

Índice

I. Mensagem do Presidente.....	i
II. Indicadores.....	iii
III. Órgãos Sociais	iv
1. Relatório de Gestão	1
1.1 <i>Análise Económico-financeira.....</i>	<i>1</i>
1.2 <i>Atividade da Empresa.....</i>	<i>4</i>
1.3 <i>Evolução da procura</i>	<i>82</i>
1.4 <i>Manutenção.....</i>	<i>90</i>
1.5 <i>Recursos Humanos.....</i>	<i>92</i>
1.6 <i>Formação</i>	<i>94</i>
1.7 <i>Sinistralidade</i>	<i>96</i>
1.8 <i>Sistemas de Informação.....</i>	<i>100</i>
1.9 <i>Relações Públicas.....</i>	<i>102</i>
1.10 <i>Gestão da Qualidade.....</i>	<i>104</i>
1.11 <i>Proposta de Aplicação dos Resultados.....</i>	<i>108</i>
1.12 <i>Anexo ao Relatório de Gestão.....</i>	<i>109</i>
2. Relatório de Execução do Plano Plurianual de Investimentos	110
3. Execução anual do plano plurianual de investimentos em 31.12.2014	113
4. Demonstrações Financeiras.....	115
5. Anexo.....	123
6. Relatório e Parecer do Fiscal Único.....	124
7. Certificação Legal das Contas	126

I. Mensagem do Presidente

Desde Novembro de 2013 que conjuntamente com o Eng.º Baptista da Costa e o Eng.º Teotónio Andrade dos Santos assumi uma MISSÃO na Administração dos Transportes Urbanos de Braga e um desafio para participar numa “viagem” que levasse a Transportadora Municipal de Braga a um destino seguro, inovador, consequente e que inspirasse a confiança dos Bracarenses com os objetivos desta MISSÃO.

É evidente que conseguir resultados nesta área de intervenção teria que passar pela disponibilidade, confiança e ação permanentemente colaborante dos trabalhadores da Empresa e da Câmara Municipal de Braga. É que o sucesso de qualquer estratégia e de qualquer desafio passa pelo envolvimento dinâmico, consciente e participativo de TODOS aqueles que compõem o Universo TUB. Mesmo os que estando já numa situação de aposentados contribuem com os ativos para a melhoria da imagem que pretendemos renovada de uma Empresa Pública cujos objetivos são prestar pela via da excelência, um serviço de transportes de qualidade. Os resultados em várias variáveis enchem-nos de orgulho e abrem a janela do futuro com esperança acrescida de tornar cada vez mais a Transportadora Municipal, uma Empresa de sucesso, com qualidade e de referência a nível nacional.

Queremos que os cidadãos de Braga e os muitos que nos visitam diariamente, por motivos académicos, profissionais, turísticos ou outros, se sintam orgulhosos desta relação de cumplicidade positiva, onde o facto de transportar para os vários destinos signifique a certeza de chegar a horas, com prazer e com vontade de repetir cada viagem, seja qual for “a carreira”.

A abertura à comunidade, com comunicação ativa e sistemática de informação e iniciativas de interesse comum, tem permitido perceber da satisfação e do carinho que os Bracarenses têm para com “a sua transportadora e para com o seu sistema de transportes”. Marcantes foram os “pequenos almoços com...” uma iniciativa dos TUB que teve em destacados convidados locais, regionais e nacionais, contributos inestimáveis para o futuro do transporte público no nosso concelho, numa perspetiva que alarga mesmo os seus horizontes geográficos de intervenção. “Ouvir a Cidade” foi e continua também a ser uma nova forma de escutar a Comunidade através das suas Juntas de Freguesia, procurando conhecer e dar substância na prática aos anseios das Comunidades integradas no Município de Braga. Importante e gerador de movimento em direção ao futuro foi o momento que coincidiu com a edição de um suplemento no Jornal “Correio do Minho” denominado: “Braga 2025 – Uma visão de futuro”.

Tendo como horizonte no próximo futuro poder contribuir para uma verdadeira “revolução na área do transporte público local e regional”, amigo do ambiente, falar do designado BRT (*Bus Rapid Transit*) não pode significar apenas uma miragem, mas a certeza de se poder apontar a nossa orientação e direção para um sistema de transporte coletivo de passageiros que

proporcione mobilidade urbana rápida, segura, confortável e eficiente com a infraestrutura segregada com prioridade de passagem em operações rápidas e frequentes. Este sistema alinhado com o planeamento futuro da nossa cidade, terá como objetivos a substituição do trânsito individual por um atraente e apetecível transporte coletivo, promovendo a segurança e a proteção dos seus passageiros, bem assim como a redução de CO2 e a eliminação de congestionamentos de tráfego. Mas falar no futuro implica perceber o presente e no contributo dado aos cidadãos para (re)ganhar a sua confiança e a adesão ao transporte público da sua e nossa cidade.

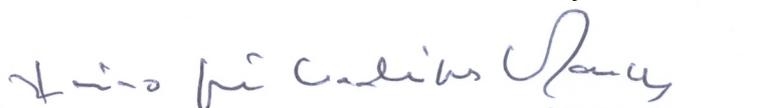
Com a mesma frota de transportes, estimada pelos profissionais que dela cuidam, apesar da sua longevidade e necessidade de refrescamento, os resultados são estimulantes e de enorme impacto para a própria economia local. Sem aumentos de tarifários e com o registo muito positivo de apoio do Município para a componente social, assistimos no ano de 2014 a uma fantástica recuperação de Utentes e vendas, em contraciclo com o panorama de frequência do transporte público nacional em Empresas homólogas. Falar de uma recuperação funcional de 1% de passageiros, significa recuperar de uma perda em anos anteriores para um aumento bruto de 300 000 passageiros ano, o que nos faz perspetivar um futuro risonho também nesta área de intervenção Municipal. Para a recuperação de confiança dos Bracarenses no seu transporte público preferido (TUB) muito contribuíram iniciativas e novos Serviços como o Transporte Noturno UM (Estação-Universidade do Minho), Interfaces Noite Branca, TUB Natal, Praias Fluviais, TUB Free Pass e a entrada no Novo Hospital de Braga, assim como um aumento de frequência nas linhas urbanas para melhor servir a Cidade.

A implementação de um renovado Circuito Turístico, com a entrada no Centro Histórico da nossa Brácara Augusta com autocarros de pequeno porte, permitiu uma ainda maior proximidade a Monumentos, Ruas e Gentes, a todos aqueles que demandam a nossa cidade para melhor a perceber e conhecer.

Assumimos uma nova forma de estar e desempenho para um novo paradigma de mobilidade na urbe, uma nova MISSÃO que contará com os Transportes Urbanos de Braga e com o Município, apontando no futuro a prioridade para os modos suaves de mobilidade (peões e bicicletas) e para o transporte público.

Contamos com o Universo TUB, com a Câmara Municipal de Braga e com os Bracarenses para ganhar o FUTURO.

O Presidente do Conselho de Administração



Firmino José Rodrigues Marques.

II. Indicadores



III. Órgãos Sociais

Conselho de Administração

Firmino José Rodrigues Marques

José António Baptista da Costa

Teotónio Luís Vieira de Andrade dos Santos

Assembleia Geral

Presidente: Miguel Sopas de Melo Bandeira

Fiscal Único

Sociedade de Revisores Oficiais de Contas

Gaspar Castro, Romeu Silva & Associados – S.R.O.C., Ldª

Sede Social

Rua Quinta de Santa Maria – Maximinos

Apartado 2383

4700-244 Braga

Latitude: 41°32'24.07"N

Longitude: 8°26'7.96"W

Telefone: 253 606 890

Fax: 253 606 899

Correio eletrónico: geral@tub.pt

Web: <http://www.tub.pt/>

1. Relatório de Gestão

1.1 Análise Económico-financeira

Os Transportes Urbanos de Braga encerram o exercício de 2014 com um resultado líquido positivo de 349.893,99 €.

Este resultado reflete um aumento de receitas proveniente dos diversos serviços prestados aos clientes, que ocorreu sem qualquer aumento de tarifário.

Reflete, também, o cumprimento do contrato programa assinado com a Câmara Municipal de Braga para compensação dos descontos tarifários praticados e para as carreiras deficitárias.

No exercício em apreciação procedemos à imputação do subsídio de férias a receber em 2015, que constitui encargo do ano de 2014, enquanto que no exercício anterior foram reconhecidos encargos dos anos 2012 e 2013 em consequência da alteração constatada em sede de Orçamento de Estado.

Resultados	2013	2014
Antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	675 591,71 €	1 133 888,87 €
(Operacional antes de gastos de financiamento e impostos)	-101 995,96 €	614 861,43 €
Financeiros	-321 561,25 €	-226 584,36 €
Antes de Impostos	-423 557,21 €	388 277,07 €
Líquido do Período	-426 821,85 €	349 893,99 €

Rendimentos	2013		2014	
Prestação de Serviços	5 484 937,78 €	49,25%	5 557 677,44 €	48,06%
Subsídios à Exploração	4 694 058,06 €	42,15%	5 278 603,08 €	45,64%
Ganhos Imputados a Associadas	1 090,24 €	0,01%	0,00 €	0,00%

Outros Rendimentos e Ganhos	956 813,04 €	8,59%	728 776,68 €	6,30%
Ganhos Financeiros	264,00 €	0,00%	124,90 €	0,00%
Total dos rendimentos	11 137 163,12 €	100,00%	11 565 182,10 €	100,00%

Rendimentos	Variação 2013/2014	
Prestação de Serviços	72 739,66 €	1,33%
Subsídios à Exploração	584 545,02 €	12,45%
Ganhos Imputados a Associadas	-1 090,24 €	-100,00%
Outros Rendimentos e Ganhos	-228 036,36 €	-23,83%
Ganhos Financeiros	-139,10 €	-52,69%
Total dos rendimentos	428 018,98 €	3,84%

Gastos	2013		2014	
Perdas Imputadas a Associadas	1 090,24 €	0,01%	0,00 €	0,00%
Custo das Matérias Consumidas	3 352 960,82 €	28,99%	3 406 448,15 €	30,37%
Fornecimentos e Serviços Externos	606 916,25 €	5,25%	723 893,45 €	6,45%
Gastos com o Pessoal	6 404 973,42 €	55,38%	6 088 348,87 €	54,29%
Outros Gastos e Perdas	96 456,92 €	0,83%	107 691,12 €	0,96%
Depreciações e Amortizações	777 587,67 €	6,72%	519 027,44 €	4,63%
Imparidades	0,00 €	0,00%	104 786,74 €	0,93%
Gastos Financeiros	321 825,25 €	2,78%	226 709,26 €	2,02%
Impostos	3 264,64 €	0,03%	38 383,08 €	0,34%
Total dos gastos	11 565 075,21 €	100,00%	11 215 288,11 €	100,00%

Gastos	Variação 2014/2013	
Perdas Imputadas a Associadas	-1 090,24 €	-100%
Custo das Matérias Consumidas	53 487,33 €	2%
Fornecimentos e Serviços Externos	116 977,20 €	19%
Gastos com o Pessoal	-316 624,55 €	-5%
Outros Gastos e Perdas	11 234,20 €	12%
Depreciações e Amortizações	-258 560,23 €	-33%
Imparidades	104 786,74 €	
Gastos Financeiros	-95 115,99 €	-30%
Impostos	35 118,44 €	1076%
Total dos gastos	-349 787,10 €	-3,02%

No cumprimento dos objetivos sociais definidos pela Câmara Municipal de Braga, os Transportes Urbanos de Braga concederam os seguintes descontos sociais relativamente ao tarifário:

- Bonificaram em 75% o preço de 82.325 passes de Reformados e 3.ª Idade;
- Bonificaram em 50% o preço de 4.933 passes de Reformados (TRL) com idade igual ou superior a 60 anos, que auferem rendimento mensal não superior a 1,5 do salário mínimo nacional, permitindo utilizar os transportes sem restrição de horário;
- Bonificaram o preço entre 25% e 100% de 92.085 passes de Estudante dos diferentes graus de ensino;
- Bonificaram em 25% o preço de 3.535 passes de Jovem Múncipe;
- Bonificaram em 100% o preço de 1.190 passes de Deficientes e seus acompanhantes.

Neste contexto, os Transportes Urbanos de Braço reconhecem nas demonstrações financeiras, na rubrica de subsídios à exploração, a verba de 5.278.603,08€.

1.2 Atividade da Empresa

Após as eleições autárquicas de 2013, foi nomeado um novo conselho de administração para os Transportes Urbanos de Braga - TUB, que tomou posse a 19 Novembro desse mesmo ano. O Presidente da Câmara Municipal de Braga, Dr. Ricardo Rio, transmitiu orientações claras no sentido de estabelecer uma nova hierarquia de prioridades, invertendo o paradigma da mobilidade em Braga.

Assim, os Transportes Urbanos de Braga - TUB, enquanto concessionários de Transporte Público Coletivo de Braga, devem assumir um novo protagonismo, melhorar a qualidade da oferta e do serviço prestado e integrar os modos suaves, ou seja, os percursos pedonais e cicláveis, na estratégia global, onde, o transporte individual, deve perder quota de mercado em favor dos outros modos, com vista a melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, reduzindo a poluição atmosférica, o ruído e a sinistralidade.

A metodologia que o Conselho de Administração decidiu adotar foi a de elaborar um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável - PMUS, seguindo as linhas de orientação estratégicas da Comissão Europeia, nomeadamente, um Conceito para os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável, de 17 de Dezembro de 2013, assim como, as orientações da União Internacional de Transportes Públicos - UITP e, os estudos do Banco Mundial sobre *Transit and Land-Use Integration for Sustainable Urban Development*, publicados em 2013, e que, evidenciam a correlação positiva e significativa entre a mobilidade, as tecnologias e a regeneração urbana. Sabendo dos impactes económicos e sociais desta mudança radical de paradigma, o Conselho de Administração adotou uma metodologia que procurou envolver a cidade e os seus protagonistas no processo coletivo de mudança. Para isso, foi estabelecido um plano de comunicação com a cidade que envolveu ouvir decisores e líderes de opinião, num programa, aberto à comunicação social, que denominamos de "Pequeno Almoço com...".

Seguiu-se o projeto "Ouvir a Cidade", com a elaboração de um inquérito às 37 juntas de freguesia, cujas respostas foram recebidas presencialmente, aproveitando a oportunidade para interagir com os eleitos locais, ouvindo as suas críticas, sugestões e comentários, para serem considerados no PMUS.

A interação com a população em geral foi concretizada através da comunicação social e das redes sociais, procurando dar a conhecer a todos, de uma forma fácil e perceptível, esta nova visão e ambição da cidade.

A um nível mais especializado, os Transportes Urbanos de Braga - TUB , participaram em conferências, debates, workshops, fóruns e publicaram esta nova dinâmica de Braga na "Transportes em Revista" e na "União Internacional de Transportes Públicos" - UITP.



ACTIVITY EVENTS FILES GROUPS MEMBERS NEWS PHOTOS POLLS VIDEOS

BRAGA 2025. UMA VISAO DE FUTURO



Download this

ANNOUNCEMENT



By Teotónio ANDRADE DOS SANTOS 2 hours ago

Logged in users [Edit](#) [X](#) [Like](#)

[EUROPE ; PORTUGAL ; BRAGA ; URBAN MOBILITY ; URBAN TRANSPORT POLICY AND STRATEGY ; BUS RAPID TRANSIT - BRT ; PLANNING POLICY AND STRATEGY ; CYCLING](#)

Braga 2025, a vision for the future – Executive Summary

Urban Mobility is, today, one of the major challenges that cities face. Braga's new leaders are very aware of this and the engagement with the population on this topic started way before the 2013 municipal elections which gave Ricardo Rio the responsibility to manage city's destiny for the next term.

Braga claims to be Portugal's third city in terms of population and during the last decades has witnessed strong



Durante o ano de 2014, os Transportes Urbanos de Braga - TUB participaram, ainda, em múltiplas manifestações e celebrações, com vista a promover o orgulho dos utilizadores da cidade no seu sistema de transportes.

Os Transportes Urbanos de Braga - TUB, conseguiram, sem aumento de frota ou de tarifário, ao contrário do sector a nível nacional, aumentar o número de passageiros transportados e o volume de negócios.

"Pequenos Almoços com..."

O conteúdo das intervenções dos convidados dos "Pequenos Almoços com...", que a seguir apresentamos, foi realizado com base na comunicação social escrita, Correio do Minho e Diário do Minho, que acompanharam esta iniciativa.

Dr. Ricardo Rio

Esta iniciativa começou a 15 de Janeiro de 2014, com o Presidente da Câmara Municipal de Braga, Dr. Ricardo Rio, que defendeu a necessidade de uma maior aproximação entre a Gestão Autárquica e os Transportes Urbanos de Braga - TUB por forma a não condicionar o serviço prestado à população.

Considerou que os Transportes Urbanos de Braga - TUB são centrais para a qualidade de vida e que o desenvolvimento da cidade, sobre o ponto de vista urbanístico, terá de estar "intimamente ligado" com o sistema de transportes.



Para além destas questões, abordou ainda a necessidade de retomar a ligação “fundamental” entre a Rua D. Pedro V e a Rua Nova de Santa Cruz, que reaproxima a Universidade do Minho do centro da Cidade.

Procurar alternativas de mobilidade na zona pedonal, corredores preferenciais para os transportes públicos, de ciclovias urbanas e de parques periféricos, assim como de um novo interface de transportes, foram assuntos abordados pelo Presidente da Câmara Municipal de Braga.

D. Jorge Ortiga

A 29 de Janeiro de 2014, a iniciativa contou com a presença do Arcebispo de Braga, Primaz das Espanhas, D. Jorge Ortiga, afirmando que na cidade de Braga se vive muito do anonimato em que cada um, quando entra num transporte público, rapa do seu livro ou do seu jornal, havendo um desconhecimento mútuo.



Defendeu que, no sentido de contrariar este facto, é necessário uma maior humanização do serviço público de transportes, passando os Transportes Urbanos de Braga - TUB a ser um espaço de promoção da sociabilidade e da partilha, de encontro e de convívio, sendo o autocarro uma família ambulante. Criar um ambiente de entreajuda, de atenção aos mais fracos e débeis, um ambiente de cultura para o bem comum, de acolhimento do estrangeiro.

Disse ter o sonho de que os transportes públicos possam ser o lugar do prazer de estar com os outros.

Por forma a tornar o ambiente melhor destacou a importância dos colaboradores para com os clientes, bastando coisas simples, como um rosto simpático, um gesto amigável ou que ajam como se tivessem a transportar a sua própria família, alertando para pormenores como as travagens bruscas e a pontualidade.

Manifestou-se, ainda, convicto de que os Transportes Públicos voltarão a ter a importância que já tiveram noutros tempos.

Arq. Tomás Allen

Em 4 de Fevereiro de 2014, o Arquitecto Tomás Allen, Project Manager no Departamento de Transportes de Abu Dhabi, capital dos Emirados Árabes Unidos, defendeu a criação de um anel de mobilidade entre Ferreiros (E'Leclerc) e a rotunda da Paz (variante do Fojo) fazendo um circuito com transporte em canal dedicado para não estar sujeito aos conflitos com o transporte individual.



Referiu, também, a necessidade da criação de interfaces, que não devem ser entendidos apenas como parques de estacionamento, mas sim como locais multifuncionais, com preço de estacionamento simbólico, para poderem ser atrativos, com serviços públicos, escritórios e comércio de conveniência. A Câmara deve pensar que funções devem ser colocadas nestes interfaces e convidar a iniciativa privada a participar nestes projetos.

Defendeu a cidade densa e multifacetada, com mistura de usos muito equilibrada, dizendo que toda a área deve ser cuidada com percursos pedonais convidativos, ciclovias e espaços públicos onde as pessoas possam conviver, havendo potencial para fazer crescer a cidade e para ter os privados a investir na recuperação da habitação. Dentro da cidade densa defende que a prioridade tem que ser dada às pessoas e ao transporte público.

Disse, ainda, que as pessoas têm que ser convidadas, e não obrigadas a utilizar os transportes coletivos e, nesta área, os Transportes Urbanos de Braga - TUB podem tornar as viagens mais confortáveis, disponibilizando tecnologias como a internet, meios para carregar telemóveis, ar condicionado e música ambiente nos autocarros.

Considerou que Braga tem todas as condições para apostar no uso da bicicleta, defendendo que a cidade é plana ao longo do rio Este, sendo assim propícia ao uso da bicicleta, lembrando que o clima não pode ser usado como desculpa uma vez que em Copenhaga ou em Vancouver as pessoas usam a bicicleta com temperaturas negativas.

Toda esta alteração estrutural facilitará a utilização dos transportes coletivos públicos como meio preferencial de ligação ao centro urbano.

Assustador, foi o termo usado para classificar a Rodovia. Para este investigador é necessário tornar aquela avenida mais amiga dos peões e ligar os dois lados da via, terminando com as passagens aéreas que são desagradáveis, têm um percurso longo e difícil e nem todas as pessoas as conseguem utilizar.

É necessário quebrar a barreira que esta rodovia cria entre duas áreas da cidade, e que passa pelo centro nobre da cidade, facilitando o acesso das pessoas às escolas, aos serviços públicos sem necessidade de passar por vias superiores. Explicou que, tornando esta avenida mais amiga do peão e fazer com que o trânsito urbano dê sempre prioridade ao peão não significa reduzir a capacidade automóvel, apenas é necessário que os tempos de atravessamento sejam rápidos.

Sugeriu fazer-se uma experiência na ligação entre as Ruas Nova de Santa Cruz e D. Pedro V, sem implicar grandes investimentos, dando acesso exclusivo a esta ligação aos transportes públicos e ao cruzamento pedonal.

"A cidade está animada. Vejo Braga como uma cidade feliz. Às vezes, é com pequeninas coisas, fáceis de implementar, que podemos modificar a vida das pessoas. Pesquisei no Google 'cidade feliz' e não apareceu nenhuma em Portugal. Registem 'Braga, cidade feliz'. Pode resultar." concluiu Tomás Allen.

Dr. António Marques

A 12 de Fevereiro, o Presidente da Associação Industrial do Minho - AIminho, Dr. António Marques, salientou a importante missão dos Transportes Urbanos de Braga - TUB em matéria de mobilidade, para ajudar a que a sociedade se sinta melhor, para que tenhamos mais coesão, para trazer a universidade para a cidade, fixar mais empresas, criando mais riqueza e emprego. Uma tarefa que, antes de mais, depende de cada um de nós.



Para o Presidente da AIminho a universidade estando dentro do casco urbano, está fora da cidade e, nesse sentido, é preciso criar as condições para trazer os jovens para a cidade para a dinamizar, para dar maior cor ao centro histórico, que é o que se passa nos países mais avançados, e levá-los de volta para a universidade. Acrescentou, ainda, que este interface não está a ser feito.

Afirmou que os Transportes Urbanos de Braga - TUB são movidos não a gasóleo nem a energia, mas sim pelas pessoas que devem apresentar soluções com qualidade, com bons autocarros, disponibilidade e alegria. Disse que temos que ser capazes de fazer uma sociedade mais coesa e mais feliz.

Apontou que a ação dos Transportes Urbanos de Braga - TUB é decisiva para esta ideia da mobilidade na mobilização da economia, principalmente da economia de proximidade, para criar mais emprego e mais riqueza, lembrando que uma das razões principais para atrair empresas e investimento é a logística e a mobilidade de uma cidade.

Disse que os Transportes Urbanos de Braga - TUB têm uma palavra a dizer no que diz respeito a ter uma cidade e um concelho capaz de fixar as pessoas e as empresas e atrair investimento, uma vez que estes têm um papel social e económico importante.

O presidente da AlMinho subscreveu as palavras do anterior orador, o arquiteto Tomás Allen, especialista em transportes públicos e renovação urbana, que defendeu a urgência de um anel de mobilidade com interface em Ferreiros e na Rotunda da Paz (variante do Fojo), uma ligação que António Marques considera da maior importância.

Dr. Domingos Macedo Barbosa

O Presidente da Associação Comercial de Braga - ACB, Dr. Domingos Macedo Barbosa, defendeu, a 26 de Fevereiro de 2014, uma maior Mobilidade entre o Centro Histórico e a Universidade do Minho, dizendo que existe um divórcio, em termos de mobilidade, entre estes dois locais da cidade desde que surgiu a Avenida Padre Júlio Fragata, colocando a Universidade fora da cidade. Lembrou que há um potencial económico à volta da Universidade do Minho e que o comércio nessa zona não está a ser aproveitado.



Salientou que há estudantes que não conhecem a cidade e que é preciso atrair a comunidade académica para o centro histórico. Segundo o responsável, a lacuna existente em termos de mobilidade entre estas duas zonas não deixa o comércio tirar partido das cerca de 20 mil pessoas que todos os dias circulam no campus de Gualtar.

Alertou para o facto de, na Universidade do Minho, acontecerem colóquios, seminários e outras iniciativas e que os participantes nem sequer chegam a conhecer Braga, passando o comércio ao lado de todo este movimento que acontece na Universidade. Por tudo isto vincou a necessidade de desatar o nó da Avenida Padre Júlio Fragata.

Falou na necessidade de criar itinerários para o centro histórico, classificando-o como um grande centro de negócios que está desaproveitado.

O presidente da ACB recordou o duro golpe que o comércio sofreu com a deslocalização do hospital. Lembrou que com a saída do hospital do centro, o comércio do centro perdeu cinco a seis mil pessoas a circular. Lembrou ainda que a cidade estava criada e montada para viver com a Segurança Social, a GNR e os tribunais no centro da cidade e ficou sem nada.

Referiu que a mobilidade que existe no centro da cidade não é satisfatória, defendendo a circulação de transportes públicos com viaturas adequadas, silenciosas e de baixa velocidade que ajudem as pessoas a deslocarem-se no casco urbano. Para isto lembrou que existem experiências bem sucedidas noutras cidades, cujos modelos podem ser copiados, afirmando que o comércio teria muito a ganhar com esse reforço de circulação. Com isto, desafiou os Transportes Urbanos de Braga - TUB a apostar na criação de um transporte público inovador para servir o centro histórico, indicando que esse é o primeiro passo para revitalizar o casco urbano.

Salientou que a cidade deve ser amiga do investidor e que a existência de uma boa rede de transportes é determinante para este desiderato. Lembrou que o processo de mudança de mentalidade no que à mobilidade diz respeito é preciso ser feito com tempo, promovendo a mobilidade por forma a atrair pessoas para residirem no centro histórico. Apenas existindo pessoas a residirem no centro histórico é que aparecem os investidores, pois o potencial existe. Lembrou que não se pode estar à espera que sejam os investidores a dar o primeiro passo.

Defendeu, ainda, que os turistas merecem uma atenção especial por parte da Transportes Urbanos de Braga - TUB, sugerindo a criação de circuitos que permitam aos nossos visitantes passar pelo maior número de locais no mais curto espaço de tempo, uma vez que estes clientes tem o tempo contado.

Realçou ainda a importância de os transportes públicos terem uma boa imagem, porque contribuem para a imagem que os visitantes retêm da cidade, reforçando que é importante ter uma cidade atrativa quer para os bracarenses, quer para quem nos visita.

Concluiu dizendo que para termos uma cidade de excelência temos, também, de ter acessibilidades e mobilidade de excelência e que todos têm a ganhar com uma rede de transportes moderna, acessível e mais virada para as pessoas.

Eng.º Honório Novo

O ex - Eurodeputado e atual Deputado Municipal pelo Porto, Eng.º Honório Novo, sustentou, a 12 de Março de 2014, que o direito à mobilidade é uma condição necessária para garantir a verdadeira igualdade de oportunidades de todos os cidadãos.

Apesar de, segundo a Constituição da República Portuguesa, este não ser um direito, acaba por ser um instrumento fundamental para o exercício pleno de outros direitos lá consagrados.



A União Europeia tem consagrado o direito à circulação livre de pessoas, bem como a nossa Constituição assegura a todos o direito à deslocação, ao repouso, ao trabalho, ao acesso a bens culturais e ao lazer. Questionou se seria possível que todos os cidadãos tivessem de facto assegurados estes direitos, entre outros, sem terem antes a disponibilização do direito à mobilidade, concluindo que, se as pessoas não conseguirem movimentar-se e se não houver capacidade económica e infra-estrutural para o acesso a esta mobilidade, as pessoas não estão em condições de aceder em plena igualdade aos seus direitos.

Um outro ponto que o Eng.º Honório Novo focou foram as características que um serviço de transportes públicos deve ter: qualidade, disponibilidade e acessibilidade.

Explicou que, enquanto que a qualidade é garantida pelo conforto e segurança, cumprimento e rigor dos horários, rapidez e prontidão do serviço e atratividade do transporte, a disponibilidade é conseguida através da oferta de uma rede adequada às necessidades das pessoas que servem, garantindo o seu direito à mobilidade, bem como através da oferta de horários universais alargados e não restringidos a um sector minoritário da população.

Explicou que não se traduzem em receitas os benefícios de garantir aos cidadãos o direito à mobilidade e que também não se 'medem' os benefícios financeiros da dinamização económica resultante de um bom serviço de transporte público que permite a fixação de empresas e a criação de emprego. Afirmou que estes benefícios não são medidos nas receitas financeiras do relatório de gestão dos Transportes Urbanos de Braga - TUB.

Apelou para que as pessoas não se resignem à acusação, muitas vezes, malévola, de que a existência de serviço público de transporte público é deficitária e tem que ser resolvida através da diminuição da acessibilidade, pois se assim fosse estaríamos a renegar o serviço público. Reconheceu que o desafio que se coloca a uma empresa como os Transportes Urbanos de Braga - TUB não é fácil, que é o de oferecer qualidade, disponibilidade e acessibilidade e ter contenção na utilização dos dinheiros públicos.

Considerou também que um serviço público com aquelas características não pode ser comparado com um serviço privado que não tem a mesma disponibilidade nem a mesma acessibilidade, apontando que são coisas incomparáveis.

Defendeu, no caso dos Transportes Urbanos de Braga - TUB, a existência de indemnizações compensatórias por parte do Estado, uma vez que a empresa responde a uma necessidade do concelho e da área envolvente.

Prof. João Falcão e Cunha

O Delegado de Portugal ao Programa da União Europeia Horizonte 2020, desafio Societal 4, Transportes, Inteligentes, Ecológicos e Integrados, Prof. João Falcão e Cunha, esclareceu, a 19 de Março de 2014, em que moldes é que a empresa municipal de transportes poderá beneficiar dos milhões disponibilizados pelo Horizonte 2020.

Realçou que, em relação aos transportes, um dos objetivos do programa Horizonte 2020 passa por conseguir criar formas de viajar simples e funcionais, em transportes públicos, por toda a Europa e que existem verbas significativas para que isso seja uma realidade, especificando que as mesmas só poderão ser obtidas para projetos inovadores.



Esclarecendo que o facto de ser uma empresa de capitais 100% municipais não a impede de se candidatar ao referido programa, a melhor maneira de aceder aos projetos europeus é os Transportes Urbanos de Braga - TUB abordarem instituições que já têm essa experiência, como, por exemplo, a Universidade do Minho, que está próxima e pode ajudar na elaboração desses novos projetos, virados para o futuro e que acrescentem valor aos que existem atualmente.

Salientou que, para o Horizonte 2020, as universidades, os centros de investigação vão ter que ter empresas a trabalhar com eles e as grandes empresas vão ter que ter PME a trabalhar com elas, afirmando que, por isso, os Transportes Urbanos de Braga - TUB têm uma grande oportunidade se tiverem disponibilidade para abraçar projetos novos, que têm que corresponder às aspirações das pessoas, dos mercados e têm que ser inovadores e de excelência.

Esclareceu, ainda, que o programa Horizonte 2020 financiará projetos/ideias que preconizem a criação de novo conhecimento, novos produtos, novos serviços, mas em parceria com mais dois países da União Europeia ou outros países.

Realçou que é muito importante a participação das empresas nestes projetos e as Universidades precisam delas para lhes colocar desafios.

Sustentou que as empresas estão muito mais próximas do mercado, estão muito mais próximas das necessidades e das aspirações das pessoas e, portanto, podem colocar desafios exigentes e interessantes às universidades, aos fornecedores e aos clientes e que é nessa relação que podem surgir projetos novos.

Eng.º José Manuel Fernandes

O Eurodeputado Eng.º José Manuel Fernandes defendeu, a 26 de Março de 2014, que é importantíssimo acelerar as estratégias nacionais integradas, ou seja, definir aquilo que queremos para cada território e, juntamente com os vários atores locais e regionais, participar nessas mesmas estratégias. Explicou que, definindo essa estratégia identificam-se os projetos que devem ser englobados num novo instrumento, que se chama Investimento Territorial Integrado, e que vai buscar dinheiro aos fundos dos programas operacionais nacionais e dos programas operacionais regionais.



De acordo com o responsável, que falava concretamente no caso da Comunidade Intermunicipal do Cávado, é importante que aquilo que queremos para o território possa influenciar positivamente os regulamentos e, por isso, os investimentos territoriais integrados devem ser feitos com urgência para que, depois, os regulamentos nacionais não excluam os investimentos que consideramos essenciais para o território. Acrescentou que é importante criar alguma tensão para que haja um consenso alargado e os regulamentos estejam de acordo com as nossas necessidades.

Na União Europeia, 70 por cento da população vive nas cidades. Em Portugal, apenas dois por cento do território (grandes áreas metropolitanas de Lisboa e Porto) concentram 40 por cento da população e mais de 50 por cento do Produto Interno Bruto.

Outro dos pontos vinculados pelo eurodeputado foi a importância da mobilidade para a coesão territorial. A propósito, adiantou que num plano de mobilidade sustentável tem que se olhar para o ordenamento do território, para a saúde e segurança, tem que se aplicar a estratégia da Europa 2020 e que, para isso, a coordenação é importantíssima.

Reportando-se à gestão dos fundos oriundos da União Europeia criticou que, por vezes, haja candidaturas desnecessárias, em vez de se procurar o que tornará o território mais atrativo ou competitivo, e defendeu que só será possível competir à escala global apostando na formação, inovação, sustentabilidade e crescimento inteligente.

Prof. João Duque

O Presidente do Centro Regional de Braga da Universidade Católica, Prof. João Duque defendeu, a 9 de Abril de 2014, que a população deve ser cativada para os transportes públicos, e que estes devem ser atrativos para a população e turistas.



Disse que Braga tem carros a mais e isso paga-se, sendo necessário encontrar alternativas que fujam ao trânsito automóvel, através da criação de transportes públicos em vias próprias, com o metro de superfície e veículos elétricos.

Para além do metro de superfície a ligar a Estação da CP à Universidade do Minho, sugeriu, ainda, o uso de meios de transporte não poluentes como por exemplo, a bicicleta.

Lembrou que há um caminho civilizacional a percorrer quanto à mudança de hábitos, levando a que o transporte público seja preferido em detrimento do particular, defendendo que é preciso uma mudança de mentalidades.

Disse que devemos educar a juventude a andar de transportes públicos e que isso não está a acontecer, sugerindo a realização de campanhas junto das escolas. A promoção do transporte público deverá fazer-se acompanhar de “ofertas” para os utentes, criando horários atrativos que respondam às necessidades das populações e transportes que não sofram muitos problemas ao nível de trânsito.

Disse que a imagem da empresa é importante a vários níveis, mas sobretudo a nível pessoal, uma vez que tem que ver com o ambiente do próprio transporte público e com o estilo e modo de ser do condutor, que pode criar um ambiente específico dentro do autocarro.

Para o Presidente da Universidade Católica, são os transportes públicos que dão a imagem da cidade aos turistas que neles circulam.

Por isso, e porque muitas das vezes o autocarro possui um ambiente anónimo, desafiou os Transportes Urbanos de Braga - TUB a criarem um programa de animação no interior dos transportes, que pode passar pela atuação de grupos locais ou música ambiente ou pela apresentação, num ecrã, dos eventos da cidade, transformando o condutor num animador social do autocarro, defendendo que um percurso de autocarro pode ser uma experiência cultural.

Dr.ª Maria Eduarda Loureiro

A 22 de Abril de 2014, a iniciativa "Pequenos Almoços Com..." contou com a presença da Diretora Executiva Comercial dos Comboios Portugal - CP, Dr.ª Maria Eduarda Loureiro, que defendeu a ideia da complementaridade entre os vários meios de transporte. Nesta questão da complementaridade é muito importante a sincronização de horários, percursos e paragens. Igualmente importante é a intermodalidade entre os dois meios de transporte, por exemplo, a existência de um título de transporte que permita utilizar os dois serviços.



Revelou que a linha de Braga registou no primeiro trimestre de 2014 uma recuperação, transportando, à data da visita, 4698 utentes por dia nos comboios regionais e suburbanos, e que, em relação aos Alfas, o eixo de Braga registou 598 mil utentes em 2012 e cerca de 700 mil em 2013, correspondendo a um aumento de cerca de três mil clientes.

Salientou a articulação existente entre os comboios e vários outros serviços de transporte de passageiros, sejam eles públicos ou privados, e justificou o aumento da procura.

Deu a conhecer a introdução do sistema Wi-Fi (acesso à internet sem fios) nos alfa-pendulares, serviço que, até ao final do ano de 2014, viria a ser introduzido nos comboios intercidades, revelando ainda que os comboios são transportes amigos do ambiente.

A diretora executiva comercial da CP defendeu também a criação de interfaces como locais de convergência de várias linhas de transportes públicos.

Prof. João Carvalho

A 8 de Maio de 2014, o Presidente do Instituto Politécnico do Cávado e do Ave (IPCA), Prof. João Carvalho, defendeu a intermunicipalidade dos transportes urbanos, desafiando os Transportes Urbanos de Braga - TUB a expandirem as ligações até Barcelos.



Considerou que esta mudança seria benéfica tanto para os muitos alunos daquele estabelecimento de ensino superior, que diariamente fazem aquele trajeto, como para a empresa, que iria aumentar o número de utentes.

Dizendo não entender porque os Transportes Urbanos de Braga - TUB chegam a Martim, Prado ou Ponte do Bico e dão a volta, defendeu que a expansão das ligações seria muito útil para o IPCA, havendo casos de alunos que demoram cerca de três horas num percurso de aproximadamente 30 quilómetros.

Referiu que o IPCA tem estudantes de todo o distrito de Braga e que tem conhecimento da preferência de muitos em ficar na residência do Politécnico para não fazerem diariamente a deslocação de suas casas para Barcelos, por fruto da fraca oferta pública de transportes.

O presidente foi perentório em afirmar que seria muito importante que os Transportes Urbanos de Braga - TUB criassem condições para se tornarem intermunicipais, abrangendo outros públicos.

Garantiu também que a centralidade, o desenvolvimento económico e os transportes são condições essenciais para a localização do Pólo que o IPCA quer abrir em Braga.

Prof. António Cunha

O Reitor da Universidade do Minho - UM , Prof. António Cunha, a 21 de Maio de 2014, manifestou abertura para a circulação dos Transportes Urbanos de Braga - TUB no interior do campus da UM.



Explicou que, até há um ano atrás, era impossível os autocarros acederem ao campus, acessibilidade que vai ser facilitada com a abertura de uma entrada a norte, pelo lado do hospital.

O reitor da Universidade do Minho referiu-se ainda à importância dos meios de transporte não só em Braga, mas em todas as cidades do mundo, pelo que estes devem permitir a mobilidade de pessoas de forma cómoda, segura e económica, tendo ainda em conta a minimização do impacto ambiental.

Vincando que o conceito de mobilidade tem de ser pensado de modo muito integrado defendeu que o perfil de mobilidade tende a modificar-se, fruto de uma sociedade baseada no conhecimento e nos sistemas de informação, o que vai exigir um perfil de especialização diferente, já que as pessoas se movimentam por motivos também eles diferentes.

Disse que este perfil, vai depender da cidade, do que ela oferece às várias camadas da população em diversas alturas do dia, que é essencial perceber o quadro de necessidades de mobilidade para uma cidade e construir uma rede de transportes adequada.

Sublinhou igualmente que são as redes de transportes que traduzem as marcas identitárias de uma cidade, motivo pelo qual estas necessitem de criar fatores de diferenciação e encontrar o

seu posicionamento. Uma situação à qual os transportes públicos de Braga terão de estar adaptados.

O reitor da Universidade do Minho referiu-se, por fim, à mobilidade elétrica que, no seu entender, vai ganhar muito espaço nos próximos anos, seja como veículo de distribuição ou público. Sustentou que estas soluções estão a aparecer e vão avançar.

O reitor foi também desafiado a diminuir o número de veículos que entram na universidade, mas lembrou que o único mecanismo seria aumentar a taxa de parque, o que originaria provavelmente um levantamento popular.

Considerou que o caminho passa por tornar mais fácil e mais atrativo para as pessoas não levarem o carro para a universidade.

Defendeu que a rede de transportes públicos tem de ir de encontro à estratégia da cidade, sobretudo numa altura em que as cidades competem para atrair investimento, sublinhando que o transporte público marca a impressão que se traz de uma cidade e mais ainda numa cidade que se quer internacionalizar, como é o caso de Braga.

Dr.^a Hortense Santos

A iniciativa encerrou a 2 de Julho de 2014 com a Presidente da Assembleia Municipal, Dr.^a Hortense Santos, a defender que os Bracarenses ainda têm uma dependência extrema do transporte individual, sustentando que estes são hábitos que estão enraizados e que devem ser alterados, não cabendo apenas a cada utente alterá-los. Para a Presidente da Assembleia Municipal, cabe também aos Transportes Urbanos de Braga - TUB cativar os cidadãos para os seus serviços, aumentando a sua oferta e criando condições para que os percursos sejam feitos no menor tempo possível. Isto porque se o transporte não é atrativo e as pessoas têm outra possibilidade, optam pelo privado. Destacou que devem existir faixas de circulação exclusivas para os autocarros, na medida em que isso permitiria ligações mais rápidas, logo mais atrativas.



Defendeu também que há muito a fazer no que toca à educação cívica dos jovens na utilização de autocarros. Nesse sentido, sugeriu aos Transportes Urbanos de Braga - TUB que encetem uma campanha de sensibilização nas escolas do concelho de Braga, alertando os mais jovens utilizadores dos Transportes Urbanos de Braga - TUB para a importância da utilização dos transportes públicos, assim como para as boas práticas a adotar durante as viagens.

Realçou ainda que a educação é uma tarefa que não pode apenas ser incutida na escola, que assume a sua função cívica, mas passa igualmente pelos valores que são transmitidos em contexto familiar.

Ouvir a Cidade

O Projeto "Ouvir a Cidade" foi lançado a 10 de Setembro de 2014, com o intuito de auscultar as Juntas de Freguesia, de modo a perceber qual a imagem que os eleitos locais têm dos Transportes Urbanos de Braga - TUB, qual a forma como perspetivam a empresa e a problemática da mobilidade no Concelho, em especial nas suas freguesias.



Foi elaborado um inquérito por questionário que foi enviado a todas as juntas de Freguesia. A recolha das respostas aos questionários, foi realizada, presencialmente, em cada uma das freguesias, na presença, entre outros, do presidente da freguesia.

Nessa oportunidade, os três elementos dos Transportes Urbanos de Braga - TUB, que procederam à recolha das informações, aproveitaram a oportunidade da visita para, complementarmente, fazer uma apresentação dos Transportes Urbanos de Braga - TUB e dos seus projetos para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável - PMUS. Esta interação com os autarcas locais foi muito gratificante pelas suas consequências que superaram a nossa expectativa, uma vez que percecionamos que a cidade deixou de falar de trânsito, para passar a falar em mobilidade. A cidade passou a falar não só de ciclovias, mas também de vias cicláveis e o termo "Interface" vulgarizou-se e passou a ser uma necessidade.

A primeira reunião decorreu dia 9 de Outubro na Freguesia de Mire de Tibães e a última junta de freguesia auscultada foi a União de Freguesias de Cabreiros e S. Julião de Passos, no dia 2 de Dezembro.

Da análise das respostas aos questionários evidenciamos a necessidade de mais oferta, de mais abrigos e alguns ajustes de horários e traçados.

Foi, também, sugerido a eliminação das restrições horárias a certos grupos de cidadãos em particular os reformados.

A necessidade de eliminação de algumas barreiras, que haviam já sido identificadas pelos Transportes Urbanos de Braga - TUB, nomeadamente a reposição da ligação entre as rua D. Pedro V e a rua Nova de Santa Cruz foi também um dos pontos referidos.

A melhoria das condições de circulação de várias estradas municipais e nacionais, foi, também, apontada como uma necessidade.

Conferências e Debates

Os Transportes Urbanos de Braga - TUB decidiram aceitar todos os convites para palestras, conferências e debates. Promovendo o uso do Transporte Público e dos Modos Suaves os Transportes Urbanos de Braga - TUB conseguiram colocar na ordem do dia o tema da Mobilidade.

“Mobilidade: Que futuro para Bragal”

A 18 de Setembro de 2014, sob o lema “Mobilidade: Que futuro para Bragal”, o debate, bastante participado, contou com a presença de oradores de méritos reconhecidos, alguns com experiência internacional, na área da mobilidade e planeamento de tráfego. Presentes estiveram o Prof. Mário Alves, engenheiro civil, professor no Instituto Superior Técnico e especialista em mobilidade e transportes, o Prof. Vítor Ribeiro, geógrafo e professor na Universidade do Minho, o Prof. Baptista da Costa, engenheiro, especialista em Mobilidade e Transportes e administrador dos Transportes Urbanos de Braga - TUB e o Dr. Rui Dias, administrador da *Get Bus*, empresa de transportes rodoviários de passageiros que faz a ligação entre Braga e o aeroporto Francisco Sá Carneiro. Como moderador esteve o Eng.º Mário Meireles.



A falta de interfaces, a existência de elevado número de autoridades públicas no setor dos transportes e os erros acumulados ao longo dos anos, nas vias e nos principais eixos rodoviários da cidade de Braga foram alguns dos principais pontos negativos apontados.

O Prof. Mário Alves foi o primeiro orador da noite dando conta da sua experiência de trabalho em várias cidades europeias. Na sua intervenção, lembrou que não existem receitas para

melhorar a mobilidade urbana, tendo avançado exemplos de situações constatadas em outras cidades e que deram resultado. Considerou que existe a nível mundial uma alteração do paradigma radical, em que, a breve trecho, a vida passará a ocupar o lugar mais alto da pirâmide. É preciso planificar e reduzir a velocidade. A este propósito lembrou o exemplo de Pontevedra, onde foi implantado o limite de 30 km/hora para circular no casco urbano, mercê de uma liderança política muito forte, por parte do alcaide, mostrando uma narrativa coerente.

Considerou que no século XX o homem matou o ambiente, e concluiu ao afirmar que nunca estudámos tanto e fizemos tão mal.

O Prof. Vítor Ribeiro centrou a sua intervenção em Braga e nas cidades do quadrilátero, sobre uma perspetiva mais social. Adiantou que Braga é das cidades onde mais se utiliza o automóvel, existe uma concentração populacional de 60 a 70 por cento num raio de 3/4 km, apresentando-se como o 7.º concelho do país em termos demográficos. Considerou que é necessário estudar e perceber os transportes urbanos, em contextos onde se integram, a deslocação à paragem, qualidade da paragem e do transporte, tempo de espera, tempo de deslocação, atrasos, áreas servidas deficientemente, sem os quais, e à falta de uma alternativa eficiente, levará o utente a usar automóvel.

O Prof. Baptista da Costa abordou a intermodalidade/complementaridade, considerando que ela não existe, pois cada operador olha apenas para o seu espaço, lembrando a necessidade da realização de políticas integradas e intercâmbios de modalidades, que sirvam os utentes da cidade e de toda a região. Afirmou que os interfaces, importantíssimos para uma boa política de mobilidade, quase não existem.

Olhando o futuro, considerou que Braga dentro de 10 anos terá menos 25 por cento de viaturas automóvel a circular no centro urbano, registando-se um aumento de utilizadores de bicicletas.

O Dr. Rui Dias apresentou e historiou o aparecimento da sua empresa. Afirmou que a procura tem sido crescente e que existem já 18 ligações diárias de segunda a domingo, sem paragens intermédias, e com um tempo de percurso de 50 minutos.

No período aberto à participação pública considerou-se que a cidade está mal estruturada, a via pedonal ciclável é um grande problema e que as muralhas e autoestradas disfarçadas são obstáculos à mobilidade.

“Ciclismo: Desporto, Recreação e Mobilidade”

A 19 de Setembro os Transportes Urbanos de Braga – TUB, marcaram presença na sessão “Ciclismo: Desporto, Recreação e Mobilidade”, que teve lugar na Biblioteca Lúcio Craveiro da Silva e que foi organizada pela Associação de Ciclismo do Minho.

Esta contou com a presença da Federação Portuguesa de Ciclismo, representada por Sandro Araújo, da Associação da Mobilidade Urbana em Bicicleta - MUBi, representada pelo Prof. Ricardo Cruz, do ciclista profissional Rui Sousa e dos Transportes Urbanos de Braga - TUB, representados pelo Eng.º Teotónio Andrade dos Santos. Como moderador esteve o Dr. Paulo Machado, do Jornal Correio Minho.

Nesta sessão foram apresentadas várias visões de mobilidade centradas na utilização da bicicleta e dos Transportes Públicos. Assim, foi referida a importância da criação dos 76 km de vias cicláveis em Braga que permitirão à população residente e aos visitantes da cidade optarem por este meio de transporte.



A segurança, a comodidade, o conforto, a legibilidade, a facilidade de acesso e a percepção de segurança para os seus utilizadores serão critérios importantes para as vias cicláveis (vias com acalmia de tráfego, vias com partilha de espaço entre transporte público e bicicletas e vias dedicadas para a bicicleta, denominadas por ciclovias).

Os 76 km de vias cicláveis foram desenhados tendo em conta as linhas de desejo das pessoas que utilizam a bicicleta em Braga, os declives da cidade e os pontos de interesse e de geração de tráfego existentes na mesma.

O mais importante é ligar os locais para onde as pessoas realmente querem ir, com infraestruturas que, para além de respeitarem todos os critérios acima referidos, se apoiem em criar ambientes conviviais que proporcionem às pessoas a sensação de lugar.

Deste modo, será possível que, na cidade, cerca de 100 000 pessoas tenham condições e possam optar pelo uso da bicicleta, o que levará a um aumento drástico do número de utilizadores e a uma diminuição do uso do transporte individual que se aponta para 25% em 2025.

“Mobilidade no Centro Histórico de Braga: Algumas Propostas”

No dia 23 de outubro de 2014 realizou-se no GNRation, organizada pela Associação Portuguesa para a Reabilitação Urbana e Proteção do Património - APRUPP, uma tertúlia cujo tema foi “Mobilidade no Centro Histórico de Braga: Algumas Propostas”.

O painel de participantes, que foi moderado por Daniel Miranda, da APRUPP, foi formado pelo Eng.º Luís Macedo a representar a Comunidade Intermunicipal do Cávado - CIM, o Prof. Alberto Manuel Miranda da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, o Prof. Miguel Bandeira enquanto Vereador da Câmara Municipal de Braga, o Prof. Baptista da Costa pelos Transportes Urbanos de Braga - TUB e pelo Eng.º Mário Meireles representando a Braga Ciclável.



O Prof. Manuel Miranda apresentou ideias para o problema do estacionamento abusivo na Rua D. Pedro V e a transformação de uma área residencial em zona 30, servindo a mesma como exemplo para toda a cidade.

O Eng.º Mário Meireles apresentou vários exemplos de cidades que sofreram alterações ao paradigma da Mobilidade com soluções simples, recorrendo muitas vezes a uma lata de tinta e mobiliário urbano.

“Pequeno-almoço” no Club de Negócios SOHO

Os Transportes Urbanos de Braga - TUB, representados pelo Eng.º Baptista da Costa, estiveram a 29 de Outubro numa conferência no Club de Negócios SOHO de Braga, coordenada pelo seu presidente, Dr. António Santos.

Nesta conferência foi explicado que os Transportes Urbanos de Braga - TUB têm programado investir 15 a 20 milhões de euros na renovação da frota de autocarros, à média de 1,5 milhões de euros anuais. Este investimento é justificado pela frota envelhecida, já que a média atual de vida é de 16 anos de idade, havendo alguns veículos com 22 anos, quando o máximo europeu é de 12 anos. Foi vincada a necessidade de apostar em veículos de qualidade e conforto, com Wi-Fi, ar condicionado e lugar para carrinhos de bebé.

Baptista da Costa em conferência no Clube Soho, de Braga

TUB precisam de 15 a 20 milhões para renovar a frota em dez anos

Os Transportes Urbanos de Braga (TUB) têm programado investir 15 a 20 milhões de euros na renovação da frota de autocarros, à média de 1,5 milhões de euros anuais, afirmou o administrador executivo Baptista da Costa, que explicou que «a frota está envelhecida, já que a mé-



que deverá ficar concluído dentro de dez anos.

Este é «um investimento de grande fôlego da cidade», a apresentar a fundos comunitários, o que poderá implicar «um montante de 100 a 120 milhões de euros na criação e renovação de todas as infraestruturas, adaptação e mo-

O Plano Estratégico de Transportes, incluído no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável – PMUS, para Braga prevê passar dos atuais dez milhões de passageiros/ano para 15 milhões em cinco anos e para 20 milhões numa década.

Foi adiantado ainda que os Transportes Urbanos de Braga - TUB estão já a preparar a candidatura de um projeto para a instalação de um sistema elétrico de transporte urbano do tipo BRT – Veículo Rápido de Transporte (*Bus Rapid Transit*), de mobilidade elétrica sobre pneus que deverá ficar concluído dentro de dez anos. Este projeto implicará ainda uma cuidada inserção urbana na zona pedonal da cidade. Esta inserção urbana será efetuada por especialistas, com base em estudos e projetos anteriores concretizados com sucesso pelos mesmos. Explicou que este investimento é de grande fôlego da cidade, e que o mesmo será candidatado a fundos comunitários, o que poderá implicar um montante de 100 a 120 milhões

de euros na criação e renovação de todas as infraestruturas, adaptação e modernização dos arruamentos e interfaces necessários.

O sistema BRT seria similar a um metro urbano de superfície, mas com novos autocarros elétricos, o que precisa de infraestruturas, desde a conceção do projeto e aquisição dos *BRTs* até à eletrificação – com sistemas de carregamento de baterias –, à demarcação de zonas de passagem, sistemas eletrónicos e semáforos.

Este transporte inovador está projetado para ligar a Universidade do Minho à Estação da CP, atravessando a cidade em linha reta, passando por zonas atualmente pedonais como a rua dos Capelistas, o Campo da Vinha e descendo pela Rua dos Biscainhos.

Documentos Estratégicos e Propostas

Durante o ano de 2014 os Transportes Urbanos de Braga - TUB colaboraram ativamente na dinâmica da cidade com a elaboração de documentos estratégicos e de propostas de soluções para alguns problemas de mobilidade.

Fruto da sua atuação na Cidade, os Transportes Urbanos de Braga - TUB são profundos conhecedores dos problemas e desafios que se colocam à Cidade, no que concerne à mobilidade e qualidade de vida da população. Para além disso, estamos a par das boas práticas internacionais e das medidas que em outras Cidades têm sido implementadas com sucesso, na procura de Cidades mais inclusivas, mais vivas, menos poluídas e economicamente sãs, criando perspetivas reais de poder proporcionar um futuro melhor às gerações vindouras.

De forma a melhorar o serviço prestado aos cidadãos e a todos aqueles que visitam a nossa cidade, apresentamos um novo circuito turístico.

Este circuito incluía o duplo sentido de trânsito na Rua dos Biscainhos e ainda o acesso do Transporte Coletivo à zona Pedonal, partilhando o espaço com peões e ciclistas. A partilha do espaço pedonal entre o Transporte Coletivo e os Peões aconteceu durante o ano de 2014 tendo sido efetuada com sucesso e permitiu demonstrar que, em Braga, como em muitas outras cidades da Europa com Centros Históricos delicados, esta partilha pode acontecer sem qualquer tipo de problemas.

Este novo circuito turístico foi bem recebido por comerciantes, residentes e utilizadores da zona pedonal. Esta alteração originou não só maior satisfação dos Turistas como também um aumento significativo da utilização deste serviço.

Por forma a ligar a Universidade do Minho ao Centro da Cidade os Transportes Urbanos de Braga - TUB entregaram uma proposta onde foram consideradas todas as alternativas possíveis para solucionar o problema do atravessamento da Avenida Padre Júlio Fragata.

Através de uma análise SWOT às várias alternativas possíveis do atravessamento da Avenida Padre Júlio Fragata obteve-se a melhor solução tendo em conta a nova Visão de cidade. Deste modo será possível começar a devolver a cidade às pessoas.

O duplo sentido de trânsito na Rua dos Biscainhos e o atravessamento direto da Avenida Padre Júlio Fragata permitirão aos Transportes Urbanos de Braga – TUB reduzir diretamente, em gasóleo e manutenção, milhares de euros. Aumentará a linearidade dos percursos e a velocidade comercial, melhorando significativamente a qualidade do serviço prestado aos clientes.

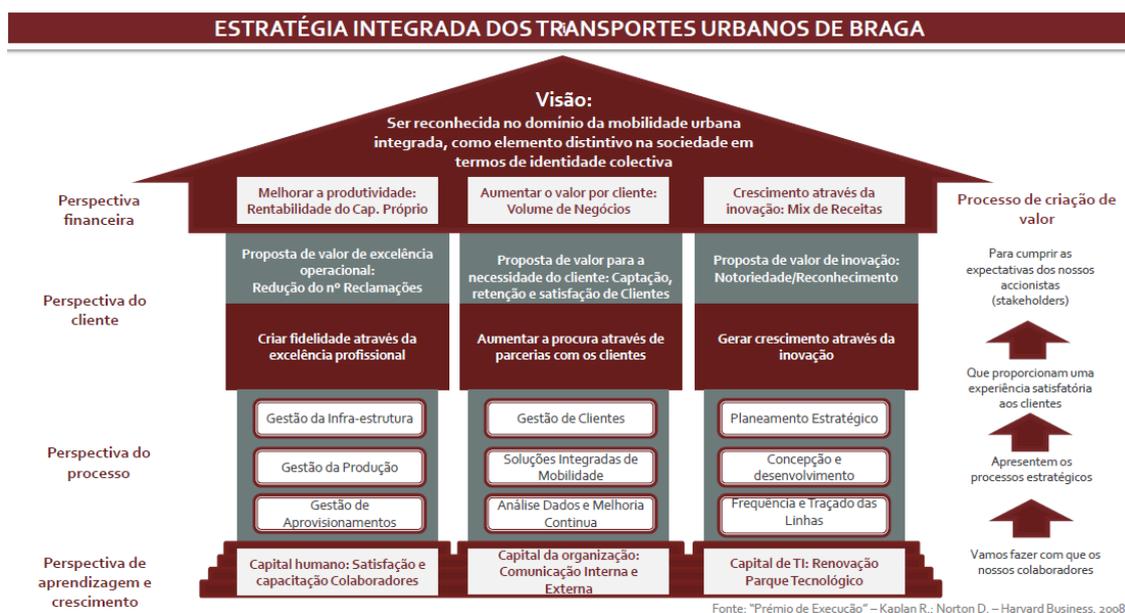
Os Transportes Urbanos de Braga - TUB têm um papel fundamental na Mobilidade da cidade e no âmbito do Plano Diretor Municipal – PDM entregaram um documento estratégico sobre a Mobilidade Urbana Sustentável de Braga.

Este documento acabou por servir de base para o capítulo de transportes do PDM, dado que os Transportes Urbanos de Braga - TUB fazem cada vez mais parte da estratégia integrada do Município.

Foi ainda elaborado o *Balanced Scorecard* que permitiu definir uma nova Estratégia, nova Visão novos Valores e nova Missão para a empresa.

Estes pontos foram definidos, seguindo uma nova orientação que passa pelo envolvimento de todos os colaboradores na definição da estratégia da empresa.

Estratégia:



Visão:

Ser reconhecida no domínio da mobilidade urbana integrada, como elemento distintivo na sociedade em termos de identidade coletiva.

Valores:

Conforto e Acessibilidade, Informação e Partilha, Património e Tradição, Transparência e Pertença.

Missão:

Oferecer Soluções de Mobilidade e Conforto na Região, satisfazendo e surpreendendo expectativas dos parceiros envolvidos.

Para isto foram realizadas diversas sessões de trabalho que culminaram com uma sessão de *Team Building* efetuada no Bom Jesus.



Melhorias de Oferta

A preocupação primordial dos Transportes Urbanos de Braga - TUB são os clientes. Assim, é imprescindível satisfazer e reter os atuais clientes, mas é, também, crucial captar novos de modo a aumentar drasticamente a repartição modal em favor do transporte público.

Segundo os dados dos Censos de 2011, na zona mais urbana da cidade de Braga habitam cerca de 120 000 pessoas, o que representa cerca de 66% da população de todo o Concelho. Estes dados sustentam a aposta efetuada durante o ano de 2014 na melhoria da oferta das linhas urbanas.

Os Transportes Urbanos de Braga - TUB assumem-se como um fator de coesão social e territorial, e mesmo com a grande limitação de viaturas para responder à procura existente, apostou-se no aumento da eficiência dos meios disponíveis, tendo sido possível proporcionar, no início do ano de 2014, aos reformados portadores de passe TR, um aumento de oferta de mais 1h30 por dia, sem qualquer acréscimo de custos.

Para além da redução desta restrição, os Transportes Urbanos de Braga - TUB criaram, também, um título de transporte anual para as pessoas portadoras de deficiência. Este título de transporte, criado com base na proibição do transporte gratuito resultante da lei do Orçamento de Estado, tem o custo simbólico de 1 euro por ano e permite a estes clientes usufruírem do transporte público na sua plenitude.

Ainda em Janeiro de 2014, a oferta nas carreiras que servem o Hospital sofreu uma melhoria significativa com o aumento de mais 5 viagens. Os horários foram ajustados às necessidades dos clientes e a compatibilidade com outras linhas foi melhorada permitindo, assim, os transbordos entre várias linhas.

Em Março de 2014 colocamos um novo abrigo junto ao Hospital Privado de Braga, satisfazendo assim mais uma necessidade detetada. Deste modo, melhoramos o conforto e as condições de espera dos nossos clientes num local que do ponto de vista comercial e social se revela cada vez mais interessante e relevante.

Por forma a aumentar a proximidade entre o Centro Histórico e a Universidade do Minho, tal como tinha sugerido o Presidente da Associação Comercial de Braga - ACB, Dr. Domingos Macedo Barbosa, a 26 de Fevereiro de 2014 na iniciativa "Pequeno Almoço com...", melhoramos, significativamente, a oferta noturna entre estes dois relevantes pontos da cidade.

Assim, a partir de 31 de Março, a Linha 943 Estação CF – Universidade do Minho passou a operar, todos os dias da semana, até à 01H30, permitindo aos estudantes da Universidade do Minho usufruir da Cidade, da cultura e dos eventos que nela se realizam.

Neste aspeto, foi relevante a coordenação com o Theatro Circo, onde os espetáculos terminam habitualmente antes da 01H00 possibilitando de seguida o acesso mais fácil ao transporte público.

Em Abril de 2014 os Transportes Urbanos de Braga - TUB melhoraram a oferta de transporte público em Fraião, efetuando o prolongamento da linha 89 - Gondizalves/Semelhe - Boavista, até à paragem designada por Barral IV. Esta passou a designar-se linha 89 – Gondizalves / Semelhe – Nogueira (Barral).

Foram efetuadas mais duas paragens melhorando, assim, significativamente, o nível de serviço prestado aos clientes. O prolongamento surgiu na sequência de um desenvolvimento demográfico que tem ocorrido na zona e que os Transportes Urbanos de Braga - TUB identificaram como uma necessidade de melhoria de modo a melhorar a cobertura geográfica.

Em Maio de 2014, por forma a melhorar a ligação ao Funicular do Bom Jesus, foi revista pelos Transportes Urbanos de Braga - TUB a oferta aos Sábados, Domingos e Feriados da Linha 91 Priscos – S. Pedro d' Este que serve a freguesia de Gualtar e a União das Freguesias de Este (São Mamede e São Pedro) e permite ligar a cidade a este veículo histórico.

Esta alteração deu resposta às reais necessidades de mobilidade na medida em que foi aumentada a linearidade do percurso, e como tal o nível de serviço prestado aos clientes é, hoje, maior dado que passam a dispor de alternativas nos dois sentidos.

Ainda no mês de Maio, os Transportes Urbanos de Braga - TUB melhoraram a oferta noturna de transporte público entre a Misericórdia, em Ferreiros, e São Mamede d' Este.

Assim, a linha 907 - Avenida Central - S. Mamede d' Este passou a designar-se por Linha 907 Misericórdia – S. Mamede d' Este.

Esta alteração melhorou a cobertura geográfica, no período noturno, ligando de forma direta a zona comercial e industrial da Misericórdia, o complexo industrial *Bosch e Delphi*, o centro da cidade, a Universidade do Minho e a Freguesia de São Mamede d' Este.

Trata-se de uma linha diametral, que atravessa o concelho e que reduz a necessidade de transbordos aumentando deste modo a atratividade e a comodidade para os clientes.

Em Julho de 2014 os Transportes Urbanos de Braga – TUB concretizaram uma importante melhoria, o reforço da linha 74 que liga as Camélias ao Hospital.

linha 74 **Camélias - Hospital**
dias úteis, sábados, domingos e feriados

work days dias úteis					continuação					sábados, domingos e feriados					
	Camélias	Rua 25 Abril (D Maria II - I)	Hospital	Av. da Liberdade (Igreja S. Lázaro II)	Camélias	Camélias	Rua 25 Abril (D Maria II - I)	Hospital	Av. da Liberdade (Igreja S. Lázaro II)	Camélias	Camélias	Rua 25 Abril (D Maria II - I)	Hospital	Av. da Liberdade (Igreja S. Lázaro II)	Camélias
	p/d	cp/ad	cp/ad	cp/ad	c/a	p/d	cp/ad	cp/ad	cp/ad	c/a	p/d	cp/ad	cp/ad	cp/ad	c/a
06:55	07:15	07:35	07:45			15:30	15:40	16:00	16:20	16:30	07:00	07:10	07:30	07:50	08:00
07:00	07:10	07:30	07:50	08:00		15:45	15:55	16:15	16:35	16:45	08:00	08:10	08:30	08:50	09:00
07:15	07:25	07:45	08:05	08:15		16:00	16:10	16:30	16:50	17:00	09:00	09:10	09:30	09:50	10:00
07:30	07:40	08:00	08:20	08:30		16:15	16:25	16:45	17:05	17:15	10:00	10:10	10:30	10:50	11:00
07:45	07:55	08:15	08:35	08:45		16:30	16:40	17:00	17:20	17:30	11:00	11:10	11:30	11:50	12:00
08:00	08:10	08:30	08:50	09:00		16:45	16:55	17:15	17:35	17:45	12:00	12:10	12:30	12:50	13:00
08:15	08:25	08:45	09:05	09:15		17:00	17:10	17:30	17:50	18:00	13:00	13:10	13:30	13:50	14:00
08:30	08:40	09:00	09:20	09:30		17:15	17:25	17:45	18:05	18:15	14:00	14:10	14:30	14:50	15:00
08:45	08:55	09:15	09:35	09:45		17:30	17:40	18:00	18:20	18:30	15:00	15:10	15:35	15:50	16:00
09:00	09:10	09:30	09:50	10:00		17:45	17:55	18:15	18:35	18:45	16:00	16:10	16:35	16:50	17:00
09:15	09:25	09:45	10:05	10:15		18:00	18:10	18:30	18:50	19:00	17:00	17:10	17:35	17:50	18:00
09:30	09:40	10:00	10:20	10:30		18:15	18:25	18:45	19:05	19:15	18:00	18:10	18:35	18:50	19:00
09:45	09:55	10:15	10:35	10:45		18:30	18:40	19:00	19:20	19:30	19:00	19:10	19:35	19:50	20:00
10:00	10:10	10:30	10:50	11:00		18:45	18:55	19:15	19:35	19:45	20:00	20:10	20:35	20:50	21:00
10:15	10:25	10:45	11:05	11:15		19:00	19:10	19:30	19:50	20:00					
10:30	10:40	11:00	11:20	11:30		19:15	19:25	19:45	20:05	20:15					
10:45	10:55	11:15	11:35	11:45		19:30	19:40	20:00	20:20	20:30					
11:00	11:10	11:30	11:50	12:00		19:45	19:55	20:15	20:35	20:45					
11:15	11:25	11:45	12:05	12:15		20:00	20:10	20:30	20:50	21:00					
11:30	11:40	12:00	12:20	12:30											
11:45	11:55	12:15	12:35	12:45											
12:00	12:10	12:30	12:50	13:00											
12:15	12:25	12:45	13:05	13:15											
12:30	12:40	13:00	13:20	13:30											
12:45	12:55	13:15	13:35	13:45											
13:00	13:10	13:30	13:50	14:00											
13:15	13:25	13:45	14:05	14:15											
13:30	13:40	14:00	14:20	14:30											
13:45	13:55	14:15	14:35	14:45											
14:00	14:10	14:30	14:50	15:00											
14:15	14:25	14:45	15:05	15:15											
14:30	14:40	15:00	15:20	15:30											
14:45	14:55	15:15	15:35	15:45											
15:00	15:10	15:35	15:50	16:00											
15:15	15:25	15:45	16:05	16:15											

mapa map

Legenda symbols
● corcova 1 zone 1

Information information

Pode viajar nos TUB usando o passe mensal, pré-comprados ou bilhetes individuais vendidos a bordo.

You can travel on TUB using a pre-paid transportation pass, pre-paid ticket or you can buy paper tickets inside the bus for single journeys.

telephone phone 253 606 890 fax 253 606 899 Número Azul 808 102 659
 emails geral@tub.pt apoiocliente@tub.pt

Esta é uma linha totalmente urbana e que tem tido um crescimento muito significativo. É uma linha que serve o centro da cidade, grandes aglomerados populacionais, escolas, centros comerciais e o Hospital.

A frequência existente nesta linha era insuficiente para dar resposta à procura. Assim, esta linha passou a dispor de uma frequência de 15 minutos nos dias úteis. Aos Sábados, Domingos e feriados foi também implementada com frequência de 1 hora.

Este reforço está inserido numa estratégia que os Transportes Urbanos de Braga - TUB estão a seguir e que pretende aumentar a oferta de serviço na zona urbana, de modo a satisfazer a procura que se tem revelado crescente.

Em Novembro e Dezembro os Transportes Urbanos de Braga - TUB prolongaram a Linha 89 até ao Barral, a linha 84 até Souto Covo e melhoraram os serviços em Ruílhe, Tebosa e São Vicente.

Foi efetuado o prolongamento da linha 84 – Praça Conde Agrolongo – Ruílhe, sendo assim criada uma nova paragem designada por Souto Covo que passou a ser o término da linha na Freguesia de Ruílhe. Esta linha, que funciona nos dias úteis passou a designar-se linha 84 – Praça Conde Agrolongo – Ruílhe (Souto Covo).

O prolongamento, que os Transportes Urbanos de Braga - TUB identificaram como uma necessidade de melhoria, aumentou a cobertura geográfica e o nível de serviço prestado aos clientes garantindo deste modo o acesso ao transporte público.

Os Transportes Urbanos de Braga - TUB colocaram, ainda, duas novas paragens na freguesia de Tebosa. Estas ficaram localizadas na Avenida Gomes Pereira e na Rua de Cadoi.

Deste modo, aumentou-se o nível de serviço prestado permitindo uma maior facilidade de acesso aos nossos clientes.

Estas alterações surgiram na sequência do projeto "Ouvir a Cidade", nas reuniões com os executivos locais que, por sua vez, tinham recebido *feedback* da população.

Em São Vicente foi alterada a paragem na Rua António Freire, tendo sido melhorada a sua localização. Assim, e de modo a tornar a utilização do transporte público mais acessível e inclusivo, esta paragem foi alterada para a frente do novo edifício do Centro de Saúde de Infias que, então, havia sido inaugurado.

Esta necessidade foi identificada pelos Transportes Urbanos de Braga - TUB, junto do próprio Centro de Saúde, e enquadrou-se na política de melhorias que foram implementadas pela empresa durante o ano de 2014.

Esta paragem é servida diariamente pelas linhas 40 – Circuito Urbano I e 41 – Circuito Urbano II.

Com todas estas melhorias de oferta, os Transportes Urbanos de Braga - TUB, conseguiram, sem qualquer aumento de frota ou de tarifário, ao contrário do sector a nível nacional, aumentar o número de passageiros transportados e o volume de negócios.

Melhorias área Comercial

A melhoria dos canais de distribuição, o reforço da equipa comercial e a melhoria do seu desempenho foram prioridades em 2014.

No ano em apreciação esta área foi reforçada com a reafecção interna de mais 4 colaboradores. Deste modo, conseguimos facilitar a aquisição de títulos de transporte e paralelamente reduzir o tempo de espera, melhorando assim de forma substancial a qualidade do serviço prestado aos clientes.

Posto de Venda Estação da CP

Um dos locais onde mais se fez sentir essa melhoria foi na Estação da CP. Neste local foi possível alargar o horário do nosso posto de vendas em mais 5 horas por dia, impedir o seu encerramento na hora de almoço, passando a trabalhar sem interrupção entre as 07H00 e as 20H00. Tendo em conta que este é um local onde, considerando apenas os comboios regionais e suburbanos, se movimentam mais de 4500 pessoas por dia, facilmente compreendemos a importância deste interface e se percebe a pertinência desta melhoria.

Multibanco

De forma a facilitar o acesso e aumentar a comodidade dos clientes foi implementado, em Outubro, o carregamento de passes pelo Multibanco.



No início de 2014 existiam apenas 6 postos de venda, todos localizados na zona histórica da cidade. Os detentores de títulos de transporte de carregamento mensal (passes), representam mais de 80% dos clientes dos Transportes Urbanos de Braga - TUB, e eram obrigados a deslocar-se, mensalmente, a um destes pontos, para o seu carregamento.

É socialmente inaceitável que os nossos clientes gastem dinheiro num passe e que para o adquirirem ou carregarem tenham de se deslocar ao centro histórico e esperar, por vezes, numa fila interminável, ao frio e à chuva.

Esta era uma necessidade que se encontrava identificada e que foi totalmente ao encontro das necessidades dos clientes.

Através desta funcionalidade os clientes podem efetuar o carregamento sem saírem de casa no seu PC, Tablet, Smartphone ou no multibanco mais próximo. O lançamento deste serviço foi acompanhado por importantes campanhas de informação e divulgação nas redes sociais, nas juntas de freguesia e na comunicação social.

As opiniões recolhidas junto da população foram muito positivas e o sucesso deste serviço tem sido crescente. Continuaremos a divulgação deste serviço de modo a torná-lo, ainda, mais abrangente.

Balcão Único

Desde o dia 1 de Dezembro, indo de encontro ao objetivo da melhoria da área comercial, os Transportes Urbanos de Braga - TUB alargaram a sua rede de informação e vendas com a presença no Balcão Único da Câmara Municipal de Braga.

O Balcão Único é uma forma de centralização de todo o atendimento ao público do Universo Municipal e que permitiu aos Transportes Urbanos de Braga - TUB uma maior proximidade com os cidadãos e, em particular, com os seus clientes.

Este local oferece aos municípios uma multiplicidade de serviços que vão desde tratamento de processos urbanísticos, pagamento de taxas municipais, licenciamentos, atendimento geral, pelo que faz todo o sentido a presença dos Transportes Urbanos de Braga - TUB neste espaço. Neste local é possível adquirir e carregar qualquer título de transporte e recolher todas as informações necessárias à sua utilização.

Campanhas de Promoção

Foram várias as campanhas de divulgação e promoção que os Transportes Urbanos de Braga - TUB levaram a efeito. As mais significativas decorreram na Universidade do Minho - na semana da receção ao caloiro, na Escola Secundária Carlos Amarante - na semana da mobilidade e no Hospital de Braga - depois das melhorias implementadas.

Universidade do Minho

Na semana da receção ao caloiro, da Universidade do Minho, os Transportes Urbanos de Braga - TUB marcaram presença. O material promocional foi variado e, tendo em conta o número crescente de alunos ERASMUS, este material foi apresentado num formato bilingue: Português e Inglês.

Os Transportes Urbanos de Braga - TUB participaram, também, na receção aos alunos estrangeiros. Acrescentaram, a convite do *Erasmus Student Network*, no kit de receção ao caloiro estrangeiro, 500 panfletos com informação dos Transportes Urbanos de Braga - TUB em Inglês.

Desta forma foi possível chegar a um universo de cerca de mais de 16 000 pessoas que trabalham, estudam e visitam diariamente o Campus Universitário de Gualtar.



A campanha teve resultados muito positivos, pois permitiu não só prestar milhares de informações e esclarecimentos como também a criação de centenas de novos passes.

Escola Secundária Carlos Amarante

Em Setembro de 2014 respondendo ao desafio tinha sido lançado na iniciativa "Pequeno Almoço Com..." quer pelo Prof. João Duque, quer pela Dr.ª Hortense Santos os Transportes Urbanos de Braga - TUB procuraram promover nas escolas o Transporte Coletivo e cativar os alunos para a sua utilização.



Os alunos da Escola Secundária Carlos Amarante - ESCA, em Braga, foram desafiados a utilizar o transporte público para as suas deslocações, desafio extensivo às famílias e aos amigos em nome de uma cidade com menos carros, menos poluição e mais sustentável.

Foi explicado, aos muitos estudantes que se juntaram na sala do aluno da ESCA, que é importante retirar os automóveis do centro da cidade. Aqui a poluição atinge, por vezes, níveis preocupantes.

Os Transportes Urbanos de Braga - TUB oferecem qualidade e eficácia no serviço ao nível das maiores cidades do país que atinge uma regularidade de oferta, em algumas linhas, de 15 em 15 minutos. Um transporte de todos e para todos, de qualidade e com ganhos de eficiência para a cidade, sem esquecer a questão ambiental.

Relembrou-se que um autocarro cheio retira mais de 30 automóveis ao centro da cidade, e que este é um desafio e não uma utopia, pelo que necessária a adesão de alunos, pais, professores e funcionários.

Foi, ainda, divulgado que os alunos que possuem um *smartphone* ou um *tablet*, podem descarregar gratuitamente uma aplicação móvel que contém os horários e as paragens das

diversas linhas dos Transportes Urbanos de Braga - TUB. Esta aplicação móvel permite ter acesso a toda aquela informação em tempo real.

Foi ainda distribuído um panfleto que deu a conhecer as principais linhas dos Transportes Urbanos de Braga - TUB.

Realçou-se o factor informação como crucial, até porque o principal motivo de não utilização é o desconhecimento. Uma cidade mais inclusiva e mais sustentável passa pela utilização do transporte público.

A Federação de Associações de Pais - FAP de Braga também se associou a esta iniciativa e esteve representada pelo Eng.º Ângelo de Sousa, que apelou aos alunos para se entusiasmarem e insistirem junto dos pais para que usem os transportes públicos.

Questionou se não é mais fácil vir de autocarro, já que gastam menos tempo e poupam energia e dinheiro, além da poupança ao nível da ecologia.

Todos os meses, cerca de oito mil estudantes compram o passe para viajar nos Transportes Urbanos de Braga - TUB.

Hospital de Braga

Na sequência da melhoria e do reforço do serviço das linhas que servem o Hospital de Braga, foi instalado um posto de atendimento para prestar todos os esclarecimentos e promover a aproximação dos transportes urbanos à população. Esta campanha de promoção e divulgação decorreu durante cinco dias.



Foi dado a conhecer o serviço que os Transportes Urbanos de Braga - TUB disponibilizam para o Hospital de Braga, informando todos os seus utilizadores da nova paragem e dos seus tarifários.

Com esta campanha de informação foi possível aumentar o número de clientes a utilizarem as linhas que servem o hospital, tendo muitas pessoas passado a utilizar o Transporte Público em detrimento do Transporte Individual.

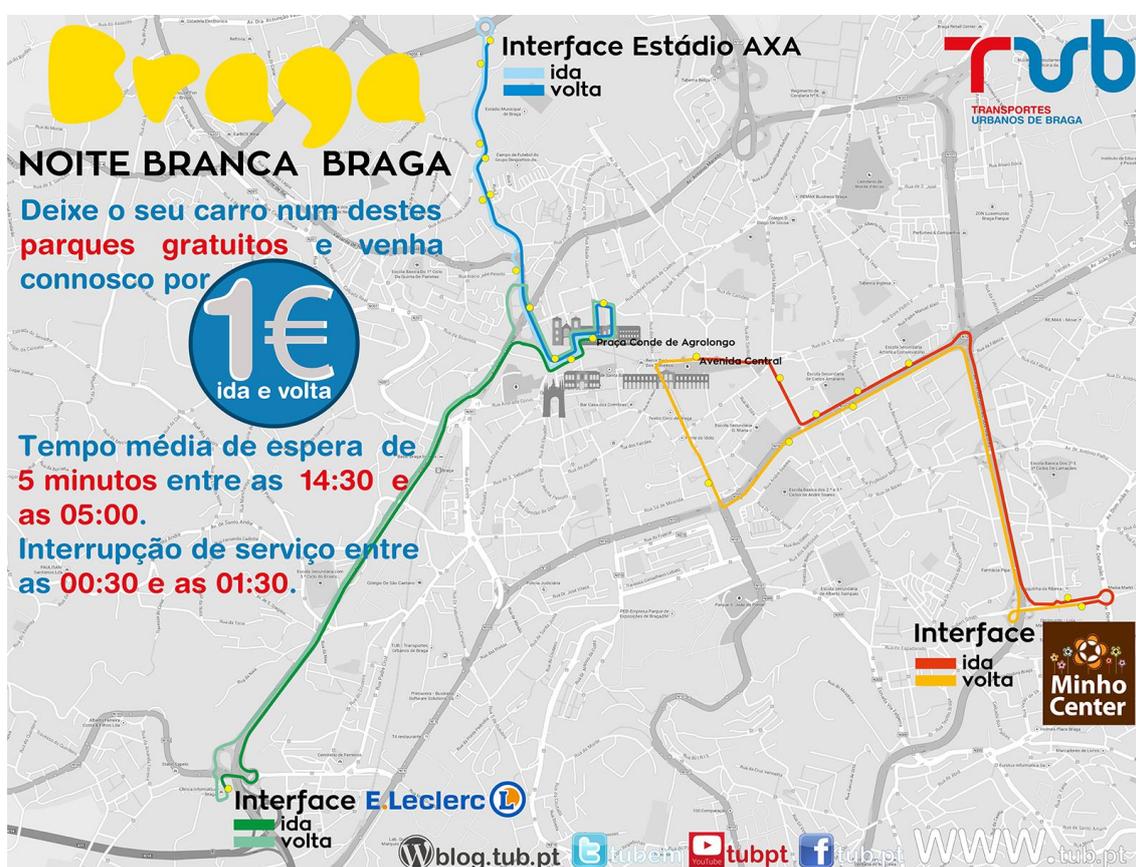
Esta iniciativa permitiu, ainda, continuar a divulgar o carregamento de passes através do Multibanco, que entretanto tinha sido iniciado.

A nova linha operou todos os dias da semana, de 30 de Junho a 31 de Agosto, dispondo de 8 viagens diárias com partida da Avenida Central.

O uso de mini bus neste novo circuito rapidamente teve que ser revisto, dado que a procura do serviço superou todas as expectativas.

Os Transportes Urbanos de Braga - TUB pretendem participar ativamente em todas as celebrações e eventos da cidade. Neste sentido participaram, mais uma vez, com a criação de linhas especiais em 28 e 29 de Julho para as festividades da Santa Marta.

A palavra Interface foi um conceito introduzido pelos Transportes Urbanos de Braga - TUB no ano de 2014.



Devido à importância que os mesmos têm na melhoria da mobilidade de uma cidade, os Transportes Urbanos de Braga - TUB criaram, em algumas épocas festivas e eventos da cidade, interfaces entre o Transporte Coletivo e o Transporte Individual.

Estes situaram-se em 3 locais distintos, foram eles, na Avenida Robert Smith, no Estádio Municipal de Braga e no espaço comercial E'Leclerc. Com estes 3 interfaces foi possível captar o tráfego automóvel que entra na cidade vindo de Norte, Sul e Oeste.

O serviço surgiu em Setembro com a Noite Branca, onde a cidade, contrariamente ao habitual, não ficou congestionada e o trânsito circulou de forma mais fluída graças à grande adesão da população.



O tempo de espera médio de 5 minutos do serviço que os Transportes Urbanos de Braga - TUB implementaram abriu caminho à fluidez do trânsito e impediu o estacionamento abusivo de automóveis.

Em Dezembro, os Transportes Urbanos de Braga - TUB apresentaram um plano especial de transportes para a época natalícia denominado TUB Natal, que teve o intuito de proporcionar uma maior dinamização económica.

Uma parceria entre a Associação Comercial de Braga - ACB, a Câmara Municipal de Braga - CMB e os Transportes Urbanos de Braga - TUB permitiu uma maior aproximação dos utilizadores do Transporte Público ao comércio local.

Ao longo dos sete dias de operação foram utilizados mais de 90 motoristas, mais de 80 autocarros, e foi instalada uma sinalética especial de encaminhamento para os interfaces.

Foram distribuídos mais de 5 mil panfletos pelos vários estabelecimentos e pontos de venda da cidade, 200 cartazes, divulgação nas redes sociais, jornais e rádios locais. Os utilizadores deste serviço usufruíam de descontos nas 31 lojas aderentes ao projeto.

TUB NATAL

Estádio AXA
ida
volta

1€
ida e volta

Este natal viaje com os TUB.
Visite todo o comércio e tenha acesso a ofertas exclusivas para clientes TUB.

Dias:
13 a 14 de Dezembro
10h00 às 19h30
20 a 23 de Dezembro
10h00 às 19h30
24 de Dezembro
10h00 às 16h30

Praça Conde de Agrolongo
Avenida Central

Av. Robert Smith

E. Leclerc
ida
volta

Tempo médio de espera de 5 minutos

A campanha, que foi muito bem acolhida pela população, representou mais um esforço para retirar os carros da cidade, aumentar a repartição modal em favor do Transporte Coletivo, de melhorar a circulação e consequentemente a qualidade de vida das pessoas.

Atividades Culturais

A cultura é um fator decisivo na evolução de uma Comunidade e neste sentido os Transportes Urbanos de Braga - TUB promoveram-na, durante o ano de 2014, através de várias iniciativas e parcerias.

Assim, em Braga, 2014 ficou marcado como o ano do Centenário da introdução do carro “Eléctrico”, pelo que foram várias as atividades e iniciativas que tiveram como mote esta comemoração.

O lançamento de um Selo comemorativo foi uma delas. Este lançamento decorreu no dia 5 de Outubro na pastelaria “Ferreira Capa” e contou, a presença dos Transportes Urbanos de Braga - TUB, dos CTT, do Presidente da Associação Comercial de Braga – ACB, Dr. Domingos Macedo Barbosa e do Vice-Presidente da Câmara Municipal de Braga, Dr. Firmino Marques.



CONVITE

Os Transportes Urbanos de Braga tem o prazer de convidar V.ª Ex.ª a assistir à apresentação do selo “Centenário do Eléctrico em Braga”, a realizar no próximo dia 05 de Outubro de 2014, pelas 11h00, na pastelaria Ferreira Capa, Rua dos Capelistas.

Neste lançamento foi dito pelo Presidente do Conselho de Administração dos Transportes Urbanos de Braga - TUB e Vice-Presidente da Câmara Municipal de Braga, Dr. Firmino Marques, que é necessário considerar a introdução de transporte amigo do ambiente no centro histórico da cidade que seja capaz de gerar a mobilidade perdida com o abandono do carro elétrico em 1963.

A necessidade de criar circuitos de transporte público que atravessem o centro urbano foi vinculada neste evento, numa sessão durante a qual os “minibus” criaram um cenário dinâmico pela rua dos Capelistas, o que segundo o Dr. Firmino Marques – provou que o transporte público de pequena dimensão é perfeitamente conciliável com a circulação pedonal.

Nesta sessão, o residente da Associação Comercial de Braga, Macedo Barbosa, realçou que a introdução de transporte público, que aproxime a universidade do centro, teria grande interesse para o comércio, que teria a ganhar com o aumento do número de pessoas e turistas que tenham facilidade de mobilidade entre a zona de Gualtar e os hotéis ali localizados e a zona histórica, oferecendo “o coração de Braga” como local complementar aos congressos científicos.



Macedo Barbosa vinco, a necessidade de reforçar a mobilidade que cruze o centro histórico, com minibus ou outros veículos com facilidade de circulação, mas frisou que esta não pode ser uma experiência passageira.

Mas, tem de ser uma aposta que perdure vários anos, para criar hábitos e conseguir gerar um tráfego interessante, que voltem a dinamizar a zona histórica, que há décadas atrás tinha uma animação e circulação de pessoas que hoje não tem, também muito em virtude do despovoamento do casco urbano.

Outra iniciativa relevante foi o apoio dos Transportes Urbanos de Braga – TUB para o lançamento do livro “ Os Eléctricos em Braga [1914-1963]” da autoria do Professor Joaquim da Silva Gomes.

Para os Transportes Urbanos de Braga – TUB é importante preservar a memória coletiva dos Bracarenses pelo que o reconhecimento e apoio a esta obra enquadra-se nesta perspetiva.



A apresentação decorreu na Biblioteca Lúcio Craveiro da Silva com a presença do professor José Manuel Lopes Cordeiro, do Departamento de História da Universidade do Minho, do Presidente do conselho de administração dos Transportes Urbanos de Braga, Dr. Firmino Marques e do Presidente da Câmara Municipal de Braga, Dr. Ricardo Rio.

Destinado aos mais jovens Transportes Urbanos de Braga - TUB promoveram um concurso de Postais de Natal em que todas as escolas foram convidadas a participar.

Assim, o concurso, aberto a todos os jovens dos 5 aos 15 anos de idade, desafiou-os a apresentarem um Postal que associasse o Natal à importância do transporte público e em particular aos Transportes Urbanos de Braga.

Este concurso duplicou, em 2014, o número de alunos participantes comparativamente a 2013.

Os postais dos participantes foram avaliados por um júri externo aos Transportes Urbanos de Braga - TUB que premiou três das centenas de postais a concurso.

Tendo em conta a qualidade dos trabalhos rececionados, o júri composto pelo Artista Plástico, Sr. Luís de Matos, pela Artista Plástica e Professora, Dr.^a Adriana Henriques, e pela Gestora de Projetos Europeus, Dr.^a Amélia Veloso, decidiu, ainda, a atribuição de cinco menções honrosas.



A entrega de prémios aconteceu em 20 de Dezembro, em plena Arcada, na Avenida Central, no numa sessão que foi brilhantemente animada pelo grupo “Geraldinos” dos Transportes Urbanos de Braga -TUB.



A exposição destes postais de Natal decorreu entre o dia 23 de Dezembro e 9 de Janeiro, na Alameda do Hospital de Braga, vincando, uma vez mais, uma assinalável forma de cooperação e partilha entre duas das maiores instituições da região.

Turismo

Tal como referiu o Presidente da Associação Comercial de Braga - ACB, Dr. Domingos Macedo Barbosa e o Presidente da Universidade Católica Braga, Prof. João Duque, os Transportes Urbanos de Braga - TUB, devem ser atrativos para a população e para os turistas.

Cientes da importância na imagem que os visitantes de Braga levam quando voltam às suas cidades, os Transportes Urbanos de Braga - TUB foram convidados pelo Presidente da Câmara Municipal de Braga a participar na dinamização turística da Cidade.

Assim, foram apresentadas várias propostas para serem incluídas no Plano de Promoção Turístico de Braga.

A melhoria do Circuito Turístico, passando a circular por mais pontos de interesse incluindo o posto de Turismo, na área mais central da cidade foi uma das alterações implementadas.



A criação de um TUB Free Pass para os inúmeros Congressos Científicos organizados pela Universidade do Minho, Universidade Católica foi também importante.



Assim, durante a permanência dos congressistas na cidade estes podem usufruir da rede de transporte operada pelos Transportes Urbanos de Braga – TUB.

Esta iniciativa surpreendeu pela facilidade de uso e foi muito bem acolhida representando apenas um custo para a organização de 1€ por congressista.

A criação de um circuito de acesso à praia fluvial de Adaúfe foi, também, uma melhoria importante.

Este Circuito funcionou no período de Verão, com muito sucesso, ligando comodamente um local apazível como é a praia fluvial de Adaúfe e o centro da cidade.



TUB Bracarenses satisfeitos com nova linha para a Praia de Adaúfe

As opiniões foram muito positivas tendo os bracarenses ficado rendidos a este projeto que os Transportes Urbanos de Braga – TUB apresentaram em colaboração com a Divisão de Turismo da Câmara Municipal de Braga.

Receção a comitivas

Os Transportes Urbanos de Braga - TUB , como empresa aberta a todos, recebeu, durante o ano de 2014, todos aqueles que nos quiseram visitar.

Neste sentido recebemos os representantes Turcos da Província de Hatay e o Rotary Club em dois momentos distintos, onde se deu a conhecer a história, o presente e o futuro dos transportes públicos em Braga.



Falou-se de mobilidade futura, explicando que se pretendem ligar os quatro cantos da cidade, criando uma cidade sustentável, onde se dê prioridade aos meios de transporte não motorizados. Para que isto aconteça existe a necessidade de inverter aquela que até agora tem sido a ordem de prioridades, colocando em primeiro lugar os peões, em segundo as bicicletas, em terceiro os transportes públicos urbanos, e por último o transporte individual.

Assim, até 2020 pretende-se que haja uma redução de 25% dos carros a circular na cidade, um aumento de aproximadamente 50% na utilização de transportes públicos, e um aumento drástico do número de utilizadores regulares de bicicletas.

Os Transportes Urbanos de Braga - TUB estão seguros de que estas metas são alcançáveis, sendo que ao concretizar-se este cenário, a cidade tornar-se-á mais agradável, mais inteligente, mais inclusiva e mais sustentável.



O governador Rotário do Distrito 1970, Fernando Laranjeira, lembrou que é importante que as pessoas percebam a utilidade dos transportes públicos, e deu os parabéns aos Transportes Urbanos de Braga - TUB pelo trabalho que têm vindo a desenvolver.

Presença Internacional

Cientes da necessidade de melhorar o serviço e nos aproximarmos dos melhores sistemas de transporte da Europa e do Mundo, os Transportes Urbanos de Braga - TUB, efetuaram múltiplo benchmarking durante o ano de 2014. Esta exploração internacional contou com a visita de uma equipa dos Transportes Urbanos de Braga - TUB a Madrid, à FIAA 2014 – “*Feria Internacional del Autobús y del Autocar*” que se realizou a 29 e 30 de Outubro de 2014 em Madrid.

Na FIAA 2014 foi possível, não só, conhecer as mais recentes novidades da indústria fabricante de veículos pesados de passageiros, como também com as tecnologias associadas ao negócio da Mobilidade.



Festividades e Eventos

Para preservar um ambiente de prosperidade e harmonia os Transportes Urbanos de Braga - TUB promoveram e participaram em diversas festividades e eventos, iniciando o ano com a comemoração do 32º Aniversário dos Transportes Urbanos de Braga - TUB, a 2 de fevereiro de 2014.



Em abril, por altura da Páscoa, foram distinguidos e premiados, com um certificado, todos os agentes únicos sem acidentes nos últimos 4 anos, num evento que denominamos de "Pão-de-ló e vinho fino".

Em maio, os Transportes Urbanos de Braga - TUB deram um importante passo na promoção da igualdade de género, ao integrarem pela primeira vez nos seus quadros quatro mulheres motoristas.

A 21 de maio, as novas motoristas foram recebidas pelo Presidente da Câmara Municipal de Braga, Dr. Ricardo Rio que considerou este dia como histórico para a empresa municipal e para o município, tendo assinalado, também, a ultrapassagem da barreira do género na categoria de motoristas de transporte coletivo de passageiros, que já se verifica a nível nacional e internacional.

O Presidente da Câmara Municipal de Braga disse esperar que estas quatro sejam as primeiras de muitas para que Braga progrida para ser uma cidade cada vez mais inclusiva e igualitária.



Em junho, e por altura do São João, decorreu, de forma animada e participada, na Quinta de Santa Maria, a tradicional sardinhada organizada e dinamizada pelo Clube Recreativo do Pessoal dos TUB – CRPT.

Em outubro, mais precisamente no dia 5, foi apresentado, no "Ferreira Capa", o selo comemorativo do Centenário do Eléctrico que contou com a presença do Vice-Presidente da Câmara Municipal de Braga, do Presidente da Associação Comercial de Braga, a Administração dos Transportes Urbanos de Braga - TUB e os CTT.

O tradicional magusto decorreu em 20 de novembro na Quinta de Santa Maria e em 20 de dezembro decorreu o jantar de Natal.

Ambos os eventos muito bem organizados e dinamizados pelo Clube Recreativo do Pessoal dos TUB – CRPT conseguiram juntar, de uma forma muito inclusiva, não só um numero muito significativo de colaboradores dos vários departamentos que compõem a empresa como, também, de muitos que já se encontram aposentados.

Imprensa e Comunicação

A Comunicação empresarial foi uma das apostas dos Transportes Urbanos de Braga - TUB para o ano de 2014.

A abertura à comunidade, a partilha da informação e a comunicação ativa e sistemática são fundamentais e para isso foi feita uma forte aposta no site, nas redes sociais, nomeadamente no *facebook*, e na comunicação social.



Foi, também, criado um blog (<http://blog.tub.pt/>) onde são publicadas e transcritas na íntegra todas as notícias de Braga referentes à mobilidade e todas as iniciativas onde os Transportes Urbanos de Braga - TUB estiveram presentes.



Esta transcrição integral das notícias permite à comunidade cega acompanhar o desenvolvimento da mobilidade na cidade.

Também a imprensa escrita foi importante para colocar o tema da Mobilidade na ordem do dia.

Em 24 de Março de 2014, em entrevista ao Diário do Minho, o Eng.º Baptista da Costa afirmou que as cidades são um espaço de coesão social, de solidariedade. A cidade é para as pessoas. Uma cidade com crianças e com pessoas a envelhecer tranquilamente é uma cidade ideal, inteligente. Uma cidade tem que ser feita para as pessoas, não para os automóveis.

Com esta entrevista foi dada a conhecer a realidade da cidade de Braga, uma cidade que ficou bloqueada com a dificuldade de acesso ao centro, com um património invejável e que poucas cidades na Europa e mesmo no Mundo se podem orgulhar. Para factualizar esta questão do bloqueio, basta pensar que há 40 ou 50 anos a cidade, o casco urbano, tinha 35 mil habitantes e que entretanto cresceu para 85 mil e que com este crescimento muita gente que chegou a Braga não conhece a cidade.

Foi dito que é necessário trabalhar na sustentabilidade da nossa cidade, e isto não depende apenas da questão ambiental, mas da questão económica e cultural. A sustentabilidade económica da cidade vai depender de como soubermos trabalhar o nosso património cultural.

Deu-se a conhecer que há um grande défice nos acessos à mobilidade. Na periferia da cidade temos paragens de 300 em 300 metros, às vezes até menos. Chegamos ao centro e a distância entre paragens chega aos 1000 metros.

Os Transportes Urbanos de Braga - TUB sabem que os transportes modernos levam e apanham as pessoas no centro da cidade, e que em Braga existe procura. Apenas não existe oferta. Por forma, a dar resposta a esta procura é necessário duplicar a frota de veículos para levar as pessoas à cidade e para onde elas querem ir.

Nesta altura, os Transportes Urbanos de Braga - TUB esperavam conseguir ligar a universidade à estação de caminhos de ferro, em linha reta, cruzando a Avenida Júlio Fragata, uma necessidade de tal maneira óbvia que será concretizada, e atravessando o centro da cidade pela Rua dos Capelistas, sendo esta uma decisão de fácil execução.

A ligação em linha reta entre a Universidade e a Estação da CP permite poupar Tempo e Dinheiro, mas não só. É também dar uma oportunidade ao centro da cidade, à economia da cidade. Braga não é só um espaço físico, com todo este património inesgotável, Braga é também um espaço económico. Precisa desta mobilidade para dar à sociedade IVA, IRS, ou seja, crescimento e emprego. É a urgência que todos os decisores temos que ter em cima da mesa, todos os dias

A interação com a população em geral foi concretizada através da comunicação social e das redes sociais, procurando dar a conhecer a todos, de uma forma fácil e perceptível, esta nova visão e ambição da cidade.

A um nível mais especializado, os Transportes Urbanos de Braga - TUB , participaram em conferências, debates, workshops, fóruns e publicaram esta nova dinâmica de Braga na "Transportes em Revista" e na "União Internacional de Transportes Públicos".



Semana da Mobilidade

Os Transportes Urbanos de Braga - TUB dinamizaram, pela primeira vez em Braga, a semana da Mobilidade com várias iniciativas a marcarem todos os dias, desde o dia 17 ao dia 22 de Setembro.

Decidiram os Transportes Urbanos de Braga - TUB associar todas as áreas à Mobilidade, dividindo cada uma delas pelos vários dias.

Assim, no dia 16 de Setembro, os Transportes Urbanos de Braga - TUB, em parceria com a CP e a Quinta Pedagógica, associaram a Mobilidade ao Ambiente com a iniciativa “Viajando até à Quinta Pedagógica de Braga”.



Esta iniciativa traduziu-se num pacote integrado de viagens utilizando comboio e autocarro que permitiu, pelo preço de cinco euros, uma deslocação – que podia partir do Porto, por exemplo – e visita às instalações da Quinta Pedagógica, onde decorreram atividades relacionadas com o tema. De salientar que este pacote promocional tinha como público-alvo alunos do pré-escolar ao 1.º ciclo e destinava-se a grupos de 15 a 50 pessoas.

No dia 17 de Setembro associamos Mobilidade e Saúde. Este dia ficou marcado para a história dos Transportes Urbanos de Braga - TUB como a entrada no interior do Hospital de Braga.



O serviço veio dar resposta a uma aspiração antiga dos clientes que, agora, têm à disposição oito autocarros por hora.

Associar a Educação à Mobilidade foi o mote para o dia 18 de Setembro.



Neste dia, seguindo as sugestões deixadas pelos nossos convidados nos "Pequenos Almoços Com...", e também porque os Transportes Urbanos de Braga - TUB sabem que a maior quebra de clientes se dá nas pessoas que completam 18 anos de idade e fazem a transferência modal para o veículo individual foi realizada, uma importante Ação de promoção e sensibilização nas escolas, procurando cativar os mais novos para a utilização de Transportes Coletivos.

No dia 19 de Setembro associamos Mobilidade e Cultura.

Com a assinatura do Protocolo entre os Transportes Urbanos de Braga - TUB e o Theatro Circo passou a ser possível aos espectadores deste último disporem de duas viagens de ida e volta gratuitas, de autocarro, sempre que pretendam assistir a qualquer evento inserido na programação desta sala de espetáculos.



O protocolo prevê ainda a oferta de bilhetes, limitados, a funcionários dos Transportes Urbanos de Braga - TUB, bem como a divulgação, no Theatro Circo, das principais linhas de transporte que permitem o acesso ao centro da cidade.

Paralelamente, a agenda do Theatro Circo é promovida nos postos de venda e nos painéis a bordo dos autocarros dos Transportes Urbanos de Braga - TUB.

Desta forma promovemos a Mobilidade e Cultura.

No âmbito da Semana Europeia da Mobilidade, a 20 de Setembro, integrado no tema Mobilidade e Inclusão Social, os Transportes Urbanos de Braga - TUB e a ACAPO juntaram-se assim para, em parceria, lançarem o debate sobre a importância da "Mobilidade para Todos".



No encontro, dirigido a profissionais ligados às vertentes da Mobilidade Urbana, a Técnicos de Reabilitação, Professores, a pessoas com mobilidade reduzida, a invisuais e ao público em geral, foi possível discutir e analisar a problemática da Mobilidade e da Inclusão.

Esta sessão de trabalho de sensibilização à Deficiência Visual e à Orientação e Mobilidade, que contou com a presença de Altino Bessa, Vereador do Ambiente do Município de Braga, Ana Paula Amorim - Delegação de Braga da ACAPO, Peter Colwell, especialista em questões de mobilidade urbana, Rui Martins, do Departamento de Sistemas de Informação dos Transportes Urbanos de Braga - TUB e Filipe Azevedo, cego, colaborador dos Transportes Urbanos de Braga - TUB, permitiu demonstrar a utilização das aplicações móveis, nomeadamente da aplicação TUBmobile, por parte da comunidade cega.

Filipe Azevedo contou a sua experiência, não como profissional daquela Entidade, mas acima de tudo como utilizador frequente da aplicação TUB Mobile e dos Transportes Urbanos, revelando que esta é uma aplicação essencial na vida quotidiana de qualquer cidadão cliente dos transportes urbanos em Braga.

TUB Mobile é uma aplicação tecnológica disponível gratuitamente para download nas *APP Store* para sistemas *Android* ou *iOS*. Trata-se de aplicação com funcionalidades para a maioria dos cidadãos, mas que conta também com funcionalidade dedicadas exclusivamente a cegos.

Esta aplicação permite a qualquer utilizador traçar as rotas desejadas através dos Transportes Urbanos de Braga - TUB , conhecer as paragens existentes em determinada localização,

informações horárias e a frequência com que cada autocarro passa em cada paragem, entre outras funcionalidades.

Esta ferramenta permite que as barreiras de acesso à mobilidade sejam minimizadas ao máximo, fazendo chegar a mobilidade ao maior número de pessoas possível, tornando os transportes Públicos de Braga acessíveis a todos.

Pretende-se, ainda, melhorar a mobilidade no interior dos autocarros, com sistemas de áudio no interior dos mesmos e a supressão das deficientes condições de acessibilidade em algumas paragens e em alguns percursos efetuados pelos cidadãos.

Reengenharia Manutenção

Com vista a melhorar a disponibilidade operacional da frota de autocarros iniciou-se no segundo semestre de 2014 um processo de reestruturação do Departamento de Manutenção.

Aproveitando melhor os recursos disponíveis, humanos e logísticos, através de melhor planeamento e controlo da atividade e melhoria de práticas foi possível implementar melhorias na oferta em resultado do aumento da disponibilidade operacional.

Assim, foram varias as medidas implementadas com vista melhorar a Organização e Gestão da área da Manutenção:

Chefia do Departamento de Manutenção – Chefia do Departamento Manutenção assumida pelo Administrador do pelouro.

Gestão da Manutenção Assistida por Computador - GMAC

- Suportada pelo sistema de informação PHC e com recurso a desenvolvimento interno pelo Departamento de Sistemas de Informação foi implementado um GMAC com vista ao planeamento e controlo das atividades.
- O GMAC produz toda a informação necessária à gestão da manutenção (mão de obra, materiais e subcontratação), ao Departamento Financeiro e Departamento de Aprovisionamentos.
- A partir de 1 de Outubro de 2014 foi implementado um sistema de OTs (Ordens de Trabalho) cobrindo a manutenção da frota de autocarros e de OTis (Ordens de Trabalho Internas) cobrindo a manutenção de equipamentos e toda as infraestruturas da empresa.
- A melhor caracterização técnica das intervenções através do recurso a tabelas de: sintomas, diagnóstico, ações realizadas, tipos de manutenção e referenciação do sistema, subsistema e órgão, permite um melhor seguimento do estado de conservação das viaturas com vista à tomada de ações corretivas por antecipação à avaria e melhoria da manutenção preventiva.
- Passa a ser possível caracterizar a ocupação da mão de obra - MO da manutenção e maior responsabilização dos executantes.
- A fiabilidade do histórico das OTs passou a permitir uma boa rastreabilidade.
- O GMAC disponibiliza informação online e relatórios pré-formatados e indicadores.

Formação

- Levantamento das necessidades de formação na área técnica dos Recursos Humanos da Manutenção.
- Definição de conteúdos e carga horária com vista à realização nos Transportes Urbanos de Braga -TUB das ações de formação com meios logísticos e monitores do CEPRA (Centro de Formação Profissional da Reparação Automóvel).

Gestão de materiais

- Codificação de Materiais - Implementado sistema de referênciação de materiais com atribuição de códigos inteligentes e nomenclaturas atualizadas.
- Inventariação de materiais sem movimento – Referênciação dos materiais em armazém sem aplicação atual nos autocarros dos TUB com vista ao seu abate e venda;

Logística

- Deslocação do Departamento de Compras e Aprovisionamento para local próximo do Armazém e Oficinas.
- Aquisição de empilhador usado Nissan de 2,5 ton.
- Gabinete para planeador da atividade da manutenção.
- Armazém de peças de primeira necessidade para apoio a intervenções no fim-de-semana.

Transferência de serviços para outros departamentos

- Foram integrados no Departamento de Compras e Aprovisionamentos as seguintes atividades anteriormente integradas no Departamento de Manutenção:
 - Armazém – Integração num só Departamento de toda a cadeia logística de materiais de suporte à Manutenção: compras gestão de stocks e armazém.
 - Abastecimento de combustíveis – Integração num só Departamento de toda a cadeia logística relacionada com combustíveis: compra, armazenagem e abastecimento de viaturas.

PNEUS - FULL SERVICE

- Aquisição de um serviço, pago ao Km, de fornecimento, montagem, assistência, calibração e alinhamento de direções adjudicado por concurso a empresa da especialidade por período de um ano renovável.

Braga 2025 - Uma Visão de Futuro

Os Transportes Urbanos de Braga - TUB implicaram-se com a cidade durante toda a semana da Mobilidade, tendo realizado atividades em cada um dos dias desta semana.

De modo a editar a Visão para o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável - PMUS foi elaborado e editado pelo Correio do Minho na semana da Mobilidade o Suplemento da Mobilidade.

BRAGA 2025

**Correio
do Minho.pt**
SETEMBRO 2014



UMA VISÃO DE FUTURO



Este suplemento faz parte da edição do jornal Correio do Minho de 22 de Setembro de 2014 e não pode ser vendido separadamente

Este suplemento é uma peça fundamental do PMUS uma vez que apenas comunicando e interagindo com a população é possível concretizar este Plano.

Organizar a participação de todos é uma necessidade económica e social.

Ficou claro neste Suplemento que em Braga o paradigma da Mobilidade tem que ser alterado deixando de estar centrado no automóvel. A mobilidade tem que estar centrada nas pessoas e dar a todas a possibilidade de, democrática e livremente, optarem pelo meio de locomoção preferido. É necessária uma Braga sem fronteiras e acessível a todos.

O andar a pé faz parte de todos os meios de transporte que se utilizem. Todos eles têm pelo menos um percurso que se faz a pé, e por isso, o andar a pé tem que ser o topo das prioridades. Criar percursos pedonais acessíveis, confortáveis e seguros é uma prioridade. Uma cidade construída para as pessoas com mobilidade reduzida é uma cidade inclusiva, inteligente e sustentável para todos.

O uso da bicicleta como meio de transporte é cada vez mais um aspeto a ter em conta na mobilidade da cidade e criar condições para que as pessoas se sintam seguras e confortáveis em tomar esta opção é cada vez mais necessário numa cidade que se quer sustentável e inteligente, e os Transportes Urbanos de Braga - TUB têm vindo a desenvolver planos e a agregar conhecimento para desenvolverem a rede de 76 km de vias cicláveis na próxima década, chegando assim à meta de 10 000 utilizadores diários da bicicleta como meio de transporte. Já são variados os estudos que demonstram que a bicicleta revitaliza a economia das cidades e que este meio de transporte aproxima as pessoas do comércio local. Em Braga temos uma cidade plana entre Ferreiros e a Rotunda da Paz em Gualtar.

Com a rede ciclável de 76 km criada entre estes dois pontos será possível abranger 55 % da população residente no concelho e levar a que as pessoas optem por este meio de transporte em detrimento do automóvel e ainda o complemento com o Transporte Público. Nunca é demais lembrar que em Braga temos, em média, 148 dias de chuva e apenas 1% da população usava a bicicleta como meio de transporte em 2011, aquando dos Censos.

Mas se olharmos para uma cidade como Donostia, em plenos Pirenéus, com 50% do total da população, que é idêntica à de Braga, a viver em zonas declivosas, com 198 dias de chuva e 10,96% da população a usar a bicicleta como meio de transporte, depressa percebemos a capacidade que existe em tornar Braga uma cidade ciclável.

Se compararmos com Berlim, com 239 dias de chuva e 13 % da população a usar a bicicleta, ou com Basel, onde chove durante 228 dias e 20% da população utiliza a bicicleta diariamente, conseguimos perceber que a meta de 10% facilmente é alcançável.

Por cada pessoa que utilize a bicicleta é menos, pelo menos, um carro que polui a cidade e ocupa espaço público.

Os Transportes Públicos são, a seguir aos modos suaves, o meio de transporte mais inteligente e sustentável e são sempre complementares aos dois modos acima referidos.

As pessoas que andam a pé e andam de bicicleta são as pessoas que mais andam de autocarro e mais andam de táxi, isto porque existem percursos e programas que estas pessoas fazem que a bicicleta ou o ir a pé não permitem fazê-lo.

O autocarro e o táxi - que são ambos transportes públicos - são fundamentais para a sustentabilidade da cidade, pois com eles é possível retirar automóveis da cidade e despoluir a mesma, deixando ainda mais espaço público para as pessoas fruírem.

Os Fundos Comunitários 2014 - 2020 são muito direcionados para a temática da mobilidade, existindo um grande pacote para projetos relativos à mobilidade inteligente, inclusiva e sustentável.

Os Transportes Urbanos de Braga - TUB têm criado uma dinâmica local, regional e nacional que irá fazer com que os fundos comunitários tornem o BRT (*Bus Rapid Transit*), os 76 km de vias cicláveis e a regeneração urbana relacionada com estes projetos uma realidade.

É esta a Visão do Presidente da Câmara Municipal de Braga, Dr. Ricardo Rio, e que fica bem patente na grande entrevista que faz parte deste suplemento que foi lançado no auge da semana da mobilidade. Queremos uma cidade sem barreiras, acessível a todos.

Os Transportes Urbanos de Braga - TUB foram parte importante na conceção deste suplemento, uma vez que foram mobilizadores e agregadores da informação presente em várias entidades distintas, possibilitando assim a construção deste documento, mostrando a complementaridade que existe entre todas as entidades ligadas à mobilidade.

Conclusão das Atividades

Os Transportes Urbanos de Braga - TUB efetuaram inúmeras reflexões sobre a nossa cidade. Uma das mais importantes é a relativa à Braga das quatro Cidades.

A rodovia e a pressão automóvel sobre a mesma criaram uma barreira, assim como a deslocalização de alguns serviços da Cidade histórica para sul da mesma, como a Segurança Social e o Tribunal, criaram ao longo dos anos, duas Cidades com atividades económicas e sociais diversas, com difícil comunicação e interligação. Mais tarde, a construção da Avenida Padre Júlio Fragata veio dividir a Cidade Norte e a Cidade Sul em quatro Cidades.

Hoje temos a Cidade Noroeste, a Cidade histórica com um património inesgotável e dificuldades de afirmação e sustentabilidade, a Cidade Sudoeste, para onde foram deslocalizados importantes serviços como o Tribunal, a Segurança Social e equipamentos de lazer e desporto, a Cidade de Nordeste, com a Universidade e o Braga Parque, as Sete Fontes e o Hospital e a Cidade de Sudeste, o Vale de Lamações, onde estão instalados habitação e importantes equipamentos comerciais.

Cada uma destas quatro Cidades foi conquistando progressivamente a sua independência, ganhando autonomia e as suas próprias referências culturais e personalidade.

As quatro Cidades encontram-se num ponto, a Rotunda das Piscinas, que é o ponto de maior distribuição de tráfego da Cidade, ponto que deve merecer uma reflexão e reorganização profundas, já que as opções que se fizerem neste ponto definirão a coesão social e territorial da Cidade do futuro.

Outro ponto de reflexão foi a criação de uma Cidade Sustentável. Quando se refere a sustentabilidade dentro do contexto do Desenvolvimento Urbano, consideram-se habitualmente três fatores que se querem corretamente equilibrados: sociais, ambientais e económicos.

Em Braga, pela sua história e património, é imperativo juntar um quarto fator a contribuir para esse equilíbrio saudável: o cultural.

Equilibrando esses quatro fatores, dando-lhes importância semelhante, conseguir-se-á um desenvolvimento sustentável capaz de dignificar o que estamos a fazer hoje perante as gerações vindouras.

Ao nível ambiental, Braga deve projetar soluções de ordenamento do espaço urbano, de mobilidade, do edificado e de “*utilities*” que lhe permitam reduzir o desperdício e aumentar a eficiência.

Ao nível social, Braga deve integrar todos os grupos sociais nos benefícios do crescimento económico evitando a exclusão, com graves consequências na segurança, na qualidade de vida e na competitividade.

Ao nível cultural, Braga tem de garantir o máximo respeito pelo património construído, preservando-o e reabilitando-o para novos usos, mas também deve procurar enaltecer e perpetuar as suas tradições, motivo de orgulho dos seus habitantes.

Ao nível económico, Braga deve eliminar as externalidades que geram custos para as empresas, para as famílias e para a administração pública. O desafio é equilibrar uma economia tecnologicamente evoluída que seja compatível com os fatores ambientais, sociais, económicos e culturais.

A relação entre a cidade densa e a Mobilidade foram outro ponto de reflexão dos Transportes Urbanos de Braga - TUB.

Para isso temos que recuar até antes da Revolução Industrial, as atividades humanas eram muito agrupadas na agricultura e no artesanato. Nas povoações, as ruas concentravam as diferentes funções: o artesão morava, trabalhava e ensinava no mesmo espaço físico.

Nos Séculos XIX e XX, com a criação de fábricas, grandes armazéns, zonas de lazer, houve a tendência para distinguir cada vez mais as atividades em tempo e lugar. Com a Revolução industrial “criou-se” a zona industrial, o bairro operário, o pólo universitário...

No século XXI a fronteira entre as diferentes atividades desaparece. Sobre a influência das tecnologias de comunicação e da evolução das relações sociais, as fronteiras entre as diferentes atividades - o local de trabalho, local de formação, local de lazer, local de consumo - romperam-se e têm tendência a desaparecer.

Apesar disso a Cidade de hoje tem as mesmas necessidades que tinha no século passado: A Cidade do terciário mantém-se predominante, equipada com todos os serviços de acolhimento, administrativos, de saúde, bancários, universitários, etc. Mais do que nunca, as coisas estão interligadas.

A desqualificação de certos espaços não deve dar a ilusão de um abandono definitivo. Mesmo que as velhas instalações possam parecer inadaptadas às exigências de hoje, não devemos todavia concluir que estes espaços não possuem mais nenhum papel a desempenhar na edificação de uma nova Cidade, complexa e reforçada.

A adaptação e reutilização de espaços e edifícios é algo que deve constar das prioridades duma Cidade histórica. Nada deve ser empreendido sem se ter encarado seriamente a

dimensão cultural e a parte económica do legado da história. Mexer na Cidade conduz a intervir sobre a memória coletiva, sobre o espírito de um lugar único. Entregá-lo em benefício de operações puramente especulativas não faz sentido.

Desde a Conferência do Rio em 1992 que o conceito de desenvolvimento sustentável implica reexaminar, desde uma nova perspetiva, o transporte e a mobilidade, considerando que as comunidades locais e a proximidade têm que ser mais importantes que a velocidade e as longas distâncias. A sustentabilidade, no que concerne aos sistemas de transporte, não se detém na procura de soluções tecnológicas: o transporte sustentável não se baseia unicamente na redução das emissões de CO2 per capita ou da energia consumida, mas também na redução do tempo dedicado à deslocação, potenciando uma outra organização social onde se valorize a acessibilidade acima da mobilidade.

Não será tão importante viajar mais rápido, mas sim poder contar com um maior leque de alternativas para atingirmos o destino pretendido. Tudo isto indica que é necessário estimular as distâncias curtas e os transportes considerados mais “lentos” (entre os quais se devem incluir o caminhar e a bicicleta) com a finalidade de recuperar tempo para o dedicarmos ao nosso ambiente social ou a nós mesmos. Neste sentido, a sustentabilidade também significa refletir sobre a gestão, a distribuição e o uso do espaço público da Cidade. (Miralles-Guasch, 2002).

Durante o ano de 2014 os Transportes Urbanos de Braga - TUB receberam os líderes de opinião através dos "Pequenos almoço com..", ouviram os eleitos das freguesias com o projeto "Ouvir a Cidade", falaram com a população em geral através da comunicação social, implicaram-se com a Cidade na Semana da Mobilidade através das atividades organizadas durante a semana e o Suplemento do Correio do Minho, falaram com especialistas nacionais através da revista "Transportes em revista" e com especialistas internacionais, nomeadamente através da UITP.

Comunicaram toda a sua atividade de tal forma que o relatório de atividade tem a ousadia de ser realizado com base na comunicação publicada. Por tudo isto o PMUS está consensualizado e quase concluído.

“O objetivo é que as ações da nossa vida no presente, possam continuar para o futuro, envolvidas em ideais e aspirações que os nossos netos e os filhos dos nossos netos fiquem felizes por herdar, e que não consumam recursos insubstituíveis”. (Thomas e Cousins, 1996).

1.3 Evolução da procura

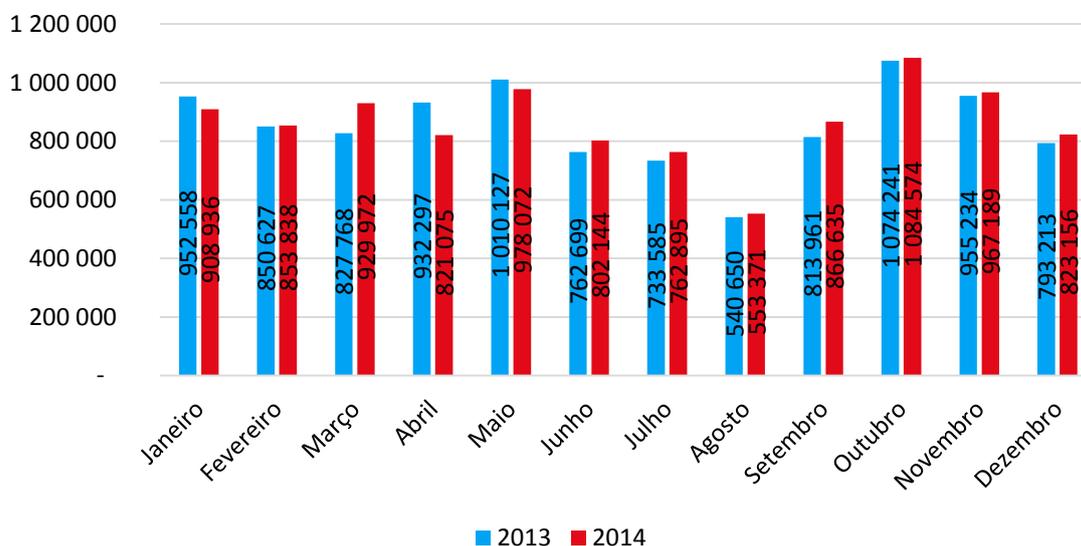
Foram 10 351 857 os passageiros transportados, no ano de 2014, no serviço público de transporte disponibilizado pelos TUB.

Este valor representa um crescimento de 1,02% comparativamente ao mesmo período do ano anterior.

2013	2014
10 246 960	10 351 857

2013 / 2014
1,02

Passageiros transportados



Melhores linhas

Ranking	Linha	Designação	P.T.	Peso (%)
1	7	S. Mamede d' Este – Celeirós	789 196	7,62
2	2	Ponte de Prado – Bom Jesus	771 943	7,46
3	24	Sequeira – Gualtar	606 987	5,86
4	90	Padim da Graça – Nogueiró	603 296	5,83
5	74	Camélias – Hospital	533 160	5,15
6	87	Estação CF – Hospital	504 988	4,88
7	5	Dume – Quinta da Capela	466 334	4,50
8	41	Circuito Urbano II	426 616	4,12
9	43	Estação CF – Universidade do Minho	408 232	3,94
10	40	Circuito Urbano I	393 111	3,80
11	45	Avenida Central – Ponte do Bico	337 440	3,26
12	9	Ruães – Nogueira (Barral)	284 758	2,75
Total (P.T.):			6 126 061	59,18

Mais de 59% dos passageiros transportados no ano de 2014 foram transportados em apenas doze das setenta linhas.

Este número demonstra bem a dimensão do serviço social e de coesão territorial que é prestado pelos TUB.

Pela análise comparativa dos dados, verificamos um crescimento assinalável na zona mais urbana do Concelho que deve continuar a ser aproveitado e potenciado de modo a dar resposta às reais necessidades de mobilidade da cidade.

Evolução da receita

No ano 2014, a receita proveniente da venda de títulos de transporte, credenciais pagas e serviços de aluguer foi de 5.811.335,97€.

Este valor representa um crescimento de receitas de 1,57% comparativamente ao período homólogo.

Venda de títulos (*)

	2013	2014	Variação %
	5 541 464,66	5 593 346,58	0,94

Alugueres (*)

Alugueres	2013	2014	Variação %
Kms	48 239	66 120	37,07
Receita (€)	180 069,85	217 989,39	21,06

Estrutura dos títulos (*)

Vendas	2013	2014	Variação
Passes	3 352 592,40 €	3 374 345,20 €	0,65
Pré-comprados	1 000 946,65 €	987 265,70 €	- 1,37
Bilhetes de Bordo	1 177 560,30 €	1 218 547,30 €	3,48
Bilhetes turístico	1 988,85 €	2 783,90 €	39,98
Cultura	-	1 002,00 €	-
Total	5 533 088,20 €	5 583 944,10 €	0,92

(*) estes valores incluem IVA à taxa legal.

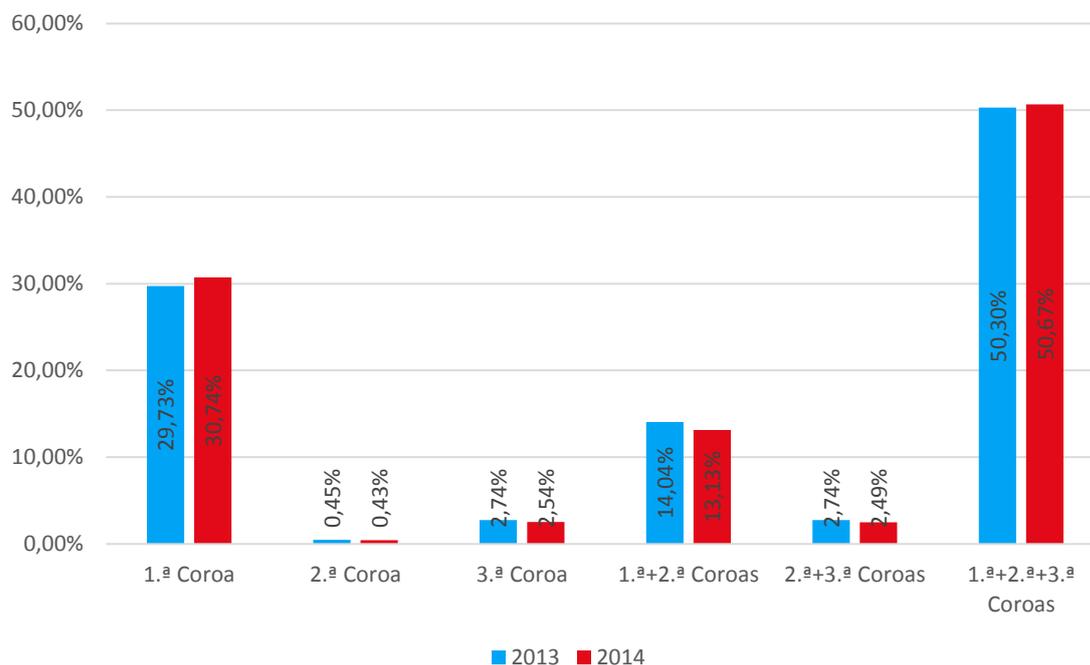
Peso relativo em termos de utilização

Estrutura de títulos utilizados	2013	2014	Variação
Passes	81,24%	81,08%	-0,20%
Pré-comprado	11,66%	7,28%	-37,56%
Bilhetes de bordo	7,08%	11,62%	64,12%
Bilhetes turístico	0,02%	0,02%	0,00%

Peso específico de cada título

	2013	2014
Passes	60,50%	60,33%
Pré-comprados	18,06%	17,65%
Bilhetes Bordo	21,25%	21,79%
Bilhete Turístico	0,04%	0,05%
Credenciais Pagas	0,15%	0,17%
Cultura	-	0,02%

Distribuição por coroas



Fiscalização

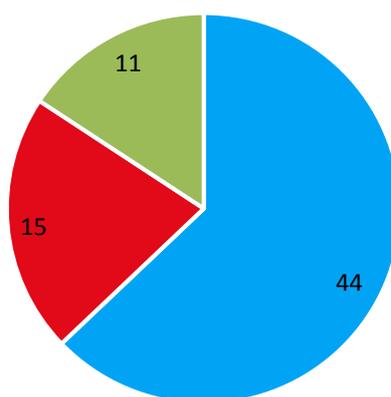
Apesar da redução de pessoal a utilização de boas praticas e uma monitorização apertada permitiu melhorar os rácios da fiscalização, o que se traduziu na fiscalização de 6,75% do total das circulações efetuadas e de 2,12% dos passageiros

Fiscalização	2013	2014	Varição
Circulações fiscalizadas	32 140	31 875	-0,82%
Utentes fiscalizados	224 697	219 540	-2,30%
Horas fiscalização	9 351,50	9 033,75	-3,40%
Circulações fiscalizadas / Hora trabalhada	3,44	3,53	2,62%
Utentes fiscalizados / Hora trabalhada	24,03	24,30	1,12%
Número autos	11	21	90,91%

Rede

	2013	2014
Extensão da rede (Km)	294,43	295,69
Área servida (n.º de freguesias)	37	37
Densidade populacional da zona servida	989	989
Nº de Linhas	70	70
Comprimento acumulado (km)	1 443,18	1 460,01
Comprimento médio (Km)	20,62	20,86
Extensão linhas p/Unidade superfície	7,86	7,96
Extensão linhas p/1000 habitantes servidos	7,95	8,04
Número de paragens	1 758	1 776

Estrutura das linhas



■ Carreiras Radiais ■ Interior Perimetro Cidade ■ Carreiras Diametraes

Circuito turístico

	2013	2014	Variação
N.º de viagens	540	372	-31,11%
Passageiros transportados	1 538	1 624	5,59%
Passageiros transportados por viagem	2,85	4,37	53,28%

Taxa de utilização de viaturas

Utilização de viaturas 2014			
	2.ª a 6.ª (%)	Sábado (%)	Domingos e Feriados (%)
Ponta Manhã	81,51	37,73	20,17
Ponta Almoço	74,79	26,05	21,85
Ponta Tarde	69,75	21,85	19,33
Noturno	6,72	2,52	2,52

Indicadores

Indicadores	2013	2014	Variação
Veículos x kms úteis oferecidos no Serviço Público	4 539 656	4 703 116	3,60
Veículos kms úteis oferecidos S. P. p/habitante servido	25,01	25,92	3,64
Lugares x kms úteis oferecidos no S. P.	424 114 152	433 408 702	2,19
Lugares kms úteis oferecidos no S. P. p/passageiros transportados	41,39	41,87	1,16
Passageiros/Veículos x kms	2,26	2,21	-2,21

Qualidade do serviço prestado

Produtividade comercial	2013	2014
Coeficiente de ocupação	10,14	10,02
Velocidade comercial	19,30	19,51

Regularidade e fiabilidade	2013	2014
% Serviços efetuados	99,96	99,95
Média diária dos serviços não realizados	0,55	0,68
Serviços não realizados	202,50	250,00
Acertos de carreiras	296,00	171,50

1.4 Manutenção

Composição da frota operacional a 31/12/2014

Marca	Modelo	Quantidade
Volvo	B10M	10
Volvo	B10R	10
Volvo	B7R	2
Mercedes	O405	45
Mercedes	0405 GN	6
Mercedes	Sprinter	8
MAN	NL12	23
MAN	GNC	15
Setra	S315UL	1
Total		119

Idade média da frota

O envelhecimento da frota é um ponto fraco que urge inverter.

idade média	
2013	15
2014	16

Km percorridos

Quilómetros percorridos	
2013	5 198 033,00
2014	5 319 636,00
Diferencial	121 603,00
Variação	2,34%

Custos

Órgãos	2013	2014	Variação	%
001 Suspensão	13 806,56 €	16 163,30 €	2 356,74 €	17,07%
005 Eixo Dianteiro	2 260,65 €	4 287,83 €	295,00 €	89,67%
009 Direção	5 893,46 €	4 582,74 €	-63,60 €	-22,24%
013 Eixo Traseiro	3 668,56 €	2 984,98 €	114,32 €	-18,63%
017 Diferencial	2 827,58 €	5 456,45 €	-243,95 €	92,97%
021 Travões	27 624,92 €	32 064,69 €	1 433,96 €	16,07%
025 Embraiagem	51,69 €	137,78 €	-51,69 €	166,55%
029 Sistema Elétrico	41 235,81 €	54 118,06 €	2 115,01 €	31,24%
033 Motor	76 135,36 €	98 089,88 €	3 312,83 €	28,84%
037 Carroçaria	29 053,20 €	43 044,77 €	3 162,45 €	48,16%
041 Caixa Velocidades	19 233,31 €	34 602,31 €	-134,54 €	79,91%
045 Sistema Pneumático	5 309,92 €	3 701,57 €	343,94 €	-30,29%
048 Pneus Novos	54 822,69 €	69 335,34 €	-619,57 €	26,47%
049 Pneus Recauchutados	73 523,55 €	80 855,50 €	1 248,52 €	9,97%
053 Óleos	42 861,23 €	49 924,30 €	10 189,86 €	16,48%
057 Tintas, Vernizes, Diluentes	7 983,04 €	10 596,35 €	-42,03 €	32,74%
061 Chassis	1 388,18 €	717,90 €	-982,81 €	-48,28%
065 Outras	39 188,51 €	44 150,65 €	3 208,80 €	12,66%
TOTAL	446 868,22 €	554 814,40 €	25 643,24 €	24,16%

1.5 Recursos Humanos

Mobilidade de pessoal

	Saídas	Entradas
Administrativos	2 (Função Pública)	0
Motoristas	8 (Regime Geral) / 12 (Função Pública)	29 (Regime Geral)
Operários	0	0
Total	22	29

Caracterização do pessoal

Estrutura Etária	2014
18 a 24 anos	0
25 a 29 anos	7
30 a 34 anos	20
35 a 39 anos	40
40 a 44 anos	56
45 a 49 anos	61
50 a 54 anos	55
55 a 59 anos	58
mais de 60 anos	25
Nível etário	47,29

Antiguidade	2013	2014
Até 2 anos	15	29
Mais de 2 até 5	35	14
Mais de 5 até 10	26	46
Mais de 10 até 15	78	63
Mais de 15 até 20	62	65
Mais de 20 até 25	36	34
Mais de 25	63	71
Total	315	322

Absentismo

Mês	2013	2014	Variação
Janeiro	7,10%	6,58%	-7,26%
Fevereiro	9,37%	6,68%	-28,73%
Março	8,11%	6,70%	-17,39%
Abril	8,34%	8,79%	5,40%
Maio	5,88%	7,97%	35,47%
Junho	6,90%	6,52%	-5,51%
Julho	8,07%	7,29%	-9,67%
Agosto	5,31%	9,24%	74,09%
Setembro	5,10%	6,78%	32,87%
Outubro	5,68%	7,35%	29,48%
Novembro	6,01%	6,82%	13,51%
Dezembro	8,77%	6,59%	-24,81%
Total	7,05%	7,28%	-0,22%

1.6 Formação

No ano de 2014 foram realizadas as seguintes ações de formação:

Designação	Ações	Horas	Colaboradores
Informática	1	36	3
Informática PHC	1	48	5
Formação Condução Defensiva para os motoristas mais acidentados em 2013	7	147	21
Mecânica Geral: Eletricidade / Eletrónica	3	18	24
Condução Defensiva Eco-Condução	20	1225	73
S.H.S.T.: Acidentes de Trabalho	7	44	27
Formação Inicial de Motoristas	4	3922	18
Condução de vários tipos de viatura: articulados, Man, Mercedes, Volvos, Turismo.	6	119	10
Procedimentos Normas e Relacionamentos	5	37	19
Bilhética	31	442	221
Atendimento ao cliente	6	182	25
Contabilidade e Fiscalidade	1	21	3
Qualidade – Indicadores, Reclamações	3	72	18
Formação Continua (DL 126/2009)	2	1036	28
Planeamento de Transportes	5	126	18
Análise à sinistralidade	1	112	14
Legislação -alterações	2	32	4
Comunicação Interpessoal Comunicação Assertiva	1	50	1
Gestão da manutenção e armazém	3	34	15
Mobilidade – Sistemas de transportes	13	862	430

A qualificação das pessoas é um fator decisivo para o sucesso de uma organização. Neste sentido, foi dada uma particular atenção às iniciativas que visaram a mudança da cultura organizacional com vista a criar um clima de confiança que permita projetar a empresa.

Assim a formação foi uma das apostas para o ano de 2014.

Totais	Ações	Horas	Colaboradores
2014	104	8565	977
2013	63	7093	399
VARIAÇÃO 2013 / 2014	65,08%	20,75%	144,86%

1.7 Sinistralidade

Os Transportes Urbanos de Braga – TUB, estiveram envolvidos nos últimos quatro anos em cerca de 1000 acidentes e incidentes, o que foi revelador de más práticas, com níveis de segurança fora dos *standards* normais deste setor de atividade.

Ao longo de 2014 foram estudados e analisados mais de perto as suas causas tendo sido introduzidas medidas corretivas que se revelaram eficazes e que culminaram com um redução da sinistralidade em cerca de 35%.

Este resultado só foi possível de obter com grande esforço e empenho por parte de todos os colaboradores.

Tipologia	2013	2014	Varição
Colisões	144	95	-34,03%
Quedas	19	8	-57,89%
Atropelamentos	2	2	0%
Ocorrências	98	64	-34,69%
Total acidentes	263	169	-35,74%

Responsabilidade	2013	2014	Varição
TUB	148	106	-28,38%
Terceiros	79	44	-44,30%
50%	8	4	-50,00%
N/ identificado	7	5	-28,57%
Queda	19	8	-57,89%
Atropelamentos	2	2	0,00%

Acidentes por tipo de local

Tipologia	Área Urbana	Área Suburbana	Parque
Colisões	52	40	0
Atropelamentos	1	1	0
Quedas	4	4	0
Ocorrências	26	32	9
Total	83	77	9

Acidentes por agente único

Nº acidentes	2013	2014
1	54	90
2	47	33
3	17	8
4 ou mais	12	3
zero	68	89+10*

Encargos com seguros e indemnizações

Encargos com seguros e indemnizações a Terceiros	
Prémios pagos dos Seguros da Frota Automóvel	138 950,52 €
Indemnizações a Terceiros por danos materiais	932,08 €
Indemnizações a Terceiros por danos corporais	49,79 €

Encargos com as reparações por acidente

Total Orçamentado em 2014 para reparação da Frota Automóvel	74 155,94 €
Valor de Paralisação imputados às Companhias para Reparação	20 814,16 €

Encargos com as reparações por acidente	
Da N/Responsabilidade	18 731,15 €
Responsabilidade de Terceiros	34 681,13 €
Responsabilidade a 50%	1 489,10 €
Não Identificado	1 197,41 €
Total orçamentado	56 098,79 €

Encargos com ocorrências

Encargos com as reparações por ocorrências	
Total Orçamentado para reparação N/Responsabilidade	17 070,07 €
Total Orçamentado para reparação Responsabilidade Terceiro	55,00 €
Total orçamentado	17 125,07 €

Saúde no trabalho

Medicina Curativa	horas
Clínica Geral	46

Medicina no Trabalho	horas
Medicina no Trabalho	240
Fisioterapia	53
Psicologia	4
Podologia	4
Nutrição	7
Total	308

Enfermagem	horas
Atos de enfermagem	83

Acidentes trabalho/serviço

Acidentes trabalho	2013	2014
Total Acidentes	5	4
Nº de dias de ITA	245	312
Nº médio de dias ITA/Acidente	49	78

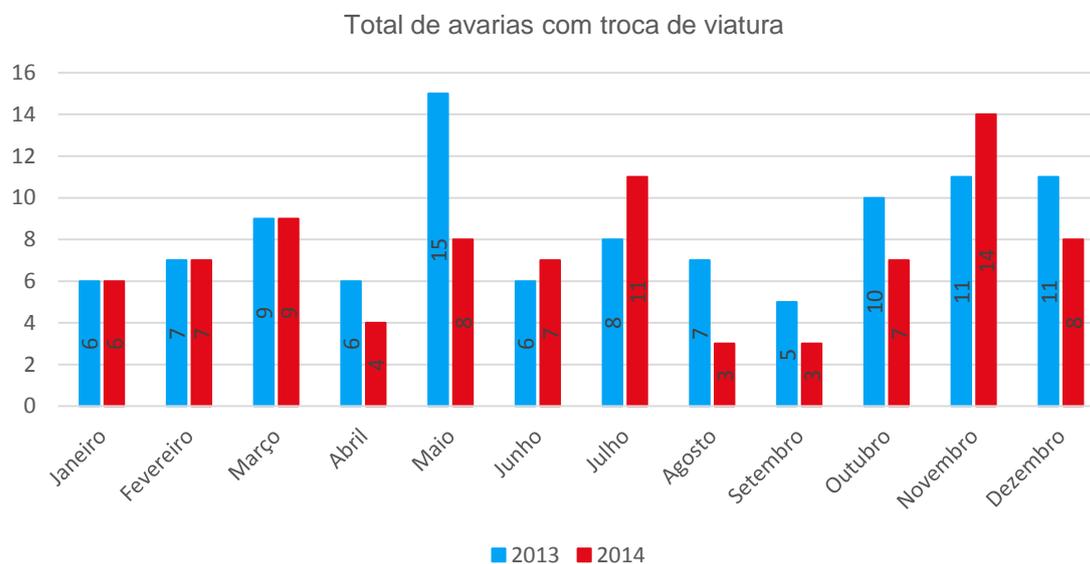
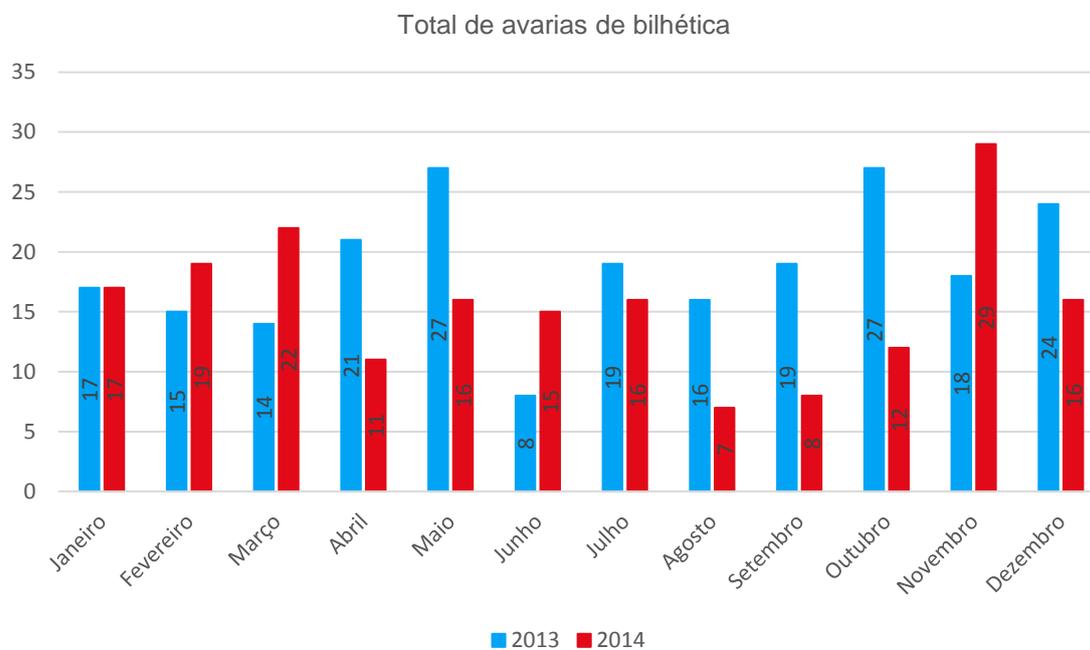
Acidentes serviço	2013	2014
Total Acidentes	5	2
Nº de dias de ITA	158	34
Nº médio de dias ITA/Acidente	31,60	17

Higiene e limpeza da frota

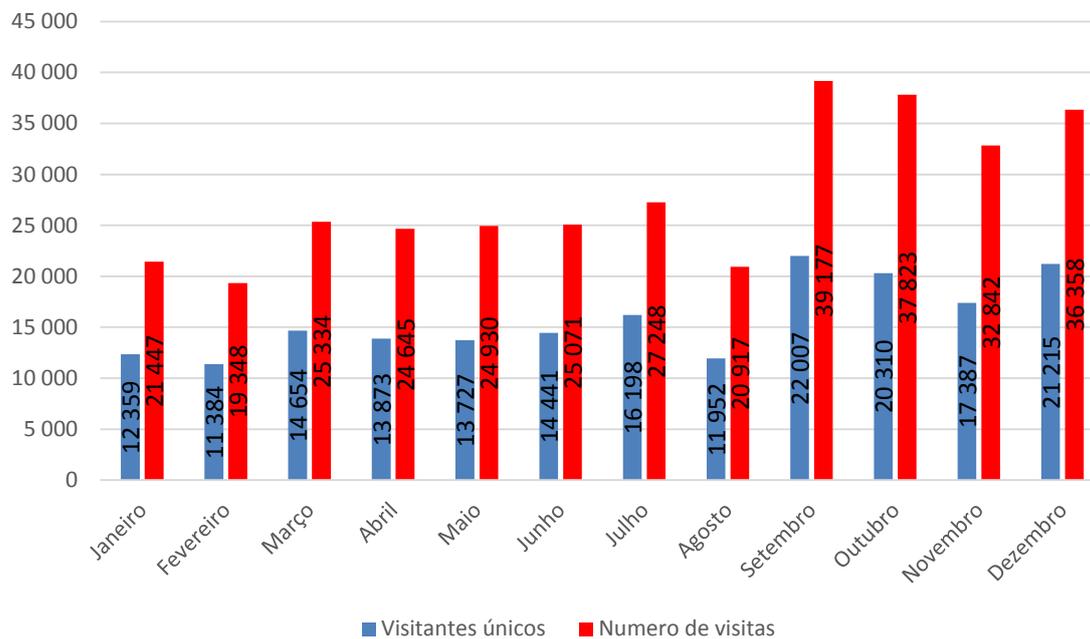
Inspeção da limpeza diária	2014	Não Conformidades	NC/Inspeção
Diurnas	2679	15	0,55%
Noturnas	53	1	1,80%

1.8 Sistemas de Informação

Análise de avarias

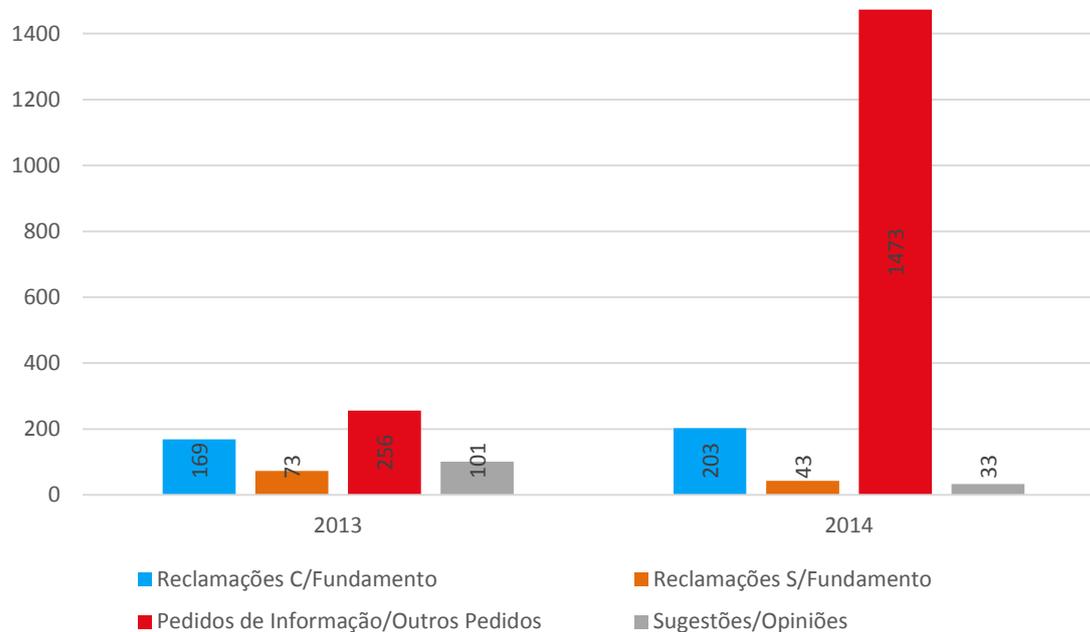


Website tub.pt



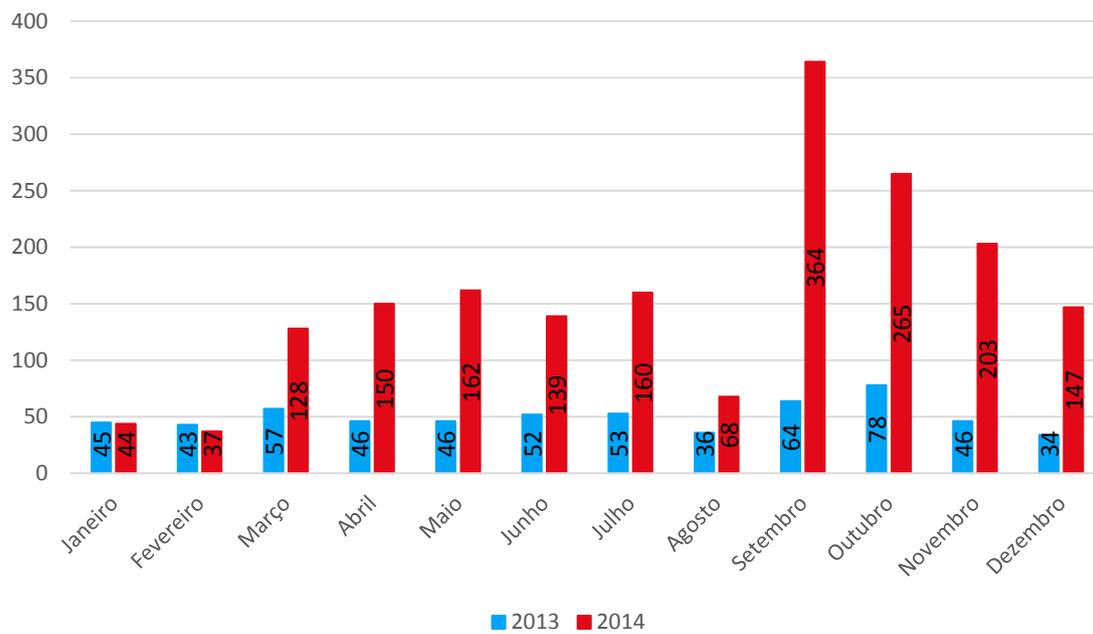
1.9 Relações Públicas

Contactos externos



Tipologia das reclamações

Reclamações	2013	2014	Variação
Motorista	85	98	15,29%
Rede	5	33	560,00%
Paragens/Abrigos: Falta de Informação, Informação desatualizada/localização	0	12	-
Postos de Venda: Atendimentos/Informações	0	6	-
Frota	0	11	-
Outros Fiscalização; Títulos de Transporte; greves; Distúrbios; limpeza; Internet; Informações	79	43	-45,57%
Total	169	203	20,12%



1.10 Gestão da Qualidade

Atividades

- ▶ Redefinição de um novo Planeamento Estratégico, incluindo o alargamento do âmbito de atuação da empresa pretendido, mas sempre induzindo ao comprometimento da Administração face ao SGQ e à necessária redistribuição de funções/responsabilidades no mesmo;
- ▶ Planeamento e execução das Atividades do Sistema de Gestão da Qualidade;
- ▶ Planeamento, implementação e acompanhamento de todas as ações corretivas e preventivas;
- ▶ Planeamento, execução e acompanhamento às ações definidas para tratamento e eliminação das observações e não conformidades registadas nas auditorias externas e internas ao SGQ;
- ▶ Acompanhamento, mediação, análise da eficácia e controlo dos prazos estabelecidos para as ações definidas em Comissão de Qualidade e Reuniões de Coordenação;
- ▶ Aposta na diferenciação das equipas auditoras utilizadas, privilegiando a contratação de auditores externos diferentes, especialistas em transportes e capacidade de atualização, por forma a produzir o maior número de constatações relevantes;
- ▶ Planeamento, implementação e acompanhamento de Auditorias ao Sistema de Gestão da Qualidade;
- ▶ Preparação, acompanhamento, análise e tratamento dos resultados das auditorias realizadas, essencialmente das auditorias globais ao sistema;
- ▶ Preparação da reunião de revisão do sistema, em Comissão de Qualidade e Acompanhamento das Reuniões de Coordenação;
- ▶ Realização de relatórios de gestão de qualidade que inclui acompanhamento aos indicadores definidos, ações realizadas/planeadas, auditorias, não conformidades, desempenho dos processos, etc.;
- ▶ Realização de relatórios de avaliação dos eventos realizados;
- ▶ Análise do desempenho dos processos e dos departamentos atendendo aos resultados dos processo onde participam;
- ▶ Análise para implementação de benchmarking de indicadores de controlo de gestão internacional e monitorização dos indicadores existentes;
- ▶ Alteração de todos os processos, documentos e registos com vista à sua atualização, tendo em conta as novas dinâmicas/práticas de trabalho, objetivos, missão, visão, bem como, as novas estruturas (gabinete de estudos) criadas na empresa;
- ▶ Alteração e sistematização de procedimentos operacionais e estratégicos;
- ▶ Abertura, revisão e acompanhamento dos inúmeros projetos de conceção e desenvolvimento criados no ano transato;

- ▶ Utilização da vertente de investigação no apoio facultado na definição do processo de avaliação da satisfação dos colaboradores;
- ▶ Utilização da vertente de investigação no apoio facultado na definição do processo de avaliação da satisfação dos Clientes;
- ▶ Participação e apoio direto na redefinição de uma nova Missão e Valores da empresa, apoiando a implementação de modelos " ";
- ▶ Participação e apoio direto na redefinição dos novos objetivos da empresa, sobre uma nova política de qualidade, agora Política Integrada de Gestão, tendo em conta alguns fatores considerados como distintivos e de sucesso (ex: conforto, aumento de frequências, dinamização da informação);
- ▶ Auscultação e recolha de propostas no sentido de preparar o processo de renovação de todos os processos existentes e respetiva rede de processos;
- ▶ Auscultação e recolha de propostas no sentido de rever o organograma da empresa, reafectando os recursos humanos tendo em conta as novas necessidades e objetivos da empresa;
- ▶ Participação e apoio direto na realização do *Balanced Scorecard* da empresa;
- ▶ Participação e apoio direto na realização da análise *SWOT* da empresa;
- ▶ Homogeneização da documentação existente com a elaboração de modelos de fax e ofícios, bem como, definição e análise conjunta com o departamento de sistemas de informação no sentido de implementar um sistema de gestão documental com o intuito de desmaterializar todo o “papel” utilizado na empresa;
- ▶ Análise semestral sistemática das reclamações;
- ▶ Definição de novo procedimento de elogios.

Processos auditados

A redistribuição e reafecção dos recursos humanos afetos ao Sistema de Gestão de Qualidade, por motivos de diminuição dos mesmos, condicionou, fortemente, o cumprimento do “Plano de Auditorias 2014”, bem como, os respetivos resultados.

Processos / Itens	Planeamento				Constatações			
	Previstas		Realizadas		Não Conformidades		Obs./Sugestões Melhoria	
	13	14	13	14	13	14	13	14
Planeamento Estratégico	1	1	1	1	0	0	1	3
Planeamento e Gestão da Produção	1	1	1	1	2	0	0	1
Agentes Únicos	294	193	228	0	12	0	0	0
Revisores	15	16	15	0	0	0	0	0
Paragens e Abrigos	≥200	≥100	254	0	857	0	0	0
Gestão de Clientes	3	1	2	1	0	0	0	1
Gestão das Compras	1	1	1	1	0	1	1	2
Armazém	9	5	1	0	0	0	0	2
Tratamento de Não Conformidades	1	1	1	1	0	0	0	0
Conceção e Desenvolvimento	1	1	1	1	0	0	0	0
Monitorização e Medição	1	1	1	1	1	0	0	1
Análise de Dados e Melhoria Contínua	1	1	1	1	0	0	0	0
Gestão dos Recursos Humanos	1	1	1	1	0	0	0	3
Infraestruturas	2	1	2	1	1	0	4	13
Viaturas	121	121	215	0	79	0	0	0
Auditoria Global Interna ao Sistema	1	1	1	1	2	3	5	15
Auditoria Global Externa ao Sistema	1	1	1	1	0	0	6	6
Total	654	447	727	12	954	4	17	47

De acordo com a mesma tabela resumo supra, podemos facilmente constatar que o decréscimo dos resultados quantitativos das auditorias realizadas centram-se essencialmente, no que diz respeito à quantidade de auditorias realizadas aos agentes únicos, revisores, viaturas, paragens e abrigos, que são precisamente as áreas que mais consomem recursos humanos para a sua realização.

No entanto, importa referir que foram realizadas auditorias a todos os processos da organização incluindo os processos que incluem as áreas mencionadas cujos resultados quantitativos ficaram à quem dos resultados esperados (revisores, viaturas, paragens e abrigos), pelo que todos os requisitos de salvaguarda da qualidade da prestação do serviço dos TUB foram salvaguardados.

Mais importante que os resultados quantitativos, são os resultados qualitativos e efetivamente 2014, foi ano em que se verificaram maior número de sugestões de melhoria e consequentes ações preventivas decorrentes de auditorias.

A diminuição de acentuada nas não conformidades detetadas, decorrem essencialmente da falta de auditorias essencialmente às viaturas, sendo que estas assumiriam apenas contornos corretivos, pelo que as não conformidades processuais detetadas em 2014, essas sim assumem carácter corretivo de extrema relevância para a organização.

Acresce ainda que quando comparamos o rácio percentual do número de não conformidades e sugestões de melhoria por número de auditorias realizadas, obtemos um peso de 1,3%, em 2013, e valores a rondar os 4% (3,9%) em 2014, demonstrando um aumento qualitativo considerável. Desta forma podemos concluir que, embora se tenha executado menor número de auditorias, todos os processos a elas inerentes foram auditados de forma mais eficaz permitindo uma evolução qualitativa na ordem dos 2,6%.

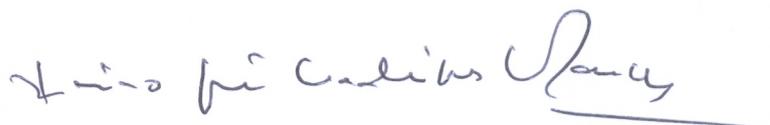
1.11 Proposta de Aplicação dos Resultados

O Conselho de Administração propõe que os Resultados Líquidos do Exercício, no valor positivo de 349.893,99 € (trezentos e quarenta e nove mil, oitocentos e noventa e três euros e noventa e nove cêntimos), sejam transferidos para a conta de Resultados Transitados pelo seu valor global.

O Conselho de Administração alerta a Câmara Municipal de Braga, detentora da totalidade do capital social da TUB/EM, para o facto da empresa se encontrar na situação prevista no artigo 35 do Código das Sociedades Comerciais, pelo que é necessário adotar medidas para a recomposição do capital social.

Braga, 25 de Março de 2015

O Conselho de Administração



Firmino José Rodrigues Marques



José António Baptista da Costa



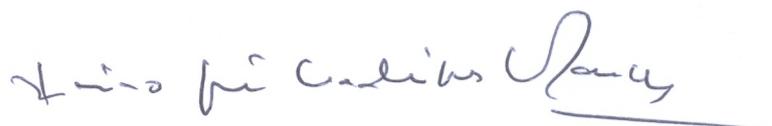
Teotónio Luís Vieira de Andrade dos Santos

1.12 Anexo ao Relatório de Gestão

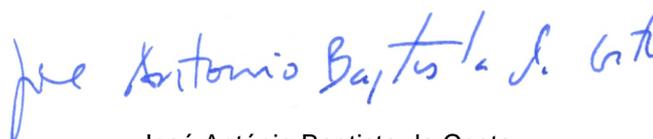
Exercício de 2014

Nos termos do Código das Sociedades Comerciais e da Lei nº 50/2012 de 31 de Agosto, informa-se que a totalidade do capital Social é pertença da Câmara Municipal de Braga.

O Conselho de Administração



Firmino José Rodrigues Marques



José António Baptista da Costa



Teotónio Luís Vieira de Andrade dos Santos

2. Relatório de Execução do Plano Plurianual de Investimentos

O investimento total concretizado pela TUB/EM em 2014 foi de 63.283,47 euros, sendo o nível de execução financeira anual de 29% relativamente ao investimento previsto no Orçamento para 2014, de 217.879,22 euros.

O valor realizado respeitou às seguintes aquisições de bens:

Ativos Fixos Tangíveis

- Remodelação de parte das instalações afetas ao serviço empresa, nomeadamente escritório na área da manutenção e pequeno armazém de primeira linha de intervenção;
- Veículos Automóveis de Passageiros: o valor realizado nesta rubrica diz respeito ao IVA não dedutível das rendas de leasing de contratos anteriormente celebrados e ainda em curso e a uma grande reparação de viatura MAN NL 233 CNG;
- Aquisição de um empilhador, contentores, escovas para máquina de lavar viaturas, ferramentas várias (aparafusadora e pistola pneumática) para melhoramento de funcionamento das operações de manutenção;
- Equipamento diverso, necessário ao normal funcionamento dos serviços;

Equipamento informático:

- Aquisição de servidor destinado a virtualização de sistemas;
- Aquisição de AIR-AP1231G-E-KP;
- Aquisição de Apple MacBook Pro 13;
- Aquisição de leitor USB e impressoras.

Ativos Intangíveis

- Software destinado a virtualização de sistemas;
- Licenças 4 PLANNING;
- Software PHC ADVANCED versão 2015;
- Desenvolvimentos no Software PHC ADVANCED (inclui ordens de trabalho para o Departamento de Manutenção);
- AVG Anti-vírus Business;
- Upgrade domínio tub.pt;
- Software LOGMEIN;
- Licença Aplicação Q/V.

Relativamente às aquisições efetuadas é de referir os desvios constatados relativamente ao total orçado para 2014, nomeadamente:

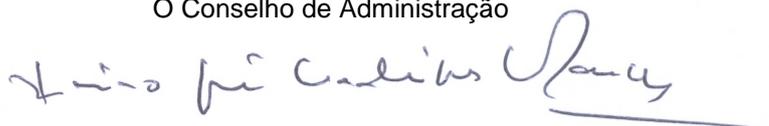
- Edifícios e Outras Construções:
 - Não foram realizadas todas as obras / trabalhos de remodelação das instalações afetas aos diversos serviços desta empresa contempladas no Orçamento.
- Equipamento oficina / estação serviço:
 - O desvio verificado ficou a dever-se à não concretização da aquisição de novo equipamento de lavagem de viaturas na medida em que foi possível fazer a reparação do equipamento existente que incluiu a aquisição de escovas de lavagem conforme referido no valor realizado em ativos fixos tangíveis.

Equipamento informático / programa de computador:

Não foi, ainda, concretizada a renovação do parque informático, da rede de cablagem e comunicação, bem como da sistema de gestão documental.

Os outros desvios verificados relativamente ao investimento total previsto não são significativos, considerando o valor total realizado e as verbas orçadas para 2013, algumas das quais são valores residuais estimados no sentido de fazer face a aquisições diversas de pequena dimensão.

O Conselho de Administração



Firmino José Rodrigues Marques



José António Baptista da Costa



Teotónio Luís Vieira de Andrade dos Santos

3. Execução anual do plano plurianual de investimentos em 31.12.2014

Valores em Euros

CONTA SNC	DESCRIÇÃO DOS PROJECTOS / AÇÕES DE INVESTIMENTOS	ANOS ANTERIORES (valores brutos)	2014			TOTAL (valores brutos)	INVESTIMENTO TOTAL PREVISTO 2014	NIVEL EXEC. FINAN- CEIRA ANUAL
			AQUISIÇÕES	ABATES / ALIENAÇÕES	OUTRAS ALTERAÇÕES			
4	INVESTIMENTOS							
41	Investimentos Financeiros							
412	Investimentos em Associadas							
4121	Participações de Capital - MEP	0,00	0,00			0,00	0,00	-----
	Sub-Total	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-----
43	Ativos Fixos Tangíveis							
431	Terrenos e Recursos Naturais	5 465 772,35	0,00	0,00	0,00	5 465 772,35	0,00	-----
432	Edifícios e Outras Construções	577 807,50	3 073,06	0,00	0,00	580 880,56	12 447,56	0,25
433	Equipamento Básico							
43301	Veic. Autom. Passageiros	9 415 582,59	11 359,78	215 243,23	0,00	9 211 699,14	3 008,28	3,78
43302	Máq. Cobrança Automática	2 708,48	0,00	0,00	0,00	2 708,48	0,00	-----
43303	Equipamento de Rádio	14 778,67	0,00	0,00	0,00	14 778,67	0,00	-----
43304	Equip ^o Oficina Est. Serviço	200 634,18	7 770,59	0,00	0,00	208 404,77	50 939,50	0,15
43305	Rotáveis	49 745,14	0,00	0,00	0,00	49 745,14	0,00	-----
43306	Equipamento afecto à Exploração	2 307 454,36	322,54	0,00	0,00	2 307 776,90	0,00	-----
43307	Ferramentas e Utensílios	14 532,69	171,48	0,00	0,00	14 704,17	2 051,75	0,08
43308	Outro Equipamento Básico	56 700,58	0,00	0,00	0,00	56 700,58	500,00	0,00
434	Equipamento de Transporte	105 752,74	0,00	0,00	0,00	105 752,74	0,00	-----
435	Equipamento Administrativo							
43501	Equipamento Informático	127 476,06	12 670,98	0,00	0,00	140 147,04	39 633,78	0,32
43502	Máquinas Escrever e Calcular	1 963,95	0,00	0,00	0,00	1 963,95	81,05	0,00
43503	Ap. Tip. Rep. Documentos	4 731,12	0,00	0,00	0,00	4 731,12	0,00	-----
43504	Mobiliário	12 988,67	0,00	0,00	0,00	12 988,67	100,00	-----
43505	Art. Conf. e Decoração	20 097,15	744,09	0,00	0,00	20 841,24	750,00	0,99
43506	Refeitório e Cozinha	1 736,82	0,00	0,00	0,00	1 736,82	0,00	-----
43508	Outro Equipamento Administrativo	25 509,89	590,99	0,00	0,00	26 100,88	600,00	0,98
437	Outros Ativos Fixos Tangíveis	94 125,91	489,93	0,00	0,00	94 615,84	0,00	-----
	Sub-Total	18 500 098,85	37 193,44	215 243,23	0,00	18 322 049,06	110 111,92	0,34
44	Ativos Intangíveis							
442	Projectos de Desenvolvimento							
44205	Consult./Reestrut. Rede Transporte	55 241,96	0,00	0,00	0,00	55 241,96	0,00	-----
443	Programas de Computador							
44301/3	Software	121 825,65	26 090,03	0,00	0,00	147 915,68	107 767,30	0,24
	Sub-Total	177 067,61	26 090,03	0,00	0,00	203 157,64	107 767,30	0,24
	TOTAL	18 677 166,46	63 283,47	215 243,23	0,00	18 525 206,70	217 879,22	0,29

4. Demonstrações Financeiras

4.1 Balanço (individual) em 31.12.2014 e 31.12.2013

CÓDIGO DE CONTAS	RUBRICAS	Notas	Valores em Euros	
			Datas	
			31.12.2014	31.12.2013
	ATIVO			
	Ativo não corrente			
43+453+455-459	Ativos fixos tangíveis	8	6 804 998,51	7 263 291,30
42+455+452-459	Propriedades de investimento		0,00	0,00
441	Goodwill		0,00	0,00
44(excepto 441)+454+455-459	Ativos intangíveis	7	26 350,50	23 801,68
372	Ativos biológicos		0,00	0,00
411+412+413+419	Participações financeiras - Método da equivalência patrimonial	3, 12	0,00	0,00
412+412+413+414+419	Participações financeiras - Outros métodos		0,00	0,00
266+268-269	Acionistas/Sócios		0,00	0,00
413+412+413+414+415-419+451+455-459	Outros ativos financeiros		0,00	0,00
2741	Ativos por impostos diferidos	17	6 032,30	1 484,96
			6 837 381,31	7 288 577,94
	Ativo corrente			
32+33+34+35+36+39	Inventários	3, 13	54 835,68	113 405,31
371	Ativos biológicos		0,00	0,00
21+212-219	Clientes	17	961 364,20	220 815,53
228-229+2713-279	Adiantamentos a fornecedores		0,00	0,00
24	Estado e outros entes públicos	16	114 256,71	199 754,43
263+268-269	Acionistas/Sócios		0,00	0,00
232+238-239+2714+278-279	Outras contas a receber	15, 17	122 187,91	194 953,17
281	Diferimentos	3	4 564,87	2 428,00
411+421	Ativos financeiros detidos para negociação		0,00	0,00
431	Outros ativos financeiros		0,00	0,00
46	Ativos não correntes detidos para venda		0,00	0,00
11+12+13	Caixa e depósitos bancários	4	159 968,39	328 352,27
			1 417 177,76	1 059 708,71
	Total do ATIVO		8 254 559,07	8 348 286,65
	CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
	CAPITAL PRÓPRIO			
51+261+262	Capital realizado	17	6 250 000,00	6 250 000,00
52	Ações (quotas) próprias		0,00	0,00
53	Outros instrumentos de capital próprio		0,00	0,00
54	Prémios de emissão		0,00	0,00
551	Reservas legais		0,00	0,00
552	Outras reservas		0,00	0,00
56	Resultados transitados	17	(7 369 453,82)	(7 009 261,73)
57	Ajustamentos em ativos financeiros		0,00	1 165,56
58	Excedentes de revalorização		0,00	0,00
59	Outras variações no capital próprio	2, 3, 15, 17	547 626,63	1 132 802,82
818	Resultado líquido do período	17	349 893,99	(426 821,85)
	Interesses minoritários		0,00	0,00
	Total do Capital Próprio	17	(221 933,20)	(52 115,20)
	PASSIVO			
	Passivo não corrente			
29	Provisões		0,00	0,00
25	Financiamentos obtidos	9, 17	484 786,51	625 394,33
273	Responsabilidades por benefícios pós-emprego		0,00	0,00
2742	Passivos por impostos diferidos		0,00	0,00
237+2711+2712+275	Outras contas a pagar	17	853 369,39	886 793,34
			1 338 155,90	1 512 187,67
	Passivo corrente			
221+222+225	Fornecedores	17	2 055 731,90	1 954 108,60
218+276	Adiantamentos de clientes	17	76 530,10	75 074,30
24	Estado e outros entes públicos	16	188 385,84	173 467,63
264+265+268	Acionistas/Sócios		0,00	0,00
25	Financiamentos obtidos	17	3 902 752,95	3 858 999,00
231+238+2711+2712+2722+278	Outras contas a pagar	9, 17	914 935,58	826 279,15
282+283	Diferimentos		0,00	285,50
412+422	Passivos financeiros detidos para negociação		0,00	0,00
432	Outros passivos financeiros		0,00	0,00
	Passivos não correntes detidos para venda		0,00	0,00
			7 138 336,37	6 888 214,18
	Total do Passivo		8 476 492,27	8 400 401,85
	Total do Capital Próprio e do Passivo		8 254 559,07	8 348 286,65

4.2 Demonstração (individual) dos resultados por naturezas do período findo em 31.12.2014 e 31.12.2013

CÓDIGO DE CONTAS	RENDIMENTOS E GASTOS	NOTAS	Valores em Euros		
			Períodos		
			2014	2013	
+71+72	Vendas e serviços prestados	+	14	5 557 677,44	5 484 937,78
+75	Subsídios à exploração	+	15	5 278 603,08	4 694 058,06
+785-685+792	Ganhos/Perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos	+/-	12 e 20	0,00	1090,24
+73	Variação nos inventários da produção	+/-		0,00	0,00
+74	Trabalhos para a própria entidade	+		0,00	0,00
-61	Custo das mercadorias vendidas e matérias consumidas	-	13	(3 406 448,15)	(3 352 960,82)
-62	Fornecimentos e serviços externos	-	19	(723 893,45)	(606 916,25)
-63	Gastos com pessoal	-	18	(6 088 348,87)	(6 404 973,42)
-652+7622	Imparidades de inventários (perdas/reversões)	-/+		0,00	0,00
-651+7621	Imparidades de dívidas a receber (perdas/reversões)	-/+	17	(104 786,74)	0,00
-67+763	Provisões (aumentos/reduções)	-/+		0,00	0,00
-653-657-658+7623+7627+7628	Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	-/+		0,00	0,00
+77-66	Aumentos/Reduções de justo valor	+/-		0,00	0,00
+78(excepto 785)+791(excepto 7915)+798	Outros rendimentos e ganhos	+	15 e 20	728 776,68	956 813,04
-68(excepto 685)-6918-6928-6988	Outros gastos e perdas	-	20	(107 691,12)	(96 456,92)
	Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	=		1 133 888,87	675 591,71
-64+761	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-/+	7 e 8	(519 027,44)	(777 587,67)
-654-655-656+7624+7625+7626	Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	-/+	11	0,00	0,00
	Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	=		614 861,43	(101995,96)
+7915	Juros e rendimentos similares obtidos	+	10	124,90	264,00
-6911-6921-6981	Juros e gastos similares suportados	-	10	(226 709,26)	(321825,25)
811	Resultado antes de impostos	=		388 277,07	(423 557,21)
812	Imposto sobre rendimento do período	-/+	16	(38 383,08)	(3 264,64)
818	Resultado líquido do período	=		349 893,99	(426 821,85)
	Resultado das atividades descontinuadas (líquido de impostos) incluído no resultado líquido do período			0,00	0,00
	Resultado líquido do período atribuível a:				
	Detentores de capital da empresa-mãe	+/-		0,00	0,00
	Interesses minoritários	+/-		0,00	0,00
		=		0,00	0,00
	Resultado por ação básico			0,00	0,00

4.3 Demonstração (individual) dos resultados por funções do período findo em 31.12.2014 e 31.12.2013

RENDIMENTOS E GASTOS		NOTAS	Períodos	
			2014	2013
Vendas e serviços prestados	+	14, 15 e 20	10 933 854,23	10 271 865,97
Custo das vendas e dos serviços prestados	-	7, 8, 11, 13, 18, 19 e 20	(7 976 605,28)	(7 951 902,07)
Resultado bruto	=		2 957 248,95	2 319 963,90
Outros rendimentos	+	15 e 20	631 202,97	869 273,95
Gastos de distribuição	-		(295 559,62)	(248 799,61)
Gastos administrativos	-		(2 405 321,19)	(2 766 850,93)
Gastos de investigação e desenvolvimento	-		0,00	0,00
Outros gastos	-	20	(272 709,68)	(275 583,27)
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	=		614 861,43	(101 995,96)
Gastos de financiamento (líquidos)	-	10	(226 584,36)	(321 561,25)
Resultados antes de impostos	=		388 277,07	(423 557,21)
Imposto sobre o rendimento do período	- / +	16	(38 383,08)	(3 264,64)
Resultado líquido do período	=	17	349 893,99	(426 821,85)
Resultado das actividades descontinuadas (líquido de impostos) incluído no resultado líquido do período	=		0,00	0,00
Resultado líquido do período atribuível a:				
Detentores de capital da empresa-mãe	+/-		0,00	0,00
Interesses minoritários	+/-		0,00	0,00
	=		0,00	0,00
Resultado por ação básico	=		0,00	0,00

4.4 Demonstração (individual) das alterações no capital próprio no exercício de 2013

Valores em Euros

DESCRÇÃO	NOTAS	Capital Próprio atribuído aos detentores do capital da empresa-mãe										Total do Capital Próprio		
		Capital realizado	Ações (quotas) próprias	Prestações suplementares e outros instrumentos de capital próprio	Prémios de emissão	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transitados	Ajustamentos estatísticos financeiros	Excedentes de revalorização	Outras variações no capital próprio		Resultado líquido do período	Total
POSICÃO NO INÍCIO DO EXERCÍCIO 2013	1	6 250 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 165,56	0,00	1643 15,24	357 103,03	36 202,80	0,00	36 202,80
ALTERAÇÕES NO PERÍODO	17													
Primeira adoção de novo referencial contabilístico														0,00
Alterações de políticas contabilísticas														0,00
Diferenças de conversão de demonstrações financeiras														0,00
Realização do excedente de revalorização de ativos fixos tangíveis e intangíveis														0,00
Excedentes de revalorização de ativos fixos tangíveis e intangíveis e respetivas variações														0,00
Ajustamentos por impostos diferidos							(1 484,95)							0,00
Outras alterações reconhecidas no capital próprio							1207 450,25							(1 484,95)
		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1205 965,30	0,00	0,00	(510 359,42)	(357 103,03)	339 988,80	0,00	339 988,80
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	2													
														338 503,85
RESULTADO INTEGRAL	3													(426 821,85)
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO	4=2+3													
Realizações de capital														0,00
Realizações de prémios de emissão														0,00
Distribuições														0,00
Entradas para cobertura de perdas														0,00
Outras operações														0,00
	5	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POSICÃO NO FIM DO EXERCÍCIO 2013	17	6 250 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	(7 009 261,73)	1 165,56	0,00	1132 802,82	(426 821,85)	(62 115,20)	0,00	(52 115,20)

4.5 Demonstração (individual) das alterações no capital próprio no exercício de 2014

Valores em Euros

DESCRÇÃO	NOTAS	Capital Próprio atribuído aos detentores do capital da empresa-mãe										Interesses minoritários	Total do Capital Próprio		
		Capital realizado	Acções (votos) próprias	Prestações superiores a outros instrumentos de capital próprio	Prémios de emissão	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transferidos	Ajustamentos em ativos financeiros	Excedentes de revalorização	Outras variações no capital próprio			Resultado líquido do período	Total
POSIÇÃO NO INÍCIO DO EXERCÍCIO 2014	6	6 250 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 165,56	0,00	1 132 802,82	(426 821,85)	(52 115,20)	0,00	(52 115,20)
ALTERAÇÕES NO PERÍODO	17														
Primeira adoção de novo referencial contabilístico	3										(145 571,63)		(145 571,63)		
Alterações de políticas contabilísticas															
Diferenças de conversão de demonstrações financeiras															
Realização do excedente de revalorização de ativos fixos tangíveis e intangíveis															
Excedentes de revalorização de ativos fixos tangíveis e intangíveis e respetivas variações															
Ajustamentos por impostos diferidos									(1 165,56)		(439 604,56)	426 821,85	(374 140,36)		
Outras alterações reconhecidas no capital próprio															
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	7	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	(1 165,56)	0,00	(585 176,19)	426 821,85	(519 711,99)	0,00	(519 711,99)
RESULTADO INTEGRAL	8											349 893,99	349 893,99		
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO	9-7-8	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	(1 165,56)	0,00	(585 176,19)	776 716,84	(169 813,00)	0,00	(169 813,00)
Realizações de capital															
Realizações de prémios de emissão															
Distribuições															
Entradas para cobertura de perdas															
Outras operações															
POSIÇÃO NO FIM DO EXERCÍCIO 2014	10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	11=6+7+8+10	6 250 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	547 626,83	349 893,99	(221 933,20)	0,00	(221 933,20)

4.6 Demonstração (individual) dos fluxos de caixa do período findo em 31.12.2014 e 31.12.2013

Método Directo

Valores em Euros

RUBRICAS	NOTAS	Períodos	
		2014	2013
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes	+	6 155 659,17	6 022 383,58
Pagamentos a fornecedores	-	(4 725 362,11)	(5 238 839,43)
Pagamentos ao pessoal	-	(6 182 482,36)	(6 242 912,42)
Caixa gerada pelas operações	+/-	(4 752 185,30)	(5 459 368,27)
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento	-/+	9 523,28	(57 694,49)
Outros recebimentos/pagamentos	+/-	5 022 917,38	5 056 173,82
Fluxos de caixa das atividades operacionais	(1)	280 255,36	(460 888,94)
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	-	(69 767,41)	(12 511,56)
Ativos intangíveis	-	(30 844,29)	(40 512,12)
Investimentos financeiros	-	0,00	0,00
Outros ativos	-	0,00	0,00
Recebimentos provenientes de:			
Ativos fixos tangíveis	+	0,00	165,00
Ativos intangíveis	+	0,00	0,00
Investimentos financeiros		0,00	0,00
Outros ativos	+	0,00	0,00
Subsídios ao investimento	+	0,00	37 488,78
Juros e rendimentos similares	+	93,66	76,43
Dividendos	+	0,00	0,00
Fluxos de caixa das atividades de investimento	(2)	(100 518,04)	(15 293,47)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos obtidos	+	7 029 752,95	5 825 000,00
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio	+	0,00	0,00
Cobertura de prejuízos	+	0,00	850 347,22
Doações	+	0,00	0,00
Outras operações de Financiamento	+	0,00	0,00
Pagamentos respeitantes a:			
Financiamentos obtidos	-	(7 126 606,82)	(5 945 200,49)
Juros e gastos similares	-	(251 267,33)	(302 629,01)
Dividendos	-	0,00	0,00
Reduções de capital e de outros instrumentos de capital próprio	-	0,00	0,00
Outras operações de financiamento	-	0,00	0,00
Fluxos de caixa das atividades de financiamento	(3)	(348 121,20)	427 517,72
Variação de caixa e seus equivalentes	(1)+(2)+(3)	(168 383,88)	(48 664,69)
Efeito das diferenças de câmbio	+/-	0,00	0,00
Caixa e seus equivalentes no início do período	+/-	328 352,27	377 016,96
Caixa e seus equivalentes no fim do período	+/-	159 968,39	328 352,27

5. Anexo

ANEXO

1. Identificação da Entidade

Designação da Entidade: TUB – TRANSPORTES URBANOS DE BRAGA, E. M.

Sede: Rua Quinta de Santa Maria – Maximinos – Apartado 2383 4700-244 Braga

Telefone / Fax: 253 606 890 / 253 606 899

E-mail: geral@tub.pt

www.tub.pt

Natureza da Atividade / Empresa-Mãe: A empresa TUB – TRANSPORTES URBANOS DE BRAGA, E. M. (TUB/EM), contribuinte n.º 504807684, com o CAE 49310 (revisão 3) – Transportes Terrestres, Urbanos e Suburbanos de Passageiros, com o capital social de 6.250.000,00 €, foi constituída como empresa pública municipal nos termos da Lei n.º 58/98, de 18 de agosto, em 10 de dezembro de 1998, com capitais totalmente detidos pela Câmara Municipal de Braga, com sede na Praça do Município 4704-514 Braga, tendo sucedido aos Serviços Municipalizados de Transportes (TUB/SM).

De acordo com o definido no artigo 4º. dos estatutos desta empresa municipal:

1. A TUB/EM tem como objeto principal a prestação do serviço público de transporte coletivo de passageiros.
2. A TUB/EM pode exercer atividades acessórias relacionadas com o seu objeto principal, designadamente atividades complementares ou subsidiárias da exploração dos transportes coletivos de passageiros, demais atividades relacionadas com a mobilidade e transportes escolares.

2. Referencial Contabilístico de Preparação das Demonstrações Financeiras

2.1 – Sistema de Normalização Contabilística

As demonstrações financeiras anexas estão em conformidade com todas as normas que integram o Sistema de Normalização Contabilística (SNC). Devem entender-se como fazendo parte daquelas normas as Bases para a Apresentação de Demonstrações Financeiras, os Modelos de Demonstrações Financeiras, o Código de Contas, as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro (NCRF) e as Normas Interpretativas.

Sempre que o SNC não responda a aspetos particulares de transações ou situações, são aplicadas, supletivamente e pela ordem indicada, as Normas Internacionais de Contabilidade adotadas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1606/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de julho, as Normas Internacionais de Contabilidade (IAS), as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS), emitidas pelo IASB, e respetivas interpretações SIC-IFRIC.

2.2 - Indicação e justificação das disposições do SNC que, em casos excecionais, tenham sido derrogadas e dos respetivos efeitos nas demonstrações financeiras, tendo em vista a necessidade de estas darem uma imagem verdadeira e apropriada do ativo, do passivo e dos resultados da entidade

No presente exercício não foram derrogadas quaisquer disposições do SNC.

2.3 - Indicação e comentário das contas do balanço e da demonstração dos resultados cujos conteúdos não sejam comparáveis com os do exercício anterior

Os subsídios relacionados com ativos foram reconhecidos inicialmente em Capitais Próprios. Divergências do tratamento contabilístico adotado face à posição técnica expressa pela Comissão de Normalização Contabilística, conduziu ao estudo e à revisão do enquadramento contabilístico expresso nas demonstrações financeiras da empresa.

No corrente exercício foi utilizada uma conta de “Ajustamentos a subsídios” no capital próprio (movimento a débito) por contrapartida de uma conta de “Outras contas a pagar” (movimento a crédito), por conta do imposto sobre o rendimento a pagar no futuro. Os impactos desta situação deverão ser tidos em conta na comparação das demonstrações financeiras com referência a 31/12/2014 e a 31/12/2013.

3. Principais Políticas Contabilísticas

3.1 - Bases de Mensuração usadas na Preparação das Demonstrações Financeiras

As presentes demonstrações financeiras foram preparadas no pressuposto de continuidade dos negócios.

3.1.1. Ativos Fixos Tangíveis

Os ativos fixos tangíveis adquiridos até 31 de dezembro de 2009 encontram-se registados ao seu custo considerado, o qual corresponde ao custo de aquisição de acordo com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal até àquela data, deduzido das depreciações acumuladas e de perdas por imparidade acumuladas.

Os ativos fixos tangíveis adquiridos após 01 de janeiro de 2010 encontram-se registados ao custo de aquisição, deduzido das depreciações e eventuais perdas por imparidade acumuladas.

O custo de aquisição inclui o preço de fatura, despesas relacionadas com a aquisição e todas as despesas indispensáveis para colocar o ativo em condições de utilização e pronto para uso.

As depreciações são calculadas de acordo com o disposto no Decreto Regulamentar n.º 25/2009, de 14 de setembro, pelo método de quotas constantes, utilizando as taxas económicas mais apropriadas, que permitam a reintegração total do bem durante a sua vida útil estimada.

Dado a Administração não possuir uma estimativa fiável do valor residual dos ativos, foi considerado valor nulo para efeitos de depreciações dos ativos fixos tangíveis.

As taxas de depreciação anuais médias utilizadas, de acordo com o período de vida útil estimado para cada ativo fixo tangível adquirido a partir de 01/01/2010, são as seguintes:

Ativo fixo tangível	Taxa anual média
Edifícios e outras construções	10,00%
Equipamento básico	7,62%
Equipamento de transporte	-----
Equipamento administrativo	29,24%
Outros ativos fixos tangíveis	-----

Os encargos com reparação e manutenção são registados como gastos do exercício, à medida que vão sendo incorridos. As grandes reparações relativas à substituição de peças de equipamentos são registadas em ativos fixos tangíveis e depreciados às taxas correspondentes à vida útil dos respetivos ativos principais.

As mais ou menos valias resultantes da venda ou abate do ativo fixo tangível são determinadas como a diferença entre o preço de venda e o valor líquido contabilístico na data de alienação/abate, sendo registadas na demonstração dos resultados como “Outros rendimentos e ganhos” ou “Outros gastos e perdas”.

3.1.2. Ativos Intangíveis

Os ativos intangíveis encontram-se registados ao custo de aquisição, deduzido das amortizações e eventuais perdas por imparidade acumuladas. Os ativos intangíveis só são reconhecidos se for provável que deles advenham benefícios económicos futuros para a empresa e sejam controláveis e mensuráveis com fiabilidade.

As amortizações são calculadas de acordo com o disposto no Decreto Regulamentar n.º 25/2009, de 14 de setembro, pelo método de quotas constantes, utilizando as taxas económicas mais apropriadas, que permitam a reintegração total do bem durante a sua vida útil estimada. Não é considerada qualquer quantia residual.

As taxas de amortização anuais médias utilizadas, de acordo com o período de vida útil estimado para cada ativo intangível adquirido a partir de 01/01/2010, são as seguintes:

Ativo intangível	Taxa anual média
Projetos de desenvolvimento	-----
Programas de computador	33,34%

3.1.3. Empreendimentos Conjuntos e Investimentos em Associadas

Não existe qualquer participação detida por esta empresa municipal, de acordo com o disposto na Lei nº 50/2012, de 31 de agosto, nomeadamente no seu artigo 68.º.

3.1.4. Imparidades

À data de cada relato, e sempre que seja identificado um evento ou alteração nas circunstâncias que indiquem que o montante pelo qual o activo se encontra registado possa não ser recuperável, é efectuada uma avaliação de imparidade dos activos.

Sempre que o montante pelo qual o activo se encontra registado é superior à sua quantia recuperável, é reconhecida uma perda por imparidade, registada na demonstração dos resultados na rubrica “Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)”, ou na rubrica “Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)”, caso a mesma respeite a activos não depreciáveis.

A quantia recuperável é a mais alta entre o preço de venda líquido e o valor de uso. O preço de venda líquido é o montante que se obteria com a alienação do activo, numa transacção entre entidades independentes e conhecedoras, deduzido dos custos directamente atribuíveis à alienação. O valor de uso é o valor presente dos fluxos de caixa futuros estimados que são esperados que surjam do uso continuado do activo e da sua alienação no final da sua vida útil. A quantia recuperável é estimada para cada activo, individualmente ou, no caso de não ser possível, para a unidade geradora de fluxos de caixa à qual o activo pertence.

A reversão de perdas por imparidade reconhecidas em exercícios anteriores é registada quando se conclui que as perdas por imparidade reconhecidas anteriormente já não existem ou diminuíram. A reversão das perdas por imparidade é reconhecida na demonstração dos resultados na rubrica supra referida. A reversão da perda por imparidade

é efetuada até ao limite da quantia que estaria reconhecida (líquida de depreciação ou amortização) caso a perda por imparidade não se tivesse registado em exercícios anteriores.

A existência de saldos a receber de clientes vencidos há mais de 12 meses, considerando o risco associado à sua recuperabilidade, tendo sido tomadas as diligências para cobrar estas dívidas em situação de mora, o Conselho de Administração deliberou que deveria ser considerada, à data de 31/12/2014, a perda por imparidade face a créditos no valor total de 110.819,04 €.

3.1.5. Locações Financeiras

Os contratos de locação foram classificados como locações financeiras, uma vez que através deles são transferidos substancialmente todos os riscos e vantagens inerentes à posse.

Os contratos de locação financeira foram registados na data do seu início como ativo e passivo pelo justo valor da propriedade locada.

As rendas são constituídas pelo encargo financeiro e pela amortização financeira do capital.

Os encargos financeiros são imputados aos períodos durante o prazo de locação.

3.1.6. Especialização dos Exercícios

A empresa regista os seus rendimentos e gastos de acordo com o princípio da especialização de exercícios, pelo qual os rendimentos e os gastos são reconhecidos à medida que são gerados, independentemente do momento em que são recebidos ou pagos. As diferenças entre os montantes recebidos e pagos e as correspondentes receitas e despesas geradas são registadas nas rubricas de “Diferimentos” ou “Outras contas a pagar ou a receber”.

3.1.7. Instrumentos Financeiros

i) Cientes e Outras Contas a Receber

As dívidas de "Clientes" e as "Outras contas a receber" são registadas pelo seu valor nominal e apresentadas no balanço deduzidas de eventuais perdas por imparidade, reconhecidas na rubrica “Perdas por imparidade em contas a receber”, por forma refletir o seu valor realizável líquido. Estas rubricas quando correntes não incluem juros por não se considerar material o impacto do desconto.

As perdas por imparidade são registadas na sequência de eventos ocorridos que indiquem, objetivamente e de forma quantificável, que a totalidade ou parte do saldo em dívida não será recebido. Para tal, a empresa tem em consideração informação de mercado que demonstre que:

- a contraparte apresenta dificuldades financeiras significativas;
- se verifiquem atrasos significativos nos pagamentos por parte da contraparte;
- se torna provável que o devedor vá entrar em liquidação ou reestruturação financeira.

Evidência objetiva de imparidade para um portfólio de contas a receber pode incluir a experiência passada em termos de cobranças, aumento do número de atrasos nos recebimentos, assim como alterações nas condições económicas nacionais ou locais que estejam correlacionadas com a capacidade de cobrança.

Conforme referido na nota 3.1.4., no exercício de 2014, a empresa registou imparidades sobre saldos de clientes vencidos há mais de um ano, no valor de 110.819,04 €.

As dívidas a receber destes clientes foram consideradas de cobrança duvidosa, e evidenciadas como tal na contabilidade, com o reconhecimento respetivo das perdas por imparidade.

Uma vez que as perdas por imparidade reconhecidas não são aceites pela totalidade com gastos para efeitos de IRC, procedeu-se ao reconhecimento de ativos por impostos diferidos no valor de 6.032,30 €.

ii) Fornecedores e Outras Contas a Pagar

As dívidas a fornecedores ou a outros terceiros estão registadas pelo seu valor nominal dado que não venceram juros pela totalidade dos saldos vencidos em conta corrente e o efeito do desconto é considerado imaterial.

A contabilidade registou os juros moratórios cobrados pelo fornecedor Ilídio Mota – Petróleos e Derivados, Lda, de 41.063,31 €, pelo não pagamento atempado da faturação de acordo com o prazo estipulado no contrato celebrado.

Considerando a mora no pagamento das faturas, de acordo com a taxa de juros moratórios aplicável a créditos comerciais, os encargos a suportar seriam de 150.363,73 €, pelo que não foram reconhecidos pela contabilidade os juros da dívida vencida e não liquidada à data de 31/12/2014, de 2.708,98 €.

iii) Empréstimos e Outras Contas a Pagar Não Correntes

Os empréstimos e as contas a pagar não correntes são registados no passivo pelo custo.

3.1.8. Rédito

O rédito da prestação de serviços é reconhecido com referência à fase de acabamento da transação à data do balanço (método da percentagem de acabamento).

As restantes receitas e despesas são registadas de acordo com o pressuposto do acréscimo pelo que são reconhecidas à medida que são geradas independentemente do momento em que são recebidas ou pagas.

As diferenças entre os montantes recebidos e pagos e as correspondentes receitas e despesas geradas são registadas nas rubricas de “Diferimentos” ou “Outras contas a pagar ou a receber”.

3.1.9. Inventários

Os valores contabilizados em inventários reportam-se, no corrente exercício, a peças destinadas à manutenção e reparação da frota da empresa, uma vez que, após inventariação física, o valor da existência final de títulos de transporte, de 2.030,00 €, está reconhecida em Diferimentos – Gastos a Reconhecer.

As matérias-primas, subsidiárias e de consumo são valorizadas ao menor do custo médio de aquisição ou do valor realizável líquido (estimativa do seu preço de venda deduzido dos custos a incorrer com a sua alienação).

3.1.10. Subsídios e Apoios do Governos

Os subsídios governamentais são reconhecidos de acordo com o seu justo valor quando existe certeza que sejam recebidos e que a empresa irá cumprir com as condições exigidas para a sua concessão.

Os subsídios à exploração são reconhecidos na demonstração de resultados na parte proporcional aos gastos incorridos.

Os subsídios ao investimento não reembolsáveis são reconhecidos inicialmente na rubrica de capital próprio “Outras variações de capital”, sendo subsequentemente creditados na demonstração dos resultados numa base pró-rata dos ativos a que estão associados.

Com a revisão à FAQ nº 13, em 15 de Abril de 2013, tendo em consideração que a base contabilística e a base fiscal dos subsídios relacionados com ativos são coincidentes, a Comissão de Normalização Contabilística (CNC) clarificou que o reconhecimento dos subsídios relacionados com investimentos em ativos no capital próprio deveria ser líquido do efeito fiscal futuro, mas que esse ajustamento não deveria corresponder ao reconhecimento de um passivo por imposto diferido. Assim, a CNC propôs que no reconhecimento inicial dos subsídios seja utilizada uma conta de “Ajustamentos a subsídios” no capital próprio (movimento a débito) por contrapartida de uma conta de “Outras contas a pagar” (movimento a crédito), por conta do imposto sobre o rendimento a pagar no futuro. Nos períodos subsequentes, os “Ajustamentos a subsídios” são regularizados à medida que os subsídios vão sendo reconhecidos em resultados do período, por contrapartida de “Outras contas a pagar”.

Os impactos das situações referidas acima foram levados em consideração na elaboração das demonstrações financeiras desta empresa referentes ao exercício de 2014, tendo a contabilidade procedido ao reconhecimento de 145.571,63 € nas contas 5932 Ajustamentos a subsídios para investimento (movimento a débito) e 2782 Outros credores (movimento a crédito).

3.1.11. Caixa e seus Equivalentes

Os montantes incluídos na rubrica de “Caixa e seus equivalentes” correspondem aos valores de caixa, depósitos bancários à ordem e a prazo e outras aplicações de tesouraria vencíveis a menos de três meses e que possam ser imediatamente mobilizáveis e com um risco de alteração de valor não significativo.

3.1.12. Custos de Empréstimos Obtidos

Os custos com empréstimos obtidos são reconhecidos como gasto na demonstração dos resultados do exercício de acordo com o pressuposto do acréscimo.

3.1.13. Provisões

Não se procedeu à constituição de provisões, uma vez que não existem situações de risco que as justifiquem.

3.1.14. Imposto Sobre o Rendimento

O gasto relativo a “Imposto sobre o rendimento do período” representa a soma do imposto corrente e do imposto diferido.

O imposto corrente sobre o rendimento é calculado com base nos resultados tributáveis da entidade de acordo com as regras fiscais em vigor, enquanto o imposto diferido resulta das diferenças temporárias entre o montante dos ativos e passivos para efeitos de relato contabilístico (quantia escriturada) e os respetivos montantes para efeitos de tributação (base fiscal).

Os impostos diferidos ativos e passivos são calculados e anualmente avaliados utilizando as taxas de tributação em vigor ou anunciadas para vigorar à data expectável da reversão das diferenças temporárias.

Os ativos por impostos diferidos são reconhecidos unicamente quando existem expectativas razoáveis de lucros fiscais futuros suficientes para a sua utilização, ou nas situações em que existam diferenças temporárias tributáveis que compensem as diferenças temporárias dedutíveis no período da sua reversão.

No final de cada período é efetuada uma revisão desses impostos diferidos, sendo os mesmos reduzidos sempre que deixe de ser provável a sua utilização futura.

Os impostos diferidos são registados como gasto ou rendimento do exercício, exceto se resultarem de valores registados diretamente em capital próprio, situação em que o imposto diferido é também registado na mesma rubrica.

3.1.15. Diferimentos

Em 31/12/2013, a verba registada no balanço em diferimentos, de 2.428,00 €, diz respeito ao saldo de material de escritório em stock.

Em 31/12/2014, a verba registada no balanço em diferimentos, de 4.564,87 €, diz respeito ao saldo de material de escritório em stock (2.534,87 €) e ao saldo de matérias subsidiárias em stock (2.030,00 €).

Esta ocorrência está referida na nota 3.1.9.: ...” o valor da existência final de títulos de transporte, de 2.030,00 €, está reconhecida em Diferimentos – Gastos a Reconhecer”.

3.1.16. Julgamentos e Estimativas

Na preparação das demonstrações financeiras, a entidade adotou certos pressupostos e estimativas que afetam os ativos e passivos, rendimentos e gastos relatados.

Todas as estimativas e assumpções efetuadas pelo órgão de gestão foram efetuadas com base no seu melhor conhecimento existente, à data de aprovação das demonstrações financeiras, dos eventos e transações em curso.

As estimativas contabilísticas mais significativas refletidas nas demonstrações financeiras incluem: i) vidas úteis dos ativos fixos tangíveis e intangíveis; ii) análises de imparidade, nomeadamente de contas a receber.

As estimativas foram determinadas com base na melhor informação disponível à data da preparação das demonstrações financeiras e com base no melhor conhecimento e na experiência de eventos passados e/ ou correntes. No entanto, poderão ocorrer situações em períodos subsequentes que, não sendo previsíveis à data, não foram consideradas nessas estimativas. As alterações a essas estimativas, que ocorram posteriormente à data das demonstrações financeiras, serão corrigidas na demonstração de resultados de forma prospetiva.

3.1.17. Eventos Subsequentes

Os eventos ocorridos após a data do balanço que proporcionem informação adicional sobre condições que existiam à data do balanço são refletidos nas demonstrações financeiras.

Os eventos após a data do balanço que proporcionem informação sobre condições que ocorram após a data do balanço, se materiais, são divulgados no anexo às demonstrações financeiras.

4. Fluxos de Caixa

Desagregação dos valores inscritos na rubrica de Caixa e em Depósitos Bancários:

Meios Financeiros líquidos referidos no Balanço	2014			2013		
	Disponíveis para uso	Indisponíveis	Total	Disponíveis para uso	Indisponíveis	Total
Caixa						
Numerário	4.085,45 €	0,00 €	4.085,45 €	12.847,55 €	0,00 €	12.847,55 €
Subtotal	4.085,45 €	0,00 €	4.085,45 €	12.847,55 €	0,00 €	12.847,55 €
Depósitos bancários						
Depósitos à ordem	155.882,94 €	0,00 €	155.882,94 €	315.504,72 €	0,00 €	315.504,72 €
Outros depósitos	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Subtotal	155.882,94 €	0,00 €	155.882,94 €	315.504,72 €	0,00 €	315.504,72 €
Outros equivalentes de caixa						
Títulos negociáveis	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Subtotal	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	159.968,39 €	0,00 €	159.968,39 €	328.352,27	0,00 €	328.352,27

5. Políticas Contabilísticas, Alterações nas Estimativas e Erros

Não ocorreram durante o exercício alterações de políticas contabilísticas nem erros materiais relativos a períodos anteriores.

6. Partes Relacionadas

6.1. Relacionamentos com Partes Relacionadas:

- A totalidade do capital pertence ao Município de Braga, contribuinte n.º 506901173.

6.2. Transações entre Partes Relacionadas:

- As transações com o Município de Braga referem-se, na maior parte, a compensações financeiras como contrapartida das obrigações assumidas pelos TUB/EM, conducentes à prossecução de atribuições sociais determinadas pela Câmara Municipal de Braga e consubstanciadas na prática de preços e descontos sociais e na exploração de linhas por natureza deficitárias, de acordo com os contratos programa celebrados.

As transações registadas em 2014 e 2013, bem como os saldos em fim de exercício, foram os seguintes (valores com IVA incluído):

2014:

	Natureza do Relacionamento	Transações	Saldos em Dívida em 31/12/2014
Empresa Mãe:			
Município de Braga	Participante	5.944.069,12 €	910.247,47 €
Outras Empresas:			
-----	----	----	----

2013:

	Natureza do Relacionamento	Transações	Saldos em Dívida em 31/12/2013
Empresa Mãe:			
Município de Braga	Participante	6.065.536,91 €	56.708,34 €
Outras Empresas:			
-----	----	----	----

7. Ativos Intangíveis

Em 31/12/2014 os Ativos Intangíveis eram constituídos por Projetos de Desenvolvimento (consultoria/reestruturação da rede de transportes) e Programas de Computador (software).

Os movimentos na rubrica de **ATIVOS INTANGÍVEIS** durante o ano de 2014 foram os seguintes:

	Saldo inicial em 01/01/14	Aquisições	Alienações / Abates	Variações Cambiais	Transfe-rências	Saldo final em 31/12/14
Ativo Bruto:						
Projetos de Desenvolvimento (*)	55.241,96 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	55.241,96 €
Programas de Computador	121.825,65€	26.090,03 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	147.915,68 €
Propriedade Industrial	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Outros Ativos Intangíveis	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Ativos Intangíveis em Curso	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Total	177.067,61 €	26.090,03 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	203.157,64 €

Amortizações acumuladas e imparidades:	Saldo inicial em 01/01/14	Amortizações do exercício	Amortização acelerada / Imparidade	Alienações / Abates	Variações Cambiais / Transferências	Saldo final em 31/12/14
Projetos de Desenvolvimento (*)	55.241,96 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	55.241,96 €
Programas de Computador	98.023,97 €	23.541,21 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	121.565,18 €
Propriedade Industrial	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Outros Ativos Intangíveis	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Ativos Intangíveis em Curso	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Total	153.265,93 €	23.541,21 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	176.807,14 €

Os movimentos na rubrica de **ATIVOS INTANGÍVEIS** durante o ano de 2013 foram os seguintes:

Em 31/12/2013 os Ativos Intangíveis eram constituídos por Projetos de Desenvolvimento (consultoria/reestruturação da rede de transportes) e Programas de Computador (software).

Ativo Bruto:	Saldo inicial em 01/01/13	Aquisições	Alienações / Abates	Variações Cambiais	Transferências	Saldo final em 31/12/13
Projetos de Desenvolvimento (*)	55.241,96 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	55.241,96 €
Programas de Computador	89.519,72 €	32.305,93 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	121.825,65 €
Propriedade Industrial	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Outros Ativos Intangíveis	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Ativos Intangíveis em Curso	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Total	144.761,68 €	32.305,93€	0,00 €	0,00 €	0,00 €	177.067,61 €

Amortizações acumuladas e imparidades:	Saldo inicial em 01/01/13	Amortizações do exercício	Amortização acelerada / Imparidade	Alienações / Abates	Variações Cambiais / Transferências	Saldo final em 31/12/13
Projetos de Desenvolvimento (*)	36.824,30 €	18.417,66 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	55.241,96 €
Programas de Computador	77.305,22 €	20.718,75 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	98.023,97 €
Propriedade Industrial	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Outros Ativos Intangíveis	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Ativos Intangíveis em Curso	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Total	114.129,52 €	39.136,41 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	153.265,93 €

Valor Líquido contabilístico 31/12/2014 **26.350,50 €**

Valor Líquido contabilístico 31/12/2013 **23.801,68 €**

Os ativos intangíveis estão registrados de acordo com a política contabilística definida na nota 3..

(*) É reconhecido o projeto de reestruturação da rede de transporte coletivo da TUB/EM, contabilizado em projetos de desenvolvimento, uma vez que o mesmo cumpre os requisitos definidos na NCRF 6, nomeadamente no parágrafo 57 (conforme nota 3.1.2.).

8. Ativos Fixos Tangíveis

Os movimentos na rubrica de **ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS** durante o ano de 2014 foram os seguintes:

	Saldo inicial em 01/01/14	Aquisições /Aumentos	Alienações / Abates	Transferên- cias	Regularizações	Saldo final em 31/12/14
Ativo Bruto:						
Terrenos e Recursos Naturais	5.465.772,35 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	5.465.772,35 €
Edifícios e Outras Construções	577.807,50 €	3.073,06 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	580.880,56 €
Equipamento Básico	12.062.136,69 €	19.624,39 €	215.243,23 €	0,00 €	0,00 €	11.866.517,85 €
Equipamento de Transporte	105.752,74 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	105.752,74 €
Equipamento administrativo	194.503,66 €	14.006,06 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	208.509,72 €
Outros ativos fixos tangíveis	94.125,91 €	489,93 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	94.615,84 €
Ativos fixos tangíveis em curso	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Total	18.500.098,85 €	37.193,44 €	215.243,23 €	0,00 €	0,00 €	18.322.049,06 €

	Saldo inicial em 01/01/14	Depreciações do exercício	Imparidades do exercício	Alienações / Abates	Regularizações	Saldo final em 31/12/14
Depreciações acumuladas e imparidades:						
Terrenos e Recursos Naturais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Edifícios e Outras Construções	245.981,87 €	23.121,29 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	269.103,16 €
Equipamento Básico	10.628.442,48 €	458.083,57 €	0,00 €	215.243,23 €	0,00 €	10.871.282,82 €
Equipamento de Transporte	105.752,74 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	105.752,74 €
Equipamento administrativo	189.615,08 €	8.936,39 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	198.551,47 €
Outros ativos fixos tangíveis	67.015,38 €	5.344,98 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	72.360,36 €
Ativos fixos tangíveis em curso	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Total	11.236.807,55 €	495.486,23 €	0,00 €	215.243,23 €	0,00 €	11.517.050,55 €

Os movimentos na rubrica de **ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS** durante o ano de 2013 foram os seguintes:

	Saldo inicial em 01/01/13	Aquisições /Aumentos	Alienações / Abates	Transfe- rências	Regulariza- ções	Saldo final em 31/12/13
Ativo Bruto:						
Terrenos e Recursos Naturais	5.465.772,35 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	5.465.772,35 €
Edifícios e Outras Construções	574.388,16 €	3.419,34 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	577.807,50 €
Equipamento Básico	12.056.045,27 €	6.091,42 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	12.062.136,69 €
Equipamento de Transporte	109.743,12 €	0,00 €	3.990,38 €	0,00 €	0,00 €	105.752,74 €
Equipamento administrativo	190.870,78 €	3.647,84 €	14,96 €	0,00 €	0,00 €	194.503,66 €
Outros ativos fixos tangíveis	94.125,91 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	94.125,91 €
Ativos fixos tangíveis em curso	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Total	18.490.945,59 €	13.158,60€	4.005,34 €	0,00 €	0,00 €	18.500.098,85 €

Depreciações acumuladas e imparidades:	Saldo inicial em 01/01/13	Depreciações do exercício	Imparidades do exercício	Alienações / Abates	Regulariza- ções	Saldo final em 31/12/13
Terrenos e Recursos Naturais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Edifícios e Outras Construções	221.910,94 €	24.070,93 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	245.981,87 €
Equipamento Básico	9.923.157,70 €	705.284,78 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	10.628.442,48 €
Equipamento de Transporte	109.743, €	0,00 €	0,00 €	3.990,38 €	0,00 €	105.752,74 €
Equipamento administrativo	185.389,54 €	4.240,50 €	0,00 €	14,96 €	0,00 €	189.615,08 €
Outros ativos fixos tangíveis	62.160,33 €	4.855,05 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	67.015,38 €
Ativos fixos tangíveis em curso	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Total	10.502.361,63 €	738.451,26 €	0,00 €	4.005,34 €	0,00 €	11.236.807,55 €

Valor Líquido contabilístico 31/12/2014 6.804.998,51 €

Valor Líquido contabilístico 31/12/2013 7.263.291,30 €

Os ativos fixos tangíveis estão registados de acordo com a política contabilística definida na nota 3..

9. Locações

Em 31 de dezembro de 2014, o valor dos ativos financiados por contratos de locação financeira, estando ainda os respectivos contratos em vigor, ascende a 1.377.147,40 € (1.377.147,40 € em 31 de dezembro de 2013) com depreciações acumuladas de 1.205.004,15 € (1.032.860,70 € em 31 de dezembro de 2013):

Ativo Fixo Tangível	2014			2013		
	Quantia escriturada	Depreciações Acumuladas	Valor líquido	Quantia escriturada	Depreciações Acumuladas	Valor líquido
Terrenos e Recursos Naturais						
Edifícios e Outras Construções						
Equipamento Básico	1.377.147,40 €	1.205.004,15 €	172.143,25 €	1.377.147,40 €	1.032.860,70 €	344.286,70 €
Equipamento de Transporte						
Equipamento administrativo						
Outros ativos fixos tangíveis						
Ativos fixos tangíveis em curso						
Total	1.377.147,40 €	1.205.004,15 €	172.143,25 €	1.377.147,40 €	1.032.860,70 €	344.286,70 €

O valor dos capitais em dívida em 31/12/2014 e em 31/12/2013 era o seguinte:

	2014			2013		
	Capital em Dívida	Juros em Dívida	Rendas Vincendas	Capital em Dívida	Juros em Dívida	Rendas Vincendas
Menos de um ano	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Entre um e cinco anos	484.786,51 €	55.763,10 €	540.549,61 €	625.394,33 €	60.459,03 €	685.853,36 €
Mais de cinco anos	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Total	484.786,51 €	55.763,10 €	540.549,61 €	625.394,33 €	60.459,03 €	685.853,36 €

10. Custo dos Empréstimos Obtidos

10.1. Em 31/12/2014 e 31/12/2013 a empresa tinha em curso os seguintes empréstimos:

Instituição Financeira	Tipo de Financiamento	Prazo (*)	Financiamento Total/Inicial (*), (**)	Valor em Dívida (*)	
				31/12/2014	31/12/2013
Caixa Geral de Depósitos, S.A.	Conta corrente (**)	1 ano	1.500.000,00 €	1.500.000,00 €	1.359.000,00 €
Caixa Económica Montepio Geral	Conta corrente (**)	6 meses	1.000.000,00 €	0,00 €	1.000.000,00 €
Banif – Banco Internacional do Funchal, S.A.	Livrança	4 meses	1.500.000,00 €	0,00€	1.499.999,00 €
Novo Banco, S.A.	Conta Corrente(**)	1 ano	2.500.000,00 €	1.690.000,00 €	0,00 €
	Serviço Pagamento Fornecedores	1 ano	2.000.000,00 €	712.752,95 €	0,00 €
	Locação Financeira	10 anos	137.716,63 €	53.675,04 €	67.517,47 €
		10 anos	137.716,63 €	53.675,04 €	67.517,47 €
		10 anos	137.716,63 €	53.675,04 €	67.517,47 €
		10 anos	137.716,63 €	53.675,04 €	67.517,47 €
10 anos		137.716,63 €	53.675,04 €	67.517,47 €	
Totta – Crédito Especializado, S.A.	Locação Financeira	10 anos	550.851,40 €	173.095,13 €	230,216,82 €
		10 anos	137.712,85 €	43.316,18 €	57.590,16 €
TOTAL			9.877.147,40 €	4.387.539,46 €	4.484.393,33 €

(*) por contrato celebrado

(**) valor limite de utilização

10.2. Nos exercícios de 2014 e de 2013 os Resultados Financeiros foram os seguintes:

79 - JUROS, DIVIDENDOS E OUTROS RENDIMENTOS	2014	2013
Juros Obtidos	124,90 €	264,00 €
Diferenças de Câmbio Favoráveis	0,00 €	0,00 €
Outros Proveitos e Ganhos Financeiros	0,00 €	0,00 €
TOTAL GERAL	124,90 €	264,00 €

69 - GASTOS E PERDAS DE FINANCIAMENTO

Juros Suportados (*)	220.658,73 €	303.364,00 €
Diferenças de Câmbio Desfavoráveis	0,00 €	0,00 €
Outros Custos e Perdas Financeiras	6.050,53 €	18.461,25 €
TOTAL GERAL	226.709,26 €	321.825,25 €

RESULTADOS FINANCEIROS	-226.584,36 €	-321.561,25 €
-------------------------------	----------------------	----------------------

(*) Juros Suportados	2014	2013
Juros de Financiamentos Obtidos		
Empréstimos Bancários	172.617,71 €	245.546,69 €
Locações Financeiras	<u>4.695,93 €</u>	<u>5.685,39 €</u>
	177.313,64 €	251.232,08 €
Juros de Mora	43.325,90 €	52.131,92 €
Outros Juros Suportados	19,19 €	0,00 €
TOTAL	220.658,73 €	303.364,00 €

11. Imparidade de Ativos

Conforme referido nas notas 3.1.4. e 3.1.7. i) a empresa registou imparidades sobre saldos de clientes vencidos há mais de doze meses, no valor de 110.819,04 €.

As dívidas a receber destes clientes foram consideradas de cobrança duvidosa, e evidenciadas como tal na contabilidade, com o reconhecimento respetivo das perdas por imparidade.

Uma vez que as perdas por imparidade reconhecidas não são aceites pela totalidade com gastos para efeitos de IRC, procedeu-se ao reconhecimento de ativos por impostos diferidos no valor de 6.032,30 €.

12. Interesses em Empreendimentos Conjuntos e Investimentos em Associadas

Conforme referido na nota 3.1.3. não existe qualquer participação detida por esta empresa municipal, de acordo com o disposto na Lei nº 50/2012, de 31 de agosto, nomeadamente no seu artigo 68.º.

13. Inventários

As matérias-primas, subsidiárias e de consumo encontram-se valorizadas ao custo médio de aquisição.

A fórmula de custeio utilizada é a do custo médio ponderado e o Sistema de Inventário Permanente.

Em 31 de dezembro de 2014 os inventários da entidade eram constituídos única e exclusivamente por matérias – primas, uma vez que, após inventariação física, o valor da existência final de títulos de transporte, de 2.030,00 €, está reconhecida em Diferimentos – Gastos a Reconhecer.

Em 31 de dezembro de 2013 os inventários da entidade eram constituídos por matérias – primas e subsidiárias.

Em 31 de dezembro de 2014 e 2013, os inventários da entidade detalham-se conforme segue:

RUBRICAS	31/12/2014			31/12/2013		
	Quantia Bruta	Perdas por imparidade	Quantia Líquida	Quantia Bruta	Perdas por imparidade	Quantia Líquida
Matérias – primas	54.835,68 €	0,00 €	54.835,68 €	112.680,31 €	0,00 €	112.680,31 €
Matérias subsidiárias	0,00 €	0,00 €	0,00 €	725,00 €	0,00 €	725,00 €
TOTAL	54.835,68 €	0,00 €	54.835,68 €	113.405,31 €	0,00 €	113.405,31 €

Quantia de inventários reconhecida como gastos durante os períodos findos em 31 de dezembro de 2014 e 2013:

MOVIMENTOS	2014		2013	
	Matérias-primas (*)	Matérias subsidiárias (*)	Matérias-primas	Matérias subsidiárias
Saldo Inicial	112.680,31 €	725,00 €	89.865,52 €	2.845,65 €
Compras	3.355.989,79 €	11.600,00 €	3.367.854,96 €	5.800,00 €
Regularizações (*)	-17.681,27 €	-2.030,00 €	0,00 €	0,00 €
Saldo Final	54.835,68 €	0,00 €	112.680,31 €	725,00 €
Gastos no Exercício	3.396.153,15 €	10.295,00 €	3.345.040,17 €	7.920,65 €

MOVIMENTOS	2014		2013	
	Matérias – primas e subsidiárias (*)		Matérias – primas e subsidiárias	
Saldo Inicial	113.405,31 €		92.711,17 €	
Compras	3.367.589,79 €		3.373.654,96 €	
Regularizações (*)	-19.711,27 €		0,00 €	
Saldo Final	54.835,68 €		113.405,31 €	
Gastos no Exercício	3.406.448,15 €		3.352.960,82 €	

(*) Matérias Primas: a administração desta empresa deliberou aprovar o abate físico dos bens inativos do armazém, no valor total de 17.681,27 €, de acordo com o relatório da comissão de avaliação respetiva. (Artigos não movimentados há mais de 5 anos)

(*) Matérias Subsidiárias: a existência final de matérias subsidiárias - títulos de transportes (passes e pré-comprados), à data de 31/12/2014, está reconhecida na conta 281 Diferimentos - Gastos a Reconhecer.

14 – Rédito

As Prestações de serviços da empresa dizem respeito, na sua totalidade, a ganhos auferidos por serviços prestados no mercado nacional:

	2014	2013
Mercado Nacional	5.557.677,44 €	5.484.937,78 €

15 – Subsídios e Apoios do Governo

15.1. Subsídios Atribuídos para Compensação Financeira dos descontos concedidos em títulos de transporte:

No âmbito dos contratos-programa celebrados entre o Município de Braga e os TUB/EM para a compensação financeira, como contrapartida das obrigações assumidas pelos TUB/EM conducentes à prossecução de atribuições sociais determinadas pela Câmara Municipal de Braga e consubstanciadas na prática de preços e descontos sociais e na exploração de linhas por natureza deficitárias, apuram-se os seguintes valores reconhecidos na conta 75 Subsídios à Exploração de 5.278.603,08 € e 4.694.058,06 € com referência, respetivamente, a 31 de dezembro de 2014 e de 2013.

15.2. Subsídios Atribuídos para Financiamento de Investimentos:

Os subsídios atribuídos, a fundo perdido, para financiamento de investimentos estão registados inicialmente na rubrica de capital próprio “Outras variações no capital próprio”, e são reconhecidos na demonstração dos resultados em outros rendimentos e ganhos, como dedução às depreciações do exercício, proporcionalmente às depreciações respetivas dos ativos subsidiados (ativos fixos tangíveis).

Com a revisão à FAQ nº 13, em 15 de Abril de 2013, foram levados em consideração na elaboração das demonstrações financeiras desta empresa referentes ao exercício de 2014, os impactos decorrentes da sua aplicação, tendo a contabilidade procedido ao reconhecimento de 145.571,63 € nas contas 5932 Ajustamentos a subsídios para investimento (movimento a débito) e 2782 Outros credores (movimento a crédito).

Em 31 de dezembro de 2014 e 2013, os valores registados no balanço e demonstração dos resultados relativos a subsídios para investimentos são os seguintes:

RUBRICAS	2014	2013
Outras Variações no Capital Próprio (593)	547.626,63 €	1.132.802,82 €
Outros Rendimentos e Ganhos (7883)	372.655,40 €	510.358,42 €

15.3. Os Acordos de Colaboração Técnico – Financeira referentes a Subsídios Atribuídos, a fundo perdido, para financiamento de investimentos (ativos fixos tangíveis), com registo contabilístico em 2014 e 2013 são os seguintes:

Entidade/Investimento/ Nº Contrato	Valor do Financiamento	Valor em Dívida		Valor que falta reconhecer em Ganhos	
		31/12/2014	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2013
DGTT – Gist/98 n.º 20/00	88.860,85 €	0,00 €	0,00 €	15.253,93 €	20.915,90 €
IAPMEI – Equipam. Ambientais - n.º 175	22.086,00 €	0,00 €	0,00 €	6.556,97 €	7.926,38 €
DGTT – Viaturas n.º 02/05	437.588,00 €	0,00 €	0,00 €	36.450,24 €	80.209,13 €
DGTF – Bilhética n.º 12/06	367.828,00 €	0,00 €	0,00 €	186.305,72 €	216.672,69 €
DGTF – Viaturas n.º 01/06	514.972,94 €	0,00 €	0,00 €	10.367,52 €	71.630,27 €
DGTF – Viaturas n.º 20/07	515.000,00 €	0,00 €	0,00 €	63.044,66 €	64.368,91 €
Braga Digital - Sistema de Exploração	547.867,76 €	27.394,05 €	27.394,05 €	0,00 €	0,00 €
IMTT, I.P. – Viaturas n.º 27/08	514.950,00 €	0,00 €	0,00 €	64.027,50 €	112.636,53 €
IMTT, I.P. – Viaturas n.º 05/09	556.727,50 €	0,00 €	0,00 €	32.825,34 €	210.493,85 €
IMTT, I.P. – Viaturas n.º 08/10	556.727,50 €	0,00 €	0,00 €	278.356,38 €	347.949,16 €
TOTAL	5.106.942,16 €	27.394,05 €	27.394,05 €	693.198,26 €	1.132.802,82 €

DGTF – Direção – Geral do Tesouro e Finanças

DGTT – Direção – Geral de Transportes Terrestres

DGTTF – Direção – Geral de Transportes Terrestres e Fluviais

IAPMEI – Instituto de Apoio às Pequenas e Médias Empresas e ao Investimento

IMT, I.P. – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, Instituto Público

IMTT, I.P. – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, Instituto Público

15.4. Subsídios à Exploração:

Conforme o referido no ponto 15.1.

16 – Impostos Sobre o Rendimento

A empresa está sujeita ao regime geral de IRC.

De acordo com a legislação em vigor, as declarações fiscais estão sujeitas a revisão e correção por parte das autoridades fiscais e segurança social durante os períodos legalmente estipulados. Deste modo, as declarações fiscais da empresa poderão vir ainda a ser sujeitas a revisão e correção pela administração fiscal.

A Administração da empresa considera que eventuais correções à matéria coletável declarada não terão valores significativos.

Reconciliação do imposto sobre o rendimento dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2014 e 2013:

	2014	2013
Resultado antes de impostos (A)	388.277,07 €	-423.557,21 €
Variações patrimoniais positivas e negativas	-1.484,96 €	-1.484,95 €
Acréscimos à matéria coletável	43.280,07 €	29.848,68 €
Deduções à matéria coletável	6.032,30 €	12.900,08 €
Lucro Tributável/Prejuízo Fiscal	424.039,88 €	-408.093,56 €
Dedução de Prejuízos Fiscais	296.827,92€	0,00€
Matéria Coletável	127.211,96 €	0,00 €

Coleta	29.258,75 €	0,00 €
Total das Deduções (PEC)	29.258,75 €	0,00 €
IRC a recuperar	31,24 €	24.577,27 €
Derrama (Municipal)	6.360,60 €	0,00 €
Tributação Autónoma	2.763,73 €	3.264,64 €
Total estimado a pagar	9.093,09 €	0,00 €
Total estimado a recuperar	0,00 €	21.312,63 €

Em 2014, o período de reporte de prejuízos fiscais sobre o lucro tributável é de 12 anos, mas apenas para prejuízos gerados a partir de 01/01/2014.

Tal dedução só é aplicável a 70% do lucro tributável que transitaram dos 5 exercícios anteriores (até 2009), ou seja, há sempre uma incidência mínima de imposto sobre 30% dessa verba.

A taxa de IRC aplicada ao lucro tributável, no continente a entidades residentes em Portugal que exerçam a título principal atividades de natureza comercial, industrial ou agrícola, é 23%, em 2014.

Em 31 de dezembro de 2014 e 2013 o saldo da conta Estado e Outros Entes Públicos apresentava as seguintes quantias:

	SALDOS DEVEDORES		SALDOS CREDITORES	
	2014	2013	2014	2013
Imposto sobre Rendimento:				
IRC a pagar/a recuperar	0,00 €	21.312,63 €	9.093,09 €	0,00 €
PEC	31.396,59 €	61.212,40 €		
Retenção IRS			48.473,67 €	48.937,65 €
IVA:				
A Recuperar	10.596,12 €	39.997,95 €		
Reembolsos Pedidos	70.000,00 €	75.000,00 €		
Contrib. Seg. Social			127.348,45 €	121.133,75 €
Coimas / Tít. Transp.	2.264,00 €	2.231,45 €	3.470,63 €	3.396,23 €
Outras Tributações	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Total	114.256,71 €	199.754,43 €	188.385,84 €	173.467,63 €

17 – Instrumentos Financeiros

17.1. Clientes

Em 31 de dezembro de 2014 e 2013 o saldo de clientes apresentava as seguintes maturidades:

	2014	2013
Menos de 90 dias	844.999,01 €	66.809,79 €
90 - 180 dias	987,15 €	53.872,35 €
Mais de 180 dias	115.378,04 €	100.133,39 €
	961.364,20 €	220.815,53 €

À data de 31 de dezembro de 2014 constata-se o seguinte:

- Conforme referido nas notas 3.1.4. e 3.1.7. i) a empresa registou imparidades sobre saldos de clientes vencidos há mais de doze meses, no valor de 110.819,04 €.

As dívidas a receber destes clientes foram consideradas de cobrança duvidosa, e evidenciadas como tal na contabilidade, com o reconhecimento respetivo das perdas por imparidade.

Uma vez que as perdas por imparidade reconhecidas não são aceites pela totalidade com gastos para efeitos de IRC, procedeu-se ao reconhecimento de ativos por impostos diferidos no valor de 6.032,30 €.

17.2. – Outras Contas a Receber

A conta de outras contas a receber apresenta, em 31 de dezembro de 2014 e 2013, os seguintes valores:

Outras Contas a Receber	2014	2013
Comparticipações a Receber	78.754,70 €	161.642,12 €
Outros Devedores/Acréscimos	43.433,21 €	33.311,05 €
TOTAL	122.187,91 €	194.953,17 €

17.3. – Adiantamentos de Clientes

A rubrica de adiantamentos de clientes refere-se única e exclusivamente a adiantamentos por conta de vendas e apresenta, em 31 de dezembro de 2014 e 2013, os seguintes valores:

Adiantamentos por Conta de Vendas	2014	2013
Títulos de Transporte (*)	76.530,10 €	75.074,30 €

(*) Refere-se às verbas recebidas no mês de dezembro de 2014 e de 2013 pela venda de Passes para Janeiro de 2015 e 2014, respetivamente. Estes valores são transferidos no mês a que respeita a prestação de serviços para as respetivas contas.

17.4. Instrumentos de Capital Próprio

O capital social, no valor de 6.250.000,00 €, é totalmente detido pelo Município de Braga.

Os Movimentos ocorridos nas rubricas do Capital Próprio foram os seguintes:

Movimentos ocorridos nas rubricas do Capital Próprio	Capital	Resultados Transitados	Ajustamentos em Ativos Financeiros	Outras Variações no Capital Próprio	Resultado Líquido do Período	Totais
Saldo 01/01/2013	6.250.000,00 €	-8.215.227,03 €	1.165,56 €	1.643.161,24 €	357.103,03 €	36.202,80 €
Cobertura de Prejuízos		850.347,22 €				850.347,22 €
Aplicação do Resultado Líquido do Período anterior		357.103,03 €			-357.103,03 €	0,00 €
Outras Alterações no Capital Próprio		-1.484,95 €		-510.358,42 €		-511.843,37 €
Resultado Líquido do Período					-426.821,85 €	-426.821,85 €
Saldo 31/12/2013 (01/01/2014)	6.250.000,00 €	-7.009.261,73 €	1.165,56 €	1.132.802,82 €	-426.821,85€	-52.115,20 €
Cobertura de Prejuízos		0,00 €				0,00 €
Alterações de políticas contabilísticas				-145.571,63 €		-145.571,63 €
Aplicação do Resultado					426.821,85 €	426.821,85 €

Líquido do Período anterior						
Outras Alterações no Capital Próprio		-360.192,09 €	-1.165,56 €	-439.604,56 €		-800.962,21 €
Resultado Líquido do Período					349.893,99 €	349.893,99 €
Saldo 31/12/2014	6.250.000,00 €	-7.369.453,82 €	0,00€	-547.626,63 €	349.893,99 €	-221.933,20 €

17.5. Financiamentos Obtidos

Na nota 10. (10.1.) estão discriminados os financiamentos obtidos.

Os financiamentos obtidos dividiam-se, à data do balanço, nos seguintes valores:

Financiamentos Obtidos	31/12/2014			
	Menos de um ano	Entre um e cinco anos	Mais de cinco ano	TOTAL
Locações Financeiras	0,00 €	484.786,51 €	0,00 €	484.786,51 €
Empréstimos Obtidos	3.902.752,95 €	0,00 €	0,00 €	3.902.752,95 €
Outros	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	3.902.752,95 €	484.786,51 €	0,00 €	4.387.539,46 €

Financiamentos Obtidos	31/12/2013			
	Menos de um ano	Entre um e cinco anos	Mais de cinco anos	TOTAL
Locações Financeiras	0,00 €	625.394,33 €	0,00 €	625.394,33 €
Empréstimos Obtidos	3.858.999,00 €	0,00 €	0,00 €	3.858.999,00 €
Outros	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL	3.858.999,00 €	625.394,33 €	0,00 €	4.484.393,33 €

17.6. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2014 e 2013 o saldo de fornecedores apresentava as seguintes maturidades:

	2014	2013
Menos de 90 dias	925.657,92 €	999.941,20 €
90 - 180 dias	693.754,96 €	751.350,88 €
Mais de 180 dias	436.319,02 €	202.816,52 €
	<u>2.055.731,90 €</u>	<u>1.954.108,60 €</u>

17.7. – Outras Contas a Pagar

A conta de outras contas a pagar apresenta, em 31 de dezembro de 2014 e 2013, os seguintes valores:

Outras Contas a Pagar	2014	2013
Fornecedores de Investimentos	67.314,29 €	95.390,20 €
Juros a Liquidar	8.773,70 €	44.256,89 €
Remunerações a Liquidar (*)	673.606,14 €	679.008,60 €
Outros Acréscimos de Gastos	15.346,81 €	3.219,12 €
Outros Credores (**)	1.003.264,03 €	891.197,68 €
TOTAL	1.768.304,97 €	1.713.072,49 €

(*) Refere-se às férias, subsídios de férias e respetivos encargos (gastos de 2013 a pagar em 2014 e gastos de 2012 a pagar em 2013, respetivamente).

(**) Contempla a verba de 853.369,39 € em 2014 (886.793,34 € em 2013) referente a dívida à ADSE (Direção – Geral de Proteção Social aos Funcionários e Agentes da Administração Pública), relativa a despesas com a saúde a suportar pela empresa, nos termos do disposto no Decreto – Lei n.º 118/83, de 25 de fevereiro, republicado pelo Decreto – Lei n.º 234/2005, de 30 de dezembro.

Contempla também, em 2014, o valor de 145.571,63 € referente à aplicação da FAQ nº 13, com a revisão de 15 de Abril de 2013, tal como referido na nota 3.1.10..

O valor remanescente de 1.242,96 € em 2014 (4.404,34 € em 2013) respeita a descontos efetuados sobre os vencimentos de dezembro, liquidados às entidades credoras em janeiro de 2015 e 2014, respetivamente.

18 – Gastos com o Pessoal

O saldo da conta de gastos com o pessoal subdivide-se nas seguintes rubricas em 31 de dezembro de 2014 e 2013:

	2014	2013
Remunerações (*)	4.411.148,72 €	4.538.674,85 €
Subsídio de Férias	296.318,93 €	499.572,21 €
Subsídio de Natal	274.221,70 €	279.941,62 €
Encargos sobre Remunerações (**)	1.056.074,81 €	1.061.262,29 €
Seguros de Acidentes no Trabalho	30.942,25 €	19.329,31 €
Outros Gastos com o Pessoal	81.526,96 €	6.193,14 €
TOTAL GERAL	6.088.348,87 €	6.404.973,42 €

Nos valores acima estão incluídas as seguintes verbas relativas à Administração:

	2014	2013
Remunerações (*)	79.366,38 €	81.998,82 €
Subsídio de Férias	5.817,94 €	18.355,27 €
Subsídio de Natal	5.419,11 €	5.860,93 €
Encargos s/ Remunerações (**)	16.267,69 €	21.971,69 €
Outros Gastos	0,00 €	0,00 €
	106.871,12 €	128.186,71 €

(*) exceto subsídios de férias e de natal

(**) inclui os encargos sobre os subsídios de férias e de natal

O número médio de empregados ao longo do ano e o número nos períodos findos em 31 de dezembro de 2014 e de 2013 foi de:

	2014	2013
Nº Médio de Empregados	322	317
Nº Empregados no Final do Período	322	317

19 – Fornecimentos e Serviços Externos

O saldo da conta de fornecimentos e serviços externos subdivide-se nas seguintes rubricas em 31 de dezembro de 2014 e 2013:

	2014	2013
Subcontratos	0,00 €	0,00 €
Serviços Especializados (*)	293.436,71 €	175.344,50 €
Materiais	16.569,00 €	10.179,58 €
Energia e Fluidos	48.277,89 €	45.136,72 €
Deslocações, Estadas e Transportes	2.307,79 €	1.076,20 €
Outros Serviços (**)	363.302,06 €	375.179,25 €
TOTAL GERAL	723.893,45 €	606.916,25 €

(*) Serviços Especializados

	2014	2013
Trabalhos Especializados	75.604,69 €	58.135,91 €
Publicidade e Propaganda	10.905,12 €	3.905,61 €
Vigilância e Segurança	13.843,58 €	1.630,48 €
Honorários	84.363,07 €	45.988,68 €
Conservação e Reparação	108.129,92 €	65.683,82 €
Outros Serviços	590,33 €	0,00 €
TOTAL	293.436,71 €	175.344,50 €

(**) Outros Serviços 2014 2013

Rendas e Alugueres	96.060,13 €	95.110,15 €
Comunicação	32.284,30 €	35.044,58 €
Seguros	148.840,35 €	166.193,22 €
Despesas de Representação	2.243,60 €	125,50 €
Limpeza, Higiene e Conforto	73.926,77 €	74.031,36 €
Outros Fornecimentos	9.946,91 €	4.674,44€
TOTAL	363.302,06 €	375.179,25 €

20. Outros Rendimentos e Ganhos / Outros Gastos e Perdas

O saldo das contas de Outros Rendimentos/Ganhos e Outros Gastos/Perdas subdivide-se nas seguintes rubricas em 31 de dezembro de 2014 e 2013:

	2014	2013
78 - OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS		
Rendimentos Suplementares	301.843,85 €	336.614,39 €
Diversos	41,20 €	5.693,40 €
Outros Rendimentos e Ganhos	426.891,63 €	619.836,29 €
TOTAL GERAL	728.776,68 €	962.144,08 €

68 – OUTROS GASTOS E PERDAS		
Impostos	40.064,72 €	58.610,30 €
Gastos/Perdas em Subs., Associadas, Emp. Conjuntos	0,00 €	4.240,80 €
Perdas em Inventários (*)	17.774,64 €	0,00 €
Outros Gastos e Perdas	49.881,76 €	37.846,62 €
TOTAL GERAL	107.691,12 €	100.697,72 €

(*) Conforme referido na nota 13. contempla a verba de 17.681,27 € referente ao abate físico dos bens inativos do armazém.

21 – Outras Divulgações

21.1. Situação Tributária e Contributiva

A empresa TUB/EM tem a sua situação tributária e contributiva regularizada perante as Finanças e a Segurança Social, respetivamente.

21.2. Remunerações dos Órgãos Sociais

Nos exercícios de 2014 e de 2013, os órgãos sociais tiveram as seguintes remunerações:

Órgãos Sociais	2014	2013
Conselho de Administração	90.603,43 €	106.215,02 €
Revisor Oficial de Contas	11.052,32 €	11.043,48 €

21.3. Garantias Bancárias Prestadas

À data de fecho das contas dos respetivos exercícios, não existem quaisquer garantias prestadas.

21.4. Enquadramento em IVA

A empresa encontra-se registada no Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) no regime normal com periodicidade mensal, sendo as operações do tipo misto com prórata.

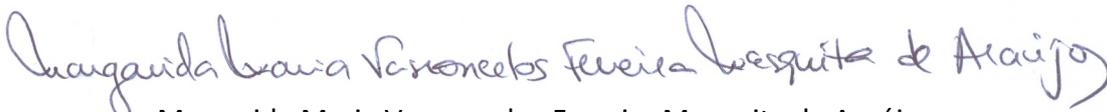
22 – Acontecimentos Após a Data do Balanço

Entre a data de reporte das Demonstrações Financeiras (31/12/2014) e a data de autorização para a sua emissão, não ocorreram factos relevantes que justifiquem divulgações ou alterações às Demonstrações Financeiras do período.

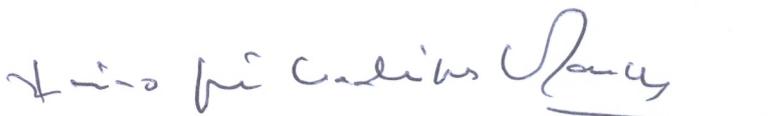
23 – Data de Autorização para Emissão das Demonstrações Financeiras

As demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2014 foram aprovadas pelo conselho de administração da TUB/EM em 26 de março de 2015, sendo remetidas à Assembleia Geral e Câmara Municipal de Braga para respetiva aprovação.

O Técnico Oficial de Contas (N.º 16386 da OTOC)


Margarida Maria Vasconcelos Ferreira Mesquita de Araújo

O Conselho de Administração


Firmino José Rodrigues Marques


José António Baptista da Costa


Teotónio Luís Vieira de Andrade dos Santos

6. Relatório e Parecer do Fiscal Único



CSA Auditores

Gaspar Castro, Romeu Silva
& Associados, S.R.O.C., Lda.

RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO

EXERCÍCIO DE 2014

De harmonia com o disposto na legislação aplicável e na qualidade de fiscal único da sociedade **TUB – Transportes Urbanos de Braga, E.M.**, vimos submeter à apreciação de V. Ex^{as} o Relatório e Parecer sobre o Relatório, as Contas e as propostas apresentadas pela Administração, relativamente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2014.

1. No quadro das normas legais e estatutárias aplicáveis, procedemos,

- a) à fiscalização dos actos da Administração, com base nos elementos da contabilidade da Empresa e nos esclarecimentos que a propósito solicitamos;
- b) à averiguação da observância da lei e do cumprimento dos estatutos da sociedade;
- c) à verificação dos documentos, registos e livros de escrituração;
- d) à análise das Demonstrações Financeiras, dos princípios contabilísticos subjacentes à sua elaboração, bem como do Relatório de Gestão;
- e) à apreciação da Certificação Legal das Contas, que anexamos para integrar o presente Relatório e Parecer.

2. Na sequência dos procedimentos referidos, entendemos ser de referir que:

- a) a Contabilidade, as Demonstrações Financeiras e o Relatório de Gestão satisfazem as disposições legais e estatutárias e refletem a atividade da entidade no exercício em causa, bem como a sua situação económica e financeira – conforme também decorre da certificação legal das contas;

sede:

Edif. Parque das Hortas, 220 - M/N · 4810-275 Guimarães
tel. 253 439 250 · fax 253 439 259

Praça Camilo Castelo Branco, 31 - S. 43 · 4700-209 Braga
tel. 253 201 300/5 · fax 253 201 302

NIPC 504 078 500 · OROC nº 153
Capital Social 10.000,00eur



CSA Auditores

Gaspar Castro, Romeu Silva
& Associados, S.R.O.C., Lda.

- b) Na qualidade de Fiscal Único, e em cumprimento do disposto no n.º 2 do art.º 54.º do Decreto-Lei n.º133/2013 de 3 de Outubro, entendemos que o Relatório de Boas Práticas de Governo Societário cumpre os deveres de relato estabelecidos.
- c) A Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, no seu n.º 2 do artigo 40º, determina que é competência da Câmara Municipal de Braga, na qualidade de detentora da totalidade do capital social da TUB – Transportes Urbanos de Braga, E.M., realizar uma transferência financeira para a Empresa por forma a equilibrar os resultados do exercício, caso o resultado líquido antes de impostos se apresente negativo.
- d) A Lei n.º 53-F/2006 de 29 de Dezembro, revogada pela Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, no seu n.º 2 do artigo 31º, determinava que era competência da Câmara Municipal de Braga, na qualidade de detentora da totalidade do Capital Social da TUB – Transportes Urbanos de Braga, E.M., realizar uma transferência financeira para a Empresa por forma a equilibrar os resultados de exploração operacional, caso os resultados operacionais de exploração acrescidos dos encargos financeiros fossem negativos.
- e) Não obstante e, apesar dos resultados de exploração operacionais acrescidos dos encargos financeiros reportados a exercícios anteriores terem sido negativos não foram efetuadas até ao período em análise, as respetivas transferências financeiras pela Câmara Municipal de Braga.
- f) a Certificação Legal das Contas, sem expressar reservas sobre as Demonstrações Financeiras, refere como ênfases o facto de estar perdido mais de metade do capital social, circunstância para que o Relatório de Gestão também alerta, bem como relativamente ao cumprimento da Lei 50/2012.

3. Tudo ponderado e como conclusão, somos de parecer que a Assembleia Geral

- a) deve aprovar as Contas e o Relatório de Gestão apresentados pela Administração quanto ao exercício de 2014;
- b) deve aprovar a proposta de distribuição de resultados apresentada pela Administração;
- c) deve proceder à apreciação da Administração e da Fiscalização da Sociedade, nos termos do artº. 455º. do Código das Sociedades Comerciais.

Braga, 27 de março de 2015.

GASPAR CASTRO, ROMEU SILVA & ASSOCIADOS – SROC, LDA (Nº.153)
Representada por
Gaspar Vieira de Castro, ROC 557

7. Certificação Legal das Contas



CSA Auditores

Gaspar Castro, Romeu Silva
& Associados, S.R.O.C., Lda.

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

Introdução

Examinamos as demonstrações financeiras **TUB – Transportes Urbanos de Braga, E.M.** as quais compreendem o Balanço em 31 de dezembro de 2014, (que evidencia um total de 8 254 559 Euros e um total de capital próprio negativo de 221 933 Euros, incluindo um resultado líquido de 349 894 Euros) a Demonstração dos Resultados por Naturezas, a Demonstração das Alterações no Capital Próprio e a Demonstração dos Fluxos de Caixa do exercício findo naquela data e o correspondente Anexo.

Responsabilidades

1. É da responsabilidade da Administração a preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira da Empresa, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa, bem como a adopção de políticas e critérios contabilísticos adequados e a manutenção de um sistema de controlo interno apropriado.
2. A nossa responsabilidade consiste em expressar uma opinião profissional e independente, baseada no nosso exame daquelas demonstrações financeiras.

Âmbito

3. O exame a que procedemos foi efectuado de acordo com as Normas Técnicas e Directrizes de Revisão/Auditoria da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, as quais exigem que o mesmo seja planeado e executado com o objectivo de obter um grau de segurança aceitável sobre se as demonstrações financeiras estão isentas de distorções materialmente relevantes. Para tanto o referido exame incluiu:
 - a) a verificação numa base de amostragem, do suporte das quantias e divulgações constantes das demonstrações financeiras e a avaliação das estimativas, baseadas em juízos e critérios definidos pela Administração, utilizadas na sua preparação;
 - b) a apreciação sobre se são adequadas as políticas contabilísticas adoptadas e a sua divulgação, tendo em conta as circunstâncias;
 - c) a verificação de aplicabilidade do princípio da continuidade ; e

sede:

Edif. Parque das Hortas, 220 - M/N · 4810-275 Guimarães
tel. 253 439 250 · fax 253 439 259

Praça Camilo Castelo Branco, 31 - S. 43 · 4700-209 Braga
tel. 253 201 300/5 · fax 253 201 302

NIPC 504 078 500 · OROC nº 153
Capital Social 10.000,00eur



CSA Auditores

Gaspar Castro, Romeu Silva
& Associados, S.R.O.C., Lda.

- d) a apreciação sobre se é adequada, em termos globais, a apresentação das demonstrações financeiras.
4. O nosso exame abrangeu também a verificação da concordância da informação financeira constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras.
5. Entendemos que o exame efectuado proporciona uma base aceitável para a expressão da nossa opinião.

Opinião

6. Em nossa opinião, as referidas demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspectos materialmente relevantes, a posição financeira de **TUB – Transportes Urbanos de Braga, E.M** em 31 de dezembro de 2014, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

Relato sobre outros requisitos legais

7. É também nossa opinião que a informação constante do relatório de gestão é concordante com as demonstrações financeiras do exercício.

Ênfases

8. Sem afetar a opinião expressa nos parágrafos 6 e 7 acima, chamamos a atenção para as situações seguintes:
- a) A circunstância de a entidade se encontrar na situação de perda de mais de metade do capital social, com os efeitos previstos no art.º 35.º do Código das Sociedades Comerciais;
 - b) O cumprimento da lei 50/2012 de 31 de Agosto de 2012 que aprova o regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais, pelo que deve ser mantida a especial atenção às obrigações agora atribuídas, bem como às condições impostas para a continuidade da atividade empresarial local.

BRAGA, 27 de março de 2015

Gaspar Castro, Romeu Silva & Associados – SROC (n.º.153)
Representada por
Gaspar Vieira de Castro, ROC 557