

Sábado 16 de Maio 2015



**RAMPA DA FALPERRA
VILARIÑO HOMENAGEADO
PELAS CINCO CONQUISTAS**

Págs. 24 e 25

Correio do Minho.pt

DIRECTOR PAULO MONTEIRO | ANO LXXVIII SÉRIE VI N.º 9641 DIÁRIO € 0.85 IVA Inc.

Publicidade



Sushi & Grill
TAKE-AWAY

Avenida Alfredo Barros,
n.º 6 Fraião (junto ao Continente,
ao lado da Pastelaria Trivial)
tlf. 253 132 884 • tlm. 912 232 443

Publicidade



Carneiro
Sapatarias

Rua do Castelo, n.º 55 - BRAGA

REABRIMOS
as novas instalações
com a Coleção Primavera / Verão




VIANA DO CASTELO

IPVC DEFENDE MAIOR ARTICULAÇÃO COM EMPREENDEDORES E POLÍTICOS

Págs. 18e19



ROSA SANTOS

ROSA SANTOS

ENTREVISTA BAPTISTA DA COSTA
ADMINISTRADOR DOS
TRANSPORTES URBANOS DE BRAGA
TUB continuam
à procura de
novos clientes

Págs. 3 a 6



VOU ESTAR CONSIGO
NO CORREIO DO MINHO
NO DIA 20!

AMANHÃ
SUPLEMENTO
ABC/UMinho
na final da Taça
Challenge
À conquista
da Europa



À CONQUISTA DA EUROPA

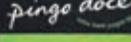
VINHO VERDE FEST
Braga assume-se como
epicentro de promoção
dos vinhos verdes

Pág. 7

VOLUNTÁRIOS FAMILICENSES
Pedro Pimenta eleito
Bombeiro do Ano

Pág. 16

ESTA SEMANA
12 a 18 de Maio

LEITE UHT PINGO DOCE 0,54€/Unid. LEVE 6 PAGO 3 2,70€ NOVA 0,45€/Unid.	CACHAÇO DE PORCO S/OSSE 4,99€/kg 2,49€
PÃO DE LEITE DULÇA SUPER DESCONTO 65% 0,69€	

Promoção válida de 12 a 18 de Maio de 2015. Salvo ruptura de stock ou erro tipográfico. Não acumulável com outras promoções em vigor.

HIPER BRAGA

Publicidade

Acabe com os seus problemas!
VENDA JÁ os seus VALORES com a opção de voltar a comprá-los em 1, 3, 6, 12 e agora até **24 MESES!**

Valores
compra, venda e avaliação

Agora
DINHEIRO
com **IMÓVEIS**
Venda com Opção de Compra

COMPRAMOS OURO
VOC 24
Venda com Opção de Compra

Condições especiais para cauteladas de penhor

808 256 737
WWW.VALORES.PT



Entrevista

Baptista da Costa



O administrador dos Transportes Urbanos de Braga (TUB) assegura que o aumento de passageiros registado em 2014 está a confirmar-se este ano. Baptista da Costa, em entrevista ao Correio do Minho/ Rádio Antena Minho, declara que a postura da empresa é procurar os clientes onde eles estão. Os TUB esperam novos autocarros e a abertura de financiamento comunitário para o 'Bus Rapid Transit'.

FLÁVIO FREITAS

TUB CONTINUAM À PROCURA DE NOVOS CLIENTES

| José Paulo Silva/Rui Alberto Sequeira |

P - É administrador dos Transportes Urbanos de Braga (TUB) desde finais de 2013. A anterior gestão dizia que os TUB são uma ferramenta importante para os trabalhadores do concelho. No entanto, nos últimos dez anos perderam utentes. A subida registada em 2014 está a ser consolidada em 2015?

R - Os TUB são uma ferramenta importante para a qualidade de vida das pessoas e para a mobilidade. É um instrumento importante de coesão territorial e social. Os transportes públicos desempenham um papel fundamental nas cidades, são como as veias no corpo humano. Nos últimos dez anos, os TUB tiveram um declínio de clientes.

P - Cerca de 200 mil passageiros por ano, um número significativo.

R - Muito significativo. Houve um ano com ligeiro acréscimo, com a abertura do novo Hospital, mas o declínio foi constante. O ano passado, começámos a inverter,

fruto de alguma oferta, melhorias pontuais, promoção, mais cuidados na imagem da empresa e dos veículos, também com a mobilização dos trabalhadores.

P - Redesenham alguns circuitos urbanos?

R - É ver onde as pessoas andam e levá-las onde elas querem ir. Ter o foco no cliente e dar resposta com os meios que temos.

P - O crescimento dos TUB em 2014 surpreendeu-o?

R - O empenho da Câmara Municipal de Braga nas questões ligadas à mobilidade é determinante e deu aos TUB uma nova missão: dar resposta às necessidades das pessoas.

P - Essa recuperação é para manter em 2015?

R - Não só manter, mas até incrementar. Os objectivos são claros: nós transportamos 10 milhões de pessoas, daqui a dez anos teremos de transportar 20 milhões,

daqui a cinco temos de transportar 15 milhões. Neste momento, com os meios que temos, continuamos a subir de uma forma significativa. Já há dados que indicam que vamos chegar ao fim do ano com um número interessante.

P - Que motivos dão às pessoas para que haja vontade de utilizar os TUB?

R - Pequenas coisas: falar bem com a cidade e com os decisores, promover o transporte público, alargar em cinco horas o horário de atendimento na estação ferroviária, ter autocarros mais limpos, criar uma relação da cidade com o seu sistema de transportes.

P - As pessoas ligam muito ao tempo de espera pelos autocarros.

R - O tempo de espera é muito importante mas também o é dar frequência ao transporte público. Numa zona urbana, com uma frequência de meia hora, não se captam clientes. Há um ano e meio atrás não havia uma única linha com frequência de 15 minutos. Melhor, havia a linha

entre a estação ferroviária e a Universidade do Minho, mas com algumas deficiências: não pára na Rotunda Santos da Cunha, não pára no cruzamento com a Avenida da Liberdade, não pára na rotunda das piscinas. Digamos que é um 'shuttle' para quem vai da estação para a universidade. Esse 'shuttle' mantém-se estável. Não é por aí que estamos a conquistar clientes. Aumentámos a frequência para 15 minutos em duas linhas: Camélias-Hospital e Estação Ferroviária-Estação Rodoviária e Hospital. O aumento de frequência levou a um aumento muito interessante de clientes.

P - A continuidade destas medidas está dependente das novas viaturas?

R - Claro que há melhorias contínuas. Quando cheguei aos TUB mandei estudar a sinistralidade dos últimos quatro anos. Houve mil acidentes. Logo em 2014, a sinistralidade reduziu 35%. Se tiver menos acidentes, aumento a disponibilidade da frota. A resposta dos nossos colaboradores tem sido absolutamente fantástica.

Baptista da Costa

Não há experiência em Braga de compatibilizar transporte colectivo e zonas pedonais

P - Os TUB mantêm uma frota que a própria administração considera envelhecida e insuficiente. Este ano já haverá um aumento da frota?

R - Há um trabalho que é invisível, a nível das oficinas, para aumentar a capacidade operacional dos equipamentos, diminuir o tempo médio de reparação e aumentar o tempo médio entre duas avarias. Isso permitiu-nos libertar mais alguns veículos que fomos alocando aos pontos mais críticos.

P - Mas não permitiu o crescimento necessário para a duplicação do número de passageiros a prazo...

R - Para isso é necessário adquirir viaturas. O parque de viaturas é completamente envelhecido: a idade média é de 17 anos. Doze anos é a média de uma frota madura.

P - Vamos ter novos autocarros em 2015?

R - O plano de actividades tem 1,5 milhões de euros alocados para a compra de viaturas em cada um dos anos. Nos próximos quatro anos, para manter a empresa em funcionamento está previsto um orçamento de seis milhões de euros.

P - Dez autocarros novos em 2015?

R - A estratégia não será exactamente essa. Vamos adquirir novas viaturas da classe 'euro 5' para transportar 80 passageiros, de qualidade acima do que hoje a cidade de Braga tem. É um primeiro passo para dar resposta à urgência do momento. É imperativa a aquisição de novas viaturas.

P - Braga é uma cidade desenhada para responder à evolução dos TUB, redesenhando circuitos e procurando novos utentes?

R - Braga tem mais de 100 mil pessoas na sua zona mais densa. É uma oportunidade para os transportes públicos. Braga tem uma dimensão gerível, mas deu sempre prioridade ao transporte individual.

"Em Braga, para se comprar um título de transporte ainda é preciso andar muito e estar muito tempo numa fila. A rede de vendas vai ser multiplicada por dez ainda este ano".

"O parque de viaturas dos TUB é completamente envelhecido: a idade média é de 17 anos".

P - À semelhança do que acontece noutras cidades?

R - São processos históricos. Houve uma altura em que as pessoas preferiam isso. A prioridade dada ao automóvel levou a que, ainda hoje, haja em Braga uma avenida fantástica com o nome de Rodovia. O nome diz tudo. Os serviços foram para a cidade sul, abaixo da Rodovia. Para ir lá é preciso atravessar as passagens aéreas que as pessoas não gostam. É preciso repor algumas ligações, dando prioridade aos peões. Hoje, mais importante que os transportes colectivos, é criar condições para que as pessoas se desloquem a pé e de bicicleta e só depois em transporte público. A cidade deve criar bons percursos pedonais, boas vias cicláveis e bons transportes públicos para reduzir os custos de gestão da cidade, as despesas das famílias e melhorar a qualidade de vida.

P - A melhoria do serviço dos TUB passa pela eliminação dessas barreiras



que impedem a mobilidade ciclável e dos peões?

R - Há um grande envolvimento da câmara nesse sentido. Há pontos críticos que irão ser superados muito em breve, como o atravessamento da Avenida Júlio Fragata, com a Rua D. Pedro V a ficar ligada à Rua Nova de Santa Cruz e daí à Universidade do Minho. Reparem que basta essa ligação para que na zona histórica da cidade passe a ter um grande centro comercial como é o 'Braga Parque'.

P - Na Rua dos Biscainhos estão previstas também alterações?

R - Uma alteração muito interessante: a duplicação do sentido de circulação dos transportes urbanos. Quem estiver no Pópulo e quiser ir para a estação de caminhos de ferro vai poder, a curto prazo, fazer o percurso sem os desvios que o autocarro actualmente faz, muito penoso para os passageiros.

P - Há a percepção de que os percursos dos TUB não são lineares. Isso ajudou a afastar as pessoas do transporte público?

R - Essa é uma questão incontornável. Em todo o mundo está estudado que os transportes públicos devem seguir tão em linha recta quanto possível. É um esforço que estamos a fazer para conseguir encontrar na cidade os percursos que permitam dar essa percepção às pessoas, assim como os percursos de ida e regresso serem o mais paralelos possíveis.

P - Isso não pode contrariar um pouco a pedonalização do centro histórico?

R - Possivelmente. As pessoas gostam das zonas pedonais. Eu também gosto. O problema é que não há experiência em Braga de compatibilizar o transporte colectivo com as zonas pedonais, contrariamente ao que se passa em muitas cidades



FLÁVIO FREITAS

por esse mundo fora. Essa compatibilização depende de decisões políticas mas também da habituação das pessoas a conviver com transportes públicos em zonas pedonais. Nós temos feito experiências interessantes com o circuito turístico que passa em pleno centro, pela 'Brasileira' e pelo posto de Turismo. A cidade tem reagido de uma forma simpática. As zonas pedonais e o transporte colectivo são compatíveis.

P - As opções tomadas no passado no sentido de afastar o transporte colectivo do centro da cidade de Braga foram erradas?

R - Quando em Braga se fez esse esforço e esse investimento, muitas cidades europeias já o iam abandonando.

P - No caso da Rodovia, a ideia é transformá-la numa avenida mais 'sociável'?

R - Temos a sorte de termos uma cidade muito plana no percurso desde a a estação de caminhos de ferro até ao Fojo, sempre junto ao rio Este. É uma avenida com sete quilómetros, muito interessante, onde é possível acomodar os vários modos de transporte.

P - Incluindo o ciclável, que é uma área onde os TUB também querem entrar?

R - Há um plano para criar mais de 70 quilómetros de ciclovias. A cidade plana permite que haja muitas pessoas a utilizar a bicicleta. A imagem que temos de Copenhaga é a de uma cidade onde se anda muito de bicicleta. Em Copenhaga neva três meses por ano!

P - Há o mito da chuva de Braga...

R - Se formos a S. Sebastian, no País Basco, há mais de cinco mil utilizadores regulares de bicicleta por dia e chove mais do que em Braga.

A Rodovia é muito interessante para acomodar vários tipos de transporte

P - A questão então é criar canais de circulação para os autocarros, para as bicicletas e para os automóveis?

R - Quais são os obstáculos que temos? Por vezes, começamos a pensar que é preciso criar grandes infra-estruturas, mas há muitas coisas que se resolvem com uma lata de tinta e um pincel. Nas avenidas largas, pode-se criar um espaço em que o ciclista possa circular e ter a percepção da segurança.

P - Mas é preciso integrar o uso da bicicleta no sistema de transporte público.

R - A ignição destes serviços nas cidades tem variado muito.

P - Quando é que teremos os TUB a oferecer aluguer de bicicletas?

R - Não sei se serão os TUB. Faremos esse serviço se a cidade assim o quiser e se não houver outro operador para ocupar esse espaço. Não estamos em nenhuma guerra contra o automóvel, queremos é melhorar a vida das pessoas, diminuir a sinistralidade e o ruído.

P - Na área urbana de Braga há ainda zonas com deficiente cobertura dos TUB: Lamações, Ponte Pedrinha, Montélios... Quando é que os TUB podem começar a responder a essas carências?

R - Temos essas zonas todas muito bem identificadas. Na Ponte Pedrinha sabemos as pessoas e o negócio que lá temos. Ali moram 2 200 pessoas e saem muitos carros da fábrica Bosch. Estamos ansiosos por vender aí bilhetes. Não demorará muitos meses.

P - Até ao final do ano?

R - Seguramente. É crucial. Estamos a falar de muita gente a precisar de um serviço de transporte público aceitável.

P - Lamações e Montélios?

R - Em Montélios, este ano também. O vale de Lamações precisa ainda de algum estudo complementar.

P - Os TUB têm criado serviços pontuais em momentos com o Natal ou a 'Noite Branca'. Com resultados positivos?

R - Decidimos participar em todos os eventos culturais, desportivos e centíficos da cidade de Braga. Queremos estar envolvidos no dia-a-dia. Com a Noite Branca criámos interfaces que já começaram a ter resultados.

P - Falou-se no passado da possibilidade de os TUB entrarem em concelhos vizinhos como Vila Verde. Que desenvolvimentos antevê neste âmbito?

R - Hoje, o enquadramento legal diz-nos que somos concessionários dos transportes públicos no concelho de Braga, mas as pessoas que utilizam a cidade de Braga não querem saber disso, as pessoas que moram em Prado e querem vir a Braga têm de ter um autocarro que as vá buscar. Com a legislação que está para sair e a orientação dos autarcas, seguramente serão encontradas integrações progressivas dos diferentes operadores no sentido a dar resposta às solicitações das pessoas.

"Há um plano para criar mais de 70 quilómetros de ciclovias. A cidade plana permite que haja muitas pessoas a utilizar a bicicleta. A imagem que temos de Copenhaga é a de uma cidade onde se anda muito de bicicleta. Em Copenhaga neva três meses por ano!"

Baptista da Costa

P - Quer adiantar algumas ideias do Plano Integrado de Mobilidade Sustentável que deve estar pronto até Outubro?

R - É um projecto que começámos há muito tempo. Já há muito trabalho feito. Houve alguma coragem e decisões críticas neste percurso. Em primeiro lugar, a decisão muito difícil do presidente da câmara de dizer à cidade que não ia instalar um 'light rail'. Havia uma saudade muito forte dos eléctricos, mas a tecnologia evoluiu e hoje os sistemas de 'light rail' transportam 15 mil pessoas por hora. Braga não tem possibilidade de amortizar o investimento de uma estrutura dessas. Estamos a falar de custos de 21 milhões de euros por quilómetro.

P - Caminhou-se para a solução BRT (Bus Rapid Transit).

R - Faremos um BRT, um corredor de autocarro sofisticado que seja estruturante na cidade, aquilo a que nós chamamos Anel da Mobilidade?

P - Que será implementado nos próximos anos.

R - O tempo de planeamento pode demorar três anos e a sua execução pode ser relativamente rápida. Defendo uma intervenção mais lenta. Durante os períodos de obra provocam-se muitos impactos negativos na economia da cidade. A calendarização é importante para que não se mate a cidade. O projecto BRT está balizado para dez anos, com todo o sistema a funcionar. Os pontos que terão de ser bem desenhados são os interfaces. Para oferecermos um bom sistema de transporte de passageiros, temos de oferecer a quem chega à cidade condições de estacionamento e comércio de conveniência.

P - Está a falar de uma cidade nova com este Anel da Mobilidade?

R - Vai mostrar outra cidade, vai valorizar as pré-existências patrimoniais. Quando viajamos de carro através desta 'auto-estrada' à volta é uma coisa, passear a pé ou em transporte público pelo centro, a cidade é outra, mais rica.

P - O Anel da Mobilidade obriga à construção de novas vias ou vai aproveitar aquilo que já existe?

R - Aproveitar o que existe e fazer inserção urbana. Esta é a parte mais complexa. É preciso desenhar os passeios, as vias ciclovias, a via para o 'bus'.

P - Pode aproveitar a experiência que teve no Metro do Porto, projecto que obrigou a muito trabalho de inserção na malha urbana?

R - Estes sistemas são uma boa oportunidade para regenerar as cidades. A inserção urbana cria novas oportunidades. Onde há uma paragem de transportes públicos não há uma tabacaria que não faça negócio. Até o talho vende mais bifes.

P - O investimento mais pesado do BRT será na construção dos interfaces?

R - Digamos que a inserção poderá ser



FLÁVIO FREITAS

Temos tudo pronto para candidatar BRT a fundos comunitários

um pouco mais dispendiosa. Um bocadinho mais de desenho na cidade de Braga não ficaria mal. Esta parte do desenho é a mais complicada porque tem impactos até nas emoções da cidade.

P - As pessoas têm a expectativa de saber quando terão os novos autocarros BRT a circular...

R - O presidente da câmara de Braga apontou claramente para 2025. Esse é o horizonte para termos todo o sistema a funcionar.

P - Para isso é preciso dinheiro. Será preciso recorrer aos fundos comunitários?

R - Os programas comunitários neste novo quadro estão completamente virados para soluções inteligentes, inclusivas

e sustentável. O BRT responde a estas três exigências.

P - Está já a ser feita essa candidatura?

R - Temos tudo pronto. Só estamos à espera que abram as chamadas para os programas.

P - Cento e vinte milhões de euros de investimento total?

R - O 'benchmarking' diz-nos que qualquer inserção urbana de BRT custa 6 ou 7 milhões de euros por quilómetro. Temos de ter um sistema muito fiável ao longo do tempo para dar segurança às pessoas.

P - O sistema de bilhética dos TUB vai ser alterado?

Perfil

JOSÉ MANUEL BAPTISTA DA COSTA

É doutorado em Gestão de Empresas pela Universidade de Sevilha e licenciado em Engenheiro pela Universidade do Porto. Foi administrador do Porto de Leixões e director da empresa Metro do Porto. Coordenou obras públicas do município do Porto, tendo trabalho em acessibilidades do Euro 2004, arruamentos e túneis, conjuntos habitacionais, museus, pavilhões gimnodesportivos, infraestruturas e integração paisagística. É professor universitário e, desde finais de 2013, administrador executivo da empresa municipal Transportes Urbanos de Braga.

R - A validação dos bilhetes é feita dentro dos autocarros pelo motorista. Essa validação tem de ser feita antes, porque os autocarros não são para estar parados a vender bilhetes, são para levar as pessoas no tempo certo.

P - Isso passa por incentivar o uso do passe?

R - E ter outras canais de distribuição. Hoje temos sete pontos de venda na cidade e alargámos o sistema de pagamento por multibanco. Vamos incrementar muito estes canais de distribuição. Em Braga, para se comprar um título de transporte ainda é preciso andar muito e estar muito tempo numa fila. A rede de venda vai ser fortemente disseminada, multiplicada por dez ainda este ano.

P - Foi afastada uma certa postura de estar à espera que os clientes apareçam?

R - Estávamos a perder clientes porque não estávamos a fazer por eles. A empresa aderiu com entusiasmo a esta nova visão. Há uma mudança cultural interna importante: privilegiar o qualidade e trabalhar em equipa, orientados para quem está na paragem à espera do autocarro.

P - Está pensada uma alteração de circuitos de autocarros para os próximos tempos?

R - O concelho está razoavelmente bem servido de transportes públicos, a cidade é que não. Viu-se que quando prestámos mais serviços na cidade os clientes estavam lá. A alteração dos circuitos já está a acontecer.

P - Para as freguesias rurais há alguma perspectiva de redução de carreiras?

R - Um ponto forte dos TUB é a coesão territorial. Os TUB servem todas as freguesias do concelho. A dispersão tem custos e vantagens. Este é um ponto que a sociedade e os decisores políticos estão dispostos a pagar.