

APLICAÇÃO UBER
GUERRA NOS TÁXIS

EASYJET E RYANAIR
LOW COST NOS AÇORES

7º PROGRAMA QUADRO
CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

passageiros & mobilidade

transportes

ano XI - número 142 - dezembro 2014/janeiro 2015

em revista

A APOSTA DE BRAGA

BUS RAPID TRANSIT



INDÚSTRIA FERROVIÁRIA
NOVOS DESAFIOS
PARA EUROPA

SUBCONCESSÕES DO PORTO
TMB/MOVENTIS
GANHA CONCURSO

Em 2015

TUB congelam tarifários e aumentam benefícios

Pelo segundo ano consecutivo, a administração dos TUB – Transportes Urbanos de Braga submeteu uma proposta à Câmara Municipal de Braga que prevê o “congelamento dos valores tarifários” para 2015 e ainda propõe “o alargamento de benefícios em algumas das modalidades praticadas”.

Estes “benefícios”, que resultaram de “uma otimização da gestão”, revela a autarquia de Braga, consistem na redução em 20 cêntimos do bilhete de bordo com transbordo, bem como uma redução de 50 por cento no custo do cartão de passe, que passa de seis para três euros. O custo do cartão pré-comprado irá também ser reduzido em 30 por cento, passando dos atuais um euro e quarenta cêntimos para o preço de um euro. Mantêm-se, ainda, os descontos aos estudantes, aos reformados, aos deficientes e aos munícipes carenciados, entre outros. Estão também previstas para o próximo ano melhorias ao nível do serviço prestado ao cliente mais concretamente na rede de transporte bem como na



rede de vendas, melhorando a oferta em termos de rede e de área de rede comercial. Estas medidas surgem no seguimento do contrato programa para 2015, recentemente aprovado em reunião do executivo municipal, cujo montante ascende a cerca de 4,8 milhões de euros.

Os Transportes Urbanos de Braga (TUB) deverão terminar 2014 com um crescimento de passageiros de cerca de 0,8 por cento, segundo a administração da transportadora. Com este crescimento no número passageiros transporta-

dos em 2014, os TUB contrariam, assim, a tendência, que se vinha a registar nos últimos dez anos, de perda de passageiros. Segundo o site menosumcarro, a empresa já tinha ultrapassado em novembro o total de passageiros transportados em todo o ano anterior (10,25 milhões) e já acrescentou cerca de 70 mil passageiros ao registo homólogo. Baptista da Costa, administrador dos TUB, esclarece o resultado positivo referindo que “é a promoção que dá resposta a isto”, salientando ainda que “temos que ser capazes de dar novos motivos às pessoas para que elas tenham vontade de usar os TUB”. A aposta no reforço dos serviços, com maior frequência de autocarros, prolongamento de linhas e a criação de novos serviços justificam, para Baptista da Costa, uma maior procura. Contudo, o responsável admite que é necessário continuar a melhorar o desempenho dos TUB, seja através da renovação de frotas ou de um novo traçado para as linhas, articulado com as necessidades dos cidadãos.

Para área urbana e freguesias

Viana do Castelo concessionaria transportes urbanos

A Câmara Municipal de Viana do Castelo aprovou o concurso público para a concessão de transportes coletivos de passageiros na área urbana e freguesias limítrofes, avança o jornal Correio do Minho. Esta concessão tem a duração de dez anos e procura cumprir os objetivos deliberados no Plano de Mobilidade Elétrica aprovado em 2010, bem como concorrer para os compromissos assumidos no Pacto de Autarcas e objetivos estabelecidos entre Portugal e a Comunidade Europeia na Agenda 2020. O concurso estabelece os parâmetros mínimos a cumprir pela futura concessionária, quer ao nível da mobilidade inteligente, eficiente, mais amiga do ambiente e sustentável, de modo a introduzir, no atual serviço público de transporte, melhorias quantitativas e qualitativas de relevante significado, nomeadamente, ao nível quer do material circulante, quer das vias a servir.

O Correio do Minho explica ainda que os novos circuitos propostos implicam, em

comparação com a rede atual, um aumento de cerca de 16 quilómetros, que proporcionarão a possibilidade de utilização de transporte público a mais 7.800 pessoas, servindo, também, mais 36 equipamentos. Prevê-se ainda, um aumento da população servida a 330 metros da rede de 59 por cento para 73 por cento, estimando-se que, 92 por cento da população a 660 metros da rede será igualmente abrangida por estes serviços. A autarquia pretende que esta concessão assegure soluções intermodais entre os vários sistemas de transportes disponíveis no concelho, mas impõe ainda que os circuitos deixem de ser da iniciativa dos concorrentes e passem previamente a ser estabelecidos pelo município, de forma a garantir um serviço mais próximo das reais necessidades dos potenciais utentes-populações, consequência derivada a adição de relevantes novos circuitos, nomeadamente, nas freguesias de Areosa, Meadela, Perre e vila de Darque.

Shuttle Transdev cria serviço de ligação ao Aeroporto do Porto

A Transdev criou um novo serviço de shuttle que liga o terminal rodoviário do Porto (Garagem Atlântico) ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro. Cada viagem tem o custo de 2,5€, com uma frequência de hora em hora, entre as 8h e as 19h, diariamente. O novo serviço permite que os passageiros das carreiras interurbanas e expresso, provenientes de todo o país, beneficiem de uma ligação direta ao aeroporto. Segundo a Transdev, “a criação deste novo serviço vem dar resposta a uma necessidade sentida pelos clientes, na procura de uma maior aproximação ao aeroporto, facilitando o acesso de quem parte e de quem chega. O aeroporto do Porto tem registado uma elevada afluência devido a uma muito positiva frequência de voos internacionais, sendo cada vez mais frequente a viagem de turistas nacionais, residentes e emigrantes, nomeadamente em determinadas épocas do ano como Natal e férias de verão”.

Plano de Transportes em marcha

Câmara de Braga quer implementar Busway na cidade



Braga pode vir a ser a primeira cidade portuguesa a implementar um sistema de BRT – Bus Rapid Transit. A autarquia pretende levar a cabo um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para responder às necessidades de mobilidade da população. Este plano, que inclui a construção de uma Busway entre as zonas este e oeste da cidade, irá ser complementado com um sistema de Bike sharing, garantindo melhores acessibilidades aos principais polos de desenvolvimento da cidade.

Pedro Costa Pereira pedro.pereira@transportesemrevista.com

O **PROFESSOR UNIVERSITÁRIO** e administrador dos TUB – Transportes Urbanos de Braga, Baptista da Costa, salienta que um dos principais objetivos deste plano é fazer com que a procura nos transportes públicos passe dos atuais dez milhões de passageiros/ano para 15 milhões em cinco anos e para 20 milhões numa década. Para tal, a Câmara Municipal

de Braga irá candidatar-se a fundos europeus na ordem dos 120 milhões de euros, uma verba que não só irá permitir a construção de canais rodoviários dedicados ao transporte público, como também a adaptação dos aruamentos e interfaces e a modernização da frota dos TUB.

A Transportes em Revista falou com Baptista da Costa e ficou a conhecer os planos que a autarquia e a empresa de transportes municipais têm para a cidade.

Transportes Em Revista - Os TUB vão fechar o ano com um aumento na procura na ordem dos 0,8 por cento, contrariando assim uma tendência decrescente que se tem verificado nos últimos dez anos. A que se deveu este aumento?

Baptista da Costa - Os TUB - Transportes Urbanos de Braga perderam 270 mil passageiros por ano nos últimos dez anos. Em 2014, não só não os perdeu, como ainda transportou mais cem mil passageiros. O aumento de pas-

sageiros transportados em 2014 foi superior a um por cento relativamente a 2013. Este aumento de passageiros transportados deve-se às melhorias incrementais do serviço ao cliente, tais como a melhoria de frequências de algumas linhas, o alargamento da oferta no serviço noturno, a criação de novos serviços sazonais e de apoio a eventos da cidade, o ajuste de alguns traçados e a criação de novas paragens. Passou a ser possível pagar os passes mensais por Multibanco, facilitando assim o acesso aos títulos de transporte.

Houve também um maior esforço na promoção e divulgação das atividades dos Transportes Públicos de Braga, recorrendo a diversos canais de comunicação, tais como as redes sociais, jornais, revistas, rádios e televisões. Existiu ainda uma maior aproximação à população através dos diversos eventos criados ao longo deste ano pelos TUB e pela presença dos mesmos em atividades chave da cidade e das suas instituições. Foi dada uma maior atenção à imagem e ao asseio dos veículos.

TR- Quais são os principais constrangimentos a nível operacional dos TUB?

BC - O reduzido número de viaturas, com uma idade média superior a 16 anos, que fazem parte da frota dos TUB leva a que não seja possível aumentar as frequências das linhas, tanto quanto desejaríamos, ou criar novas linhas que são necessárias para satisfazer as necessidades da cidade. Ao contrário de várias cidades europeias com centros históricos delicados, Braga tem uma falta de linearidade de algumas

linhas - be on the way - e o transporte coletivo não coexiste com os modos suaves. Por outro lado, dispomos de apenas sete pontos de venda fixos, limitados ao centro da cidade, o que dificulta o acesso à aquisição dos títulos de transporte de uma maneira cómoda e fácil.

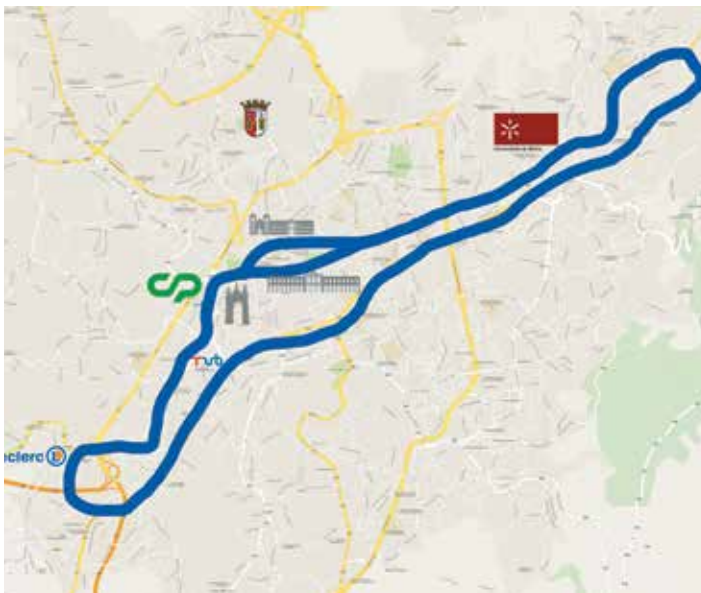
TR – Recentemente, foi anunciado pela autarquia a existência de um Plano Estratégico para os Transportes...

BC - Não podemos ainda falar na existência de um Plano Estratégico para os transportes. Podemos, sim, referir que existe uma Visão Estratégica para a cidade de Braga que o presidente Ricardo Rio tem vindo a construir, envolvendo diversos aspetos, e onde a mobilidade ocupa lugar de destaque. Nessa visão de uma cidade mais inclusiva, sustentável e inteligente, os Transportes terão uma palavra fundamental a dizer e os TUB estarão plenamente ativos e colaboradores para a atingir. Uma das principais ferramentas para a implementação dessa Visão Estratégica será o Plano de Mobilidade Ur-

ba Sustaável (PMUS) da cidade de Braga, que os TUB vão liderar e que estará concluído ainda em 2015.

TR – Em que consiste este Plano de Mobilidade Urbana Sustaável e quanto tempo demorou a ser elaborado?

BC - O Plano obriga a uma coordenação intensa com os diversos "stakeholders". Teve origem em março de 2012, altura em que o então pré-candidato Dr. Ricardo Rio nos lançou o desafio (a mim, ao Arquiteto Tomás Allen e ao Engenheiro Mesquita Ramos) para organizar uma palestra sobre mobilidade e transportes na cidade. O facto de este tema ter sido escolhido para a primeira de uma série de palestras sobre diversos temas, organizadas pelo candidato à autarquia, ainda antes do lançamento oficial da sua candidatura, reflete a importância que este tema tem dentro da sua Visão de cidade. Para a elaboração do PMUS, os TUB estão a seguir as linhas de orientação da Comissão Europeia, da UITP - União Internacional de Transportes Públicos e do Banco Mundial. O primeiro passo foi realizar uma análise muito completa da situação da Mobilidade em Braga. Após a conferência de 2012, outras iniciativas se seguiram, envolvendo diversos intervenientes na cidade e a população. Culminando esse trabalho, foi publicado, em setembro de 2014, um suplemento sobre Mobilidade na imprensa local, documento que, para além de apresentar a Visão de cidade a longo prazo transmite ao público, de forma



"Anel" irá ligar zonas Este e Oeste de Braga

O cenário para a construção de um sistema de BRT que foi apresentado compreende a construção de um "anel" constituído por duas linhas que se unem nos topos, onde ficarão localizados dois interfaces multifuncionais. Estes interfaces, localizados nas "portas" Este e Oeste da cidade irão constituir um aspeto fundamental para o sucesso do novo sistema e para a mobilidade de Braga. Quem chegar à cidade, encontrará um interface onde pode deixar o seu carro em segurança, aproveitar o comércio de conveniência e depois escolher uma das duas linhas que, no fundo, tocam os destinos mais procurados no centro. O "Anel", complementado por uma rede de bike sharing, com vias cicláveis seguras e de malha fina, permitirá garantir elevados níveis de mobilidade em todo o centro urbano de Braga, desde Ferreiros a Gualtar, incluindo os principais equipamentos e serviços públicos, bem como o Campus Universitário, o Centro Histórico e estação de comboios.



As vantagens do BRT

O BRT consiste numa operação em autocarro que utiliza uma infraestrutura dedicada para oferecer um serviço de qualidade aos utilizadores. Tipicamente, um BRT ou Busway deverá operar num corredor exclusivo para evitar congestionamentos de trânsito, além de circular ao centro da via.



As estações devem ter cobrança de tarifa fora do veículo para diminuir atrasos no embarque e desembarque dos passageiros, a altura do piso deve estar ao nível do passageiro e os autocarros devem ter prioridade nos cruzamentos. Segundo Baptista da Costa, «um sistema BRT consegue ser tão bonito e tão eficaz como um metro ligeiro, mas com um terço dos custos e com maior flexibilidade. Dificilmente conseguiríamos justificar o investimento necessário para um metro ligeiro numa cidade com a população que Braga tem».

sintetizada, a análise realizada. O documento apresenta ainda alguns cenários que desenvolvemos, dentro dos quais surge o conceito Bus Rapid Transit (BRT).

TR - Quais são as principais características do sistema de BRT que os TUB pretendem implementar?

BC - Pretendemos implementar um transporte coletivo moderno e atrativo, que circule em canal próprio de modo a ser fiável, confortável e rápido. Circular em canal próprio é fundamental para obter a desejada fiabilidade e rapidez capaz de convencer a população a utilizar o transporte coletivo. No entanto, não se trata apenas de instalar faixas BUS, pretende-

-se que o sistema seja delicadamente inserido no tecido urbano de Braga, salvaguardando o património riquíssimo da cidade, eliminando barreiras e contribuindo decisivamente para a regeneração do centro da cidade. Apesar da nossa preferência pela alimentação elétrica, ainda não há uma definição concreta da tecnologia que iremos adotar.

TR – A concretizar-se, será a primeira vez em Portugal que se opta por um sistema deste tipo. Porquê um sistema de BRT e não um metro ligeiro?

BC - Sendo um aspeto para nós fundamental a criação dum transporte regante e circulando em canal próprio, e considerando a dimensão e a população da cidade de Braga, o BRT afigura-se como a opção mais sensata. De facto, observando exemplos em funcionamento pelo mundo fora, vemos que o BRT pode atingir a capacidade de transporte de um metro ligeiro (LRT), mas custando um terço do valor do LRT (mesmo considerando a inserção urbana).

Será, de facto, inovador em Portugal, mas é uma tecnologia de transporte com provas dadas em todos os continentes. Esta solução é, talvez, aquela que mais tem evoluído nos últimos anos, tendo vindo a conseguir captar cada vez mais utilizadores.

TR – Já foi feito algum estudo comparativo, em termos financeiros, sobre estes dois modos?

BC - Estudos de detalhe em relação ao investimento ainda não estão feitos, mas, conforme disse, o benchmarking europeu leva-nos a assumir que um sistema BRT custará na ordem dos seis a sete milhões de euros por quilómetro, enquanto um metro ligeiro (como a experiência do Metro do Porto nos confirma) andará pelos 21 a 23 milhões de euros por quilómetro – isto considerando, em ambos os casos, a inserção urbana.

Investimento de 15 a 20M€ na renovação de frota

Outro dos projetos que faz parte do PMUS é a remodelação da atual frota de autocarros dos TUB. A empresa prevê que será necessário uma verba na ordem dos 15 a 20 milhões de euros para renovar grande parte da frota de 120 autocarros. Com uma idade média de 16 anos, quando o máximo europeu é de 12, Baptista da Costa ressalva que «daremos resposta a necessidades urgentes que têm que ser supridas no imediato, com recurso a viaturas convencionais. A médio prazo, o “Anel” será a resposta inovadora às necessidades da cidade do século XXI - Braga, My Place in XXI».

TR - Inspiraram-se em algum sistema já existente?

BC - A tecnologia BRT tem tido uma evolução notável. Encontramos hoje exemplos extraordinários que demonstram que este modo será muito importante para a sustentabilidade das cidades. O Brasil é reconhecido como tendo sido o pioneiro dos BRT. Este surgiu em Curitiba, há mais de 30 anos, cidade que continua a ser uma referência mundial em termos de transporte coletivo associado ao desenvolvimento urbano. Hoje, o Brasil já ultrapassa as três dezenas de cidades com sistemas BRT.

Outro país que aposta fortemente em BRT é a China, atualmente a mais forte economia mundial. Por todo o mundo surgem constantemente novos e melhores exemplos. Na Europa, a França tem vindo a implementar o BRT em diversas cidades e, no último ano, surgiu esta tecnologia em Espanha, na cidade de Granada. Mas, para além dos aspetos operacionais, a estética também é importante: o veículo terá de ser muito bonito. É a “cara” do sistema e será um dos aspetos mais importantes para cativar novos passageiros. Também no aspeto estético têm surgido excelentes exemplos, como o de Metz ou o de Eindhoven. Em termos de Inserção Urbana, aí não precisamos de ir buscar exemplos lá fora, basta-nos ver o trabalho que fizemos no Metro do Porto e que tem sido premiado internacionalmente.

TR - A cidade de Braga tem as características geográficas ideais para a instalação de um BRT?

BC - Sim, pensamos que sim. E sendo a área abrangida pelo “Anel” uma área muito plana, será extremamente propícia a ser complementada pelo uso de bicicletas criando uma verdadeira rede de ciclovias e bike sharing associados ao sistema.

TR - Qual é o investimento previsto?

BC - Ainda é cedo para adiantar números concretos, mas devemos dizer que iremos considerar tanto a instalação do sistema, como a inserção urbana do canal e os interfaces.

TR - Quais são os fundos europeus a que vão candidatar-se?

BC - Os fundos europeus estão muito orientados para soluções inteligentes, inclusivas e sustentáveis. Gostaríamos de ter alguma participação em projetos de I&D - Investigação e Desenvolvimento por forma a dar-nos a confiança de que o sistema representará o estado da arte.



TUB celebram parceria com Universidade Católica

Os TUB e o Centro Regional de Braga da Universidade Católica Portuguesa assinaram um protocolo, que visa uma parceria em áreas como a comunicação, apoio ao recrutamento de pessoal e realização de inquéritos de satisfação. Este protocolo, que formaliza uma colaboração já existente nos últimos meses, traz consigo o objetivo de realizar “novos projetos para a melhoria do desempenho dos TUB”, refere a empresa. De acordo com Ricardo Rio, presidente da Câmara Municipal de Braga, a aproximação da Câmara aos centros de conhecimento “é fundamental para a injeção de inovação”. Ricardo Rio defendeu ainda que, quanto ao setor dos transportes, “é impossível admitir que os bons resultados possam ser obtidos apenas com base em questões empíricas”, sublinhando que tal se obtém “pelo conhecimento profundo da realidade, pela análise das dinâmicas de mercado e daquilo que são as verdadeiras aspirações das pessoas”.

TR - Qual será a percentagem de investimento da autarquia neste projeto?

BC - Os regulamentos e os avisos ainda estão a ser elaborados, pelo que ainda não sabemos qual o esforço que será exigido à autarquia.

TR - Este é um plano a médio prazo (dez anos). Quando é que pensam que o novo sistema de BRT estará operacional?

BC - Operacionalizar a Visão é um processo, cuja primeira fase, dentro do atual Quadro Comunitário de Apoio 2014 - 2020, inclui o sistema regente de BRT. O plano de execução será alinhado não só com as disponibilidades financeiras, mas também com a necessidade de minimizar os impactos negativos durante a execução da obra sobre a economia da cidade. Mas talvez tão importante quanto o “Anel” será a prioridade dada aos modos suaves, neles se incluindo os percursos pedonais e os 76 quilómetros de vias cicláveis já planeados para executar na cidade nos próximos dez anos, com vista a servir cem mil habitantes e com a meta de dez mil utilizadores regulares da bicicleta como meio de transporte.