de automóvel...

R - Neste momento circulamos em via banalizada com o tráfego geral. Temos feito ver à Câmara Municipal a necessidade de criar algumas linhas BUS.

P - Isso é possível, atendendo à configuração da cidade de Braga?

R - Há sítios onde é possível.

P - A Avenida da Liberdade?

R - Neste mandato temos um conjunto de propostas que têm a ver com a melhoria do transporte público: a melhoria geral da oferta, o School Bus...

P - Este ano foram abrangidas oito escolas pelo School Bus.

R - Em 2022/2023 vamos alargar a todas as escolas EB2,3 mais periféricas que necessitam de uma oferta mais direccionada. Vamos oferecer transporte de qualidade, com acompanhante, com conforto e gratuito. Ao nível da oferta da rede geral, vamos melhorar a frequência dos circuitos urbanos - as linhas 41, 42 e 43 - e vamos lançar uma nova que ligará o Hospital Privado, em Nogueira, à Universidade do Minho, pelas avenidas Alfredo Barros e D. João II, zonas de grande expansão. Vamos ter também as primeiras linhas de Bus Rapid Transit (BRT). Estamos a fazer estudos de procura para cimentar o nosso conhecimento.

P - Há previsão de arranque da primeira linha de BRT?

R - Pensamos ter a primeira linha no início de 2025. Um sistema destes, de elevada capacidade, tem de funcionar em zonas de grande densidade populacional.



Só há uma forma de reduzir o número de automóveis na cidade de Braga: é captar clientes para o transporte público. E o crescimento da cidade deve ter em conta zonas que já estão infraestruturadas. Não faz sentido fazer urbanizações onde não há nada, onde não há serviços.

P - No passado, foi projectada uma linha que passaria pelo corredor da Rodovia.

R - Sim. Há pólos que são incontornáveis: a Universidade do Minho, o Hospital, a Central de Camionagem, a Estação Ferroviária. Para além disso, contratámos um estudo para conhecer as movimentações dos não clientes. O BRT exige um investimento de tal ordem que temos de estar bem alicerçados. O BRT exige um investimento enorme de inserção urbana e de estrutura física que não permite voltar atrás. Este é um projecto de grande dimensão e estamos a fazê-lo com todo o cuidado. Braga tem dois mil anos e é preciso introduzir esta infraestrutura sem estragar a cidade. Muitas das linhas que existem terão de ser redimensionadas.

P - Isso obriga a uma reforma das ligações com municípios vizinhos?

R - Sim. Haverá interfaces nas entradas do concelho para captar quem vem em transporte individual para o BRT.

P - Podemos imaginar uma linha de BRT que comece, por exemplo, na Ponte de Prado?

R - Sim. Ou em Palmeira, Celeirós ou na zona de Este. Nas linhas com paragem no Minho Center, Nova Arcada e E.Leclerc já temos passageiros de outros concelhos

P - Hoje seria rentável ter um BRT a funcionar? Haveria clientes que compensassem o investimento?

R - Antes da pandemia, tínhamos linhas que transportavam quatro mil pessoas por dia. Na zona densa da cidade, há um determinado nível de frequência compatível e há outro nível de oferta para as freguesias periféricas, onde fazemos coesão territorial. Nesse sentido, temos para este mandato um projecto de transporte flexível a pedido. Transporte por agendamento prévio sem percurso ou horário fixos. Servirá para zonas onde não há oferta de transporte público ou onde não há oferta fora das horas de ponta. Por exemplo, no período nocturno.

No próximo ano não haverá aumento tarifário dos TUB



ROSA SANTOS

P - Estamos a viver um momento político de alguma indefinição e o país será gerido por duodécimos durante alguns meses de 2022. O que é que isso implica na gestão diária dos TUB?

R - No próximo ano não haverá aumento de tarifário. Estamos num processo de recuperação da pandemia e queremos voltar a recuperar clientes que perdemos. Como não há Orçamento de Estado, pensamos que o Plano de Apoio à Redução Tarifária (PART) irá funcionar como este ano, com cerca de 1,2 milhões de euros, o que permitirá continuar a fazer um desconto de 30%. Mesmo antes do PART nunca fizemos aumentos tarifários e com o PART foi possível fazer reduções. No ano de 2019 houve uma recuperação incrível de clientes. Em 2020, chegou a pandemia...

P - O PART permitiu acabar com o discurso crítico desta e de anteriores administrações sobre a falta de apoio do Estado aos TUB?

R - Veio reduzir a discriminação. As empresas de Lisboa e Porto sempre tiveram apoios para renovar a frota. O último apoio que tivemos foi uma comparticipação de 37% para a compra de sete autocarros eléctricos e 25 a gás natural.

P - Os TUB vão terminar 2021 com resultados operacionais positivos?

R - Desde 2013 temos tido resultados positivos. O início deste ano foi muito complicado, mas estamos a fazer todos os

●●●
“Queremos continuar a renovar e a dar um salto qualitativo na frota. Um autocarro a diesel continua a permitir uma mobilidade sustentável, porque substitui 20 ou 30 carros numa linha bem colocada.”

possíveis para terminar o ano com um resultado líquido positivo.

P - Quanto à renovação da frota, houve a opção por autocarros eléctricos e a gás natural. Na últimas eleições autárquicas houve candidatos que defendiam que a opção deveria ser mais para veículos eléctricos e menos a gás natural.

R - O nosso foco são os clientes e nós queremos servi-los da melhor forma. Toda a gente fala de mobilidade hoje em dia. Nós fomos dos primeiros a comprar veículos eléctricos. Entendemos que não é ainda uma tecnologia madura, tem os seus problemas, tem evoluído, mas comprar autocarros a gás natural foi uma decisão muito ponderada e muito madura de quem conhece profundamente o sector. Entendemos que não devíamos apostar

tudo numa mesma tecnologia. Os autocarros eléctricos de uma série para a outra tiveram uma grande evolução. Os primeiros fazem 120 km, não permitem cumprir um dia de serviço, a segunda série já permite fazer 250 km.

P - Os TUB têm alguma meta para a eliminação do diesel?

R - Estamos a aproveitar todos os programas operacionais de apoio que surgem. Comprámos 13 autocarros eléctricos que fazem 12% dos quilómetros, estão a chegar 25 a gás natural que vamos apresentar no final do mês e mês de Setembro, concorreremos a novo programa para a aquisição de 30 autocarros eléctricos. Queremos continuar a renovar e a dar um salto qualitativo na frota. Um autocarro a diesel continua a permitir uma mobilidade sustentável, porque substitui 20 ou 30 carros numa linha bem colocada.

P - Há países e cidades que já apresentaram metas para o fim dos veículos a diesel...

R - Não conseguimos dizer isso, porque dependemos destas candidaturas a programas operacionais. Não tenho dúvida de que o diesel vai acabar, não sei dizer quando.

P - Os 30 novos autocarros eléctricos vão chegar quando?

R - Nós candidatámo-nos. O Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência

📄 Perfil

TEOTÓNIO ANDRADE DOS SANTOS

natural de Braga, é licenciado em Engenharia e Gestão Industrial e concluiu os cursos de Gestão de Operações em Transportes Rodoviários de Passageiros e Altos Estudos de Transportes.

Foi director de exploração dos TUB entre Janeiro de 2002 e Novembro de 2013, data a partir da qual passou a administrador executivo.

Coordenou a implementação dos Estacionamentos Urbanos de Braga e coordenou a reestruturação do zonamento tarifário dos TUB no concelho de Braga.

no Uso de Recursos (POSEUR) vai fazer uma avaliação das candidaturas. Poderão não ser os 30 se houver muita procura por parte das empresas. No horizonte de um ano e meio teremos cá as viaturas.

P - Estamos a falar de que volume de investimento?

R - Cada autocarro destes custa 425 mil euros.

P - O projecto do Parque de Material e Oficinas dos TUB tem andado lento...

R - Neste momento, estamos a concursar a primeira fase do Parque. Vamos ter nova estações de gás natural e de diesel. Mal esta fase esteja concluída, avançamos para as oficinas e nova sede social.

P - Há vantagens em termos este Parque numa zona habitacional?

R - Os quilómetros em vazio e os horários dos motoristas são uma situação crítica que pode originar o colapso de uma empresa como a nossa. Lançar o serviço com proximidade é um factor crítico.

P - Desde Junho está em reflexão um Plano Estratégico e de Sustentabilidade dos TUB. Concretamente, significa o quê?

R - Os TUB tem vindo a assumir cada vez mais protagonismo. Temos cada vez mais áreas de actuação. Temos o transporte público e o estacionamento e estamos a fazer um trabalho de consultoria para a Comunidade Intermunicipal do Cávado. Estamos a estudar a possibilidade de mais áreas de intervenção.

P - O transporte ciclável é uma área onde os TUB podem intervir?

R - Há muito tempo que dissemos à Câmara Municipal que, se não houver empresas interessadas em montar um sistema de 'bike sharing', nós estamos dispostos a avançar.