

**CARACTERIZAÇÃO DO SECTOR E DO SISTEMA E
SUBSISTEMAS DE TRANSPORTES
NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DA
COMUNIDADE INTERMUNICIPAL DO CÁVADO**

RELATÓRIO FINAL (VERSÃO 2)

JULHO.2012

Num contexto de fortes restrições orçamentais, a racionalização da utilização dos recursos é uma prioridade nos variados sectores que incluem a estrutura de gestão municipal. O sector dos transportes é um sector fundamental a incluir nesse processo, sendo um domínio em que ainda existe, de um modo geral, muito trabalho a fazer no que toca à otimização.

Atualmente, o **normativo jurídico para a concessão dos serviços de transportes em Portugal** prevê a atribuição de concessões por parte dos municípios, naquilo que são os circuitos delimitados à sua área de jurisdição (apesar de esta competência nunca ter sido regulamentada), transitando para a Administração Central (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres - IMTT) a competência para atribuição de concessões de carácter intermunicipal.

Com base num projeto de Decreto-Lei que nasceu a partir de uma proposta do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, o anterior Governo elaborou uma proposta de Decreto-Lei que consagrava a **descentralização da atribuição de serviços de transporte**, concretizando-se na transferência, para as autarquias locais, da competência para atribuição de serviços de transporte público rodoviário intraconcelhios, e na transferência, para as Comunidades Intermunicipais, da competência para atribuição de serviços de âmbito interconcelhio, dentro da região que constitui a sua área de influência. As **Comunidades Intermunicipais** foram, assim, selecionadas, como a entidade de escala regional capaz de se assumir como órgão gestor do sistema de transportes, sem que se criem novas entidades a esta escala territorial, aspeto caro num contexto de

fortes constrangimentos orçamentais, como constitui o momento presente. Esse projeto mereceu a concordância da Secretaria de Estado do Tesouro e das Finanças. O projeto de diploma foi ainda objeto de consulta à Associação Nacional de Municípios Portugueses, bem como à Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (ANTROP), tendo merecido igualmente a sua aprovação. Este projeto legislativo (que completa a regulamentação nunca concluída da Lei de Bases dos Transportes Terrestres - Lei 10/90) representa um salto qualitativo para a gestão integrada de sistemas de transportes, pelo que se prevê que, independentemente da mudança de Governo, e tendo em conta todo o trabalho desenvolvido neste sentido por parte da Administração Pública, se dê continuidade a este processo. Neste sentido, o Ministério da Administração Interna do atual Governo tem dado já alguns passos, no âmbito da reforma da Administração Local, numa perspetiva de transferência, para as CIM, de algumas competências em áreas relevantes, em que se incluem os transportes.

Esta descentralização na área dos transportes poderá constituir, ainda, um importante passo para a concretização do processo de contratualização dos serviços públicos de transporte, imposto pelo Regulamento Comunitário (CE) n.º 1370/2007, e que deverá estar concluído até 2019.

Neste contexto, prevê-se que se inicie, progressivamente, para as diversas Comunidades Intermunicipais constituídas no país, um processo desafiante de aquisição de competências no domínio da gestão de sistemas de transportes, assim como, e em primeiro lugar, na obtenção de um conhecimento profundo acerca do panorama específico do sector na sua área de influência. Um sistema regional deverá enquadrar o sistema de transporte

público nos vários modos em que este estiver sustentado, mas também o transporte escolar, cuja gestão implica um importante desafio de otimização que poderá também beneficiar das sinergias ao nível regional. Com efeito, para além da competência da gestão ao nível do transporte interconcelhio, e à semelhança do que se está já a desenvolver para algumas Comunidades Intermunicipais pioneiras neste processo, às CIMs poderão ser atribuídas novas competências de gestão do sistema de transportes, por delegação dos municípios, no pressuposto de que a centralização da gestão do sistema global de transportes a um nível regional poderá resultar em largos benefícios para os municípios que compõem a região em questão.

Assim, considerou-se relevante, como ponto de partida, a elaboração de uma **caracterização da organização do sistema de transportes na região**, com enfoque, em particular, no volume de financiamento municipal envolvido, na perspetiva de uma otimização da utilização de recursos. Este diagnóstico constituirá um passo importante para a posterior definição de cenários possíveis para o modelo de organização e gestão do sector na região. A caracterização do sistema de transportes a uma escala regional será um importante contributo para a transição para um projeto regional de planeamento e coordenação do sistema de transportes. Esta coordenação poderá integrar a gestão em domínios relevantes, não só relativos à definição da rede e dos serviços, como também no que toca à informação ao público, ao sistema tarifário, ao sistema de bilhética e à fiscalização de contratos.

Desta forma, o **objetivo** do trabalho que se apresenta foi auxiliar a CIM Cávado na caracterização do sector e do sistema e subsistemas de transporte público da sua área de influência, na perspetiva de uma futura abordagem de

gestão, a uma escala regional, deste sistema, tendo em conta a crescente valorização do papel das autoridades regionais na gestão dos transportes.

Pretende-se que o resultado final constitua para a CIM uma base para a posterior definição do modelo de organização para o sector dos transportes na região e, para os municípios, um instrumento orientador da sua ação, designadamente pela identificação dos municípios onde existe maior potencial de poupança no financiamento dos transportes.

Aglomerando os municípios de **Amares**, **Barcelos**, **Vila Verde**, **Terras de Bouro**, **Braga** e **Esposende**, a **CIM Cávado** configura uma situação complexa na perspetiva de organização do sistema de transportes. Uma extensa área geográfica, com alguma fragmentação de redes por diversos operadores, e um enquadramento legislativo para a concessão de serviços de transportes ultrapassado são alguns dos constrangimentos a atender na procura da melhor solução. Na área de influência desta CIM, a presença de concelhos como Braga, em que predomina um operador urbano de forte abrangência como os Transportes Urbanos de Braga (TUB), aliada à existência de concelhos com zonas profundamente rurais, coloca igualmente desafios na perspetiva do papel que cada um dos atores deve exercer no sistema de transportes a um nível regional, de forma a que se possa constituir uma solução de gestão a esta escala, que traga benefícios para todos – municípios, operadores e utilizadores do sistema de transportes.

O municípios da CIM Cávado compõem uma área bastante heterogénea em termos de ocupação territorial. A área possui zonas assumidamente urbanas e consolidadas, associadas a zonas profundamente rurais, bem como concelhos do litoral e concelhos do interior. Ao contrário de várias zonas do país, a **população** residente na área de influência da CIM Cávado cresceu globalmente de 2001 para 2011, segundo os dados do Instituto Nacional de Estatística (INE). A população cresceu em quatro dos concelhos (Amares, Braga, Esposende e Vila Verde), tendo apenas sofrido uma redução muito ligeira no concelho de Barcelos (1%) e uma redução mais substancial no concelho de Terras de Bouro (12%). Este último corresponde ao concelho mais interior da sub-região, e que apresenta uma densidade populacional claramente diferenciada dos restantes. Braga é o concelho cuja sede é uma cidade e com características urbanas mais evidentes, sendo o que apresenta o maior número de habitantes, seguido do concelho de Barcelos.

No que diz respeito aos **serviços de transporte público na área em estudo**, regista-se um claro domínio do **transporte coletivo rodoviário**, apesar de os concelhos de Braga e Barcelos serem também servidos pelo **transporte ferroviário** da CP - Comboios de Portugal. O transporte coletivo nestes concelhos é assegurado por **16 operadores** que prestam serviços de ligação de carácter intraconcelhio, interconcelhio e internacional. Parte destes operadores efetuam ainda serviços de **transportes escolar**. Neste trabalho foram identificados todos os operadores presentes, sendo apresentadas as linhas com passagem na área de estudo e respetivos horários. O serviço público prestado por estas empresas funciona em regime de concessão de serviço público de transporte,

atribuída pela Administração Central, através do IMTT, com exceção do caso de Braga, em que o operador urbano (Transportes Urbanos de Braga - TUB) é uma empresa municipal, operando, no entanto, por toda a área do concelho.

Em alguns concelhos, as redes configuram problemas mais complexos do que noutros, visto que, em alguns casos, a rede de transporte público é dominada por um operador (exemplo de Esposende, com a AV Minho) e noutros a rede é partilhada, apresentando a presença forte de vários operadores. Os concelhos de Braga e Barcelos são os que apresentam um maior número de operadores presentes, seguindo-se Vila Verde.

O transporte no interior do concelho de Braga é assegurado pelo operador municipal, a TUB. A rede de transporte coletivo desta empresa foi recentemente alvo de uma profunda reestruturação, que dará origem a um crescente envolvimento dos operadores privados em circulação na zona (que atualmente efetuam as ligações de Braga aos concelhos envolventes, realizando a TUB todo o transporte interno), de forma a racionalizar os custos e garantir um serviço mais eficiente. Para além do processo de reestruturação dos serviços, de forma a disponibilizar ao utilizador uma rede cada vez mais abrangente, encontra-se igualmente a ser equacionada a criação de um sistema intermodal ao nível do concelho, que permita utilizar o mesmo título de transporte na rede da TUB e nos serviços dos operadores privados. Este processo poderá ser um importante passo para a criação de um sistema intermodal à escala regional.

A oferta e a organização do transporte coletivo de passageiros estão fortemente dependentes do **transporte escolar**. O transporte escolar representa o principal motor do transporte público em áreas como a área de influência da CIM, sendo gerido município a município, de acordo com as responsabilidades definidas na Lei, que obriga ao financiamento do transporte escolar a alunos que residam a mais de 3 ou 4 Km do estabelecimento de ensino (respetivamente sem ou com refeitório).

Existem, essencialmente, quatro formas de prestação de **transporte escolar**:

- > através de linhas de **carreira pública**, operadas de uma forma regular por diferentes operadores, sendo o transporte escolar financiado pela Câmara Municipal através da subsidiação de passes escolares;
- > através de **circuitos especiais** exclusivos para transporte escolar, explorados por diferentes operadores, segundo concurso público realizado anualmente, financiados diretamente pela Câmara Municipal, e que podem ser efetuados em transporte pesado, ou recorrendo a aluguer de transporte ligeiro (táxi), quando a procura não justifica a utilização de um veículo pesado, ou ainda quando é necessário transportar alunos com necessidades especiais;
- > através de **circuitos realizados por entidades locais**, como **Juntas de Freguesia ou Associações locais**, financiadas diretamente pela Câmara Municipal, mediante protocolos;
- > ou através de **recursos próprios do município** (viaturas, motoristas e vigilantes), refletindo-se em custos internos para a Câmara.

Os diferentes municípios optam por soluções à medida das suas necessidades, mas com uma conjugação de serviços que nem sempre significa otimização.

Para cada um dos municípios que constituem a área de estudo, e tendo em conta a informação disponibilizada, foi **caracterizado detalhadamente o panorama de custos e de alunos transportados no sistema de transportes escolares** (análise focada nos anos letivos 2010/11 e 2011/12, consoante os dados mais recentes disponíveis). Para cada um, foi discriminado o custo com passes escolares, circuitos especiais, transporte por Juntas de Freguesia ou associações locais e custos internos com motoristas, viaturas e vigilantes da Câmara, que estão, normalmente, não somente associados ao transporte escolar, mas também a serviços permanentes de apoio à atividade educativa (como o transporte para atividades extracurriculares) ou a serviços ocasionais de apoio à população em geral.

Da recolha de informação, concluiu-se que são transportados/financiados cerca de **24.581 alunos** na área de influência da CIM Cávado, correspondendo a um **encargo global**, para os municípios, de cerca de **7 milhões de euros**, incluindo encargos com as diversas formas de transporte acima referidas.

Os concelhos de Braga e Barcelos, os que apresentam o maior número de habitantes, são os que movimentam maior **número de alunos**. Em ambos os casos, todos os alunos são transportados em carreira pública (com exceção de alguns alunos com necessidades especiais), sendo financiado o seu transporte através da subsídio de passes escolares (total ou percentagem) pela Câmara Municipal. O concelho de Terras de Bouro é o que

apresenta menor número de alunos transportados, sendo também o concelho da CIM com menor população. Em geral, a maioria dos alunos de cada concelho é transportada em carreira pública, sendo os alunos mais distribuídos por diferentes formas de transporte escolar no concelho de Terras de Bouro. Em Vila Verde a parcela referente a circuitos especiais é também relevante.

Analisando **a proporção entre o número de alunos transportados e população residente em cada concelho** (2011), Amares e Terras de Bouro são os concelhos que transportam uma maior percentagem de alunos. Isto pode ser explicado pela dispersão das populações, que faz com que os alunos residam longe dos estabelecimentos de ensino, desencadeando a necessidade de transporte financiado.

Os municípios de Barcelos e Braga são os que registam um maior **encargo relativo ao financiamento de transporte escolar**, explicado pelo volume elevado de alunos que são transportados nestes concelhos. Os municípios de Amares e Terras de Bouro são os que apresentam valor menor, sendo que o valor respeitante a Terras de Bouro é, em termos relativos, elevado, tendo em conta a população residente neste concelho. Este valor é, em parte, inflacionado pela existência de inúmeros circuitos realizados com meios próprios da Câmara, forma de transporte que se torna dispendiosa, comparativamente com outras.

Da análise efetuada conclui-se que, de um modo geral, o transporte de alunos em carreira pública é o que se reflete em menor encargo para a Câmara, por aluno. Este facto pode ser entendido à luz de uma utilização mais racional da oferta de transportes instalada, obtida pela concentração de fluxos: passageiros comerciais e alunos.

Os concelhos de Esposende, e Terras de Bouro apresentam-se como os que registam um valor superior para o **custo médio de transporte de um aluno** (calculado tendo em conta os custos de circuitos especiais, transporte por Juntas de Freguesia e associações, se aplicável, e passes escolares, excluindo os custos da Câmara Municipal com recursos próprios). No caso de Terras de Bouro, este valor é explicado pela existência de circuitos especiais de táxi, bem como circuitos prestados por associações locais, que constituem um encargo substancial para a Câmara. No caso de Esposende, o valor do financiamento do transporte é superior à média dos outros concelhos, quer para circuitos especiais (táxi), quer mesmo para a subsidiação de alunos transportados em carreira pública. No caso de Vila Verde, o valor é inflacionado pelo facto de uma quantidade considerável de alunos (22%) ser transportada em circuito especial. Em Amares, é o custo dos circuitos protocolados (com associações locais e a Cruz Vermelha) que faz subir um pouco o valor médio, sendo bastante superior ao custo unitário para transporte em carreira pública. Barcelos apresenta um valor menor para o custo médio anual de transporte por aluno, sendo todos os alunos transportados em carreira pública, apesar da extensão do concelho e dispersão de povoações, que obrigam, por vezes, a percorrer grandes distâncias para o transporte de alunos. Braga é o concelho que, em termos unitários, tem menos encargos com o transporte escolar.

Dos municípios que constituem a área de influência da CIM Cávado, **Terras de Bouro** e **Vila Verde** salientam-se como aqueles que deverão ser alvo de intervenção prioritária, fazendo-se ainda uma ressalva para o concelho de Esposende, que deve ser analisado detalhadamente com algum cuidado, face aos custos/alunos elevados, em relação à média.

Com apenas cerca de 7 mil habitantes, **Terras de Bouro** representa o concelho da região em estudo com características de ruralidade mais vincadas, desencadeando necessidades de transporte para localidades mais isoladas, o que implica um volume substancial de custos, em termos relativos. Neste concelho, a grande fração de circuitos ainda prestados através de 11 veículos e pessoal próprio da Câmara Municipal, transportando 233 alunos (ano letivo 2010/11), faz com que o financiamento do transporte por parte do município dispare para valores elevados tendo em conta o concelho em questão. Existe, por isso, um potencial de poupança de recursos, através de uma intervenção de otimização, principalmente no que respeita à possível transferência de alunos hoje transportados diretamente pela Câmara Municipal e pelas Juntas de Freguesia e associações locais, para circuitos prestados por operadores de transporte público.

No concelho de **Vila Verde**, apesar de a maioria dos alunos ser transportada em carreira pública (2.409, no ano letivo 2011/12), ainda existe uma quantidade considerável de circuitos especiais de transporte escolar, sem acesso por parte do público em geral (transportando 665 alunos, com um custo médio por aluno elevado), devendo ser estudada, para alguns destes circuitos, a possibilidade de reconversão em carreira pública.

Em **Esposende**, apesar de a grande maioria dos alunos ser transportada em carreira pública (1.289 alunos, sendo apenas 16 alunos transportados em circuito especial prestado por táxi ou pela Cruz Vermelha), os valores obtidos para o custo médio anual de transporte por aluno, quer através de circuito especial, quer por carreira pública, apresentaram-se como elevados, comparativamente com os restantes concelhos da região. Não existindo uma

razão aparente nesta primeira análise para este comportamento, este deverá ser discutido e analisado diretamente com a Câmara Municipal de Esposende, e forma a entender quais os fatores que estão na sua origem, e se podem ou não ser mitigados.

No concelho de **Barcelos**, praticamente todos os alunos cujo transporte é financiado são transportados em carreira pública, com exceção dos alunos com necessidades especiais que têm de ser transportados em táxi ou ambulância, pelo que não existe grande potencial de otimização.

No concelho de **Amares** acontece praticamente o mesmo, sendo que o custo médio por aluno apenas é mais elevado no caso de um grupo de alunos (parte destes com necessidades educativas especiais) cujo transporte a Câmara financia através de protocolos com associações locais, que prestam esse serviço. No entanto, dois destes circuitos protocolados (os que não transportam alunos com necessidades especiais) constituem um encargo anual elevado para a Câmara que deverá ser avaliado.

Por fim, no concelho de **Braga**, a rede de transportes da TUB tem sido alvo de uma reestruturação global faseada, cuja filosofia é a redução da concorrência nos corredores em que este operador coexiste com operadores privados que efetuam ligações entre Braga e os concelhos envolventes, bem como a criação de uma rede urbana mais coerente, numa perspetiva de racionalização da utilização de recursos, redução do encargo da Câmara Municipal, e prestação de um serviço de melhor qualidade (principalmente no que diz respeito à regularidade e frequência) para a população. Neste concelho, o transporte escolar é prestado pela TUB através de carreira pública (pelas carreiras

da rede geral e por circuitos de transporte escolar abertos ao público mas alterados anualmente em função das necessidades da população escolar), com financiamento de passes escolares, sendo o município da área de estudo que apresenta um valor menor para o custo médio anual por aluno (165 €).

A caracterização efetuada neste trabalho e respetivas conclusões deverão constituir uma primeira base de trabalho da CIM para a abordagem do sistema de transportes na região, permitindo limitar ou direcionar os cenários que serão criados, no futuro, especificamente para o contexto da CIM Cávado, para a **criação de um modelo de gestão do sistema a um nível regional**. As sinergias, tanto ao nível das operações, como da procura, que podem resultar de um planeamento conjunto da rede, obrigam a repensar a forma como será(ão) atribuída(s) a(s) concessão(ões), e gerido o sistema de forma integrada, no futuro.

Um **primeiro passo** deverá passar pela **otimização**, incidindo sobre os pontos mais sensíveis do sistema, que foram identificados. O modelo de otimização deverá prever:

- > a transferência do serviço de transporte escolar das Câmaras para os operadores de transporte público, nos casos em que este transporte ainda está muito dependente dos meios próprios do município;
- > a integração dos circuitos especiais de transporte escolar nas carreiras públicas do(s) operador(es) nos concelhos em que estes circuitos existem, nos casos em que a oferta o permitir - rentabilização das linhas;

- > a reestruturação das redes de transporte, seja a nível intraconcelhio, seja a nível interconcelhio/regional;
- > uma atualização regular da oferta, de acordo com as necessidades da população.

Se bem implementada, esta otimização trará largos benefícios, quer para operadores de transporte, quer para quem financia parte do sistema (com destaque para os municípios), quer ainda para a população em geral.

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	17
2. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL	21
2.1 OS CONCELHOS	21
2.2 O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO	29
2.3 O TRANSPORTE ESCOLAR	55
2.4 AS DEBILIDADES QUE JUSTIFICAM UMA INTEGRAÇÃO	102
3. CONCEITO DE INTERVENÇÃO	106
4. CONCLUSÕES	112

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO

2. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

2.1 OS CONCELHOS

2.2 O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

2.3 O TRANSPORTE ESCOLAR

2.4 AS DEBILIDADES QUE JUSTIFICAM UMA INTEGRAÇÃO

3. CONCEITO DE INTERVENÇÃO

4. CONCLUSÕES

1. INTRODUÇÃO

Estrutura do trabalho

O trabalho desenvolvido assentou na seguinte estrutura:

FASE 1 | DIAGNÓSTICO

Levantamento de dados e caracterização do sistema de transportes regional – operadores de transporte público e financiamento do transporte por parte das Câmaras Municipais.

FASE 2 | ANÁLISE DOS ELEMENTOS RECOLHIDOS

Elaboração uma conta geral de exploração no que toca aos custos com transporte incorridos por cada município. Identificação dos principais pontos fortes e problemas do sistema de transportes ao nível municipal e regional. Conclusões acerca das potencialidades de otimização do sistema, identificando os principais municípios que deverão ser alvo de uma intervenção prioritária, e o caminho a seguir em termos de racionalização da utilização dos recursos.

O presente documento corresponde ao Relatório Final do projeto, contendo a apresentação do trabalho correspondente às duas fases previstas. Uma vez que as tarefas inerentes a cada uma das fases se fundem (apresentação da informação recolhida é feita em paralelo com a sua análise) , não é feita discriminação das fases na estrutura do relatório, sendo o trabalho descrito como um só corpo.

1. INTRODUÇÃO

Enquadramento geral – Sistema de transportes regional

O território em estudo configura uma situação complexa na perspetiva de organização do sistema de transportes: uma área geográfica relativamente extensa, com alguma fragmentação de redes por diversos operadores, e um enquadramento legislativo para a concessão de serviços de transportes ultrapassado.

Como acontece em diversas zonas do país, a distribuição da população influencia de uma forma direta a definição das redes de transportes, fazendo com que os operadores concorram entre si nas zonas mais populosas e haja, em simultâneo, uma ausência de serviços nas zonas de baixa procura.

Na generalidade da realidade nacional, as Câmaras Municipais têm de pagar grandes faturas aos operadores de transporte, com os quais celebram contratos para o transporte escolar, mas que não conseguem fiscalizar. Para além disso, por serem contratualizados pelos Municípios, os serviços de transporte escolar (circuitos especiais) não podem ser utilizados pelo público em geral, não permitindo um aproveitamento otimizado do sistema.

1. INTRODUÇÃO

Enquadramento geral – Sistema de transportes regional

Tal como acontece em diversas áreas do país, emerge, para a área em estudo, a necessidade da adoção de medidas que garantam uma **otimização do serviço de transporte prestado às populações**, tendo como objetivo chave a **racionalização de custos**, mas também que permitam definir, de uma forma clara, as **responsabilidades dos vários agentes** (operadores, Administração Local e Administração Central) no planeamento, gestão, operação e financiamento do sistema, alargando, nomeadamente, as competências da Administração Local a este nível.

Por esta razão, a redefinição de todo o modelo organizativo, atendendo, principalmente, a soluções que permitam uma integração, em maior ou menor grau, do sistema, e uma colaboração entre os vários agentes, julga-se relevante no momento em que nos encontramos. A busca de sinergias, tanto ao nível das operações, como da procura, que podem resultar de um planeamento conjunto da rede, obrigam a pensar os modelos possíveis para a organização do sector, designadamente, a forma como deverão ser atribuídas as concessões de transporte público, de modo a procurar um funcionamento otimizado do sistema.

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO

2. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

2.1 OS CONCELHOS

2.2 O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

2.3 O TRANSPORTE ESCOLAR

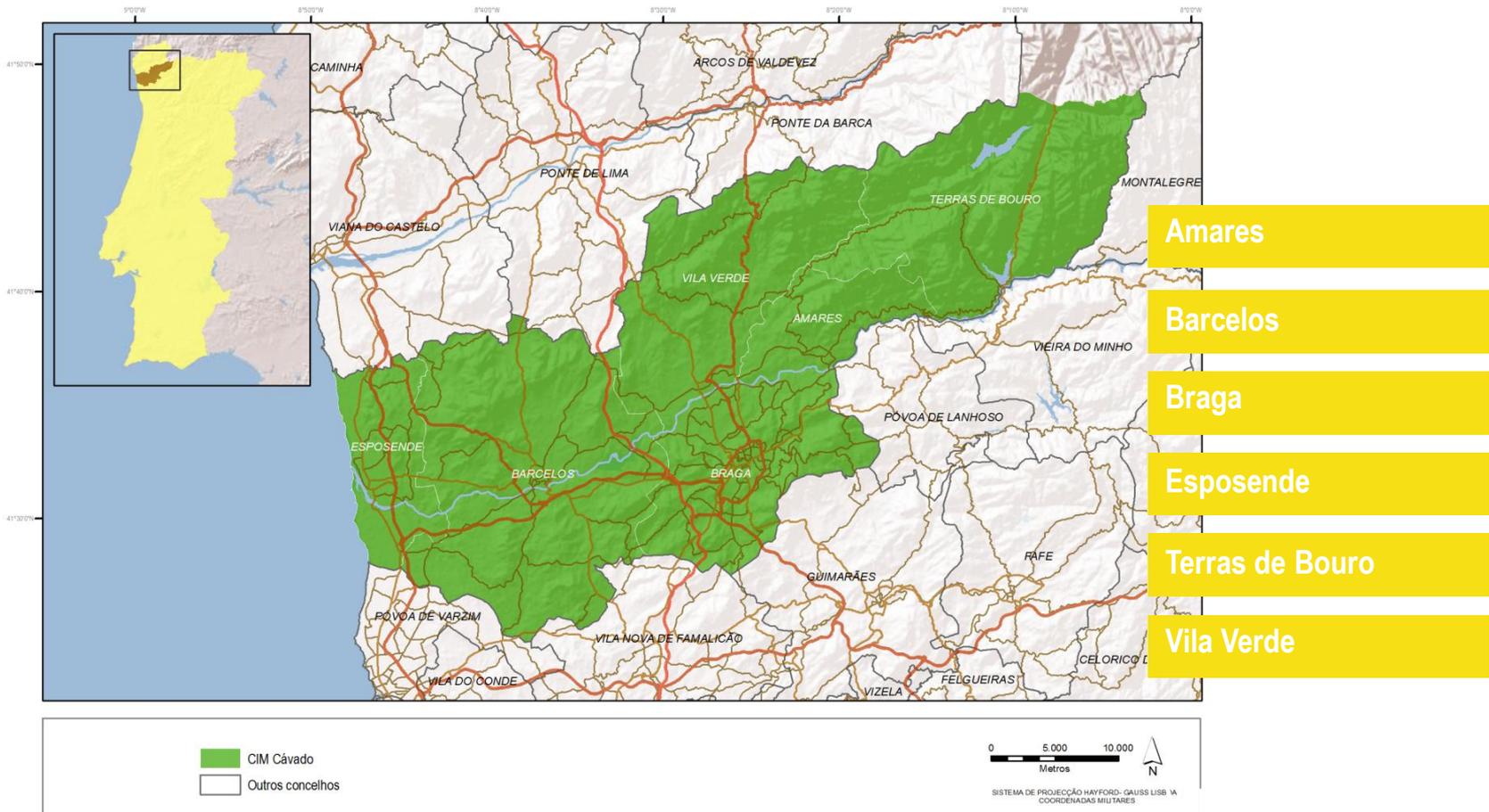
2.4 AS DEBILIDADES QUE JUSTIFICAM UMA INTEGRAÇÃO

3. CONCEITO DE INTERVENÇÃO

4. CONCLUSÕES

2.1 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL - OS CONCELHOS

A área de influência da CIM Cávado corresponde à sub-região estatística do Cávado (NUT III), uma parte do distrito de Braga.



2.1 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL - OS CONCELHOS

Área de Influência da CIM Cávado

Área

1.244 Km²

População

410.149 hab (INE, 2011)

limite norte

Distrito Viana do Castelo

limite sul

Distrito de Braga

limite este

Concelho de Montalegre

limite oeste

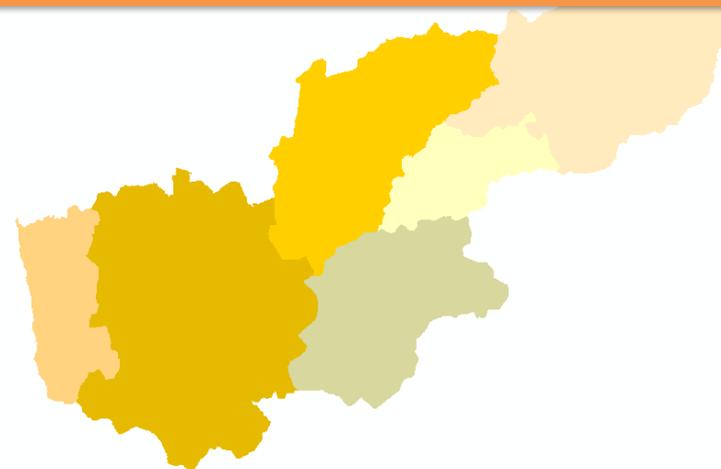
Oceano Atlântico



2.1 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL - OS CONCELHOS

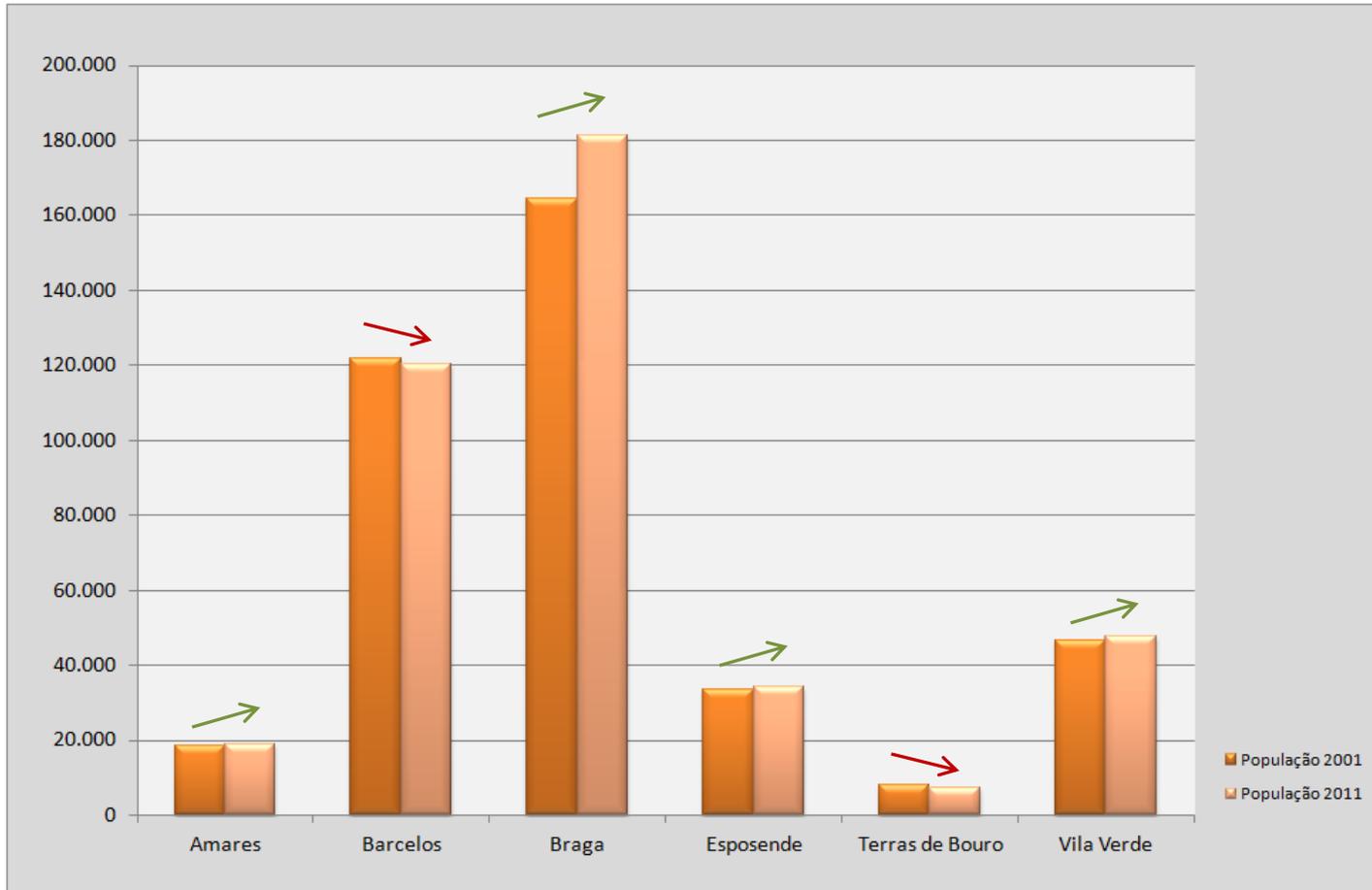
Dados demográficos da NUT III do Cávado (FONTE: INE, 2001 e 2011)

Concelho	População 2001 (hab)	População 2011 (hab)	Varição 2001/2011	Área (km ²)	Densidade Populacional 2001 (hab/km ²)	Densidade Populacional 2011 (hab/km ²)	Nº freguesias
Amares	18.551	18.889	2%	81,86	226	231	24
Barcelos	121.643	120.391	-1%	378,70	321	318	89
Braga	164.370	181.474	10%	183,51	896	989	62
Esposende	33.342	34.254	3%	95,40	349	359	15
Terras de Bouro	8.215	7.253	-12%	276,17	30	26	17
Vila Verde	46.482	47.888	3%	228,70	203	209	58
Total	392.563	410.149	4%	1.244,34			



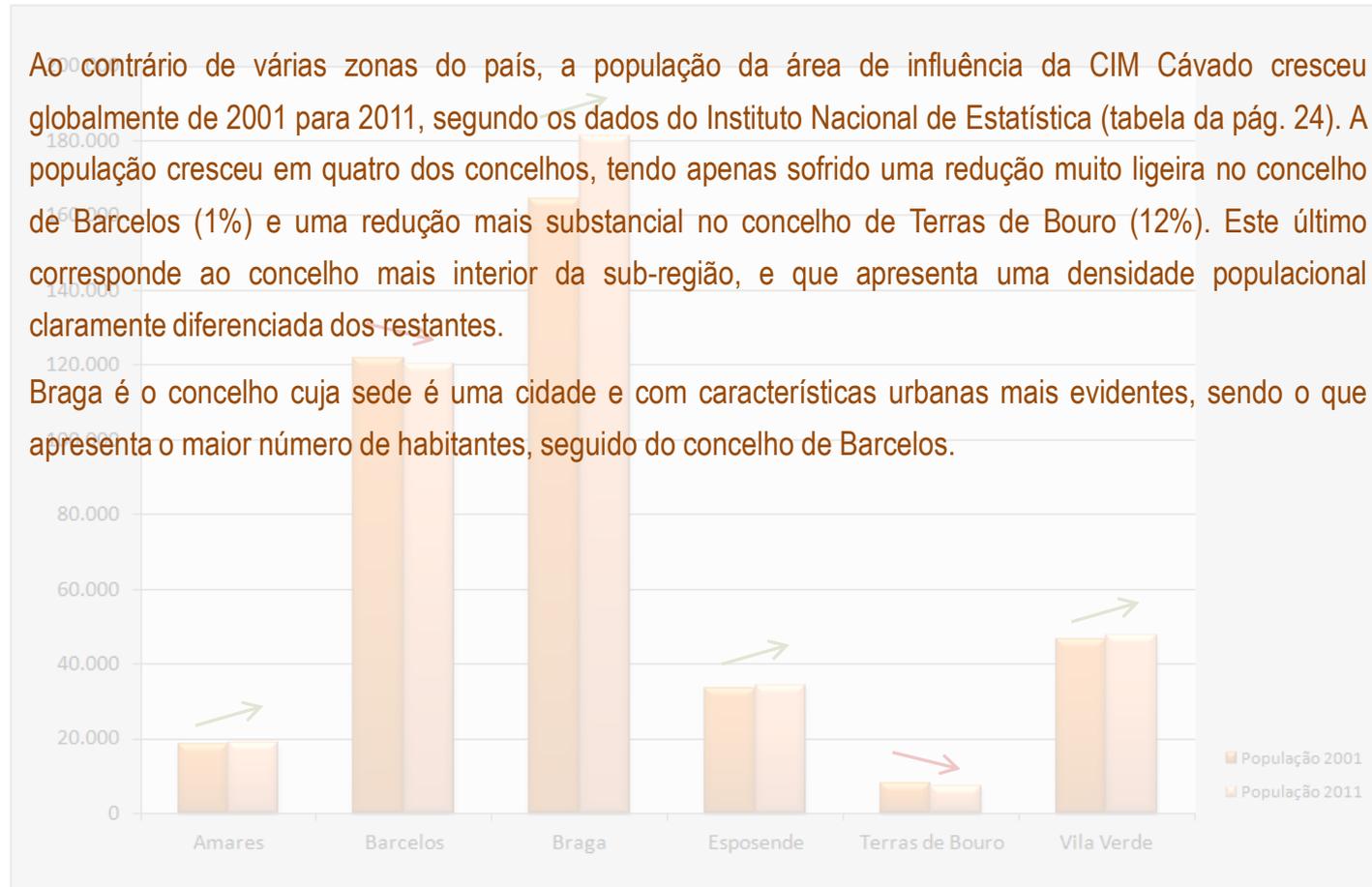
2.1 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL - OS CONCELHOS

Variação da população nos concelhos da área de influência da CIM Cávado (2001-2011)



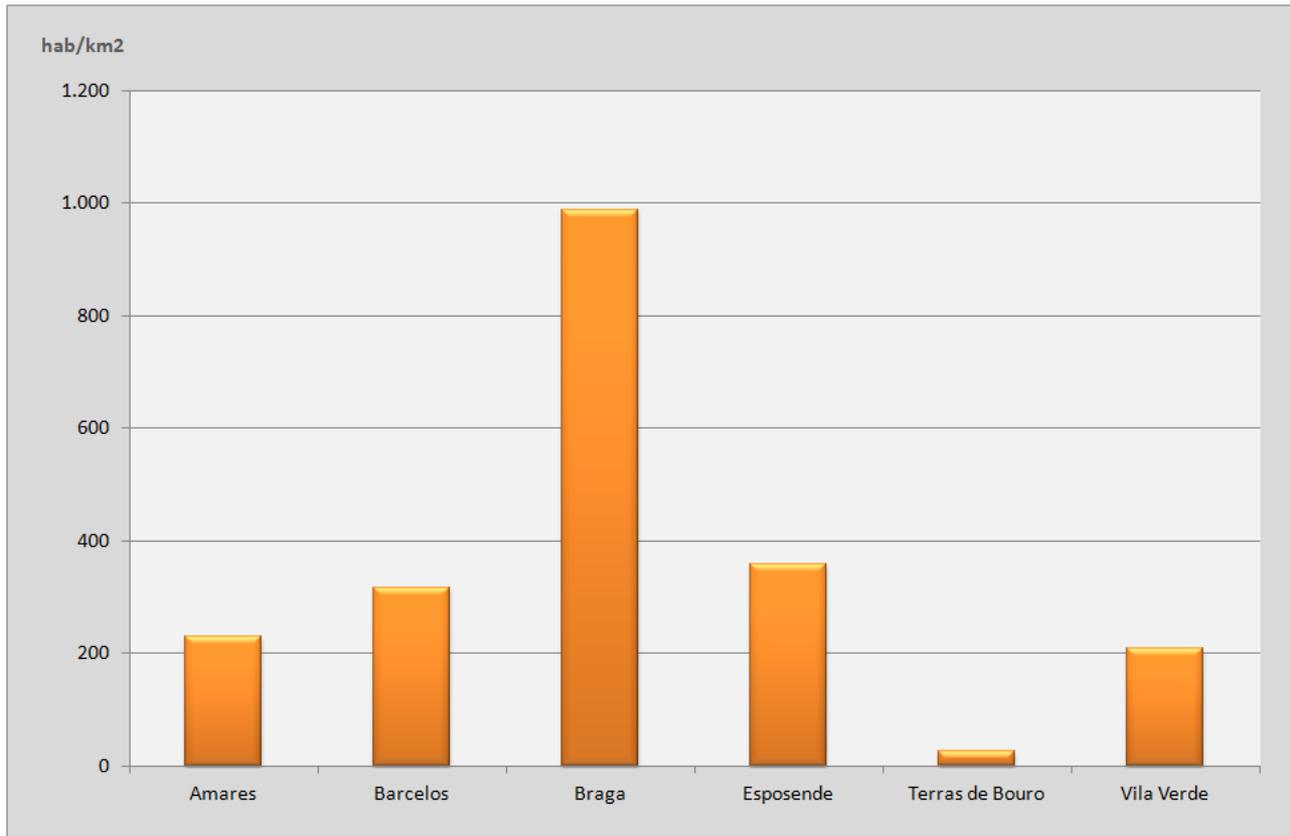
2.1 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL - OS CONCELHOS

Variação da população nos concelhos da área de influência da CIM Cávado (2001-2011)



2.1 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL - OS CONCELHOS

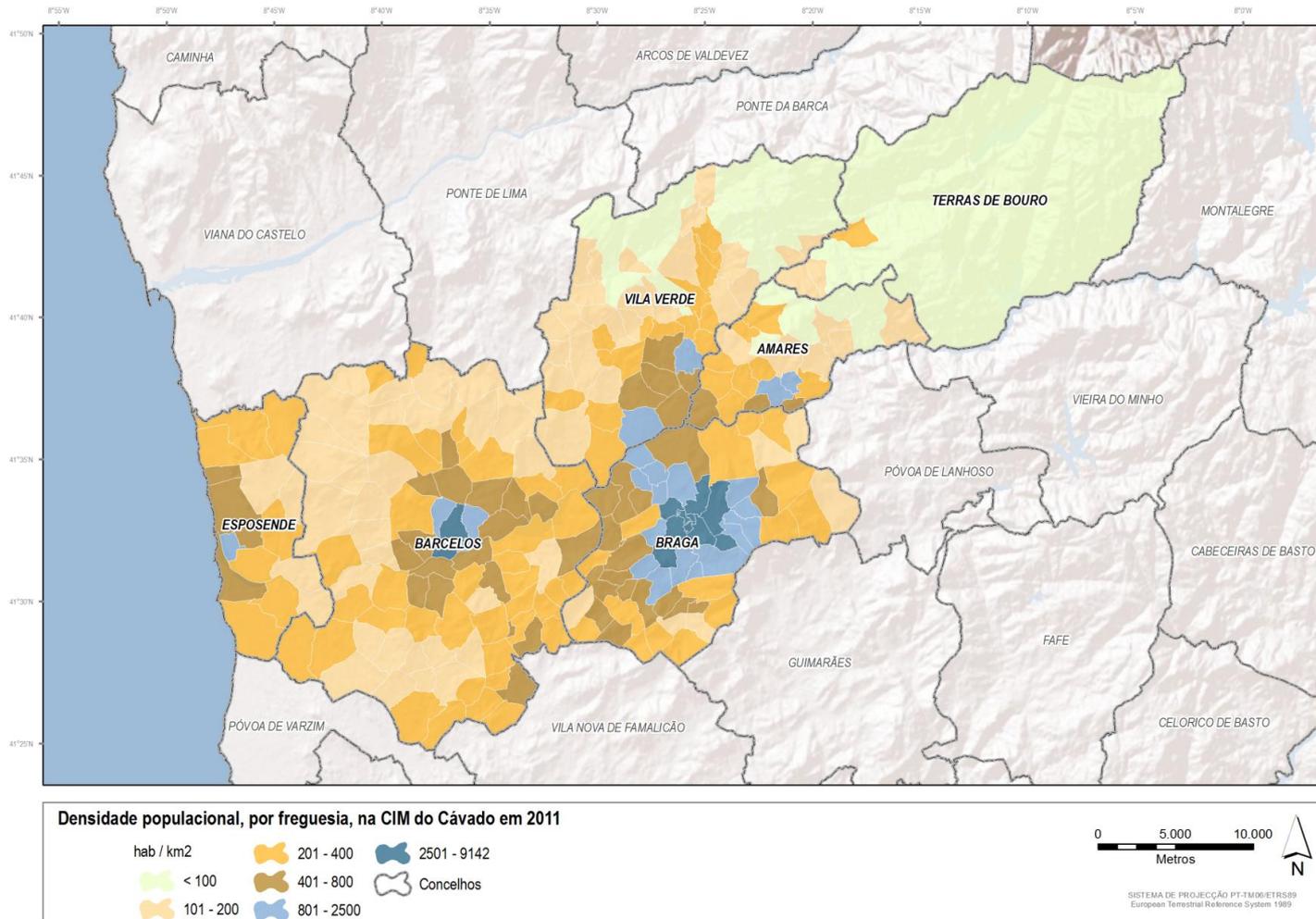
Densidade populacional nos concelhos da área de influência da CIM Cávado (2011)



Como é de esperar, Braga é o concelho com maior densidade populacional, seguindo-se os concelhos de Esposende e Barcelos. Terras de Bouro salienta-se com um valor claramente diferenciado em relação aos restantes concelhos que compõem a CIM.

2.1 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL - OS CONCELHOS

Densidade populacional nos concelhos da área de influência da CIM Cávado (2011)



ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO

2. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

2.1 OS CONCELHOS

2.2 O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

2.3 O TRANSPORTE ESCOLAR

2.4 AS DEBILIDADES QUE JUSTIFICAM UMA INTEGRAÇÃO

3. CONCEITO DE INTERVENÇÃO

4. CONCLUSÕES

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Enquadramento Legal

Tipo de transporte consoante a entidade concedente

Tendo em conta o regime jurídico que enquadra o transporte coletivo de passageiros em Portugal, podemos distinguir três tipos de transporte, consoante o tipo de contrato/concessão e a entidade concedente¹:

os *transportes regulares urbanos*, que correspondem a um serviço público, que podem ser explorados pelos municípios, através de empresas municipais (mediante autorização do Ministério da Economia e do Emprego, em que se integra a Secretaria das Obras Públicas, Transportes e Comunicações), ou mediante contrato de concessão ou de prestação de serviços outorgados pelos municípios a empresas de transporte devidamente habilitadas;

os *transportes regulares locais*, que correspondem a um serviço público explorado por empresas de transporte devidamente habilitadas, mediante contrato de concessão ou de prestação de serviços, celebrado com o respetivo município;

os *transportes regulares interurbanos*, que são explorados por livre iniciativa e por conta e risco de empresas de transporte devidamente habilitadas, em regime de autorização para cada carreira, atribuída pela Administração Central (através do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres - IMTT), no caso do território continental.

¹ Lei n.º 10/90 – Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (LBTT)

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Enquadramento Legal

Nos termos do RTA², a outorga de concessões compete ao Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (atualmente, o Ministério da Economia e do Emprego), salvo quanto às concessões de carreiras:

- a) *Dentro da área das sedes dos concelhos;*
- b) *Dentro dos limites de outras povoações que, pelas suas dimensões e características demográficas, justifiquem a existência de uma rede de transportes coletivos urbanos;*
- c) *Para além das áreas das sedes dos concelhos, por forma a atingirem povoações vizinhas, quando justificadas razões de ordem económica, social ou de política de transportes imponham a sua exploração concertada ou conjunta com os serviços naquela explorados.*

Nos casos previstos nas alíneas b) e c), as concessões apenas poderão ser outorgadas pelas Câmaras Municipais mediante requerimento de autorização ao MEE, para a respetiva competência, em que demonstrem o seu interesse como eficiente instrumento de coordenação regional de transportes públicos.

² Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 37272, de 31 de Dezembro de 1948, tendo sido objeto de várias alterações ao longo dos anos, por Decretos-Lei.

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Enquadramento Legal

Assim, de acordo com o disposto na legislação setorial nacional, **as Câmaras Municipais detêm a competência de atribuir concessões dentro de uma área restrita do município.**

Na conjuntura nacional, esta competência é exercida por alguns municípios, mas outros existem onde o modelo para disponibilização de um sistema de transporte público rodoviário é bem mais complexo, envolvendo configurações de uma verdadeira parceria público-privado, em que, além da partilha de risco comercial da exploração, existe ainda partilha ao nível do material circulante e dos motoristas. Casos há em que a exploração é feita diretamente pelo município, através da criação de empresas municipais (exemplo da TUB – Transportes Urbanos de Braga). As variadas opções adotadas correspondem, na maioria dos casos, a soluções encontradas para resolução de problemas específicos de cada área.

No caso concreto em estudo, dada a dimensão reduzida das sedes de cada concelho, com exceção do concelho de Braga (transportes urbanos), as concessões atribuídas pelas Câmaras Municipais não existem. **Desta forma, todas as concessões a empresas transportadoras são atribuídas pelo IMTT, sendo apenas o transporte escolar contratualizado pelas Câmaras.**

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Resumindo, atualmente as responsabilidades no licenciamento do Transporte Coletivo de Passageiros **Rodoviário** estão distribuídas pelas seguintes entidades:

Câmaras Municipais

Serviços de transporte escolar e serviços de transporte *urbano e local* ¹

Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT)

Serviços de transporte *interurbano* ¹

No que toca ao Transporte Colectivo **Ferroviário**, temos o seguinte:

CP e IMTT

Serviços de transporte ferroviário nacionais

REFER

Infraestrutura ferroviária nacional

¹ Segundo definição constante da LBTT.

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Contratualização dos serviços de transporte

A prática de contratualização de serviço público de transportes em Portugal é ainda escassa, mas tem conhecido alguns desenvolvimentos naquilo que são os transportes de âmbito municipal. De acordo com a legislação comunitária¹, até 2019, todas as redes de transporte terão de ser contratualizadas, transitando-se para um regime de *concorrência regulada*. No período transitório que já se iniciou em 2009, deverão ser feitos todos os esforços para este objetivo, designadamente, na primeira metade deste período, terá de ser reportado (através de relatório entregue por cada Estado-Membro) tudo o que já foi feito no país, na primeira metade desse período, ao nível da contratualização do serviço de transporte público, tendo em conta a regulamentação comunitária. Para que isto aconteça, deverá ser garantida uma articulação entre o direito interno do país e essa regulamentação.

Caso sejam aplicadas as mesmas regras relativamente às concessões, no que toca à designação das autoridades competentes para contratualizar, os sistemas de transporte público ao nível regional continuarão fragmentados, compostos por conjuntos de circuitos com diferentes funções e contratualizados por entidades diferentes (uns pelos municípios, os outros pela Administração Central, através do IMTT), fator que não contribui para a procura de uma progressiva otimização do sistema e dos recursos que este exige.

Assim, torna-se pertinente a equação da possibilidade desta gestão a um nível regional, articulando-a com a gestão local (município).

¹ Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, que entrou em vigor a 3 de Dezembro de 2009.

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Segue-se uma breve identificação e caracterização dos **operadores de transporte público** presentes na área de influência da CIM Cávado.

Com a informação que foi possível obter, foram identificados **16 operadores** presentes na zona. Estas empresas prestam serviços intra e intermunicipais na área em estudo, serviços de ligação dos concelhos da área de estudo a outros concelhos do país, e ainda serviços de transporte internacional. Apresentam níveis de oferta muito diferenciados entre si.

O serviço prestado por estas empresas funciona em regime de concessão de serviço público de transporte, atribuída pela Administração Central, através do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT), com exceção do caso de Braga, em que o operador urbano (TUB) é uma empresa municipal, operando, no entanto, por toda a área do concelho.

Através das concessões, são atribuídos aos operadores circuitos específicos. Nos dias de hoje, nem sempre os operadores se encontram a efetuar serviço nos circuitos que se incluem nas suas concessões, prestando os serviços que consideram mais rentáveis, ou serviços financiados, por constituírem um serviço público necessário.

Notas

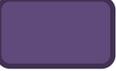
Apresenta-se em anexo a informação relativa aos horários de cada uma das linhas identificadas, por operador. Esta informação foi recolhida tendo em conta os elementos publicados.

No levantamento efetuado são considerados como *presentes* em cada concelho os operadores que nele efetuam serviços de carreira pública.

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Operadores presentes na área de influência da CIM Cávado

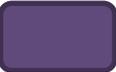
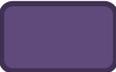
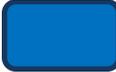
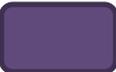
	Transdev 	AVIC 	A.V.Minho (Grupo AVIC) 	Arriva 	Salvador 	Verde Minho 	Empresa Hoteleira do Gerês	Litoral Norte	Esteves, Braga e Andrea 
Amares									
Barcelos									
Braga									
Esposende									
Terras de Bouro									
Vila Verde									



2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Operadores presentes na área de influência da CIM Cávado (cont.)

	TUB 	AV Cura 	Rede Expressos 	RENEX 	CP 	Alvegal (internacional) 	Internorte (internacional) 
Amares							
Barcelos							
Braga							
Esposende							
Terras de Bouro							
Vila Verde							

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Da informação que foi possível obter, contabilizou-se o seguinte número de operadores de carreira pública para cada concelho:

Em alguns concelhos, as redes configuram problemas mais complexos do que noutros, visto que, em alguns casos, a rede de transporte público é dominada por um operador (exemplo de Esposende, com a AV Minho) e noutros a rede é partilhada, apresentando uma penetração de vários operadores.

Como é de esperar, os concelhos de Braga e Barcelos são os que apresentam um número maior de operadores presentes, seguindo-se Vila Verde.



2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Transdev



Operação no Minho sediada em Barcelos.

A presença do grupo Joalto/Transdev no Minho deve-se, principalmente, à anterior presença da empresa Linhares, que foi comprada por este grupo. Este grupo internacional foi estruturado, em Portugal, em 4 regiões – Minho, Interior, Porto e Beira Litoral, consideradas como zonas de mercados homogéneos. Na região do Minho, está presente, principalmente, nas zonas de Braga e Barcelos, constituindo o maior grupo do setor dos transportes a operar na área de estudo.

Nesta área, efetua o transporte escolar de um número substancial de alunos, não só em carreira pública, como também em circuito especial (caso do concelho de Vila Verde).

Nº de linhas operadas na área de estudo:

38 (3 das quais operadas em acordo de exploração com a Arriva, 2 com a Arriva e EBA, e 2 com a AVIC)

Presente em:

Todos os concelhos da CIM Cávado

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

AVIC

Sedeada em Viana do Castelo.

É a empresa do Grupo AVIC que efetua serviços de expresso entre Braga e Viana do Castelo, e entre Braga e Vila Verde, ambos operados com base em acordo com a Transdev. Opera ainda um serviço Monção – Lisboa com passagem em Esposende.

No concelho de Vila Verde presta serviços de transporte escolar, não só em carreira pública, como também em circuito especial.

Nº de linhas operadas na área de estudo:

3 (2 das quais operadas em conjunto com a Transdev)

Presente em:

Braga, Vila Verde e Esposende

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Auto Viação do Minho (Grupo AVIC)



Sedeada em Viana do Castelo.

Estando integrada no grupo AVIC, esta empresa presta serviços internos ao concelho de Esposende, serviços de expresso de ligação de Esposende aos concelhos limítrofes, permitindo ainda a ligação deste concelho com o Porto, Viana do Castelo e Melgaço.

Nº de linhas operadas na área de estudo:

11

Presente em:

Esposende e Barcelos

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Arriva



A Arriva representa um dos maiores prestadores de serviços de transporte de passageiros na Europa. Em Portugal, está sediada em Guimarães.

Na área de estudo, presta essencialmente serviços de ligação do concelho de Braga a concelhos como Guimarães, Famalicão, Póvoa de Lanhoso e Porto, assim como serviços internos ao concelho de Barcelos.

Nº de linhas operadas na área de estudo:

19 (3 das quais prestadas em acordo de exploração com a Transdev, e 2 com a Transdev e EBA)

Presente em:

Braga e Barcelos

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Salvador Alves Pereira e Filhos, Lda.



Sedeada em Arcos de Valdevez.

Apesar de constituir uma empresa de considerável dimensão no sector, no que respeita à área de estudo, presta apenas dois serviços: de ligação entre Braga e Vila Verde, e de ligação destes concelhos aos Arcos de Valdevez.

No concelho de Vila Verde presta diversos serviços de transporte escolar.

Nº de linhas operadas na área de estudo:

2

Presente em:

Braga e Vila Verde

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Verde Minho



Sedeada em Braga.

Presta serviços intermunicipais de ligação entre Amares, Terras de Bouro e Braga, transportando alunos para as escolas nos concelhos de Amares e Terras de Bouro.

Nº de linhas operadas na área de estudo:

4

Presente em:

Amares, Braga e Terras de Bouro.

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Empresa Hoteleira do Gerês

Empresa Hoteleira do Gerês

O serviço de transportes prestado por esta empresa integra-se num grupo do ramo da hotelaria sediado em Braga, que opera carreiras regulares e aluga veículos para turismo.

Presta essencialmente três serviços, de ligação entre Braga e o Gerês, entre Amares e Vila Verde e entre Rio Caldo e Terras de Bouro, para além de operar circuitos especiais de transporte escolar no concelho de Terras de Bouro.

Nº de linhas operadas na área de estudo:

3

Presente em:

Amares, Braga, Terras de Bouro e Vila Verde

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Litoral Norte

Sedeada na Póvoa de Varzim.

Na área de estudo está apenas presente um serviço desta empresa, de ligação entre Barcelos e a Póvoa de Varzim.

Nº de linhas operadas na área de estudo:

1

Presente em:

Barcelos

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Esteves, Braga e Andrea, Lda. (EBA)



Empresa de pequena dimensão sediada em Braga.

Na área de estudo, opera duas ligações de Braga a Ponte de Lima e de Braga a Guimarães, sendo esta última operada com base em acordo com a Arriva e a Transdev.

Nº de linhas operadas na área de estudo:

3 (sendo 2 operadas em acordo de exploração com a Arriva e Transdev)

Presente em:

Braga e Vila Verde

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Transportes Urbanos de Braga



Constitui o operador urbano de transportes de Braga, sendo uma empresa detida pelo município de Braga.

Opera um conjunto vasto de linhas, entre as quais linhas que circulam apenas no centro urbano e linhas de ligação entre o centro e a periferia, todas internas ao concelho de Braga. Adicionalmente, prestam um conjunto de circuitos escolares que, apesar de serem redefinidos anualmente em função das necessidades de transporte de alunos, estão também abertos ao público em geral.

Prestam ainda serviços de transporte para algumas indústrias localizadas em Braga, mediante contrato com as respetivas empresas.

São solicitados ainda, por parte da Câmara Municipal de Braga, para prestar serviços de carácter ocasional.

Estão neste momento a implementar, de forma faseada, uma reestruturação da rede.

Nº de linhas operadas na área de estudo: 80 linhas de carreira pública + circuitos escolares

Presente em: Braga

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Auto Viação Cura



Sedeada em Viana do Castelo.

Na área de influência da CIM, tem presente apenas uma linha, de ligação de Arcos de Valdevez a Ponte de Lima, passando por Vila Verde.

Nº de linhas operadas na área de estudo:

1

Presente em:

Vila Verde

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Rede Nacional de Expressos



Sedeada em Lisboa.

Representa o maior grupo operador de serviços expresso a nível nacional, cobrindo uma vasta rede.

No que toca aos concelhos da área em estudo, efetua ligação de Esposende, Barcelos e Braga a Fátima, Coimbra e Porto.

Nº de linhas operadas na área de estudo:

4

Presente em:

Barcelos, Braga e Esposende

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

RENEX



Sedeada em Lisboa.

É uma das principais empresas de serviço expresso em Portugal.

Na área de estudo, prestados por esta empresa, estão presentes, essencialmente, serviços que efetuam a ligação de Barcelos , Braga e Vila Verde ao Porto e a Lisboa

Nº de linhas operadas na área de estudo:

2

Presente em:

Barcelos, Braga e Vila Verde

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Alvegal



Sedeada em Ponte da Barca.

Efetua serviços de âmbito internacional, designadamente linhas com origem no Alto Minho e com destino a França (Nice e Albertville), com passagem, na área de estudo, em Barcelos, Braga, Esposende e Vila Verde.

Nº de linhas operadas na área de estudo:

4

Presente em:

Barcelos, Braga, Esposende e Vila Verde.

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Internorte



Sedeada no Porto.

Efetua serviços de âmbito internacional, designadamente linhas com origem em diversos pontos do país (Porto, Viana do Castelo, Braga, Barcelos, Arcos de Valdevez e Lisboa) e com destino a variados países europeus, com passagem na área de estudo.

Nº de linhas operadas na área de estudo:

15

Presente em:

Barcelos, Braga e Esposende.

2.2 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Comboios de Portugal, E.P.E.



Sedeada em Lisboa.

No território em estudo, a CP opera em duas linhas:

Linha de Braga – integrada nos Urbanos do Porto, presta serviços frequentes de ligação ao Porto. Nesta linha circula ainda o serviço de longo curso Alfa Pendular, de ligação ao Porto e a Lisboa.

Linha do Minho – com origem no Porto, passagem no concelho de Barcelos e posterior ligação a Viana do Castelo, Valença e Espanha, tem presentes os serviços regional, inter-regional e internacional.

Nº de linhas operadas na área de estudo:

5

Presente em:

Barcelos e Braga

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO

2. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

2.1 OS CONCELHOS

2.2 O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

2.3 O TRANSPORTE ESCOLAR

2.4 AS DEBILIDADES QUE JUSTIFICAM UMA INTEGRAÇÃO

3. CONCEITO DE INTERVENÇÃO

4. CONCLUSÕES

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

A oferta e a organização do transporte coletivo de passageiros está fortemente dependente do transporte escolar. O transporte escolar representa o principal motor do transporte público em áreas como a área de influência da CIM.

Responsabilidade

O serviço de transporte escolar está incluído nas responsabilidades da Administração Local, pelo que são as Câmaras Municipais, em colaboração com as direções de educação locais, que decidem o traçado e o modo de operação desse transporte, e que suportam os seus custos.

Enquadramento legal

Segundo a Lei n.º 159/99, de 14 de Setembro, que estabelece o quadro de transferência de atribuições e competências para as autarquias gerais, compete aos órgãos municipais **assegurar os transportes escolares** (artigo 19.º, ponto 3, alínea a)).

Esta responsabilidade é reforçada pela Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro, alterada pela Lei n.º 5-A/2002, segundo a qual compete à Câmara Municipal, entre outras funções, **organizar e gerir os transportes escolares** (artigo 64.º, ponto 1, alínea m)).

O Decreto-Lei n.º 299/84, de 5 de Setembro, que regula a transferência para o município de competências em matéria de organização, financiamento e controle do funcionamento dos transportes escolares, que foi concretizado pelo Decreto-Lei n.º 7/2003, de 15 de Janeiro, estabelece de uma forma mais detalhada quais as obrigações do município a este nível. Em particular,

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Enquadramento legal (cont.)

consagra a obrigatoriedade da **oferta de serviço de transporte entre o local de residência e o local de ensino, quando os alunos residam a mais de 3 ou 4 Km dos estabelecimentos de ensino, respetivamente sem ou com refeitório**. Esta obrigatoriedade é válida, pelo referido diploma, para os alunos do ensino primário, preparatório, secundário, oficial ou particular e cooperativo com contrato de associação e paralelismo pedagógico, segundo classificação da época (artigo 2.º, ponto 1).

Em muitos municípios portugueses, incluindo alguns municípios da CIM Cávado, a prestação dos serviços de transporte escolar vai para além do estabelecido na Lei, sendo oferecidos serviços de transporte a alunos que residem a menos de 3 Km do estabelecimento escolar.

Este diploma estabelece, ainda, que cada município deverá organizar **um plano de transporte escolar, conjugando e complementando a rede de transportes públicos e os planos de transportes aprovados para a região, de acordo com a procura efetivamente verificada em cada ano letivo** (artigo 4.º, ponto 1). Estes planos são hoje o principal instrumento anual do município em termos de gestão do transporte escolar.

O Decreto-Lei n.º 35/90, de 25 de Janeiro, referente aos apoios e complementos à educação, entre os quais o transporte escolar, estipula que: **Aos alunos dos ensinamentos básico e secundário que residam em localidades que não disponham de estabelecimentos escolares acessíveis a pé, em termos de distância ou de tempo, nem de transportes públicos coletivos utilizáveis será facultado um esquema adequado de transportes** (artigo 15.º, ponto 1).

E ainda que: **Será assegurado o transporte escolar dentro da área de residência aos alunos com dificuldades de locomoção ou que necessitem de se deslocar para frequência de modalidades de educação especial** (artigo 15.º, ponto 2).

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Enquadramento legal (cont.)

Quanto à subsidiação deste transporte, o mesmo Decreto-Lei refere ainda que:

A utilização do esquema de transportes escolares será gratuita para os alunos do ensino básico e participada para os do ensino secundário (artigo 15.º, ponto 3).

A Lei n.º 13/2006 vem ainda definir o regime jurídico do transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos, de e para os estabelecimentos de educação e ensino, creches, jardins de infância e outras instalações ou espaços em que decorram atividades educativas ou formativas, designadamente os transportes para locais destinados à prática de atividades desportivas ou culturais, visitas de estudo e outras deslocações organizadas para ocupação de tempos livres.

As redes de transporte escolar tornaram-se mais polarizadas com a recente concentração das escolas em centros escolares. Este fator colocou novos desafios à reorganização e gestão do transporte escolar.

Efetuar-se-á, de seguida, uma caracterização dos planos de transporte escolar para cada um dos municípios da área de estudo, nomeadamente no que toca ao número de alunos transportados e encargos do município com esse transporte.

Note-se que, dependendo da disponibilidade de dados, para determinados municípios são apresentados dados relativos ao transporte escolar no ano letivo corrente (2011/12), e, para outros, dados relativos ao ano letivo anterior (2010/11). Apesar de poderem existir algumas diferenças ligeiras, estas não afetam, porém, o objetivo, que é uma caracterização geral do panorama do transporte escolar em cada concelho.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Os diferentes municípios optam por soluções à medida das suas necessidades, mas com uma conjugação de serviços que nem sempre significa **otimização**.

- **Linhas de carreira pública** operadas de uma forma regular por diferentes operadores
financiamento pelo município através da criação de passes escolares
- **Circuitos especiais** exclusivos para transporte escolar explorados por diferentes operadores
financiamento direto pelo município (contratação)
- **Circuitos em regime de aluguer (táxi)** em situações específicas (quando a procura não justifica a existência de circuitos escolares)
financiamento direto pelo município (contratação)
- **Circuitos realizados por Juntas de Freguesia ou Associações locais**
financiamento direto pelo município (protocolos)
- **Circuitos assegurados pelo município** exclusivos para transporte escolar, recorrendo a meios próprios (veículos, motoristas e vigilantes)
custos internos do município

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

O Transporte Escolar - Caracterização município a município

Encargos das Câmaras Municipais com transporte

Custos Internos

- > Viaturas
 - Amortização
 - Seguros
 - Manutenção
 - Combustíveis
- > Motoristas
- > Vigilantes
- > + custos de estrutura inerentes ao transporte pela Câmara (não incluídos)

Custos Contratação

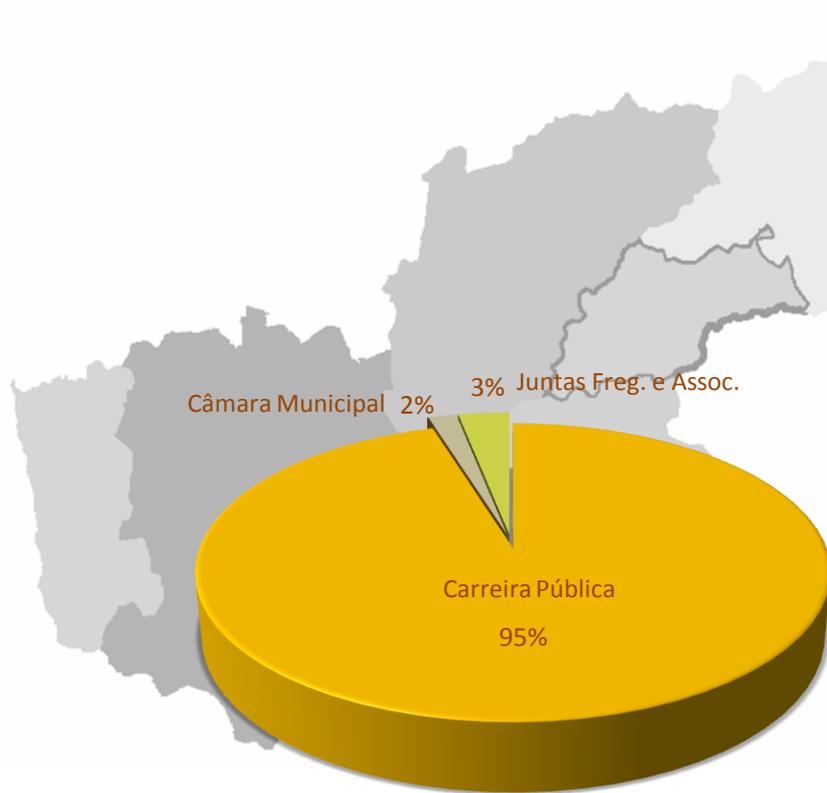
- > Custos de contratação do transporte escolar a empresas devidamente habilitadas (veículos ligeiros ou pesados)
- > Custo com o transporte de alunos em carreira pública (passes escolares)
- > Outros transportes (Juntas de Freguesia, Associações)

Nota: pela impossibilidade de desagregar os dados, os custos internos apresentados não dizem respeito somente ao transporte escolar, mas a todo o transporte que a Câmara Municipal realiza com a sua frota de um ou mais veículos de passageiros, de apoio à atividade educativa (serviços permanentes, como o transporte para atividades extracurriculares), assim como todos os serviços ocasionais.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Amares



1.890 alunos transportados no ano letivo 2011/12

Alunos transportados para 20 estabelecimentos de ensino

- Centro Escolar de Amares
- Centro Escolar de Caldelas
- Centro Escolar de Bouro Sta. Maria
- Centro Escolar de Ferreiros
- Centro Escolar de Lago
- Centro Escolar de Rendufe
- Escolas de Braga (ensino especial)

Não existem circuitos especiais de transporte escolar

19 circuitos de carreira pública utilizados por alunos

3 circuitos efetuados por associações locais (protocolos)

1 circuito efetuado pela Câmara Municipal

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Amares

Carreira Pública

Verde Minho **52 %**

Empresa Hoteleira do Gerês **40 %**

Transdev **7 %**

AGT Bus – António Gomes Tecedeiro **1%**

Associações locais (protocolos)

Futebol Clube de Amares

Associação Vilelense

Clube Desportivo Recreativo e Cultural Amarense

Cruz Vermelha

Câmara Municipal de Amares

Com a sua viatura, a Câmara Municipal presta também **serviços ocasionais** de transporte para apoio ao desporto escolar e a associações desportivas, culturais e recreativas do concelho.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Amares

Custos Internos

- > Viatura (1) - 17.174 €
- > Motorista - 11.030 €
- > Vigilantes - 2.064 €
- > + custos de estrutura inerentes ao transporte pela Câmara (não incluídos)

Total transporte pela Câmara – 30.267 €

Custos Contratação

- > Passes Escolares - 458.960 €¹
(carreira pública)
- > Circuitos Especiais - não aplicável
- > Outros transportes (Juntas de Freguesia, Associações) - 98.111 €²

¹ Nota: Inclui custos de financiamento de passes escolares e rendimentos das vigilantes ao serviço nos circuitos de carreira pública.

² Nota: inclui custos dos circuitos protocolados e rendimentos das vigilantes ao serviço nestes circuitos.

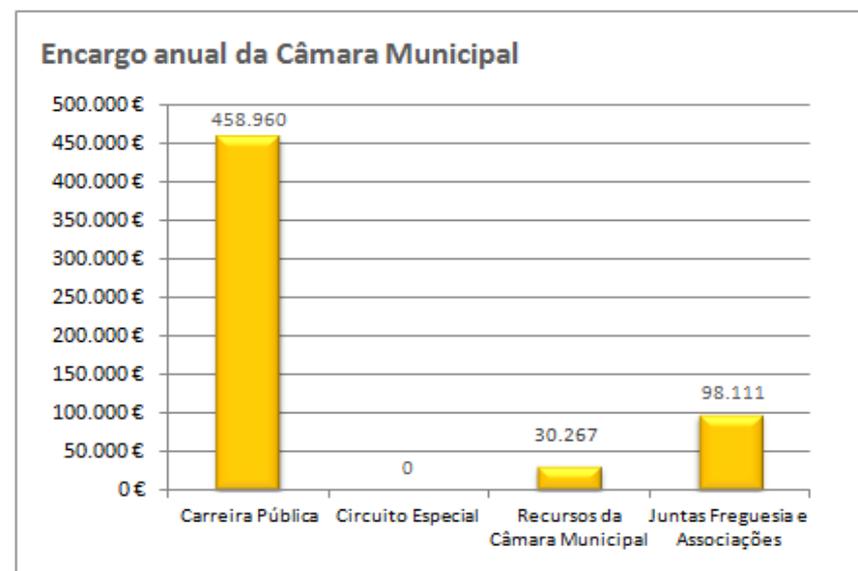
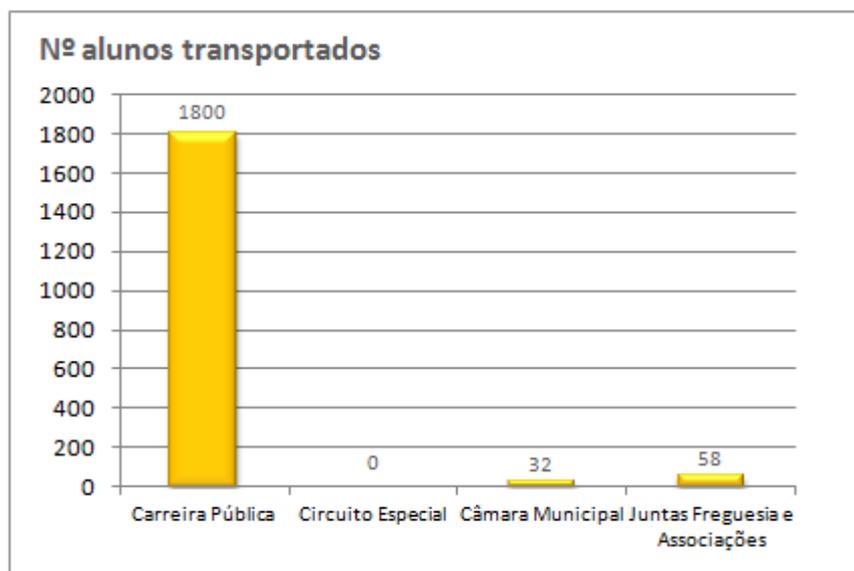
Total Anual = 587.338 €

ano letivo 2011/12

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Amares



Os alunos são predominantemente transportados em carreira pública, não existindo circuitos especiais de transporte escolar contratados, existindo apenas 3 circuitos efetuados por associações locais protocolados com as Câmaras. Um destes serviços é efetuado pela Cruz Vermelha, transportando alunos com necessidades especiais para Braga, não existindo, à partida, alternativa mais económica. Utilizando os seus próprios meios, a Câmara Municipal apenas presta um serviço regular de transporte escolar que representa uma solução de recurso, uma vez que este transporte deveria estar a ser prestado pela Empresa Hoteleira do Gerês, não tendo sido possível, devido a limitações do percurso que impedem a passagem do autocarro desta empresa.

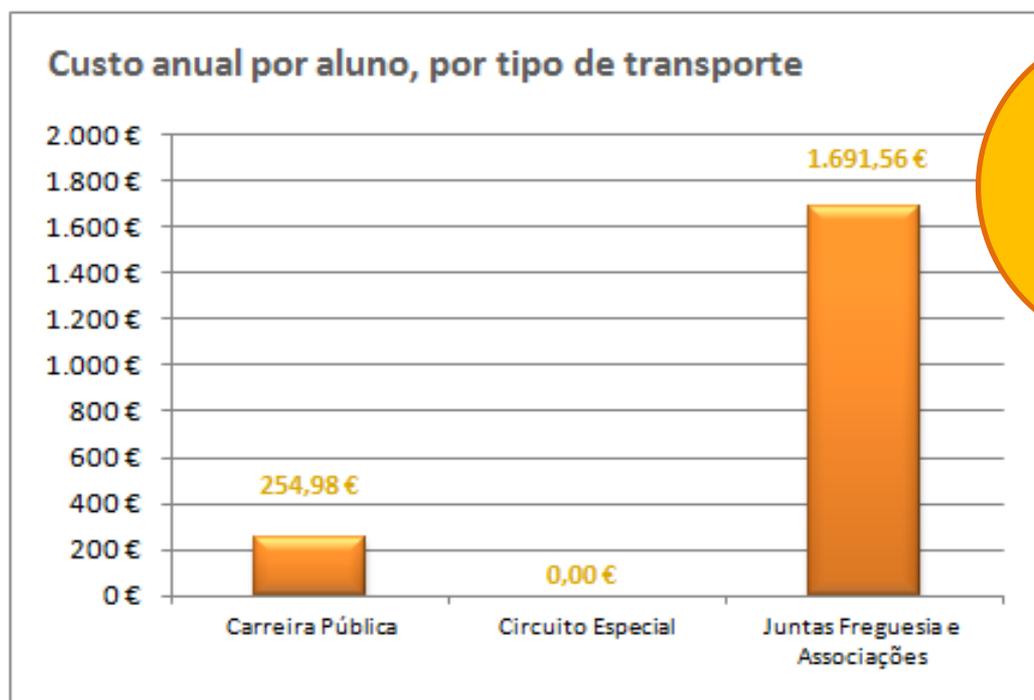
ano letivo 2011/12

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Amares

O tipo de transporte de alunos mais rentável para a Câmara é o que é efetuado em **carreira pública**.



**Custo médio
anual/aluno
300 € ***

* Nota: não foi considerado o transporte prestado pela Câmara Municipal no cálculo do custo médio por aluno, pois o valor do custo anual para este tipo de transporte não inclui somente o transporte escolar, mas outros serviços prestados pela Câmara, como serviços ocasionais.

O custo por aluno transportado nos circuitos protocolados (associações locais) é elevado, uma vez que é transportado por esta via um número limitado de alunos, alguns dos quais com necessidades especiais (transportados para o ensino especial em Braga)

ano letivo 2011/12

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

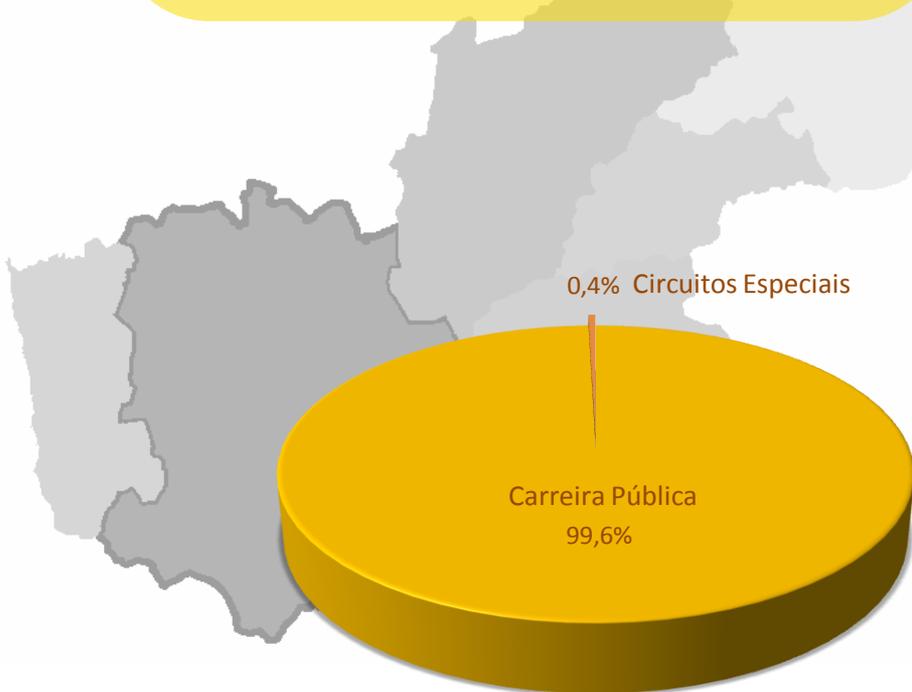
O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Barcelos

Todos os alunos transportados em carreira pública, com exceção dos alunos com necessidades especiais. (transportados de táxi ou ambulância).

7.062 alunos transportados no ano letivo 2011/12

Alunos transportados para 52 estabelecimentos de ensino



EB1 António Fogaça, Gonçalo Pereira, Fragoso e Vila Cova
 EB2 Lijó, Fragoso, Gondifelos, Rates
 EB23 Abel Varzim, Gonçalo Nunes, Rosa Ramalho, Freixo, Manhente, Vila Cova e Viatodos
 EB3 Barroselas, Fragoso, Lijó, Gondifelos, Rates e Viatodos
 Esc. Secundárias de Caminha, Sta. Maria Maior, Vila Cova, Lijó, Barroselas, Monserrate, Alcades de Faria, Barcelinhos, Barcelos
 Colégios Didalvi e La Salle
 Escola de Tecnologia
 Escolas nos concelhos envolventes:
 Braga – Agr. Escolas André Soares, EB23 Cabreiros, Escolas Secundárias de Lamações, Francisco Sanches, Maximinos, Sá de Miranda, Alberto Sampaio, Frei Caetano Brandão, Carlos Amarante e D. Maria II, Escolas Profissionais Profitecla e Alfacoop
 Esposende – EB2 e EB3 Apúlia, Escola Secundária Henrique Medina
 V. N. Famalicão – Esc. Sec. Camilo Castelo Branco e D. Sancho I
 Póvoa de Varzim – Esc. Sec. Eça de Queirós e Rocha Peixoto
 Vila Verde – EB23 Prado

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Barcelos

Carreira Pública

Transdev **43%**

Arriva **31%**

Minho Bus **24%**

Auto Viação Minho **1%**

CP – Comboios de Portugal **1%**

Litoral Norte **0,1%**

Circuitos Especiais

Empresas de Táxi

Empresa de Ambulâncias

(alunos com necessidades especiais)

As Juntas de Freguesia efetuam o transporte escolar dos alunos dos jardins de infância, bem como parte dos alunos do 1º ciclo, assumindo estas diretamente os custos de transporte, sendo este feito, no entanto, em veículos cedidos pela Câmara Municipal.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Barcelos

Custos Internos

- > Viaturas - não aplicável
- > Motoristas - não aplicável
- > Vigilantes - não aplicável
- > + custos de estrutura inerentes ao transporte pela Câmara (não incluídos)

Total transporte pela Câmara – não aplicável

Custos Contratação

- > Passes Escolares - **2.010.353 €**
(carreira pública)
- > Circuitos Especiais - **65.573 €**
- > Outros transportes (Juntas de Freguesia, Associações) - não aplicável

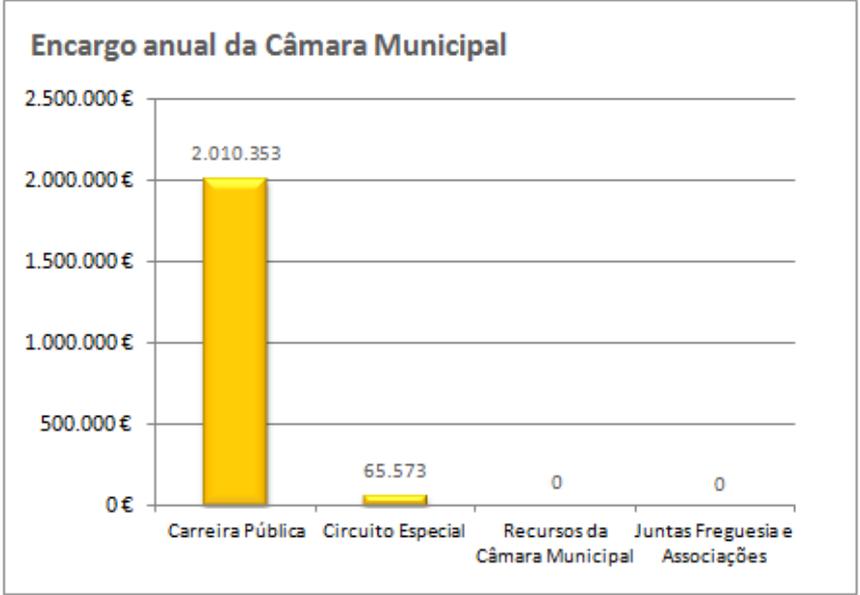
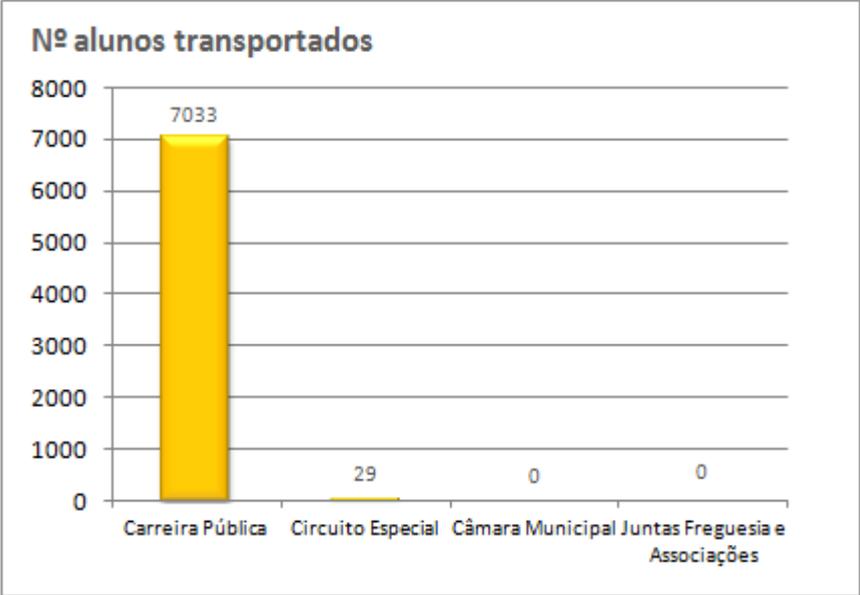
Total Anual = 2.075.926 €

ano letivo 2011/12

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Barcelos



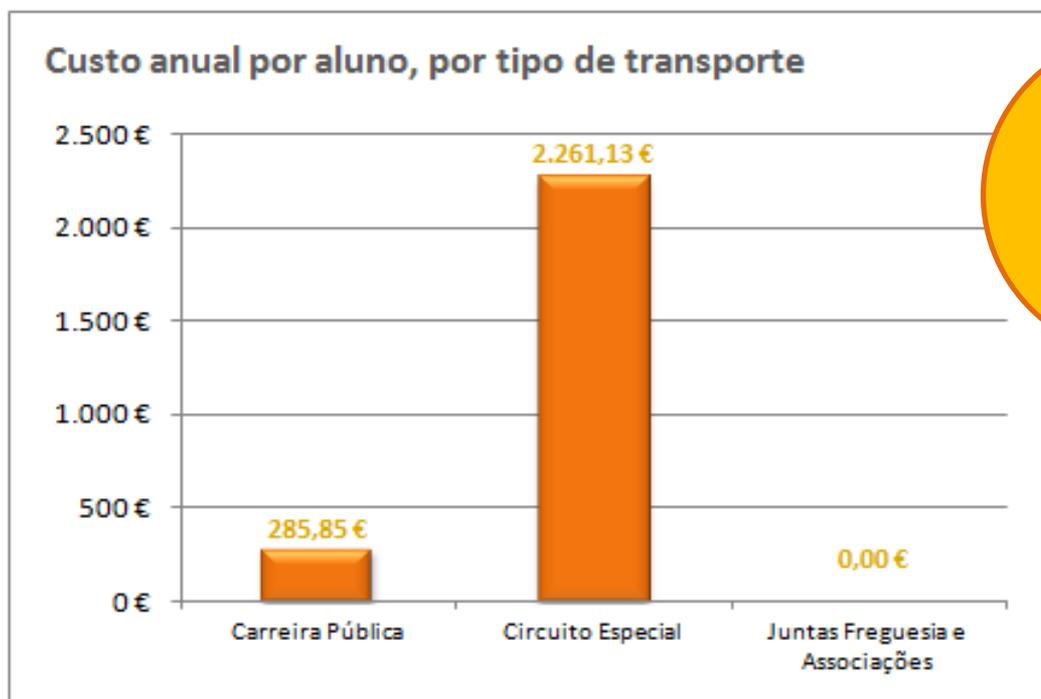
A grande maioria dos alunos é transportada em carreira pública, sendo o financiamento do transporte feito através da subsídio de passes escolares, por parte da Câmara Municipal. Apenas são contratados pela Câmara Municipal circuitos especiais para o transporte de alunos com necessidades especiais (1 aluno é transportado em ambulância e 28 alunos em táxi). Apesar de existirem serviços de transporte escolar prestados pelas Juntas de Freguesia, estas assumem anualmente os custos correntes deste transporte. No entanto, este é realizado com veículos cedidos pela Câmara Municipal às Juntas de Freguesia, cujo custo não foi possível contabilizar.

ano letivo 2011/12

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Barcelos



Custo médio
anual/aluno
294 €

O custo médio por aluno transportado é relativamente baixo, pois praticamente todos os alunos são transportados em carreira pública. Apenas o transporte de alunos com necessidades especiais inflaciona um pouco o valor médio, mas não existe alternativa mais rentável para o transporte destes alunos.

ano letivo 2011/12

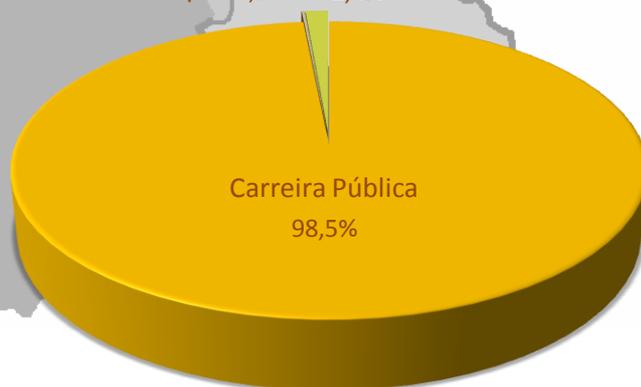
2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Braga

10.428 alunos transportados em 2010/11, dos quais 3.492 são transportados em circuitos escolares, 6.776 são transportados na rede pública geral, com passes subsidiados pela CM Braga, 141 são transportados em circuito protocolado entre a Câmara e uma escola profissional, e 19 (alunos com necessidades especiais) são transportados pela própria Câmara.

Câmara Municipal 0,2% 1,4% Outras entidades



Alunos (circuitos escolares) transportados para 14 escolas

EB1 Campo da Aviação e Parada de Tibães,
EB23 Palmeira, Gualtar, Celeirós, Tadim, Nogueira,
Cávado, Frei Caetano Brandão e Cabreiros
Escola Secundária de Maximinos
Escolas Profissionais Esprominho, Mazagão e
Alfacoop (circuito protocolado)

Restantes alunos transportados para as diversas escolas do concelho (designadamente as escolas secundárias no centro da cidade) em carreira pública.

Serviços de transporte escolar prestados pelo operador urbano – TUB (Transportes Urbanos de Braga).

Existem circuitos específicos para o transporte escolar financiados pela Câmara Municipal, mas estes estão abertos ao público, funcionando em regime de carreira pública.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Braga

Carreira Pública

TUB

Juntas de Freguesia e Associações

ALFACOOP

Câmara Municipal de Braga

A Câmara Municipal tem meios próprios (viaturas e motoristas) com os quais presta serviços de transporte de alunos com necessidades especiais, bem como serviços ocasionais de apoio às escolas e a outras entidades.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Braga

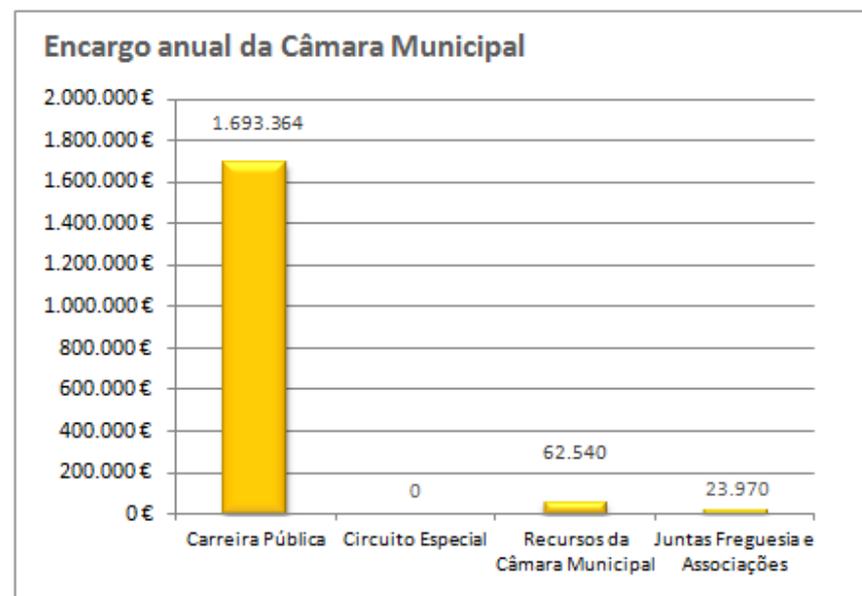
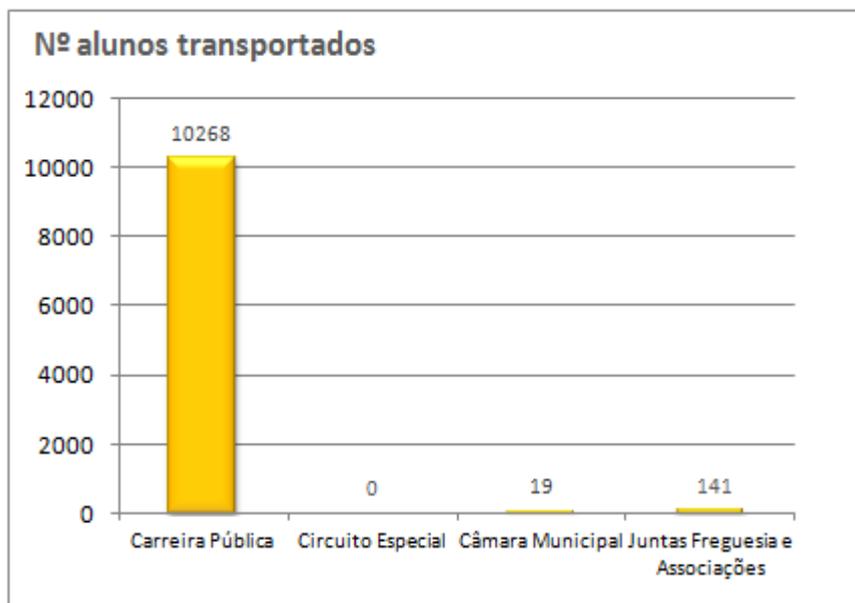
Custos Internos	Custos Contratação
<ul style="list-style-type: none"> > Viaturas - (não discriminado) > Motoristas - (não discriminado) > Vigilantes - (não discriminado) > + custos de estrutura inerentes ao transporte pela Câmara (não incluídos) <p>Total transporte pela Câmara – 62.540 € (ano 2011)</p>	<ul style="list-style-type: none"> > Passes Escolares - 1.693.364 €¹ (carreira pública) > Circuitos Especiais - não aplicável > Outros transportes (Juntas de Freguesia, Associações) - 23.970 €
<p>Total Anual = 1.779.873 €</p>	

¹ Nota: Valor estimado com base nos dados de validações dos passes escolares para o ano letivo 2010/2011.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Braga



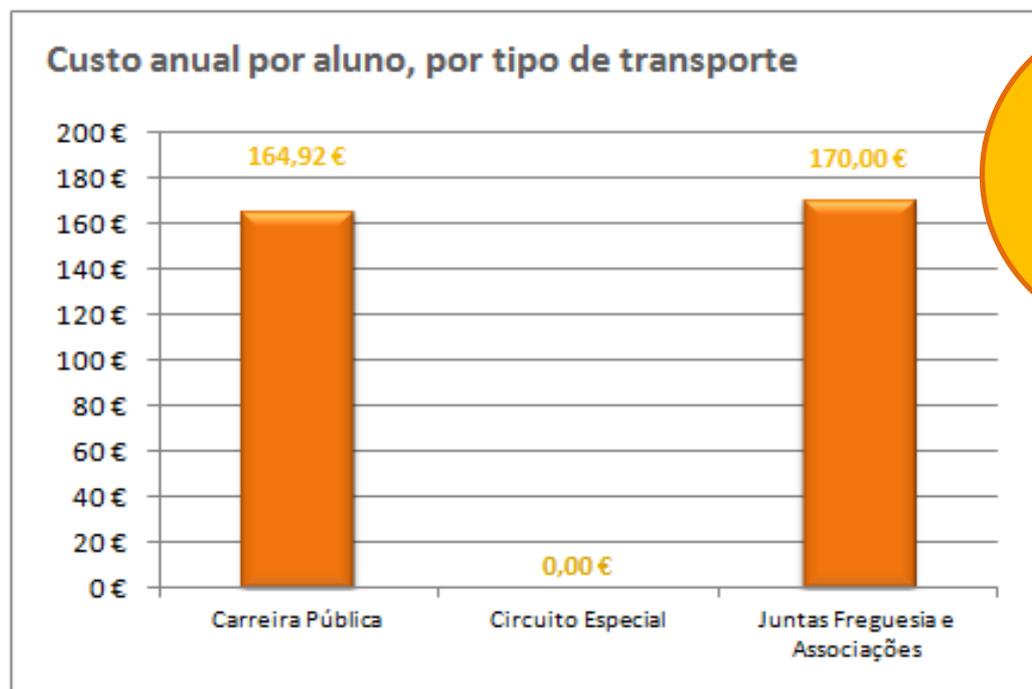
Os alunos são predominantemente transportados em carreira pública, não existindo circuitos exclusivos de transporte escolar, sendo que os chamados “circuitos escolares”, que servem essencialmente as escolas EB1 e EB23 do concelho, alterados anualmente em função da procura escolar, estão também abertos ao público. Existe apenas um serviço de transporte efetuado por uma entidade externa (escola profissional Alfacoop) e financiado pela Câmara. A Câmara Municipal presta, com meios próprios, o transporte de alunos com necessidades especiais.

ano letivo 2010/11

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Braga



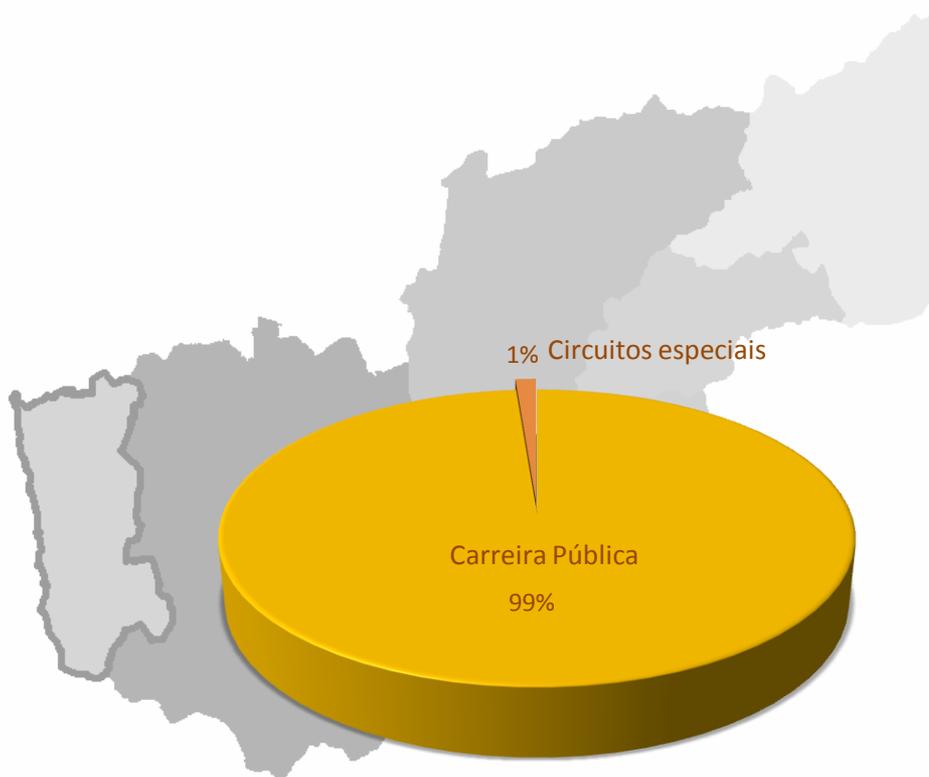
**Custo médio
anual/aluno
165 €**

Tendo em conta a comparticipação dos passes escolares, o custo anual unitário com o transporte de alunos é bastante reduzido. O circuito protocolado financiado pela Câmara à Alfacoop também não apresenta um custo unitário elevado.

ano letivo 2010/11

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Esposende



1.305 alunos transportados no ano letivo 2011/12

Alunos transportados para 15 estabelecimentos de ensino

EB1 de Forjães

Escolas Básicas Integradas de Apúlia e Vila Cova

EB 23 Abel Varzim, António Correia de Oliveira, Carteador Mena e de Marinhãs

Escolas Secundárias Alcides Faria, Eça de Queirós, Henrique Medina, Rocha Peixoto, de Barcelinhos e de Monserrate

Escola Secundária Pluricurricular de Santa Maria Maior

Perpétuo Socorro

13 circuitos especiais de transporte escolar (táxi)

21 circuitos de carreira pública utilizados por alunos

Câmara Municipal apenas presta serviços permanentes e ocasionais.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Esposende

Circuitos Especiais

(para alunos com necessidades especiais ou cuja residência não se encontra coberta por transporte público)

Táxis Vianense, Lda.

Táxis Filipe, Lda.

Cruz Vermelha Portuguesa – Núcleo de Marinhas

Carreira Pública

A. V. Minho **85%**

Transdev **15 %**

A **Câmara Municipal** possui frota e motoristas próprios, com os quais presta **serviços permanentes** - transporte de alunos de alguns Jardins de Infância e EB1 para atividades extracurriculares (natação, hipoterapia, centro de educação ambiental) (5 serviços), transporte dos alunos do ensino especial e APPACDM para a hipoterapia (4 serviços), bem como **serviços ocasionais** de apoio a Jardins de Infância, Escolas, instituições concelhias de carácter social, assim como à própria Câmara Municipal, para visitas de estudo, deslocações a eventos desportivos, entre outros.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Esposende

Custos Internos

- > Viaturas (2) - 36.465 €
- > Motoristas (3) - 42.187 €
- > Vigilantes - não aplicável
- > + custos de estrutura inerentes ao transporte pela Câmara (não incluídos)

Total transporte pela Câmara – 78.651 €

Custos Contratação

- > Passes Escolares - 708.581 €
(carreira pública)
- > Circuitos Especiais - 51.400 €
- > Outros transportes (Juntas de Freguesia, Associações) - não aplicável

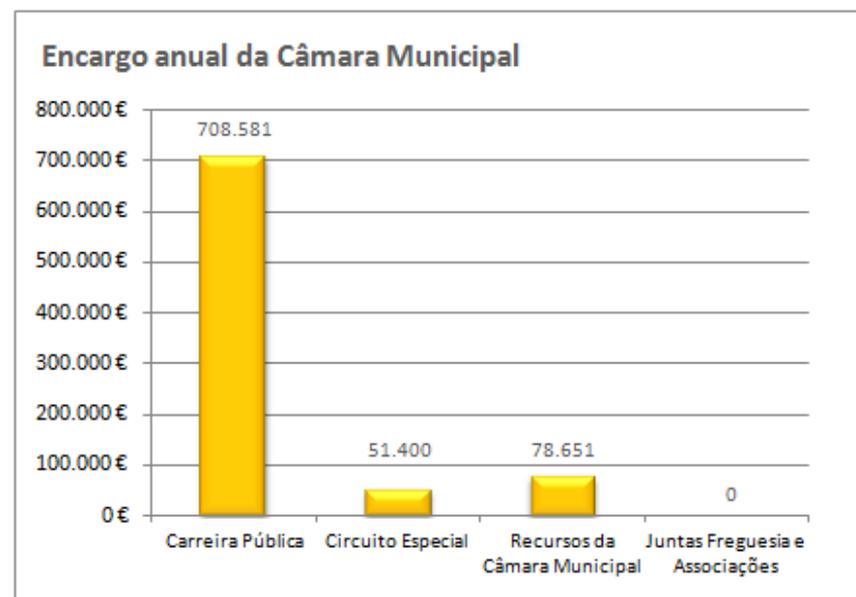
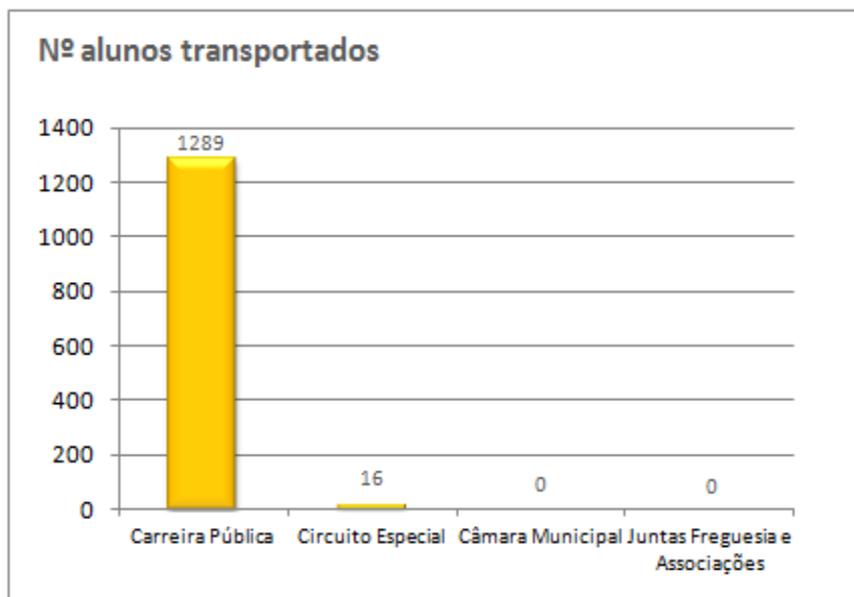
Total Anual = 838.632 €

ano letivo 2011/12

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Esposende



Os alunos são predominantemente transportados em carreira pública, com exceção dos alunos com necessidades especiais ou que residem em pontos onde não há cobertura de transporte público, cujo transporte, através de táxi ou da Cruz Vermelha Portuguesa, é contratado pela Câmara Municipal de Esposende.

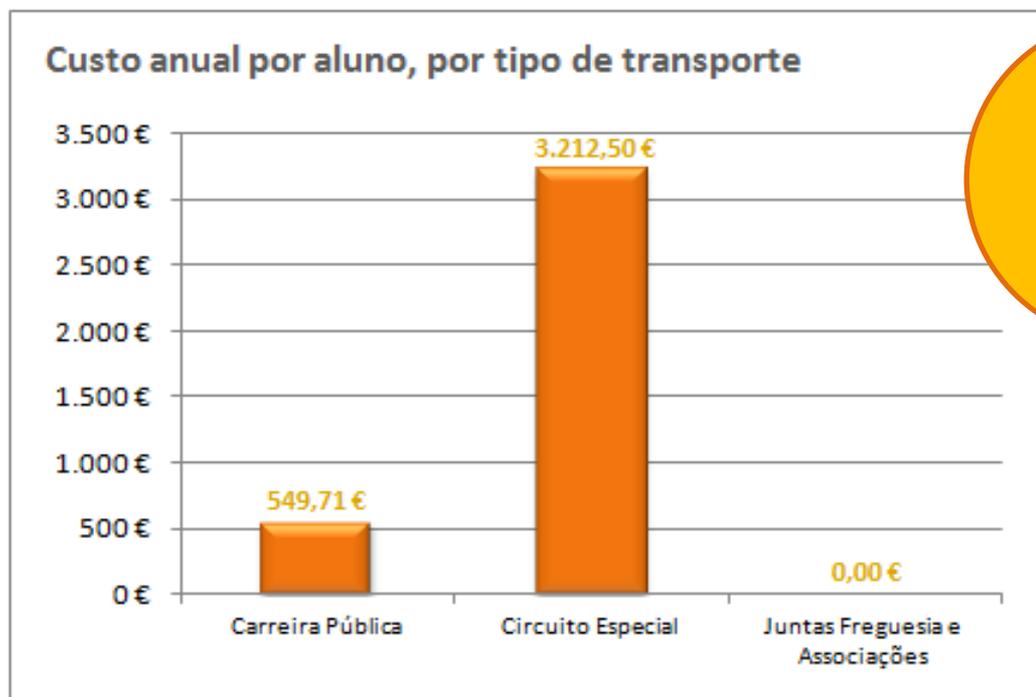
Os custos apresentados para o transporte utilizando meios próprios da Câmara dizem respeito à prestação de serviços permanentes e ocasionais de apoio à comunidade educativa e à população em geral.

ano letivo 2011/12

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Esposende



**Custo médio
anual/aluno
582 €**

Como é de esperar, o custo médio do transporte de um aluno em carreira pública é muito inferior ao do transporte em circuito especial, principalmente quando se trata de circuitos de táxi que transportam um ou dois alunos.

Neste caso concreto, o custo por aluno transportado em circuitos especiais é extremamente elevado, uma vez que são apenas transportados por esta via 16 alunos. No entanto, esta forma de transporte é provavelmente a única forma de trazer estes alunos às escolas que frequentam. Considera-se, todavia, que o custo médio de transporte, mesmo em carreira pública, é elevado, relativamente a outros concelhos.

ano letivo 2011/12

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Terras de Bouro

838 alunos transportados no ano letivo 2010/11

Alunos transportados para 20 estabelecimentos de ensino

Jardins de Infância de Carvalheira, Choreense, Moimenta, Gerês, Terras de Bouro e Rio Caldo

EB1 do Gerês, Rio Caldo e Valdosende

Escola Secundária de Rio Caldo e Escola Secundária Padre Martins Capela

Centro Escolar de Terras de Bouro

Ensino Profissional – EPATV de Amares, Vila Verde e Gerês

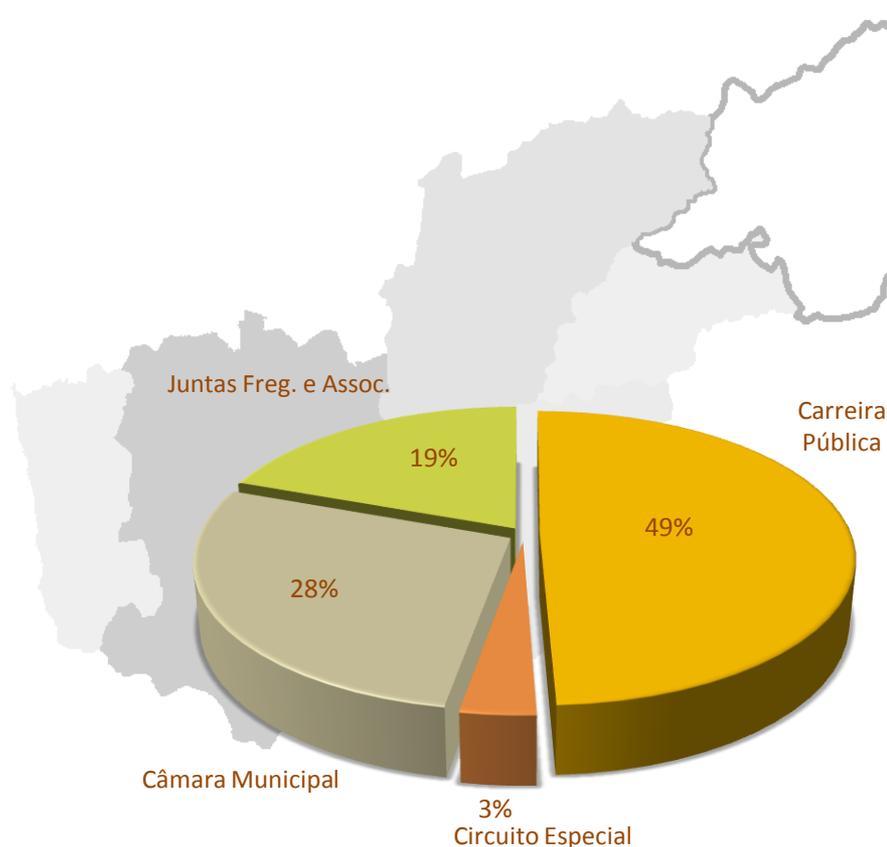
Ensino Especial – Vila Verde, Braga, Amares, Guimarães e Póvoa de Lanhoso

4 circuitos especiais (3 dos quais em táxi)

14 carreiras públicas utilizadas por alunos

13 circuitos Juntas de Freguesia e Associações locais

34 circuitos efetuados pela Câmara Municipal



2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Terras de Bouro

Circuitos Especiais

Empresa Hoteleira do Gerês
Companhias de Táxi

Carreira Pública

Transdev **72%**
Empresa Hoteleira do Gerês **14%**
Verde Minho **14%**

Câmara Municipal de Terras de Bouro

Juntas de Freguesia e Associações

Junta de Freguesia de Moimenta
Centro Social de Cibões
Centro Social de Chorense
Centro Social de Souto
Centro social de Rio Caldo
Centro Social de Vilar da Veiga
Centro Social de Covide
Centro de Solidariedade Social de Valdosende

A Câmara Municipal presta também **serviços permanentes** (transporte de alunos dos Jardins de Infância e EB1 para a Educação Física, bem como transporte de alunos do ensino especial para a natação) – 8 serviços por semana.

Não foi obtida informação relativa aos **serviços ocasionais**.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Terras de Bouro

Custos Internos

- > Viaturas (13) - 133.039 € (ano 2011)
- > Motoristas (10) - 134.034 €
- > Vigilantes (10) - 20.021 €
- > + custos de estrutura inerentes ao transporte pela Câmara (não incluídos)

Total transporte pela Câmara – 287.093 €

Custos Contratação

- > Passes Escolares - 157.565 €
(carreira pública)
- > Circuitos Especiais - 23.027 €
- > Outros transportes (Juntas de Freguesia, Associações) - 70.915 €

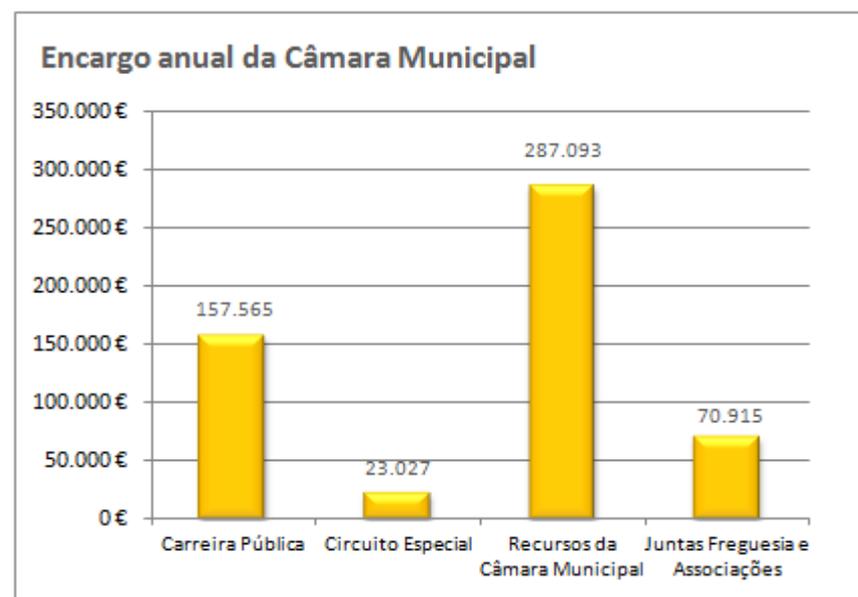
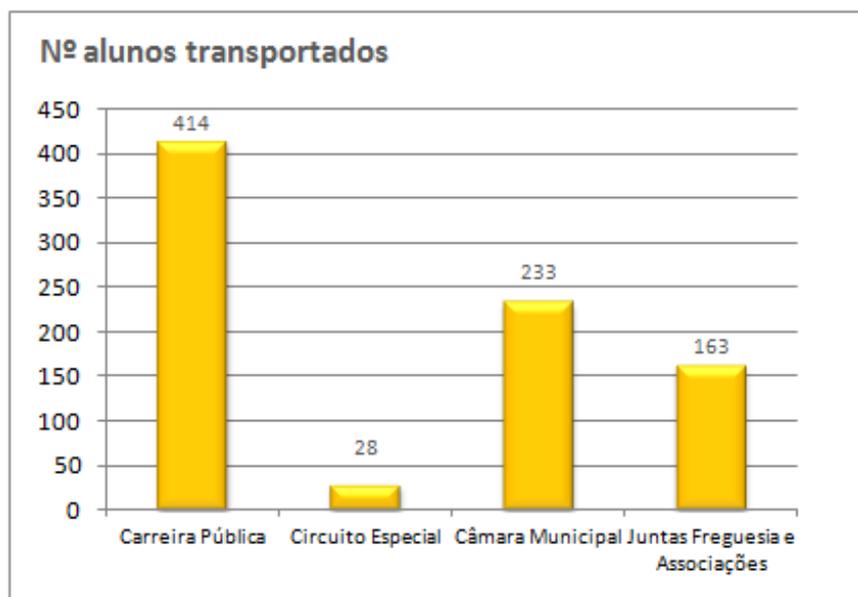
Total Anual = 538.600 €

ano letivo 2010/11

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Terras de Bouro



Os alunos são predominantemente transportados em carreira pública, existindo apenas um circuito especial que transporta 20 alunos e correspondendo os restantes 3 a serviços de táxi para alunos do ensino especial, ou para complemento de viagem de alguns alunos que utilizam a carreira pública, por não terem transporte disponível nas proximidades da residência.

No entanto, a Câmara presta inúmeros serviços especiais de transporte para as escolas utilizando meios próprios, o que faz com que a grande parcela de custos com o transporte seja a correspondente a este modo.

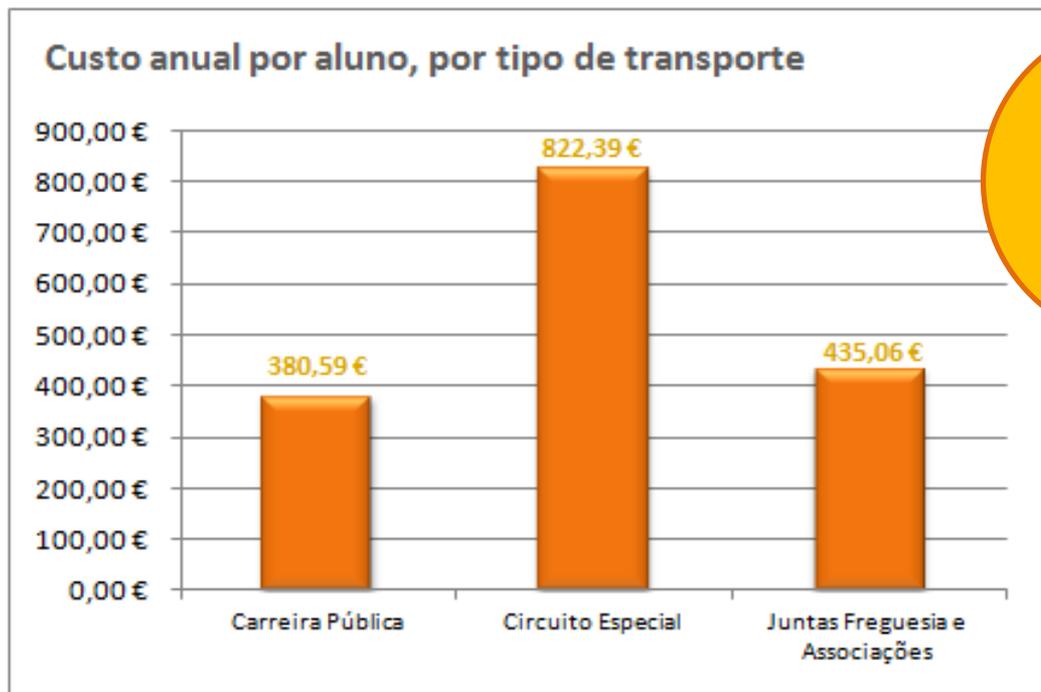
ano letivo 2010/11

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Terras de Bouro

O tipo de transporte de alunos mais rentável para a Câmara é o que é efetuado em **carreira pública**.



**Custo médio
anual/aluno
416 € ***

* Nota: não foi considerado o transporte prestado pela Câmara Municipal no cálculo do custo médio por aluno, pois o valor do custo anual para este tipo de transporte não inclui somente o transporte escolar, mas outros serviços prestados pela Câmara, como serviços permanentes e ocasionais.

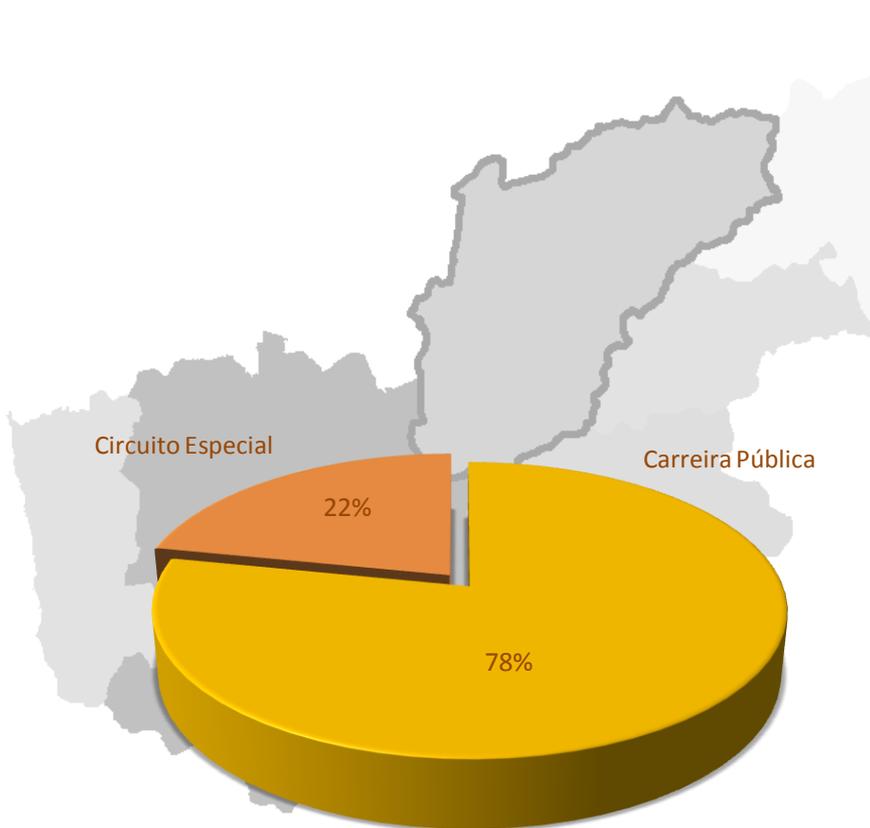
No entanto, observando o número de alunos transportado e o custo anual, conclui-se que a rentabilidade deste tipo de transporte é muito mais baixa do que a da carreira pública.

ano letivo 2010/11

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Vila Verde



3.074 alunos transportados no ano letivo 2011/12

Alunos transportados para 19 estabelecimentos de ensino

Jardins de Infância de Atães, Oriz S. Miguel, Codeceda e Codessal

EB1 de Cabanelas, Moure, Escariz S. Martinho, Barbudo-Real, Esqueiros, Atães, Aboim, Sande e Oriz S. Miguel

EB23 de Moure e Prado

Centros Escolares de Vila Verde, Ribeira do Neiva e Monsenhor Elísio de Araújo

Escola Secundária de Vila Verde

43 circuitos especiais (20 dos quais em táxi)

20 circuitos de carreira pública utilizados por alunos

Câmara Municipal apenas presta serviços permanentes e ocasionais.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Vila Verde

Circuitos Especiais

Transdev
 AVIC
 Salvador Alves Pereira e Filhos
 Turimendes
 Táxi António Vivas
 Táxi Joaquim Araújo
 Táxi Manuel C. Rodrigues
 Táxi Filipe Barros
 Taxi Valdrocibões
 Táxi Manuel Dias
 Táxi Coroas
 Táxi Ermida
 Táxi Manuel Barros

Carreira Pública

Transdev **71%**
 Salvador Alves Pereira e Filhos **21 %**
 AVIC **8 %**

A **Câmara Municipal** possui frota e motoristas próprios, com os quais presta **serviços permanentes** - transporte de alunos de alguns Jardins de Infância, EB1 e EB23 para o almoço em refeitórios que se encontram fora da escola (4 serviços diariamente), transporte dos alunos de um centro escolar para atividades extra curriculares (música) (2 vezes por semana), transporte dos alunos de uma EB23 para o Programa PIEF (1 serviço diário), bem como **serviços ocasionais** de apoio às escolas e associações do concelho, especialmente para visitas de estudo e atividades desportivas.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Vila Verde

Custos Internos

- > Viaturas (1) - 54.510 €
- > Motoristas (2) - 25.260 € (ano letivo 2010/11)
- > Vigilantes - não aplicável
- > + custos de estrutura inerentes ao transporte pela Câmara (não incluídos)

Total transporte pela Câmara – 79.770 €

Custos Contratação

- > Passes Escolares - 714.504 €
(carreira pública)
- > Circuitos Especiais - 396.880 €
- > Outros transportes (Juntas de Freguesia, Associações) - não aplicável

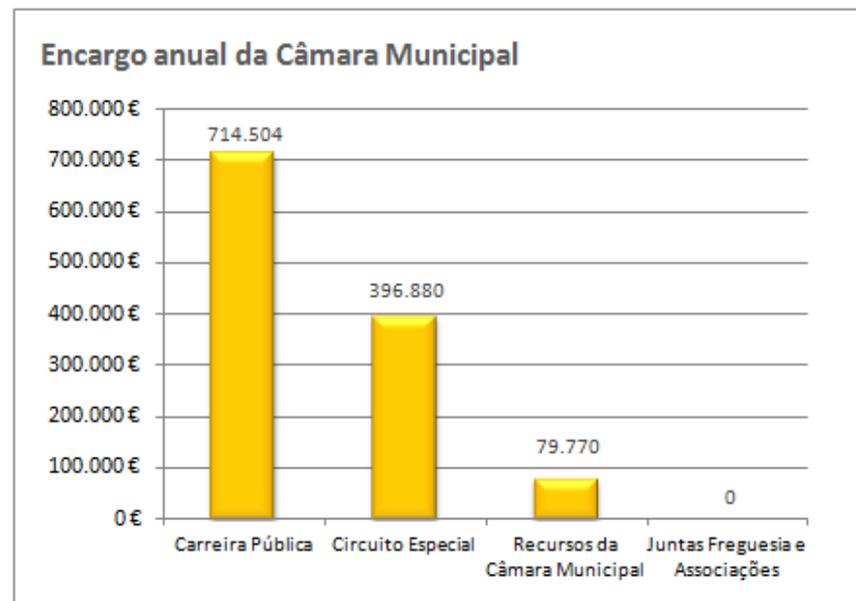
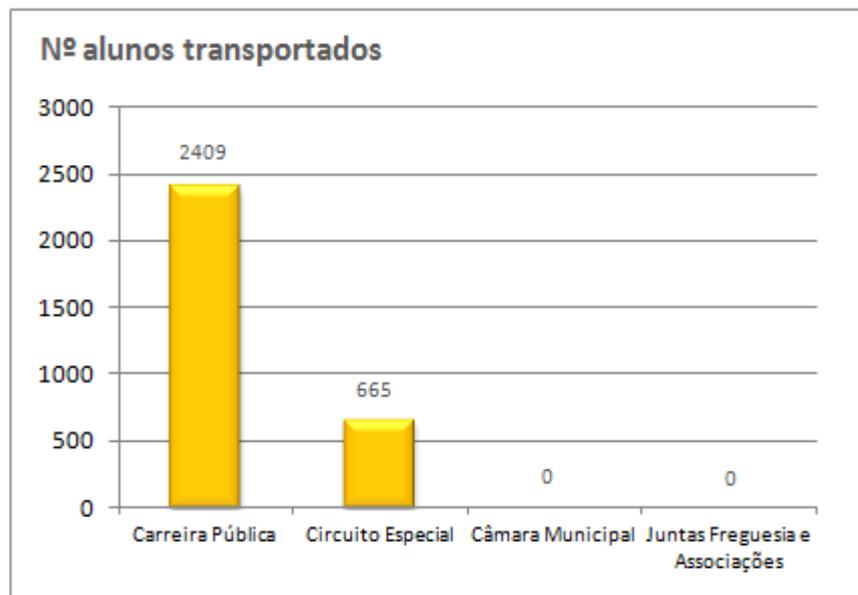
Total Anual = 1.191.154 €

ano letivo 2011/12

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Vila Verde



Os alunos são predominantemente transportados em carreira pública, embora exista ainda um número considerável de circuitos especiais de transporte escolar.

A Câmara Municipal utiliza os seus meios próprios (viatura e motoristas) apenas para serviços permanentes e ocasionais, não prestando serviços regulares de transporte escolar.

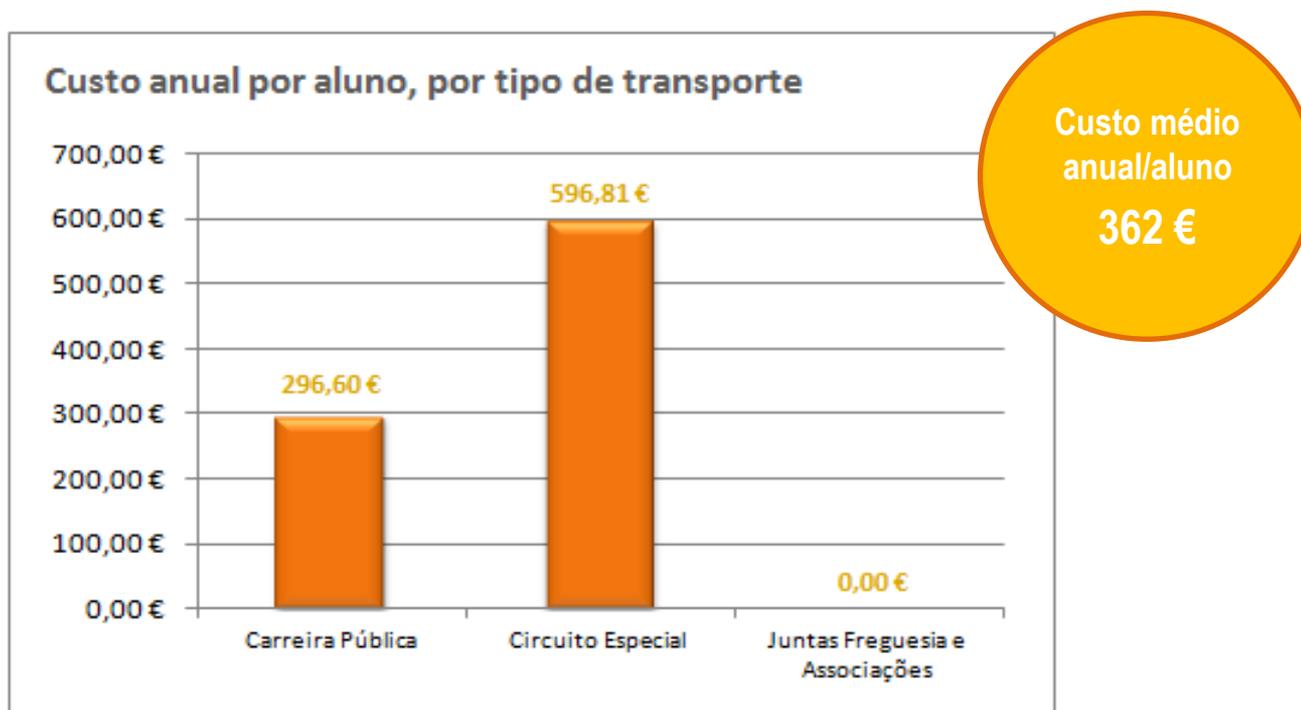
ano letivo 2011/12

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Transporte Escolar - Vila Verde

O tipo de transporte de alunos mais rentável para a Câmara é o que é efetuado em **carreira pública**.



ano letivo 2011/12

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Síntese Transporte Escolar

N.º alunos transportados por dia

Concelho	Carreira Pública	Circuitos Especiais	Veículos próprios Câmara	Outros ¹	TOTAL
Amares ²	1.800	0	32	58	1.890
Barcelos ²	7.033	29	-	-	7.062
Braga ³	10.268	-	19	141	10.428
Esposende ²	1.289	16	-	-	1.305
Terras de Bouro ³	414	28	233	163	831⁴
Vila Verde ²	2.409	665	-	-	3.065⁴
Total					24.581

¹ Juntas de Freguesia , Associações ou outras entidades independentes, financiadas pela Câmara Municipal.

² Ano letivo 2011/2012

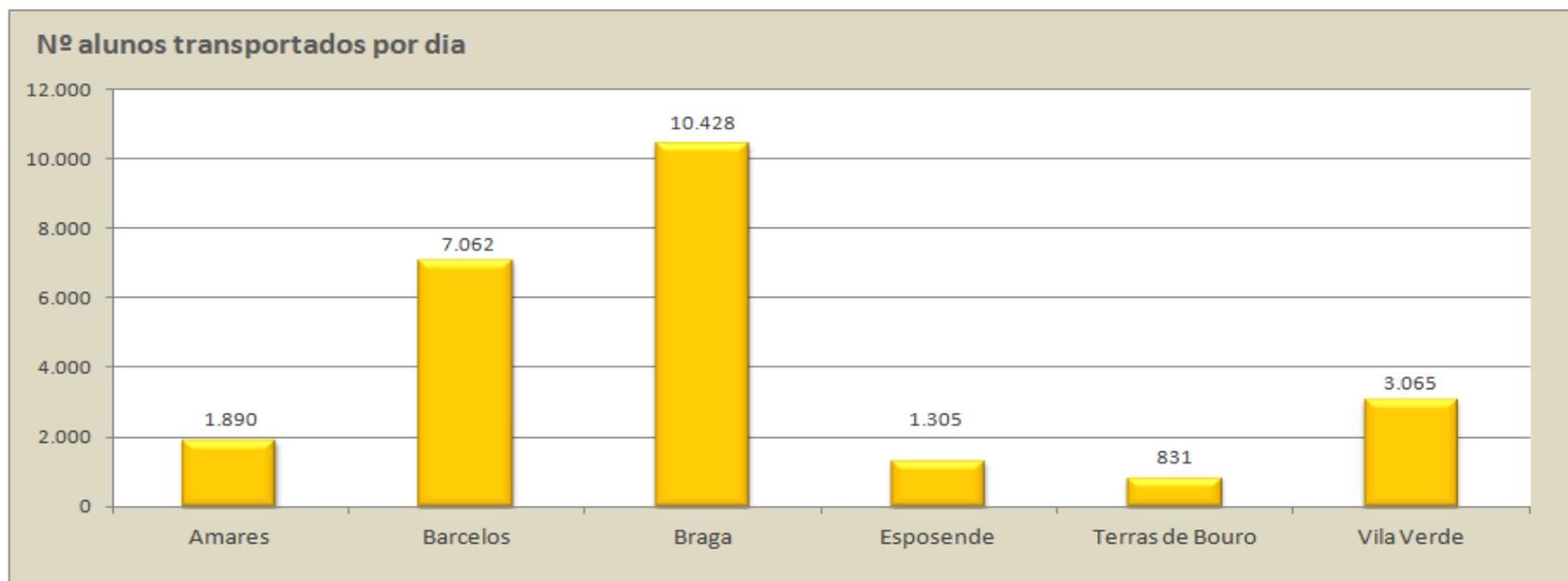
³ Ano letivo 2010/2011

⁴ Alguns alunos são transportados por mais do que uma via.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Síntese Transporte Escolar

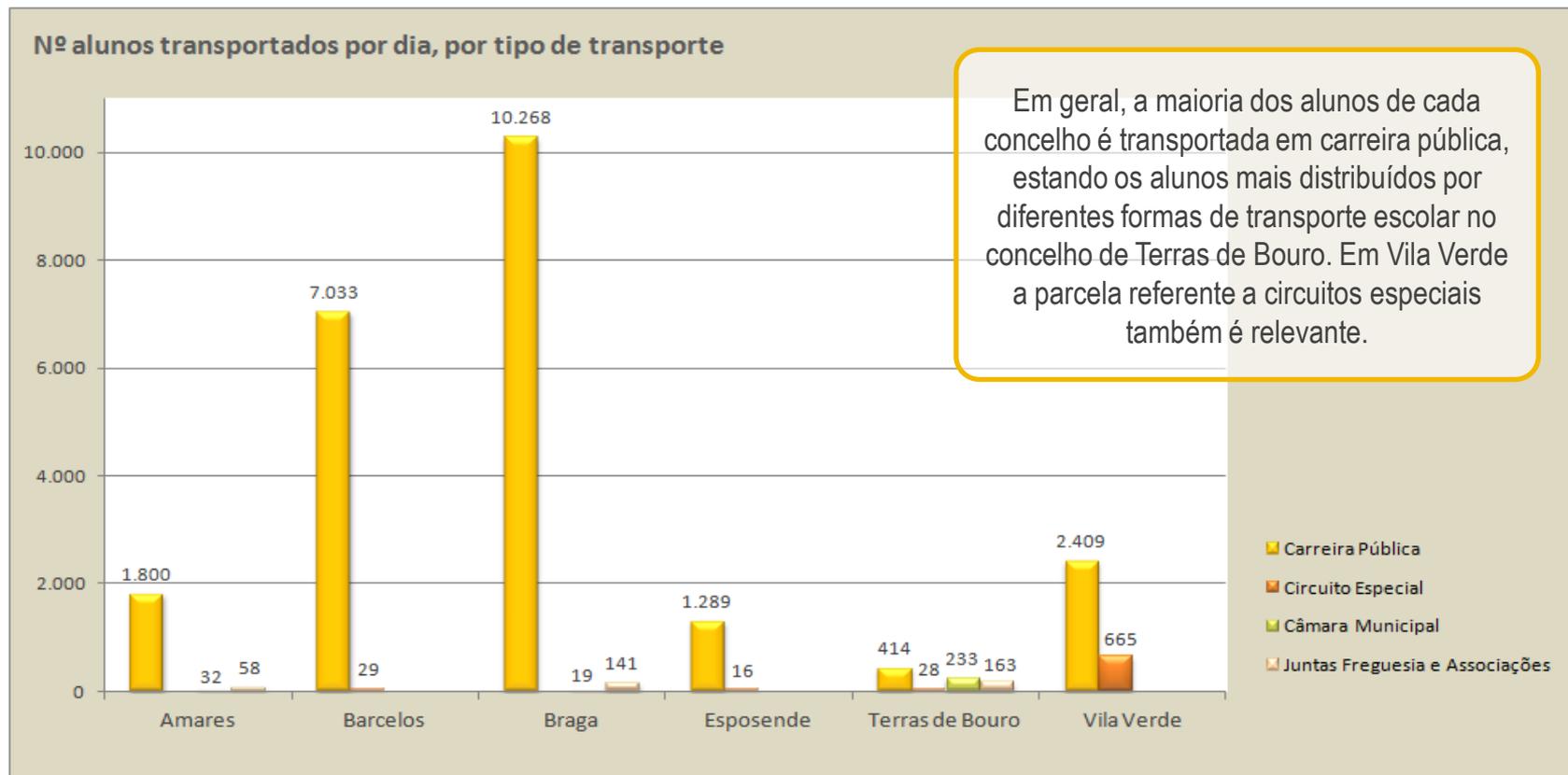


Como é de esperar, os concelhos de Braga e Barcelos, os que apresentam o maior número de habitantes, são os que movimentam maior número de alunos. Em ambos os casos, todos os alunos são transportados em carreira pública, sendo financiado o seu transporte através da subsídioção de passes escolares (total ou percentagem) pela Câmara Municipal. O concelho de Terras de Bouro é o que apresenta menor número de alunos transportados, sendo também o concelho da CIM com menor população.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Síntese Transporte Escolar



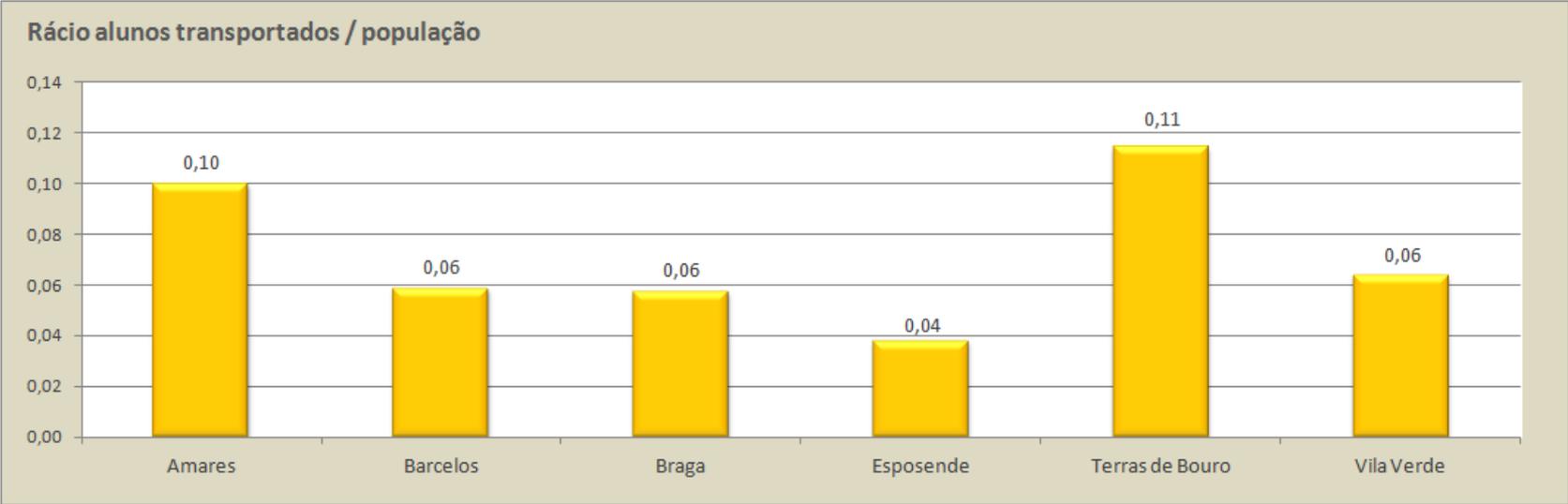
2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Síntese Transporte Escolar

Analisando a proporção entre o número de alunos transportados e população residente em cada concelho (2011), Amares e Terras de Bouro são os concelhos que transportam uma maior percentagem de alunos. Isto pode ser explicado pela dispersão das populações, que faz com que os alunos residam longe dos estabelecimentos de ensino, desencadeando a necessidade de transporte financiado.

Os rácios para os restantes concelhos são aproximadamente iguais, sendo o de Esposende um pouco abaixo da média.



2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Síntese Transporte Escolar

Custo Total
Anual
(K€)

Concelho	Carreira Pública	Circuitos Especiais	Veículos próprios Câmara	Outros ¹	TOTAL
Amares ²	459	-	30	98	587
Barcelos ²	2.010	66	-	-	2.076
Braga ³	1.693	-	62	24	1.780
Esposende ²	709	51	79	-	839
Terras de Bouro ³	158	23	287	71	539
Vila Verde ²	715	397	80	-	1.191
Total					7.012

¹ Juntas de Freguesia, Associações ou outras entidades independentes, financiadas pela Câmara Municipal.

² Ano letivo 2011/2012

³ Ano letivo 2010/2011

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Síntese Transporte Escolar

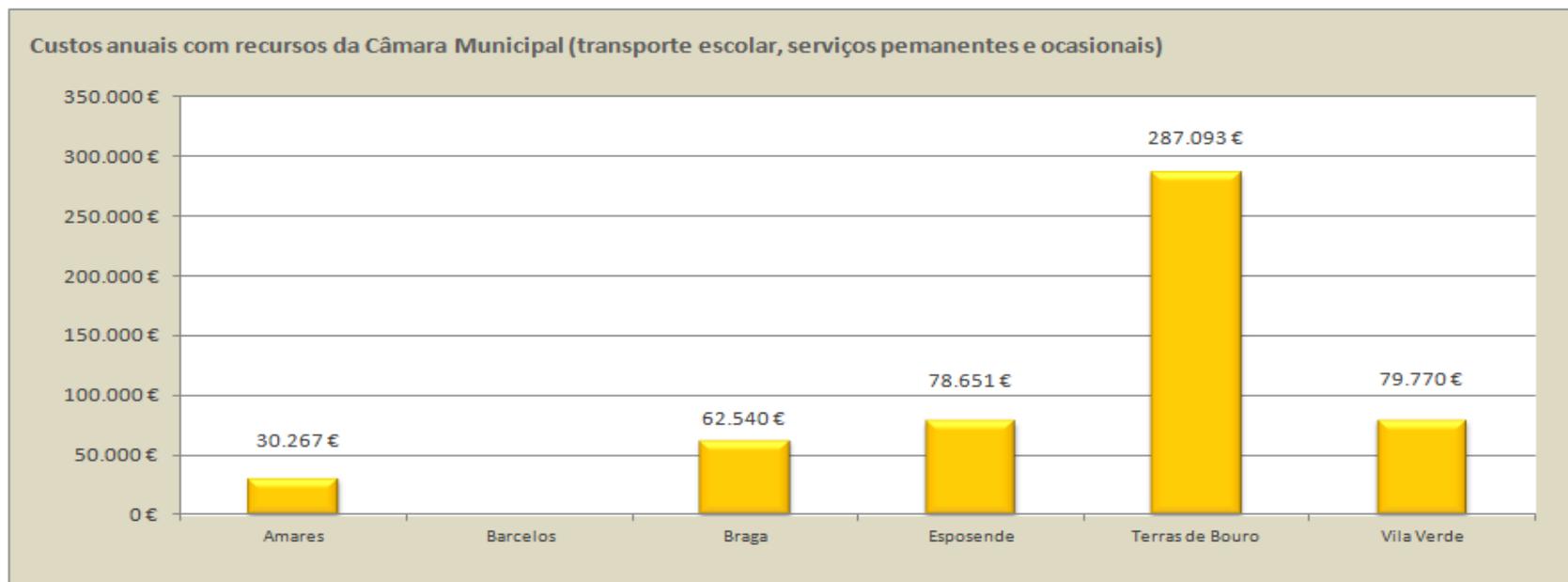


Os municípios de Barcelos e Braga são os que registam um maior encargo relativo ao financiamento de transporte escolar, explicado pelo volume elevado de alunos que são transportados nestes concelhos. Os municípios de Amares e Terras de Bouro são os que apresentam valor menor, sendo que o valor respeitante a Terras de Bouro é um valor relativamente elevado, tendo em conta a população residente neste concelho.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Síntese Transporte Escolar



Custos recursos Câmara Municipal = Custos viaturas (fixos e variáveis) + custos motoristas + custos vigilantes

O município de Terras de Bouro é, de forma claramente destacada, aquele que apresenta um encargo maior com transporte escolar efetuado por meios próprios da Câmara Municipal, possuindo 11 veículos e recorrendo a 10 motoristas, para efetuar 34 serviços que transportam 233 alunos. Municípios como Esposende e Vila Verde não efetuam transporte escolar através de meios próprios da Câmara, mas possuem veículos e motoristas com os quais prestam serviços permanentes e ocasionais de apoio às escolas e à população em geral, que implicam os custos apresentados acima. A Câmara de Braga transporta com meios próprios alunos com necessidades especiais.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Síntese Transporte Escolar

Custo Anual
por aluno
(€)

Concelho ⁴	Carreira Pública	Circuitos Especiais	Outros ¹	CUSTO MÉDIO ANUAL ⁵
Amares	255	-	1.692	300
Barcelos ²	286	2.261	-	294
Braga ³	165	-	170	165
Esposende ²	550	3.213	-	582
Terras de Bouro ³	381	822	435	416
Vila Verde ²	297	597	-	362
Total			Custo Médio CIM	353

¹ Juntas de Freguesia , Associações ou outras entidades independentes, financiadas pela Câmara Municipal.

² Ano letivo 2011/2012

³ Ano letivo 2010/2011

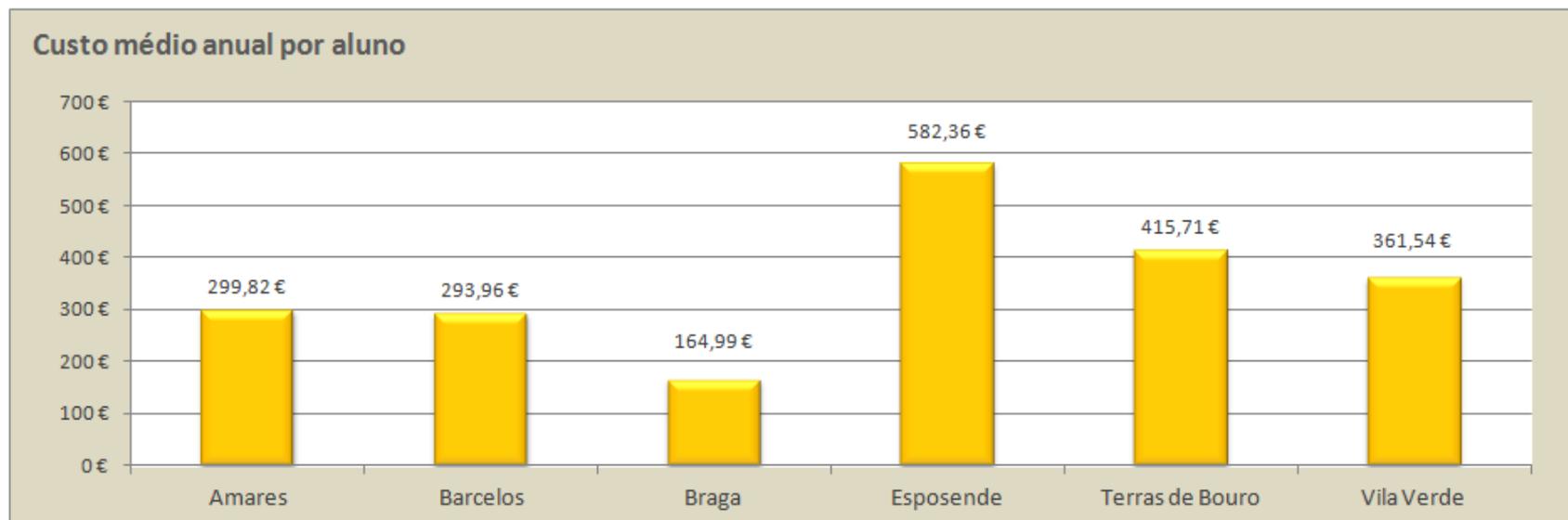
⁴ Alguns alunos são transportados por mais do que uma via.

⁵ Não inclui transporte efetuado pela Câmara Municipal (pois os custos a ele inerentes incluem serviços permanentes e ocasionais)

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Síntese Transporte Escolar



Forma de cálculo deste indicador:
$$\frac{(\Sigma \text{ custos circuitos especiais, passes escolares e transporte Juntas Freg. e Assoc.})}{(\Sigma \text{ alunos transportados circuitos especiais, passes escolares e transporte Juntas Freg. e Assoc.})}$$

Os concelhos de Esposende e Terras de Bouro apresentam-se como os que registam um valor superior para o custo médio de transporte de um aluno. No caso de Terras de Bouro, este valor é explicado pela existência de circuitos especiais de táxi, bem como circuitos prestados por associações locais, que constituem um encargo substancial para a Câmara (e sem incluir os custos com meios próprios da Câmara, que iriam inflacionar ainda mais este valor). No caso de Esposende, o valor do financiamento do transporte é

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Síntese Transporte Escolar

(cont.) superior à média dos outros concelhos, quer para circuitos especiais (táxi), quer mesmo para a subsidiação de alunos transportados em carreira pública, valor que deverá ser devidamente analisado e discutido juntamente com a Câmara Municipal de Esposende, de forma a esclarecer a origem deste comportamento.

No caso de Vila Verde, o valor é inflacionado pelo facto de uma quantidade considerável de alunos (22%) ser transportada em circuito especial.

Em Amares, apesar de o custo ser, em termos relativos, baixo, é o custo dos circuitos protocolados (com associações locais e a Cruz Vermelha) que faz subir um pouco o valor médio, sendo bastante superior ao custo unitário para transporte em carreira pública, que é reduzido.

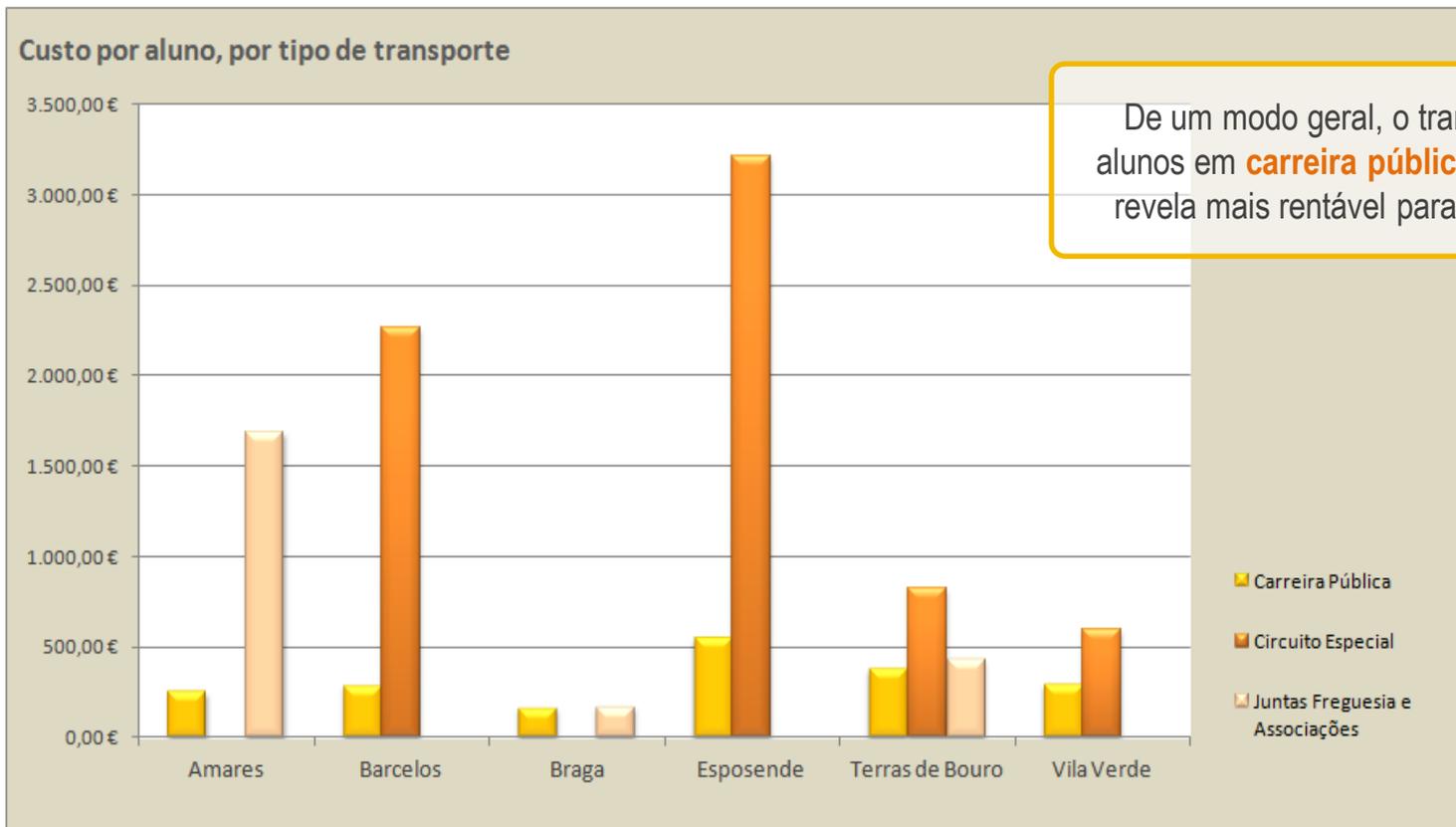
Em Barcelos, apesar de todos os alunos serem transportados em carreira pública, o custo não é tão reduzido, por exemplo, em relação ao de Braga, devido à extensão do concelho e dispersão de povoações, que obrigam, por vezes, a percorrer grandes distâncias para o transporte de alunos. Este valor também fica ligeiramente inflacionado pelo custo unitário com o transporte de alunos com necessidades especiais em táxi e ambulância, não existindo outra alternativa para o transporte destes alunos.

Braga é o concelho que apresenta um valor menor para transportar cada aluno.

2.3 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

O TRANSPORTE ESCOLAR

Síntese Transporte Escolar



ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO

2. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

2.1 OS CONCELHOS

2.2 O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

2.3 O TRANSPORTE ESCOLAR

2.4 AS DEBILIDADES QUE JUSTIFICAM UMA INTEGRAÇÃO

3. CONCEITO DE INTERVENÇÃO

4. CONCLUSÕES

2.4 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

AS DEBILIDADES QUE JUSTIFICAM UMA INTEGRAÇÃO

A reformulação do modelo organizativo do sector dos transportes poderá dar resposta a várias debilidades presentes no sistema, aproveitando os benefícios de uma integração da gestão ao nível regional.

Ausência de integração tarifária

A integração tarifária permite a utilização do mesmo título em diversos modos e operadores de transportes.

Pode considerar-se relevante ao nível das articulações entre viagens intra e intermunicipais, bem como, eventualmente, ao nível da articulação entre o modo rodoviário e o modo ferroviário.

Atualmente não existe um tarifário comum nos operadores com serviço na área de influência da CIM Cávado, com exceção da integração entre alguns operadores em circuitos específicos, que são operados em corredores comuns, para os quais são estabelecidos acordos (como acontece no caso dos corredores de acesso a Braga). Este facto pode induzir grandes desigualdades no custo do transporte, entre diferentes operadores e diferentes pares Origem-Destino. No âmbito da reestruturação da sua rede, a TUB já se encontra, porém, a dar alguns passos para uma progressiva integração tarifária com alguns operadores privados, através de acordos estabelecidos individualmente com cada um.

Uma eventual integração tarifária exigirá a designação de uma entidade competente que defina o modelo de repartição de receitas e se encarregue de compilar e gerir dados relativos à procura de passageiros regularmente atualizados. Neste contexto, a integração tarifária permitirá alcançar uma utilização mais justa do sistema de transportes pela população.

Este requisito deverá ser cumprido mediante um entendimento geral entre todos os operadores envolvidos, o que exigirá um esforço considerável, principalmente ao nível da Administração Local.

2.4 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

AS DEBILIDADES QUE JUSTIFICAM UMA INTEGRAÇÃO

Ausência de integração bilhética

A integração bilhética consiste na uniformização dos equipamentos de validação de títulos e na possibilidade de utilização de um mesmo bilhete (estrutura física) em vários operadores e tipos de transporte. Pode facilitar em muito a utilização do sistema de transporte público, tornando-o mais simples e acessível a toda a população.

Numa perspetiva de gestão integrada do sistema, a integração bilhética permite ainda a obtenção, de uma forma uniformizada e detalhada, de informação relativa à procura, dados que podem revelar-se extremamente relevantes para uma regular adaptação das redes às necessidades da população, e de grande utilidade, por exemplo, para a repartição das receitas entre as várias empresas que compõem o sistema.

É possível implementar um sistema integrado de bilhética sem ser necessário mudar e investir em novos equipamentos de bilhética, através da adaptação dos equipamentos sem contacto de que a maioria dos operadores já dispõe.

Ausência de integração da informação

Uma das principais consequências da criação de autoridades de transporte para uma região ou de entidades gestoras de um sistema composto por vários operadores é a criação de um sistema comum de informação, centralizado em suportes diversos que cheguem aos variados sectores da população. Este fator contribui fortemente para uma maior acessibilidade do sistema de transportes, aumentando a satisfação dos clientes e os níveis de procura.

Atualmente não existe um sistema comum de informação acerca do transporte público na região em estudo. A informação é prestada por cada um dos operadores, em geral de uma forma heterogénea e por vezes pouco acessível.

2.4 CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

AS DEBILIDADES QUE JUSTIFICAM UMA INTEGRAÇÃO

Ausência de fiscalização dos contratos/concessões

Um sistema como o atual, centralizado na Administração Central, através do IMTT, apresenta grandes dificuldades no licenciamento dos serviços de transporte público em tempo útil e na fiscalização do sistema, levando a que muitos dos circuitos concessionados não sejam, na prática, efetuados nos moldes em que foram concessionados, e que parte das carreiras realizadas não estejam licenciadas.

A centralização do acompanhamento destes contratos numa única entidade de âmbito local possibilitará uma fiscalização efetiva dos contratos, ação que praticamente não existe nos dias de hoje, e a aplicação de penalizações ao não cumprimento dos contratos, avaliado por diversos parâmetros. Será especialmente pertinente no ponto de viragem em que nos encontramos, com a entrada em vigor do novo regime de contratualização dos serviços públicos de transporte, permitindo desencadear um processo de uniformização dos procedimentos de contratualização e de controle do cumprimento desses contratos, não obrigando a que cada município desenvolva, autonomamente, os seus procedimentos.

Esta fiscalização poderá recorrer a sistemas avançados de controle em tempo real dos serviços, através da instalação de equipamentos GPS nos veículos ou da utilização de alguns equipamentos já existentes.

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO

2. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

2.1 OS CONCELHOS

2.2 O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

2.3 O TRANSPORTE ESCOLAR

2.4 AS DEBILIDADES QUE JUSTIFICAM UMA INTEGRAÇÃO

3. CONCEITO DE INTERVENÇÃO

4. CONCLUSÕES

3. CONCEITO DE INTERVENÇÃO

Metodologia para otimização do transporte

Observação 1. Em determinados municípios são gastas avultadas quantias em transporte escolar assegurado por meios próprios das Câmaras Municipais.

Como se observou, para os municípios analisados, o tipo de transporte de alunos mais rentável é, sem dúvida, o que se efetua em carreira pública.

Desta forma, o modelo de otimização prevê, na medida do possível, **a transferência do serviço de transporte escolar das Câmaras para os operadores de transporte público**, nos casos em que este transporte ainda está muito dependente dos meios próprios do município, com destaque para o município de **Terras de Bouro**.



Esta transferência pressupõe a cedência dos meios que implicam custos internos ao município, designadamente veículos e motoristas, e o cumprimento, por parte do operador, dos serviços habitualmente prestados.

Os serviços ocasionais atualmente prestados pelo município, através de meios próprios, podem igualmente ser negociados com o operador (por exemplo, através da contratação de pacotes de quilómetros anuais).

Os próprios contratos com veículos de aluguer, associações, Juntas de Freguesia ou mesmo com particulares podem passar a ser celebrados entre estes e o operador, com um custo inferior ao que era acordado com o município.

O município financia assim o transporte escolar através da subsídio de passes escolares, que é, normalmente, a opção mais rentável.

A Administração Local continua a exercer um papel determinante na definição anual da provisão do transporte escolar.

3. CONCEITO DE INTERVENÇÃO

Metodologia para otimização do transporte

Observação 2. Por serem contratualizados pelos municípios para esse efeito, os circuitos especiais de transporte escolar não são utilizados pelo público em geral, não permitindo um aproveitamento total do sistema.

O modelo de otimização prevê, por isso, também:

A integração dos circuitos especiais de transporte escolar nas carreiras públicas do(s) operador(es) nos concelhos em que estes circuitos existem, e nos casos em que a oferta o permitir – rentabilização das linhas.

Esta opção deveria ser estudada, fundamentalmente, no caso do concelho de **Vila Verde**.

A rede de transportes deve ser condicionada principalmente pelo serviço de transporte escolar, visto que este é o que mais procura envolve. O transporte escolar constitui a base do financiamento do transporte público em territórios como a área em estudo.

Apesar de estar prevista na Lei (artigo 16.º do Decreto-Lei n.º299/84) a abertura de circuitos especiais a outros passageiros que não alunos ou vigilantes, esta não constitui prática comum em Portugal. Este não constitui argumento, contudo, para descartar essa possibilidade.

Metodologia para otimização do transporte

Observação 2. Por serem contratualizados pelos municípios para esse efeito, os circuitos especiais de transporte escolar não são utilizados pelo público em geral, não permitindo um aproveitamento total do sistema.

(cont.)

O que acontece em muitos casos é que, em circuitos concessionados por uma determinada empresa de transporte público, estes serviços entram em concorrência com o serviço público dos operadores, não se ponderando a opção de abertura. Em vários casos, é a própria Câmara Municipal que não propõe a abertura dos circuitos especiais, essencialmente por pressão dos pais dos alunos mais novos, que veem maior segurança na opção por um circuito fechado ao público em geral.

No entanto, as linhas podem ser rentabilizadas, utilizando veículos de capacidade superior, de forma a converter estes circuitos em carreiras públicas, geridas por um operador privado, mediante cumprimento dos desígnios da Câmara Municipal no que respeita ao transporte escolar, ou ainda, por exemplo, da hipótese de abrir ao público determinados circuitos que atualmente são feitos em vazio, ou a oferta de novos serviços em períodos do dia em que o custo de operação seja baixo (fora do período do transporte escolar), aumentando e diversificando o leque de viagens possíveis.

Esta integração implica, necessariamente, um reajuste de toda a rede, nos concelhos em que seja aplicável, e a um nível intermunicipal.

3. CONCEITO DE INTERVENÇÃO

Metodologia para optimização do transporte

Observação 3. As redes não se encontram, em muitos casos, adaptadas às necessidades alargadas da população.

A intervenção prevê, por isso:

A reestruturação das redes

Uma atualização regular da oferta, de acordo com as necessidades da população

Considera-se que as redes de transporte concelhias devem ser redesenhadas, tendo em conta uma adaptação às necessidades atuais da população, e ainda numa perspetiva de articulação das redes municipais com uma rede regional. A rede deverá ser ajustada anualmente às necessidades da população.

Qualquer ação que vise a melhoria da eficiência do sistema de transportes subentende a negociação com os operadores de transportes da região, e deve implicar a obtenção de benefícios por todas as partes envolvidas.

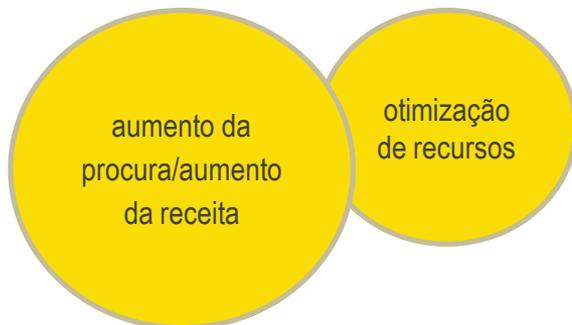
3. CONCEITO DE INTERVENÇÃO

Metodologia para otimização do transporte

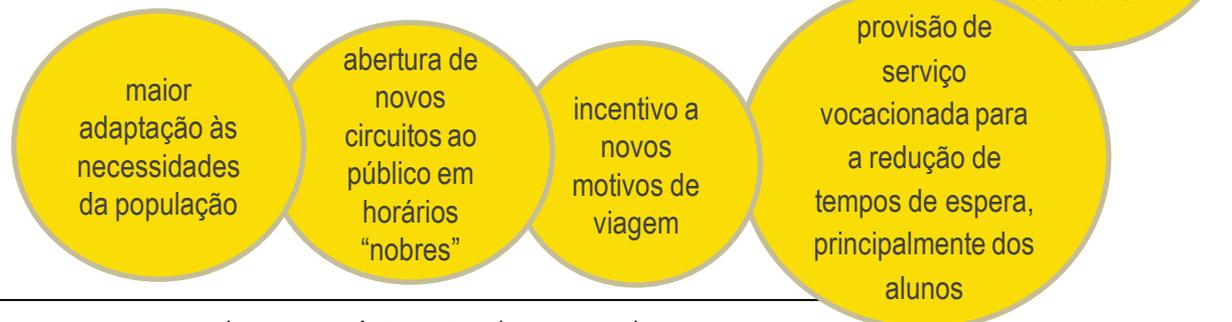
Benefícios para os Municípios



Benefícios para os Operadores



Benefícios para o público em geral



ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO

2. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL

2.1 OS CONCELHOS

2.2 O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

2.3 O TRANSPORTE ESCOLAR

2.4 AS DEBILIDADES QUE JUSTIFICAM UMA INTEGRAÇÃO

3. CONCEITO DE INTERVENÇÃO

4. CONCLUSÕES

4. CONCLUSÕES

A caracterização realizada no trabalho que se expôs neste documento permite à CIM Cávado obter um conhecimento global para a sua área de influência, não só no que respeita ao transporte escolar e respetivas contas de exploração para cada município, como também ao sistema de transporte público de passageiros.

Dos municípios que constituem a área de influência da CIM Cávado, **Terras de Bouro** e **Vila Verde** salientam-se como aqueles que deverão ser alvo de intervenção prioritária, fazendo-se ainda uma ressalva para o concelho de **Esposende**, que deve ser analisado detalhadamente com algum cuidado.

Com apenas cerca de 7 mil habitantes, **Terras de Bouro** representa o concelho da região em estudo com características de ruralidade mais vincadas, desencadeando necessidades de transporte para localidades mais isoladas, o que implica um volume substancial de custos, em termos relativos. Neste concelho, a grande fração de circuitos ainda prestados através de 11 veículos e pessoal próprio da Câmara Municipal, transportando 233 alunos (ano letivo 2010/11), faz com que o financiamento do transporte por parte do município dispare para valores elevados tendo em conta o concelho em questão. Existe, por isso, um potencial de poupança de recursos, através de uma intervenção de otimização, principalmente no que respeita à possível transferência de alunos hoje transportados diretamente pela Câmara Municipal e pelas Juntas de Freguesia e associações locais, para circuitos prestados por operadores de transporte público.

4. CONCLUSÕES

No concelho de **Vila Verde**, apesar de a maioria dos alunos ser transportada em carreira pública (2.409, no ano letivo 2011/12), ainda existe uma quantidade considerável de circuitos especiais de transporte escolar, sem acesso por parte do público em geral (transportando 665 alunos, com um custo médio por aluno elevado), devendo ser estudada, para alguns destes circuitos, a possibilidade de reconversão em carreira pública.

Em **Esposende**, apesar de a grande maioria dos alunos ser transportada em carreira pública (1.289 alunos, sendo apenas 16 alunos transportados em circuito especial prestado por táxi ou pela Cruz Vermelha), os valores obtidos para o custo médio anual de transporte por aluno, quer através de circuito especial, quer por carreira pública, apresentaram-se como elevados, comparativamente com os restantes concelhos da região. Não existindo uma razão aparente numa primeira análise para este comportamento, este deverá ser discutido e analisado diretamente com a Câmara Municipal de Esposende, e forma a entender quais os fatores que estão na sua origem, e se podem ou não ser mitigados.

No concelho de **Barcelos**, praticamente todos os alunos cujo transporte é financiado são transportados em carreira pública, com exceção dos alunos com necessidades especiais que têm de ser transportados em táxi ou ambulância, pelo que não existe grande potencial de otimização.

No concelho de **Amares** acontece praticamente o mesmo, sendo que o custo médio por aluno apenas é mais elevado no caso de um grupo de alunos (parte destes com necessidades educativas especiais) cujo transporte a Câmara financia através de protocolos com associações locais, que prestam esse serviço. No entanto, dois destes circuitos protocolados (os que não transportam alunos com necessidades especiais) constituem um encargo anual elevado para a Câmara que deverá ser avaliado.

4. CONCLUSÕES

Por fim, no concelho de **Braga**, a rede de transportes da TUB, o operador interno presente, detido pela Câmara Municipal, tem sido alvo de uma reestruturação global faseada, cuja filosofia é a redução da concorrência nos corredores em que este operador coexiste com operadores privados que efetuam ligações entre Braga e os concelhos envolventes, bem como a criação de uma rede urbana mais coerente, numa perspetiva de racionalização da utilização de recursos, redução do encargo da Câmara Municipal, e prestação de um serviço de melhor qualidade (principalmente no que diz respeito à regularidade e frequência) para a população. Neste concelho, o transporte escolar é prestado pela TUB através de carreira pública (pelas carreiras da rede geral e por circuitos de transporte escolar abertos ao público mas alterados anualmente em função das necessidades da população escolar), com financiamento de passes escolares, sendo o município da área de estudo que apresenta um valor menor para o custo médio anual por aluno (165 €).

A caracterização efetuada neste trabalho e respetivas conclusões deverão constituir a base de trabalho da CIM para a abordagem do sistema de transportes na região, permitindo limitar ou direcionar os cenários que serão criados, no futuro, especificamente para o contexto da CIM Cávado, para a criação de um modelo de gestão do sistema a um nível regional. As sinergias, tanto ao nível das operações, como da procura, que podem resultar de um planeamento conjunto da rede, obrigam a repensar a forma como será(ão) atribuída(s) a(s) concessão(ões), e gerido o sistema de forma integrada, no futuro. Um primeiro passo deverá passar pela otimização, incidindo sobre os pontos mais sensíveis do sistema, que foram identificados.

TR EN MO

Rua Mouzinho da Silveira, 222 a 226
4050 – 417 Porto
Tel: + 351 225 028 579

www.trenmo.com
e-mail: geral@trenmo.com