



Relatório e Contas 2020

Índice Geral

Índice Geral	i
Mensagem do Presidente.....	I
Órgãos Sociais	IV
I. Relatório de Gestão.....	V
Estratégia	VI
VISÃO.....	VI
MISSÃO.....	VI
VALORES.....	VI
POLÍTICA INTEGRADA DE GESTÃO.....	VII
II. Apresentação da Empresa.....	VIII
1. Atividade dos TUB	1
1.1 Introdução	1
Principais Indicadores de Atividade.....	6
Tarifário	7
PART – Programa de Apoio à Redução Tarifária.....	8
Contratualização do Serviço Público de Transportes	9
Oferta e Melhorias de Serviço	10
Comunicação	12
1.2 Atividade Externa.....	13
Participação na vida da Cidade e Iniciativas Internacionais.....	13
Ações de Benchmarking.....	21
Receções a Comitivas.....	24
Associações e Parcerias.....	26
1.3 Atividade Interna	28
Convívio dos Colaboradores(as) TUB.....	28
Compromisso de Pagamento Pontual 2020.....	29
Formação para a Igualdade de Género	30
Conhecimento	31
1.4 Como enfrentamos a pandemia global - COVID-19.....	32

<i>Plano de Contingência dos Transportes Urbanos de Braga</i>	34
<i>Medidas de Proteção</i>	35
<i>Auditoria de avaliação da Segurança e Saúde no Trabalho - COVID FREE</i>	40
<i>Importância dos Processos de Desinfecção e Higienização nos TUB</i>	41
1.5 Sistemas de Gestão Integrada.....	44
1.6 Sustentabilidade e Responsabilidade Social	46
1.7 Engenharia de Equipamentos e Manutenção.....	47
1.8 Recursos Humanos	50
<i>Caracterização do Efetivo TUB</i>	50
<i>Formação</i>	54
1.9 Higiene e Segurança no Trabalho	56
<i>Sinistralidade</i>	56
<i>Saúde no Trabalho</i>	59
1.10 Sistemas de Informação	63
<i>Análise de avarias de bilhética</i>	63
1.11 Apoio ao Cliente	67
<i>Relações Públicas</i>	67
1.12 Desenvolvimento de Novos Projetos	72
<i>SAEx</i>	72
1.13 Estacionamentos Urbanos de Braga.....	83
<i>Via Pública – O estacionamento à superfície</i>	83
<i>Interface com o Cidadão</i>	88
<i>Interface com outras entidades</i>	89
2. Desempenho Operacional	90
<i>Passageiros Transportados</i>	90
<i>Melhores linhas</i>	91
<i>Evolução da receita</i>	91
<i>Distribuição por coroa</i>	93
<i>Estrutura das linhas</i>	94
3. Desempenho Económico – Financeiro	96
<i>Análise dos principais indicadores económico-financeiros</i>	98
<i>Indicadores Económico-Financeiros</i>	104
<i>Avaliação do Cumprimento dos Objetivos e do Contrato Programa</i>	107
<i>Relatório de Execução do Plano Plurianual de Investimento</i>	108

4. Objetivos para 2021	110
5. Proposta de Aplicação de Resultados	113
6. Entidade Participante	114
III. Contas do Exercício de 2020.....	115
1. Demonstrações Financeiras.....	116
<i>Balanço (individual) em 31.12.2020 e 31.12.2019.....</i>	<i>117</i>
<i>Demonstração (individual) dos resultados por naturezas do período findo em 31.12.2020 e 31.12.2019.....</i>	<i>118</i>
<i>Demonstração (individual) das alterações no capital próprio no exercício de 2020 e 2019</i>	<i>119</i>
<i>Demonstração (individual) dos fluxos de caixa do período findo em 31.12.2020 e 31.12.2019.....</i>	<i>120</i>
2. Anexo	121
3. Relatório e Parecer do Fiscal Único	122
4. Certificação Legal das Contas	123

Mensagem do Presidente

É com um sentido regozijo e honra pessoal que somos convocados a expressar a palavra pelos Transportes Urbanos de Braga, como sendo uma das mais expressivas frentes de resiliência e promissora sede das expetativas de desenvolvimento de Braga, particularmente nestes tempos difíceis que vivemos.

Por isso começo por enaltecer e agradecer a dedicação, a competência e a seriedade da Administração Executiva e de todos os Trabalhadores(as) empenhados nas suas múltiplas funções, que mantiveram ao longo deste período incerto o foco e a dinâmica da sua missão, bem como, no presente quadro, os resultados francamente positivos daquela que é uma empresa de referência no universo da ação municipal.

O Município de Braga, desde o primeiro momento em que elaborou a da Visão Estratégica 2030 para a Mobilidade, elegeu o Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros como um fator chave da Visão Estratégica do setor para a próxima década, ao “Tornar o Sistema de Mobilidade de Braga mais eficiente e cada vez mais capaz de responder às necessidades dos municípios, contribuindo assim para a melhoria da sua qualidade de vida.”

Este desígnio traduz-se na implementação de uma Mobilidade Urbana Integrada, sustentável, universalmente acessível e solidária, com recurso a uma mudança sistémica e qualitativa da repartição modal, pelo favorecimento da utilização do transporte público.

A qualidade dos serviços prestados pelos transportes coletivos, o traçado da rede, a comodidade, a frequência, a regularidade, a segurança, a rapidez e o preço são fatores determinantes para a prossecução dos objetivos que nos propomos.

Neste âmbito o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, que se encontra concluído, o Município de Braga efetuou um profundo diagnóstico da situação dos Transportes Públicos, colocando-os no centro das políticas de mobilidade.

Focando as prioridades nos eixos da abrangência da rede territorial e temporal, na prioridade de circulação, na eficiência energética, e na intermodalidade com outros modos de transporte.

Os Transportes Urbanos de Braga (TUB) têm hoje enraizada uma finalidade que vai muito além da prestação do serviço de transporte público de passageiros.

Hoje os TUB são um vetor principal da estratégia de mobilidade sustentável e agente ativo do processo de transição intersectorial e global que se deseja para o nosso território e cidade. Seja no plano da eficiência dos fluxos, na valorização da qualidade de vida das comunidades, designadamente, na promoção de um melhor ambiente, na descarbonização da atmosfera (em 2020, libertamos menos 800 toneladas de CO2 por via da eletrificação da frota), da implementação das acessibilidades universais, no lazer, e na melhoria das condições da saúde pública.

Mas igualmente, e de um modo imediato participa, da regularização do estacionamento automóvel e da política de trânsito, do melhor desempenho dos processos de reabilitação e regeneração urbana, na inovação tecnológica e transferência de conhecimento e, no plano da transformação das mentalidades, sobretudo, no impacto crescente que vem tendo ao nível da população escolar, pelo contributo que os TUB dão para a alteração dos estilos de vida quotidianos.

Desde 2013, sob a liderança do Presidente da Câmara Ricardo Rio, que os Transportes Urbanos de Braga conheceram um novo ciclo, desde logo, caracterizado pelo aumento constante do número de passageiros (+21% desde 2014) e do número de quilómetros percorridos, com mais linhas, sem que para tal fosse necessário aumentar os custos de acesso aqueles que os utilizam.

Só em 2020, as 135 viaturas que servem todas as Freguesias do Concelho percorreram mais de cinco milhões e meio de quilómetros, transportando cerca de 6,9 milhões de passageiros.

É certo que as contrariedades e os receios gerados pela pandemia que nos atinge, e que se estendeu ao longo do ano em apreciação, representou uma quebra do número de passageiros, de mais de 40% em relação ao ano anterior. Mas tal não impediu que toda a estrutura funcional se mantivesse operacional e ativa mesmo durante o período mais rigoroso do confinamento.

Neste sentido, merece o nosso particular reconhecimento aquele(a)s que, pela exposição ao risco derivado da natureza funcional da operação jamais deixaram de prestar serviço com o mais elevado sentido de solidariedade e serviço público. Os TUB nunca pararam!

Perante as dificuldades financeiras inerentes à brusca diminuição de receitas, os TUB mantiveram as contas equilibradas, prescindiram do lay-off e não recorreram aos despedimentos, promovendo um constante diálogo e uma colaboração estreita com a principal estrutura sindical representativa dos Trabalhadores.

Prosseguindo a missão de responsabilidade social prestada às populações, o município de Braga, através da Autoridade Municipal de Transportes, transferiu para a empresa municipal as verbas do PART- Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos, promovendo

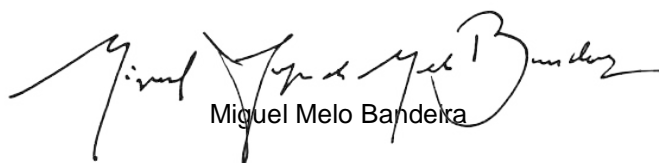
o uso do transporte público, por efeito das reduções tarifárias e mitigando os impactos da pandemia na disponibilidade do serviço. Por tudo isto, os TUB têm um importante futuro à sua frente.

Com a pandemia preservou-se o potencial da sua estrutura operativa, prosseguindo a ação de renovação da frota, da valorização e formação dos recursos humanos, introduzindo processos inovadores e motivacionais. Circunstância que também coloca desafios e abre oportunidades quanto à adaptação dos transportes urbanos às novas realidades da mobilidade e de adaptação às crescentes exigências dos utentes dos nossos serviços.

Os autocarros dos TUB são hoje verdadeiras plataformas dinâmicas de desconfinamento prudente e sustentado, estimuladores do reencontro das pessoas e lugares de aprendizagem para todos no retorno ao novo normal.

Com os TUB voltaremos mais depressa e seguros ao prazer do convívio social e de circular no nosso Concelho. Continuaremos firmes no rumo da qualificação de vida e no desenvolvimento sustentável em Braga!

O Presidente do Conselho de Administração



Miguel Melo Bandeira

Órgãos Sociais

Em 31 de dezembro de 2020, o capital social dos TUB, E.M. (TUB) era de 6.250.000,00 euros, e o Município de Braga detentor de 100% do capital social. De acordo com os estatutos da empresa, os órgãos sociais dos TUB são o Conselho de Administração, a Assembleia Geral e o Fiscal Único.

Mandato 2017 – 2021

Assembleia Geral		
Presidente	João Barros Rodrigues	4 de novembro de 2020
Conselho de Administração		
Presidente Não Executivo	Miguel Sopas de Melo Bandeira	4 de novembro de 2020
Vogal Executivo	Teotónio Luís Vieira de Andrade dos Santos	14 de novembro de 2017
Vogal Executiva	Sandra Cristina Leitão Cerqueira	14 de novembro de 2017
Fiscal Único		
Sociedade de Revisores Oficiais de Contas	G. Castro, R. Silva, A. Dias & F. Amorim, SROC, Lda Representada por Fátima Amorim, ROC 1279	2017 - 2021

I. Relatório de Gestão

Estratégia

VISÃO

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

MISSÃO

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

VALORES

Os seguintes valores pelos quais os TUB se orientam estão impressos no seu compromisso com a comunidade onde se insere e serve numa lógica de sustentabilidade, com sentimento de pertença, rigor e transparência, pautando a sua relação no respeito pelo ser humano, pelo património coletivo e pela tradição:

- Conforto e Acessibilidade
- Informação e Partilha
- Património e Tradição
- Transparência e Pertença
- Respeito pelos Direitos Fundamentais e Ambiente

POLÍTICA INTEGRADA DE GESTÃO

Temos por propósito de garantir soluções de mobilidade integrada, que promovam a partilha coletiva, num contexto de bem-estar, conforto e segurança, surpreendendo e respondendo às novas expectativas económicas, sociais e ambientais.

Unimos esforços para atrair, acolher e reter utilizadores, gerando diferentes experiências de mobilidade na Região.

Batemo-nos pela inovação dos processos superando os níveis de eficiência e eficácia, criando valor e hábitos geradores de relações de afeto e integração social.

Entendemos o nosso compromisso interno e para com a comunidade numa lógica de sustentabilidade, com sentimento de pertença, responsabilidade, rigor e transparência, pautando a nossa relação no respeito pelo ser humano, pelo património coletivo e pela tradição.

Movemos esforços no sentido de potenciar as nossas competências e alargar as áreas da nossa atuação de modo a promover a sustentabilidade da cidade.

A Administração dos TUB declara e reafirma na política integrada de gestão, todo o seu empenho em garantir a qualidade dos serviços prestados, bem como, manter o Sistema Integrado de Gestão, ou seja, o Sistema de Gestão da Qualidade de acordo com a norma NP EN ISO 9001:2015 e o Sistema de Gestão Investigação, Desenvolvimento e Inovação de acordo com a NP 4457:2007.

Este sistema é complementado por um conjunto de indicadores, metas e princípios, com base nos quais, a Administração, assume o compromisso de continuamente concluir da sua aplicação e interpretação pela organização.

II. Apresentação da Empresa

Os Transportes Urbanos de Braga, E.M. (TUB) são uma empresa pública municipal, detida a 100% pela Câmara Municipal de Braga. A sua constituição remonta a janeiro de 1999, contudo, a sua génese decorre da criação dos Transportes Coletivos de Braga, no ano de 1882, com a construção do Elevador do Bom Jesus e de uma linha de caminho-de-ferro a vapor que estabelecia a ligação entre o referido elevador e o centro da cidade.

No período pré-pandemia e em condições normais os TUB transportam mais de 50 000 passageiros por dia, num concelho com mais de 181 000 habitantes (CENSUS 2011), sendo um agente ativamente responsável pela coesão territorial uma vez que operam em todas as freguesias do Concelho.

Ao longo dos seus 139 anos de história e uma experiência inigualável, os TUB detêm uma notoriedade e reconhecimento singular no mercado, afirmando-se como uma referência no setor que representam, onde o conhecimento é um fator determinante na tomada de decisão.

Com a missão de oferecer soluções de mobilidade e conforto na região, os TUB pautam ainda a sua atuação, em princípios e normas de conduta, assentes entre outros, na Responsabilização e Competência, Imparcialidade e Transparência, Integridade e Conduta Ética, Objetividade, Independência, Confidencialidade e Proteção de Dados, Proteção da Propriedade Intelectual, Sustentabilidade, Melhoria Contínua e Respeito pelas partes interessadas, mas também, nos princípios de Igualdade e Não Discriminação, bem como, na Conciliação, que orientam e enformam a atividade e as relações internas e externas dos TUB, em ordem ao interesse público.

1. Atividade dos TUB

1.1 Introdução

Nos últimos 7 anos muitas têm sido as conquistas, metas e objetivos concretizados pelos Transportes Urbanos de Braga, E.M. (TUB), alcançados por um alinhamento notável de vários fatores, entre os quais destacamos o esforço coletivo de uma notável equipa, espírito de missão e entrega ao serviço público, gestão dos seus líderes e o reconhecimento do valor da importância estratégica da atuação desta empresa municipal por quem comanda os destinos da cidade.

Desde 2014 que os TUB conseguiram aumentar o número de passageiros transportados em 21%, aumentar as vendas de títulos de transporte em 18% e obter em 6 anos consecutivos resultados líquidos positivos.

Ainda que 2020 tenha sido um ano devastador, com o surgimento e rápida evolução de uma pandemia provocada pelo vírus SARS-CoV-2 responsável pela doença COVID-19, o início do ano apresentava evidências de que seria um ano muito positivo para os TUB. Nos meses de janeiro e fevereiro, e até ao primeiro Estado de Emergência, os TUB apresentavam uma trajetória de crescimento consistente quando comparada com os anos anteriores, registando um aumento médio de 4,7% na venda de títulos de transporte, comparativamente ao período homólogo de 2019.

Por força deste acontecimento toda a atividade dos TUB foi concentrada na gestão da crise provocada pela pandemia, procurando minimizar o seu impacto, quer ao nível da propagação do vírus, quer ao nível operacional e financeiro.

Este esforço, apesar das inúmeras dificuldades enfrentadas, resulta do valor, ânimo e empenho vertido por cada um dos seus trabalhadores e trabalhadoras no desempenho das suas tarefas que conjugadas e interligadas formaram uma corrente resistente, mas também resiliente, pois só assim fomos capazes de juntos superar esta situação de crise e adversidade.

Inseridos num setor de atividade que presta serviços essenciais, os TUB procuram cumprir com elevado sentido de responsabilidade a sua missão de prestar um serviço público de transporte imprescindível e crucial para a comunidade que dele depende para o exercício da sua mobilidade.

Com a aprovação do primeiro Plano de Contingência dos TUB, em março 2020, como instrumento fundamental para a preparação e resposta à doença do novo coronavírus, foram implementadas uma série de medidas que visaram proteger clientes e trabalhadores(as).

No período em que decorreu o primeiro estado de emergência, durante dois meses e meio (18 de março a 31 de maio) não houve qualquer validação de títulos de transporte a bordo, bem como de pagamentos do estacionamento nas ZEDL, por decisão Municipal, como primeira medida de mitigação da propagação do vírus e em cumprimento do Decreto-lei n.º 10-A/2020, de 13 de março que estabeleceu as medidas excecionais e temporárias relativas à situação epidemiológica do novo coronavírus.

Muitas foram as medidas adicionais encetadas, das quais destacamos o reforço de limpeza e desinfeção diárias de todo o parque de viaturas, higienização regular e distribuição de dispensadores de álcool-gel em toda a frota, colocação de proteções de PVC e acrílicas para proteção dos motoristas, distribuição diária de kits de proteção COVID-19 a todos os motoristas, além de várias outras medidas implementadas na sede e espaços abertos ao público dos TUB.

Na dimensão social procuramos apoiar os cidadãos que foram mais afetados por esta crise pandémica, reduzindo para este efeito o valor dos passes com 50% de desconto para desempregados ou em situação de lay-off, tendo beneficiado mensalmente cerca de duas centenas de clientes.

Na área do estacionamento à superfície nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL), procuramos também apoiar os cidadãos, excluindo os moradores do pagamento de avença que comprovassem estar em situação de teletrabalho, apoio aos filhos, desemprego ou lay-off e isolamento profilático.

Com a gradual retoma das atividades económicas, também os TUB retomaram em pleno a oferta de serviço e a fiscalização e cobrança de estacionamento nas ZEDL em junho de 2020.

No entanto, a situação epidemiológica no país manteve-se crítica com efeitos nefastos ao nível económico e social. Esses efeitos fizeram-se sentir com elevado impacto nas diversas dimensões: operacional, económica e financeira.

Os efeitos gravíssimos sobre a saúde pública obrigaram o Governo a impor consecutivos estados de emergência no país que se fizeram repercutir na nossa atividade com verdadeiro impacto, culminando numa quebra da procura em 44% no ano em análise, que representa em termos absolutos cerca de 5,5 milhões de passageiros e uma redução na receita direta proveniente da venda de títulos de transporte em 38% quando comparado com 2019, o que correspondeu a cerca de 2,4 milhões de euros.

Em termos de evolução do volume de negócios, entre 2019 e 2020, tivemos uma quebra de 4,84% que representou uma quebra de mais de 340 mil euros.

Apesar destes resultados, e com o apoio imprescindível do Município de Braga, e de uma gestão eficiente de todos os recursos, não recorremos ao lay-off, não despedimos trabalhadores. Muito pelo contrário, registamos a criação líquida de 17 postos de trabalho, e garantimos o pagamento pontual a todos os nossos fornecedores, reduzindo inclusivamente o prazo médio de pagamentos a fornecedores de 36 para 32 dias.

Apesar da quebra registada, os clientes continuaram a usufruir de descontos nos passes de carregamento mensal, benefício proveniente do Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART) e dos descontos e ofertas sociais nos passes atribuídos pelo Município de Braga, inscritos numa matriz de preocupação social.

Para a CIM do Cávado, foi prevista no PART uma dotação de 1.981.248,79€ dos quais 1.119.489€ foram destinados à Câmara Municipal de Braga, enquanto Autoridade Municipal de Transporte no Concelho. Os TUB utilizaram todo este valor na implementação de uma redução tarifária transversal a toda a população portadora de passe de carregamento mensal.

Nos meses de janeiro e fevereiro, foi aplicada uma redução tarifária de 16% para todos os passes de carregamento mensal e entre março e dezembro de 2020 incluiu uma redução tarifária de 30% para todos os passes de carregamento mensal (esta situação resultou da necessidade de definição exata dos valores disponíveis para o PART 2020).

Em 2020, esta empresa contou com 362 colaboradores(as), dos quais se destacaram 249 agentes únicos. Os TUB mantêm a sua matriz de coesão territorial, servindo as 37 freguesias do concelho de Braga com 74 linhas regulares, operadas por sua vez por 135 viaturas que percorreram mais de 5,6 milhões de quilómetros, transportando cerca de 6,9 milhões de passageiros, o que representa apenas 56% dos passageiros registados em 2019.

Apesar 2020 ter sido um dos mais difíceis para os TUB, apresentamos resultados líquidos positivos no valor de 21.168,04€. Para este resultado foi determinante a compensação atribuída pelo Município de Braga pelos serviços de transporte essenciais assegurados durante o período do primeiro estado de emergência e que teve por base critérios ajustados aos efeitos decorrentes da situação epidemiológica do país.

Esta compensação atendeu às perdas de receitas decorrente dos efeitos decorrentes da situação epidemiológica que motivou a declaração do estado de emergência e às reduções de custos associadas à redução de oferta e medidas de mitigação dos custos.

No que concerne à execução dos investimentos previstos na renovação da frota, a 4 de julho apresentamos 7 novas viaturas elétricas que já percorreram no decorrer de 2020 cerca de 200.000 km. São hoje 13, as viaturas elétricas a operar na rede de transporte público da cidade.

Desde outubro 2018, as viaturas elétricas percorreram até ao final de 2020, cerca de 700.000 km.

A operação com viaturas de tração elétrica já evitou a emissão para a atmosfera de gases com efeito de estufa, dos quais se destacam mais de 800 toneladas de CO₂, cumprindo desta forma o objetivo de descarbonizar o ambiente urbano, contribuir para o bem-estar e qualidade de vida da nossa comunidade.

Quando em novembro de 2019 iniciamos com avigorada energia uma nova área de intervenção municipal, criando para o efeito a marca Estacionamentos Urbanos de Braga, assumimos com responsabilidade a organização do estacionamento à superfície nas zonas de estacionamento de duração limitada nas vias sob jurisdição do Município.

Tratou-se de uma corajosa e histórica decisão política que manteve a concessão do estacionamento à superfície na esfera municipal, bem como através desta medida, potenciar as competências e alargar as áreas e atuação dos TUB promovendo uma mobilidade mais integrada da cidade.

Dentro desta nova área de atuação dos TUB, foi possível obter ganhos no serviço prestado aos cidadãos, ao mesmo tempo, direcionar os resultados provenientes do estacionamento para financiar os TUB na sua principal atividade. Ao longo de 2020 a equipa de fiscalização cumpriu com responsabilidade e elevada competência a sua missão e o reconhecimento da comunidade foi manifestada por diversas e variadas formas.

Continuamos focados no cliente, comprometidos com a melhoria contínua dos nossos processos e no trabalho em equipa para a prossecução da nossa missão. Ainda durante 2020, os TUB viram renovadas as suas certificações de qualidade na norma ISO 9001 e de IDI – Investigação, Desenvolvimento e Inovação, no normativo 4457.

A aposta dos TUB na formação e capacitação dos seus trabalhadores e trabalhadoras continua a ser uma prioridade pois só assim seremos melhores e mais capazes na prossecução da nossa missão. Esta evidencia teve principal incidência num ano marcado pela interrupção dos serviços durante o período de confinamento entre março e maio de 2020, no qual interrompemos a fiscalização nas ZEDL ou reduzimos a oferta.

Procuramos durante este período manter os nossos(as) trabalhadores(as) em formação relevante para as nossas áreas de atuação municipal, capacitando-os a exercer as suas funções com acrescido valor. Neste período de paragem, entre março e maio de 2020, foram ministradas 18 ações de formação, dirigidas a 114 trabalhadores(as), perfazendo um total de 1072 horas de formação.

Continuamos também a reforçar as equipas com quadros qualificados e com experiência profissional na sua área de formação e atuação, aportando valor para as diversas áreas de competência da empresa.

Terminamos o ano confiantes de que o esforço coletivo desta empresa e dos seus trabalhadores e trabalhadoras na prestação do melhor serviço, em tempos tão desafiantes, muito também se deve à relação próxima e profícua estabelecida com a estrutura sindical mais representativa dos trabalhadores – o Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Administração Local (STAL) –, a quem endereçamos o nosso reconhecimento pelo empenhado apoio e dedicação a todos(as) seus(suas) representados(as).

Principais Indicadores de Atividade

Em 2020, a comunidade mundial foi confrontada com uma pandemia que se espalhou à escala global e que teve um impacto sem precedentes na história da humanidade, com severas repercussões ao nível económico e social.

Os efeitos gravíssimos sobre a saúde pública obrigaram o Governo a impor consecutivos estados de emergência no país que se fizeram repercutir na nossa atividade com verdadeiro impacto, culminando numa quebra da procura em 44% quando comparado com 2019.



Em 2020, esta empresa contou com 362 colaboradores (as), dos quais se destacam 249 agentes únicos. Os TUB mantêm a sua matriz de coesão territorial, servindo as 37 freguesias do concelho de Braga com 74 linhas regulares, operadas por sua vez por 135 viaturas que percorreram mais de 5,6 milhões de quilómetros, transportando cerca de 6,9 milhões de passageiros, o que representa apenas 56% dos passageiros registados em 2019.

Tarifário

Desde janeiro de 2013 que os TUB não aplicam qualquer aumento do seu tarifário base. Esta medida decorre do firme entendimento de que a questão do preço é uma das variáveis mais importantes na promoção do transporte público coletivo.

Para a CIM do Cávado, foi prevista no Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) para 2020 uma dotação de 1.981.248.79€ (um milhão novecientos e oitenta e um mil duzentos e quarenta e oito euros e setenta e nove cêntimos) dos quais 1.119.489€ (um milhão cento e dezanove mil quatrocentos e oitenta e nove euros) foram destinados à Camara Municipal de Braga, enquanto Autoridade Municipal de Transporte no Concelho. Todo este valor foi aplicado na redução tarifária.

Em Braga, o PART foi implementado em 1 de janeiro de 2020. Nos meses de janeiro e fevereiro, incluiu-se uma redução tarifária de 16% para todos os passes de carregamento mensal e entre março e dezembro de 2020 incluiu uma redução tarifária de 30% para todos os passes de carregamento mensal.

PART – Programa de Apoio à Redução Tarifária

Desde 21 de fevereiro de 2020 que todos os titulares do passe dos Transportes Urbanos de Braga beneficiam de um desconto de 30 por cento em relação ao tarifário base.

BRAGA PART PROGRAMA DE APOIO À REDUÇÃO TARIFÁRIA

CARREGUE O SEU PASSE COM **30% DE DESCONTO!**



NORMAL	1 Coroa	2 Coroas	3 Coroas
tarifário	25,35 €	36,75 €	42,50 €
PART 2020	18,00 €	26,00 €	30,00 €



JOVEM MUNÍCIPE	1 Coroa	2 Coroas	3 Coroas
tarifário JM	19,20 €	27,60 €	31,75 €
PART 2020	13,50 €	19,50 €	22,50 €



ESTUDANTE	1 Coroa	2 Coroas	3 Coroas
tarifário 25%	19,20 €	27,60 €	31,75 €
PART 2020	13,50 €	19,50 €	22,50 €
tarifário 50%	12,70 €	18,40 €	21,30 €
PART 2020	9,00 €	13,00 €	15,00 €
tarifário 75%	6,55 €	9,10 €	11,90 €
PART 2020	4,60 €	6,40 €	8,40 €
tarifário 4_18 & sub23	10,10 €	14,70 €	17,00 €
PART 2020	7,05 €	10,30 €	11,90 €



CARTÃO SÉNIOR REFORMADOS	1 Coroa	2 Coroas	3 Coroas
tarifário Sénior & Reformados	6,55 €	9,10 €	11,90 €
PART 2020	4,60 €	6,40 €	8,40 €

Tarifário aprovado em reunião de C.M.B em 26/10/2019

+ INFORMAÇÕES EM WWW.TUB.PT



BRAGA
Município



Contratualização do Serviço Público de Transportes

Com a contratualização do serviço público de transportes submetida ao mercado concorrencial, a Câmara Municipal de Braga constituiu-se como autoridade de transportes no âmbito municipal.

Os Transportes Urbanos de Braga são o Operador Interno do Município de Braga e agora veem, com enorme satisfação, a obtenção do visto, no dia 26 de agosto de 2020, pelo Tribunal de Contas a um contrato de concessão do serviço público de transporte de passageiros por 10 anos, com a possibilidade de prorrogar por mais 5 anos.

Após a emissão do parecer prévio vinculativo da Autoridade de Mobilidade e Transportes, no início do ano, no qual sublinhou de forma muito positiva o modelo económico e financeiro apresentado, dando garantias sólidas de uma execução contratual exigente, transparente e objetiva, encaramos hoje o futuro com segurança e confiança para continuar na próxima década a prossecução da missão principal dos TUB – o serviço público de transporte de passageiros no concelho de Braga.

Ainda que a tarefa de evidenciar e provar a viabilidade económico financeira futura, a relação entre o custo e o valor associado ao modelo contratual escolhido da concessão do serviço público de transporte de passageiros aos TUB, para os próximos 10 anos, seria muito mais exigente que qualquer outro modelo, nós acreditamos e trabalhamos arduamente para o conseguir.

A visão estratégica e os objetivos definidos para a empresa e dos quais emergem os resultados alcançados nos últimos 6 anos - sem contar com este ano marcado pela pandemia mundial decorrente da doença COVID-19 -, de crescimento consistente no volume de receitas e de passageiros transportados, foram determinantes para demonstrar a estas autoridades a solidez dos pressupostos para cumprimento com sucesso da nossa missão alicerçada pelos valores que nos orientam todos os dias.

Porque também é verdade que a melhor forma de servir a população e o interesse público da mobilidade na Cidade de Braga é continuar a recorrer ao know-how, capacidade e expertise dos TUB.

Acrescentamos mais um marco na história dos TUB. Alcançamos mais esta vitória que não é só atribuída à excelência técnica da equipa que diretamente se entregou, durante mais de um ano para alcançar este momento, mas que é fruto do esforço de cada um dos seus trabalhadores que diariamente servem à comunidade um serviço essencial.

Oferta e Melhorias de Serviço

Foram apresentadas a 4 de julho as sete novas viaturas elétricas que completam assim a frota de veículos movidos 100% a eletricidade com zero emissões de gases com efeito de estufa.

Atualmente a frota elétrica de veículos operam nas linhas com maior procura e graças à evolução tecnológica das últimas viaturas elétricas adquiridas, as linhas do Hospital de Braga e da Universidade do Minho são totalmente operadas com veículos 100% movidos a eletricidade.

Estas novas viaturas oferecem níveis de conforto e bem-estar aos clientes do transporte público e constituem um passo importante na estratégia de descarbonização da cidade e do aumento da qualidade de vida da comunidade.

Novos Autocarros Elétricos

Os Transportes Urbanos de Braga apresentaram em 4 de julho 7 novos autocarros elétricos.

A cerimónia de apresentação decorreu no parque do ALTICE FORUM BRAGA e contou com a presença do Ministro do Ambiente João Pedro Matos Fernandes, do Secretário de estado da Mobilidade, Eduardo Pinheiro, do Presidente da Câmara Municipal de Braga, Ricardo Rio, da Administração dos Transportes Urbanos de Braga e de alguns (poucos) convidados, em cumprimento com as orientações da Direcção-Geral de Saúde por motivos relacionados com as restrições impostas pela pandemia.



Na cerimónia Ricardo Rio congratulou-se com a renovação da frota em curso e destacou que “Os TUB são um exemplo de um crescimento contínuo e sustentado ao longo dos últimos seis anos”.

Realçou ainda o percurso verdadeiramente notável da empresa no sector que se traduz, ano após ano, no aumento do número de passageiros, no aumento de receita, na redução de custos de operação e manutenção e os números excepcionais de desempenho e cumprimento das obrigações sem que, para isso, seja necessário penalizar os utilizadores com aumento de tarifários”.



Por sua vez o Ministro do Ambiente, João Pedro Matos Fernandes, anunciou a sua satisfação pelo facto de as viaturas apresentadas em Braga terem sido fabricadas em Portugal. Realçou, ainda, o Ministro que o investimento por parte do Governo na mobilidade é o maior realizado na Europa e destacou a sua confiança no alcançar das metas ambientais, em particular a neutralidade carbónica no ano de 2050.

Comunicação

Os TUB continuam a sua aposta numa comunicação transparente, com responsabilidade e de proximidade com a comunidade em geral e os seus clientes em particular.

Os valores que a empresa defende, alinhados com a sua estratégia de proximidade junto da comunidade, são difundidos pelas várias plataformas de comunicação usadas, desde o site oficial, às redes sociais, ao blog, ao TUBJornal, bem como a todos os outros meios de comunicação externos designadamente jornais e revistas locais, rádios, entre outros.

TUB Jornal

São já 36 as edições do TUB Jornal, com publicações bimestrais, ininterruptas e que possibilitaram aos trabalhadores, aos clientes e aos munícipes de uma forma geral ficarem a conhecer melhor os projetos e as atividades que estão a decorrer a cada momento nos Transportes Urbanos de Braga.



1.2 Atividade Externa

Participação na vida da Cidade e Iniciativas Internacionais

O ano de 2020 foi um ano verdadeiramente atípico porque a necessidade de evitar a propagação do vírus provocado pela doença COVID-19 obrigou ao cancelamento de muitas atividades que habitualmente decorrem ao longo do ano na nossa cidade.

A vibrante atividade e vida a que nos últimos seis anos nos fomos habituando ficou severamente condicionada pela realidade que nos assolou decorrente da COVID-19.

Até à declaração da Organização Mundial de Saúde, que decretou o novo coronavírus SARS-Cov-2 como uma pandemia mundial, os TUB proporcionaram os meios necessários para a mobilidade da comunidade nas diversas celebrações da cidade e ainda a participação em diversas iniciativas internacionais.

Jogos de Futebol

Os TUB voltaram a ligar todo o concelho de Braga ao Estádio Municipal de Braga em dias de jogos com 7 linhas dedicadas.



Exposição Postais de Natal 2019

Esteve patente até ao dia 23 de janeiro, no corredor central da Biblioteca Lúcio Craveiro da Silva, a Exposição de Postais de Natal 2019 dos TUB.



Esta exposição teve uma duração de cerca de duas semanas e contou com meia centena de trabalhos realizados por diversos alunos de inúmeras escolas.

Cantar os Reis

Os TUB foram presenteados, no dia 16 de janeiro de 2020, com o cantar das janeiras pelas Instituições de Apoio Social Novais e Sousa e IRIS.

Este é um evento que ocorre todos os anos nas instalações da empresa, cheio de diversão e com uma participação calorosa de diversos colaboradores(as) da empresa.



A receção contou com a presença de todo o Conselho de Administração, Miguel Bandeira, Teotónio Santos e Sandra Cerqueira.

TUB "Interfaces Final Four 2020

Nos dias 21, 22 e 25 de janeiro, os TUB disponibilizaram interfaces especiais para ligação ao Estádio Municipal de Braga, por forma a servir os adeptos da Final Four.



Carnaval 2020

Os TUB organizaram o tradicional concurso TUB Carnaval, que consistiu na seleção da melhor fotografia da turma vestida a rigor (mascarados) para o Carnaval, com referência aos TUB.



O prémio atribuído foi uma viagem num raio de 50 km para um máximo de 50 passageiros, a um destino à escolha, tendo validade até ao final do ano letivo.

Todas as participações foram enviadas para eventos@tub.pt até ao dia 02 de março sendo então partilhadas no Facebook. A foto com mais gostos foi declarada a foto vencedora.

TUB "Dia da Mulher"

Celebrou-se no dia 8 de março o Dia Internacional da Mulher. Para marcar este dia, os TUB, como habitualmente, brindaram as clientes viajantes com bonitas flores



Concurso Postal de Natal 2020

Para assinalar o Natal de 2020, os TUB desafiaram todos os jovens, dos 5 aos 15 anos, a apresentarem um postal que associasse o Natal à importância do transporte público e em particular aos TUB.

Os trabalhos, foram apresentados em "folha A4", individuais e entregues digitalmente até ao dia 16 de dezembro, devidamente identificados.



O Júri, na pessoa da Dra. Adriana Henriques, artista plástica e professora, marcou presença no dia 17 de dezembro na sede dos TUB para deliberar sobre atribuição de 10 prémios. Apesar do ano atípico, o Júri constatou que os desenhos apresentados tiveram uma visão especialmente interessante, sentindo que houve um incremento ao nível da qualidade dos mesmos.

Neste ano a cerimónia de entrega teve de dar cumprimento às restrições previstas pelo atual estado de emergência. Por esse facto a entrega dos três primeiros classificados, foi realizada na sede dos TUB no dia 23 de dezembro, pela mão do Presidente do Conselho de Administração dos TUB, Dr. Miguel Bandeira, com estreito cumprimento pelas regras previstas pela DGS.

Para além dos três primeiros classificados foram ainda atribuídas sete menções honrosas, que iremos entregar posteriormente, de forma individualizada.

Classificação final:

- 1.º Classificado – Lara Carolina Pinheiro Rodrigues, 12 anos – Escola EB23 de Real
- 2.º Classificado – Sofiiia Nikitenkova, 14 anos- EB23 Francisco Sanches
- 3.º Classificado – Matias Ribeiro Marques, 6 anos - Escola Primária S. Brás, Barcelinhos

Menções Honrosas:

Morgana de Sampaio Barbosa e Viana Morais, 11 anos
Gabriel Pinheiro Oliveira, EB 23 Real, 6ºano
Alisa Silva, 10 anos
Miriam Pereira de Lima Correia, 10 anos
João Dinis Matos e Silva Barbosa de Freitas, EB S. Vítor
Miguel Correia Gomes, 10 anos, 5ºano, EB2 Gualtar
Inês Fernandes Veloso, Escola Mosteiro do Cávado

Os TUB parabenizam e expressam a sua gratidão, pela participação de todos os jovens alunos!

Colaboradores(as) TUB apadrinham Fundação BOMFIM

Os trabalhadores dos TUB, no âmbito da sua Responsabilidade Social, foram “padrinhos de coração” da Fundação BOMFIM.



Num ano particularmente difícil para muitas instituições, o Município de Braga desafiou os trabalhadores do Universo Municipal, para ajudarem a concretizar os “sonhos de Natal” de crianças e jovens institucionalizadas, bem como de várias instituições da nossa cidade. A fundação BOMFIM nasceu em 1993 com o propósito e a vontade de se assumir como um agente de apoio à sociedade.

Desde então cumpre com carinho essa missão de servir a todos, em especial aos mais desprotegidos e em situação de exclusão.

Imbuídos pelo espírito solidário, a que a quadra natalícia convida, os nossos trabalhadores aceitaram prontamente este desafio, e em tempo record, conseguiram angariar a verba que permitiu concretizar o objetivo proposto.

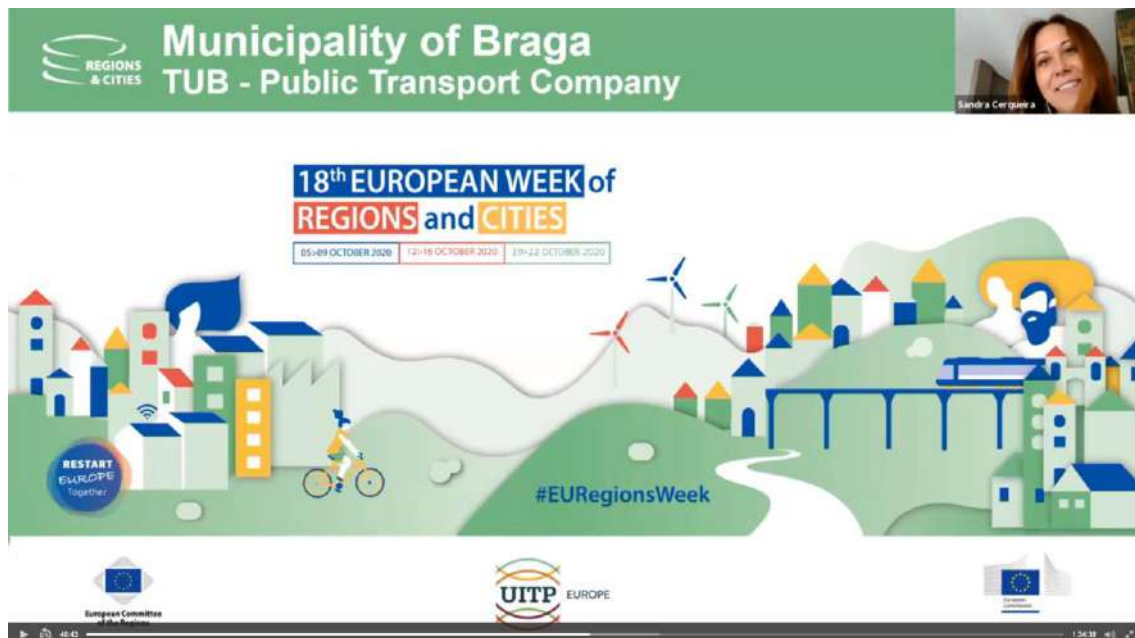
A concretização desta vontade teve o apoio colaborativo da Administração dos TUB, do CRPT (Clube Recreativo do Pessoal dos TUB) e da MTI Consulting.

Assim, no dia 22 de dezembro, em nome de todos os trabalhadores dos TUB, fomos entregues pessoalmente, equipamentos audiovisuais para as duas casas da Fundação.

As ofertas incluíram uma *Smart TV*, um *Tablet* e duas *Webcams*, para felicidade de todos na instituição.

Cohesion Policy for Sustainable Mobility

Os TUB participaram, no dia 21 de outubro, na 18.^a Semana Europeia das Regiões e Cidades no workshop “Cohesion Policy for Sustainable Mobility”.



A Comissão Europeia promoveu entre 5 e 22 de outubro o maior evento de Política Regional destacando a importância das Regiões e dos Municípios na elaboração das políticas da União Europeia.

Este ano, por força do atual contexto, a 18.^a edição da Semana Europeia das Regiões e Cidades, foi realizada em moldes diferentes, totalmente online e com um número recorde de participantes, mas igualmente focada na discussão dos desafios comuns às regiões europeias, na cooperação, partilha de ideia e de soluções, juntando decisores, políticos, empresas, sociedade civil, investigadores e comunicação social.

A edição de 2020 teve três temáticas principais: “Empoderamento dos cidadãos”, “Coesão e Cooperação” e “Europa Verde”.

Sandra Cerqueira foi uma das oradoras do workshop “Cohesion Policy for Sustainable Mobility”, tendo apresentado a experiência da empresa com os Fundos de Coesão e dando testemunho da importância dos fundos europeus e da política de coesão da União Europeia no desenvolvimento de soluções de mobilidade sustentável em Braga.

No mesmo painel, participaram responsáveis por projetos de mobilidade verde de outras cidades europeias como Varsóvia, Bucareste e o projeto de cooperação transfronteiriça da região Alpina.

Os TUB tiveram a oportunidade de partilhar a importância dos fundos da política de coesão no cofinanciamento dos projetos de investimento que já foram implementados e os que estão

atualmente em curso, testemunhando o seu papel na melhoria da qualidade de vida da comunidade e da oferta do serviço desta empresa municipal de transporte público.

Workshop “Empresas Verdes para regiões verdes e cidades verdes”

Os TUB participaram no Workshop subordinado ao tema “Empresas Verdes para regiões verdes e cidades verdes” no dia 21 de fevereiro, que reuniu cerca de 25 empresas participantes e oradores para debater as temáticas da sustentabilidade, das compras verdes e da economia circular.

O workshop contou com a presença do Presidente da Câmara Municipal de Braga, Ricardo Rio, que deu início à sessão. A iniciativa contou ainda com a apresentação do projeto Xpress, pelo Riccardo COLETTA, coordenador do projeto, pela Dra. Paola ZERILLI, coordenadora científica do projeto e Giacomo FRISANCO, parceiro Eurada.



O workshop teve uma componente de partilha de soluções ecológicas em curso neste momento por diversas empresas e entidades de Braga.

A Administradora-Executiva dos TUB, Sandra Cerqueira, trouxe a debate o tema das compras verdes e sustentáveis nesta empresa municipal.

As evidências de algumas tendências verdes e sustentáveis, a mobilidade sustentável, assim como as barreiras e soluções para as autoridades públicas locais para promover o GPP. No final do workshop, realizou-se uma dinâmica de grupo, com orientação da Dra. Paola ZERILLI, coordenadora científica do projeto XPRESS, e consequente apresentação dos resultados dos trabalhos de grupo e do próprio workshop.

Ações de Benchmarking

Comissão Europeia apresenta Plano para uma mobilidade verde, inteligente e acessível

A Comissão Europeia apresentou, no dia 9 de dezembro, uma estratégia para a mobilidade, bem como um plano de ação com 82 iniciativas que irá guiar o trabalho dos próximos 4 anos. Esta estratégia estabelece a base de como o sistema de transportes da União Europeia pode alcançar a sua transformação verde e digital e tornar-se mais resistente a crises futuras.



Conforme descrito no Acordo Verde Europeu, o resultado será um corte de 90% nas emissões até 2050, proporcionado por um sistema de transporte inteligente, competitivo, seguro e acessível.

Todos os modos de transporte precisam se tornar mais sustentáveis, com alternativas verdes amplamente disponíveis e os incentivos corretos colocados em prática para conduzir a transição. Metas concretas irão manter a jornada do sistema de transportes europeu em direção a um futuro inteligente e sustentável no caminho certo.

As cidades terão um papel importante, pois terão de trabalhar para ser neutras ao nível do clima. Para isso há metas para que se promova o andar a pé e utilização da bicicleta para deslocações urbanas e para a logística urbana através da reconstrução das principais vias de trânsito para acolherem redes cicláveis e com a criação de zonas onde o acesso automóvel é interdito (exceto residentes), e ainda promovendo a utilização do transporte público, com a implementação de redes de alta capacidade e de linhas exclusivas nos centros urbanos.

Os carros, carrinhas e autocarros passarão praticamente todos a ser veículos zero emissões até 2050, existirá uma rede ferroviária de mercadorias completa e uma rede europeia de transporte ferroviário de alta velocidade estará implementada.

Também até 2050 a visão zero terá de estar implementada em toda a Europa, o que significa que teremos de ter 0 mortes nas estradas em toda a Europa a partir desse ano. Para isso acontecer são necessários investimentos no desenho das nossas cidades, para acalmar o

tráfego reduzindo velocidades através da redução de raios de curvatura, estreitamento de cruzamentos, sobre-elevação de passadeiras, colocação de semáforos, redução do espaço dedicado ao automóvel para aí ser criado espaço para o transporte público e para a bicicleta e o andar a pé.

O setor dos transportes contribui em 5% para o PIB europeu e emprega mais de 10 milhões de pessoas. Neste momento contribui em cerca de 25% para as emissões de Gases de Efeito de Estufa, pelo que é fundamental uma aposta em reordenar as ruas e avenidas das nossas cidades para oferecer melhores condições a quem quer andar a pé, de bicicleta e de transporte público, reduzindo o espaço dedicado, hoje de forma exagerada e extrema, ao carro.

Saint Nazaire - França

Saint Nazaire é um Município Francês da Loire - Atlantique, com 67 mil habitantes, inserida numa área metropolitana com mais de 200 mil habitantes. É uma cidade portuária, com um dos maiores estaleiros navais da Europa, e tem uma presença humana de forma continuada nesta localização pelo menos desde o período Neolítico.

Das 14 linhas de transporte público existentes, duas delas operam em exclusivo em canal dedicado, um com 9 km que liga a Universidade – na costa – à entrada da cidade onde se dá o nó da Autoestrada, e um outro que está em obras, que liga o centro da cidade – onde cruza com a primeira linha – a um ponto mais a norte de interface também com a autoestrada.



Estas linhas, que estão servidas com os “Parking Relais” nos seus terminus, os conhecidos em Portugal como “interfaces TITC”, ou “Parques Dissuasores”, e servem também pontos como a Estação Central de Camionagem e a Estação Central de Caminho de Ferro, onde também para o TGV.

Ao longo destas Avenidas as vias de trânsito automóvel foram reduzidas de 4 e 6 vias, para apenas 2, criando-se canais exclusivos para os autocarros de alto nível de serviço – os BRT, que em França se designam BHLS – e criando-se ciclovias.

A reconstrução destas Avenidas teve um custo de 6,67 milhões de euros por km e hoje, nestes 9 km, são transportados mais de 10 000 passageiros por dia e 3 milhões de passageiros por ano.

A cidade está a efetuar ainda mais investimentos na sua rede ciclável, apostando assim numa cidade para se andar a pé, de bicicleta e de transporte público, em detrimento da utilização do automóvel.

Em 2015, em Saint Nazaire a população deslocava-se de automóvel 55% de automóvel, 40% a pé ou de bicicleta e 5% de transporte público, produzindo cerca de 414 mil viagens internas ao município – sensivelmente as mesmas que Braga.

Receções a Comitivas

Os TUB afirmam-se como uma referência nacional no setor do transporte público coletivo de passageiros. A empresa tem um perfil marcadamente inovador e tem sido pioneira na adoção das mais recentes tecnologias na mobilidade elétrica e demonstrado relevante experiência e desempenho nesta área, sendo procurada pelos mais diversos *players* para partilha de experiências e know-how.

Muitas são as entidades que nos procuram para a partilha de conhecimentos o que nos deixa manifestamente satisfeitos e orgulhosos pelo trabalho da nossa equipa.

Loulé Concelho Global

No dia 9 de outubro, os TUB, receberam na sede das suas instalações, a visita da empresa municipal, Loulé Concelho Global, representada pelo Administrador Executivo, Dr. David Pimentel e pela Dr.ª Élia Silva, Diretora de Mobilidade e Transportes.



A Loulé Concelho Global, Empresa Municipal, integra-se na prestação de serviços de interesse geral e de desenvolvimento local no Município de Loulé, nomeadamente com a gestão, exploração e fiscalização do estacionamento público urbano, a gestão e exploração dos parques de estacionamento municipais, a gestão e exploração dos transportes urbanos, a gestão e exploração do Mercado Municipal de Loulé e do Mercado Exterior de Sábado.

Em busca de conhecimento e partilha de boas práticas, quanto à gestão do estacionamento, mas essencialmente quanto à atuação de um operador de transporte rodoviário de passageiros, de renome, a Loulé Concelho Global recorreu aos TUB, fruto do reconhecimento e mérito no mercado da nossa empresa.

Contudo, o que mais motivou a Loulé Concelho Global a visitar os TUB, foi o facto da AMT - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, entidade reguladora e fiscalizadora do setor dos transportes em Portugal, ter referenciado os TUB, como modelo a seguir no que diz respeito à instrução e comprometimento para com a contratualização do serviço público de transportes. Rasgados elogios foram efetuados ao modelo de gestão e remuneratório desenvolvido, bem como a toda a documentação de suporte deste processo. Com efeito, o mercado vê agora nos TUB mais um motivo de competência, o que muito nos orgulha.

Aproveitando a ocasião, tratando-se de uma empresa com personalidade jurídica semelhante, demais temas foram abordados por ambas as partes. Obrigações do operador de transportes público de passageiros, pontos chave e críticos do negócio, ferramentas essenciais a adotar na operação, bem como, modelo de contrato, tipo de financiamento, satisfação de clientes e exploração do estacionamento são alguns desses temas que em muito favoreceram a troca de experiências.

Enquadrando-se numa estratégia de aprendizagem e aquisição de conhecimento, fundamental para o desenvolvimento do sistema de Investigação, Desenvolvimento e Inovação, mas também de desenvolvimento das competências dos(as) colaboradores(as) dos Transportes Urbanos de Braga, estas visitas, essencialmente de empresas similares, muito contribuem para agilizar e potenciar a melhoria dos processos de gestão interna dos TUB.

Associações e Parcerias

Enquanto empresa municipal, inserida num setor que presta serviço público à comunidade, os TUB procuram estabelecer uma estreita relação com todas as entidades suas parceiras, num verdadeiro espírito de colaboração.

sou.uminho.pt

O processo de inscrição de novos estudantes na Universidade do Minho (UMinho) aconteceu, neste ano letivo, em ambiente exclusivamente online.

A doença COVID-19, foi inegavelmente uma impulsionadora da digitalização, levando a UMinho a transformar um dos seus mais importantes processos, no que aos TUB dizem respeito.

Ao contrário do que seria habitual, cuja semana traria a Braga milhares de alunos que iniciariam o seu percurso académico na UMinho e em Braga, todo o esforço foi realizado apenas com acesso a um computador.



Neste novo processo foi possível aos futuros alunos matricularem-se, onde seria possível obter informações sobre alojamento, bolsas de estudo, alimentação, apoio médico, envolvimento em desporto e grupos culturais e, o mais importante, tudo sobre a oferta dos TUB e como dar resposta a quaisquer necessidades de mobilidade na cidade de Braga. Assim, os TUB voltaram a demonstrar a sua resiliência e capacidade de adaptação, transformando-se digitalmente,

estando presentes de forma simplificada e digital, no novo processo de inscrição dos novos estudantes da Universidade do Minho.

Os TUB criaram uma equipa, liderada pelo Departamento de Inovação e TUBconsulting, para levantamento de requisitos, desenho e implementação da solução no processo de inscrição de novos alunos, cujo objetivo final seria o de permitir a qualquer estudante a sua inscrição e pedido de novos títulos de transporte de forma simples e célere.

Essa equipa funcionou em permanência tendo elementos de diversos departamentos de acordo com a sua valência, dando resposta quase que imediata a todas as solicitações.

Através do nosso portal seria ainda possível informar todos os novos clientes de quando os títulos estariam disponíveis para levantamento nos diversos pontos de venda, de acordo com a solicitação dos mesmos para maior conveniência.

Esta plataforma apresenta inúmeras possibilidades, não apenas para o nosso cliente, mas também para esforços de promoção e gestão, uma vez que tem inúmeras potencialidades no tratamento dos diversos indicadores importantes para os TUB e que permitem adaptar a oferta, esforços comerciais e de sensibilização para o uso do transporte público.

Em pouco tempo, e ainda no decorrer de 2020, toda a solução foi integrada no sistema de bilhética, o que permitirá futuramente dar resposta a novas ideias, desafios e necessidades que vamos recebendo por parte de quem nos utiliza ou quer vir a utilizar.

1.3 Atividade Interna

Convívio dos Colaboradores(as) TUB

38.º Aniversário

Os TUB comemoraram no dia 1 de fevereiro, os seus 38 anos de existência.



Compromisso de Pagamento Pontual 2020

É com a maior alegria e satisfação que, por indicação dos presidentes da ACEGE, IAPMEI, CIP e APIFARMA, os Transportes Urbanos de Braga receberam o seu diploma de membro do Compromisso de Pagamento Pontual 2020.



Os TUB são uma das 1314 empresas e organizações, provenientes de todo o país, de diferentes dimensões e sectores, que renovam o seu Compromisso.

Esta é uma demonstração clara de que todos podem assumir este desafio e que com organização e esforço é possível honrar os compromissos assumidos e promover a competitividade da economia portuguesa.

Formação para a Igualdade de Género

O Plano de Ação para a Igualdade, Conciliação da Vida Profissional, Familiar, Pessoal e Proteção na Parentalidade dos TUB, surge como um instrumento de diagnóstico, que permite elencar um conjunto de medidas e propostas de ação, respeitantes à temática da igualdade nas organizações, em particular entre Mulheres e Homens.

Com este plano, os TUB ambicionam contribuir para a adoção de novos modelos de comportamento sociocultural, criar tendências e promover a luta pela igualdade, combatendo a discriminação e erradicando o preconceito.

Sempre assente na igualdade de oportunidades de participação, reconhecimento e valorização de homens e mulheres.

Para que seja possível implementar esta ação para a mudança, é essencial apostar na educação e formação dos nossos trabalhadores para estas temáticas.

Decorre, por isso, o compromisso por parte dos TUB, em proporcionar aos seus trabalhadores formação no âmbito da Igualdade de Género.

Assim, o Departamento de Recursos Humanos decidiu promover uma ação de formação subordinada ao tema “Igualdade de Oportunidades entre Mulheres e Homens - mitos, estereótipos e crenças reprodutoras da desigualdade e ação para a mudança”.

Esta ação de formação, de 25 horas, decorreu entre o dia 13 e 29 de maio, abrangendo 16 trabalhadores dos TUB e teve como principal objetivo sensibilizar os(as) colaboradores(as) para a questão da desigualdade de género, através da desconstrução de estereótipos e preconceitos que sustentam comportamentos discriminatórios em função do género.

Ao longo da formação foram, também, discutidos temas como o respeito pela igualdade entre as pessoas com quem nos relacionamos profissionalmente, a dignidade das mulheres e de homens no local de trabalho e o dever de “Tolerância Zero” face a situações de abuso verbal, físico, sexual ou outras situações como, a discriminação em função da ascendência, sexo, raça, língua, território de origem, religião, convicções políticas ou ideológicas, instrução, situação económica, condição social ou orientação sexual.

Conhecimento

Traffic Flow Prediction Using Public Transport and Weather Data: A Medium Sized City Case Study

Os Transportes Urbanos de Braga e a cidade de Braga foram um caso de estudo por parte de dois investigadores da Universidade do Minho, Carlos Silva (UMinho) e Rui Martins (TUB-ITC & UMinho).

O artigo científico de 10 páginas, intitulado “*Traffic Flow Prediction Using Public Transport and Weather Data: A Medium Sized City Case Study*”, publicado no livro “*Trends and Innovations in Information Systems and Technologies*” visava o estudo do comportamento do tráfego urbano, os seus índices de congestionamento e como estes eram afetados pelo comportamento dos condutores, do clima e de diversos eventos a ocorrerem na cidade.



Nos últimos anos, tem existido um aumento crescente da procura pela capacidade de criar inteligência e automatizar assim uma série de ações de modo a maximizar a eficácia, eficiência e a produtividade de tarefas rotineiras que constituem a vida diária.

Com a IoT (Internet of Things), existem agora mais dados do que qualquer equipa de analistas humanos poderiam lançar, tratar e extrair informações úteis em um período razoável, muito menos quando se trata de dados em tempo real.

A previsão precisa do congestionamento do tráfego é um problema crítico nas cidades modernas, e é necessário trazer melhorias para melhorar a gestão do transporte público, e como foi dito anteriormente, todos os modelos de previsão podem e serão afetados pelo comportamento de quem está no interior dos veículos, eventos e clima.

A incorporação das condições meteorológicas aos nossos dados (TUB) podem melhorar significativamente a precisão do modelo desenvolvido. O tráfego é uma ocorrência irregular que demonstra características diferentes dependendo do seu ambiente, exigindo um alto nível de inteligência automatizada para dar algum sentido e lógica de modo a criar assim previsões mais precisas.

Uma das conclusões presente no artigo é de que a previsão do fluxo de tráfego é um elemento essencial para uma cidade e para as empresas de transporte que nela atuam. Esta permite poupanças de ordem financeiras, reduzindo a poluição e permitindo uma gestão dos seus recursos de forma mais eficiente.

1.4 Como enfrentamos a pandemia global - COVID-19

No dia 11 de março a Organização Mundial de Saúde (OMS) classificou oficialmente a COVID-19 como uma pandemia, dado que a doença nesta data tinha já atingido 114 países em vários continentes.

Em Portugal os primeiros dois casos confirmados registaram-se no dia 2 de março. No final do mês de abril enquanto Braga registava mais de 1000 infetados, Portugal registava um total de mais de 950 mortos e mais de 24.000 infetados.

Dois dias depois, a 11 de março, a OMS declarava a doença como pandemia, e a 18 de março foi decretado o estado de emergência em Portugal

O 1.º Estado de Emergência foi decretado em Portugal no dia 18 de março, prolongando-se por 45 dias até ao dia 02 de maio de 2020, data em que passamos para o estado de calamidade, todavia ainda antes dessa mesma decisão os Transportes Urbanos de Braga tomaram várias medidas preventivas de modo a proteger colaboradores(as) e clientes.



Apesar do fim do estado de emergência, a título de prevenção, foi entendimento da CMB manter por mais 15 dias as medidas em vigor decorrentes do estado de emergência, até ao dia 18 de maio.

Com a gradual retoma da atividade, os TUB organizaram o regresso dos(as) trabalhadores(as) às suas habituais funções nas instalações da empresa (sede e lojas/postos de venda).

Os(as) trabalhadores (as) da área de Fiscalização de Transporte Público apresentaram-se na empresa dia 18 de maio e iniciaram funções de fiscalização no dia 1 de junho.

Os(as) trabalhadores(as) das Postos de Venda regressaram aos seus postos de trabalho no dia 21 de maio, data em que iniciamos a venda de títulos de transporte para o mês junho.

A loja de atendimento ao público dos EUB abriu dia 25 de maio, e a fiscalização e cobrança no terreno iniciaram dia 1 de junho.

A oferta de serviço de transporte foi reposta na totalidade para alavancar e acompanhar a abertura das atividades económicas da cidade, com o início das validações e venda de títulos a bordo das viaturas a partir do dia 1 de junho.

Os meses de verão decorreram com alguma “normalidade”, até à entrada da estação de Outono.

Com a possibilidade de uma segunda vaga assumir cada vez mais expressão, fruto do aumento exponencial do número de infeções e mortes por COVID19, o Governo decretou a 31 de outubro estado de calamidade, apresentando novas medidas excecionais.

A 9 de novembro entra em vigor novo Estado de Emergência que é renovado sucessivamente até ao final do ano de 2020.

A obrigatoriedade do Teletrabalho foi uma das medidas apresentadas, pelo que internamente foi necessário voltarmos a repensar a organização dos horários de trabalho das equipas. Sempre que as funções em causa o permitiam e o trabalhador dispunha de condições para as exercer, esta figura foi e é atualmente a realidade de muitos(as) colaboradores (as).

Quando a figura do teletrabalho, não se verificava possível, promovemos o desfasamento/desencontro dos horários de trabalho, por forma a existir o menor número de trabalhadores possível, nas nossas instalações.

A distribuição de Equipamentos de Proteção Individual generalizou-se a todos os(as) colaboradores(as) da empresa e é feita com um caráter diário.

Sempre com um objetivo: proteger os(as) colaboradores(as) que continuam a servir Braga.

Plano de Contingência dos Transportes Urbanos de Braga

No dia 26 de fevereiro de 2020 a DGS publicou a orientação 006/2020 para elaborar um Plano de Contingência no âmbito da infeção pelo COVID-19, bem como os procedimentos a adotar perante um(a) colaborador(a) com sintomas desta infeção.

Após a emissão do Despacho n.º 2836-A/2020, a 2 de março, os TUB foram convocados pelo GESPLAN - Grupo de Gestão do Plano Municipal, para elaborarem o seu plano de contingência. A 9 de março os TUB aprovaram a primeira versão do seu plano de contingência que tem estado em permanente estado de atualização, tendo em conta a evolução do quadro epidemiológico da COVID-19.

O Plano de Contingência dos TUB, tem sido desenvolvido e atualizado com a informação disponibilizada pela Direção-Geral da Saúde (DGS), para que sejam cumpridas as recomendações no âmbito da prevenção e do controlo da infeção, nomeadamente na definição e execução de uma matriz de planeamento flexível que permita minimizar os efeitos e consequentemente a menor perturbação possível no quotidiano da nossa organização.



O plano de contingência, reúne todos os procedimentos que devem ser adotados no dia a dia, para amenizar a exposição de todos(as) os(as) nossos(as) colaboradores(as) à atual ameaça, acautelando todas as áreas de atuação da empresa e descreve as principais etapas que os Transportes Urbanos de Braga devem considerar, assim como os procedimentos a adotar no âmbito das suas responsabilidades e competências.

É fundamental que todos os(as) colaboradores(as) dos TUB conheçam o seu plano de contingência, de modo a darem cumprimento aos procedimentos adequados a cada momento. É sem dúvida um dos principais instrumentos para uma gestão eficaz da segurança no trabalho dos(as) nossos(as) colaboradores(as), clientes e partes interessadas.

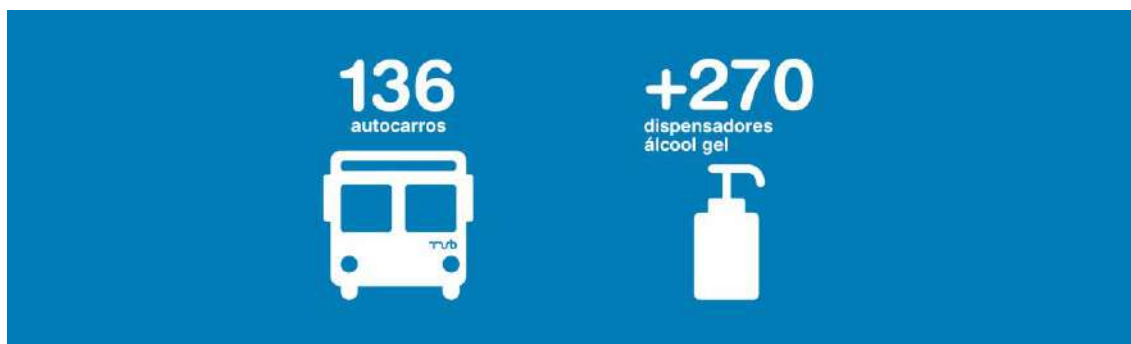
Medidas de Proteção

Motoristas

Todos os(as) colaboradores(as) são importantes no seio da organização, mas existem grupos profissionais que pelas características das funções que desempenham, estão mais expostos.

Os motoristas enquadram-se num grupo de profissionais denominados “linha da frente”, e, por este facto, foi muito importante criar medidas que os protegessem e diminuísse o seu contacto e interação com os passageiros.

Para o efeito os TUB tomaram uma série de medidas, ao longo do ano, que ajudaram neste desígnio:



A oferta de serviço de transporte foi sofrendo várias alterações ao longo do ano de acordo com o estado que vigorava.

Diariamente é disponibilizado um KIT que é distribuído no Centro de Controle a todas(os) as(os) motoristas que iniciam serviço. Esse Kit é composto por 2 máscaras cirúrgicas, toalhetes e cada motorista abastece o seu próprio frasco doseador com a solução antisséptica, que se encontra sempre disponível.

Compete ainda aos colegas que vão proceder a rendição no exterior, levarem o KIT para entrega ao colega que os vai render. Desta forma asseguramos que todos o recebem.

Nº de Kits Segunda/Sexta: 190/dia

Nº Kits sábado: 83

Nº Kits domingo: 75

O motorista do 1º turno leva para o seu autocarro um vaporizador que contem um produto biocida que permitirá a cada motorista desinfetar o seu habitáculo (banco, volante e painel de comandos sempre que necessário ou especialmente entre rendições.

Cada autocarro dispõe de dois desinfetantes (nos articulados 3), na entrada e na saída da viatura, junto do dispensador encontra-se afixado um cartaz explicativo sobre fricção antisséptica das mãos.

No habitáculo foi aplicado um resguardo de PVC transparente, assegurando condições de segurança ao motorista e clientes. Esta medida garante uma maior proteção, quer aos motoristas, quer aos clientes, minimizando os contatos e permitindo a validação e aquisição de títulos a bordo das viaturas.



Nas viaturas onde não foi colocado o PVC, por impossibilidade das condições do habitáculo, ou caso o resguardo se tenha danificado, será impedido (fechado) o acesso ao banco da frente do lado direito por parte dos passageiros.

Foi reforçada a limpeza e desinfeção diária das nossas viaturas, utilizando produtos de desinfeção Biocida, em áreas localizadas (varões, habitáculo do motorista, zonas de pegadas, encostos de cadeiras) e para a limpeza das restantes superfícies.

Para além da desinfeção referida anteriormente, estamos a proceder à higienização das viaturas da frota. Este é um processo adicional, que se assume como um importante instrumento na preservação da saúde pública reduzindo, na medida do possível, a possibilidade de propagação do vírus COVID-19.

Nos casos em que se verificar utilização abusiva do serviço de TP os motoristas ou revisores têm sensibilizado os passageiros e decorrem ações de fiscalização por parte das autoridades competentes.

Sede

Apesar dos TUB serem uma organização que privilegia o contacto social um dos primeiros comportamentos alterados foi a forma de interação social evitando apertos de mão, abraços, beijos, dando assim, cumprimento às regras de distanciamento social.

O recurso ao teletrabalho, por parte de alguns(as) colaboradores(as), nas situações em que a natureza do trabalho é compatível com este regime, foi privilegiado. Implementou-se desfazamento dos horários de trabalho e as reuniões de trabalho ou formação passaram, também, a acontecer por videoconferência.



As secretárias passaram a ter o material estritamente necessário para permitir a desinfeção necessária, com particular atenção aos espaços de utilização comum, como salas de trabalho, sala de formação, espaços de circulação, salas de reunião, salas de convívio, instalações sanitárias, corrimões, puxadores das portas e interruptores. Compreendendo os constrangimentos causados, interditamos a utilização dos micro-ondas presente na sala de refeições TUB.

Disponibilizamos a todas(os) as(os) colaboradoras(es) nas várias áreas, solução antisséptica de base alcoólica para desinfeção de mãos, viseira e máscaras cirúrgicas homologadas e aprovadas pela DGS.

Obrigatoriedade de utilização de máscara ou viseira pelos(as) colaboradores(as) em funções, em todas as instalações da empresa (sede e lojas/postos de venda).

As áreas de trabalho no edifício administrativo estão delimitadas por barreiras de separação em acrílicos, esta barreira não dispensa a utilização obrigatória de máscara.

Em espaços fechados, as portas e janelas são abertas para manter o ambiente limpo, seco e bem ventilado (pelo menos 6 renovações de ar por hora) e a manutenção/desinfecção dos aparelhos de ar condicionado foi reforçada, com uma periodicidade quadrimestral.

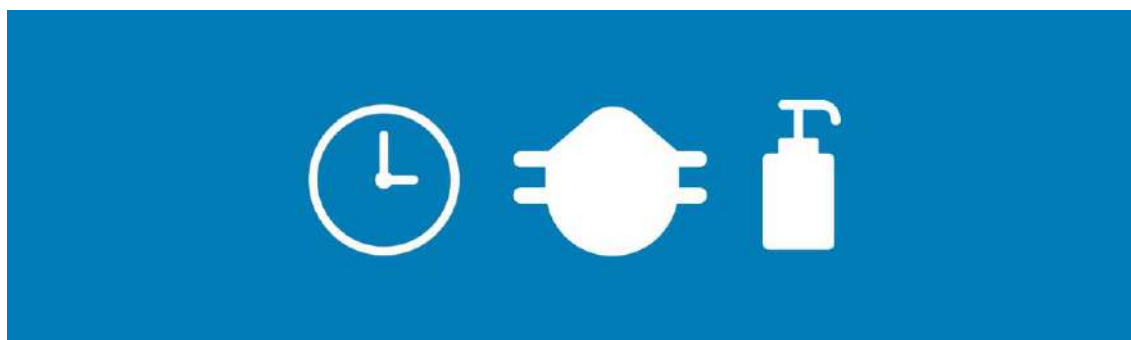
Os(as) trabalhadores(as) mais vulneráveis, pertencentes a grupos considerados de risco, são monitorizados pela área de Médica de Medicina no Trabalho.

O acesso da entrada ao público na sede está condicionado, sendo necessária a utilização obrigatória de EPI.

Oficinas

Aproveitando o primeiro estado de emergência, organizaram-se intervenções de melhoria que de outra forma tinham sido de difícil agendamento devido ao elevado número de viaturas no exterior, quando os serviços estão em pleno funcionamento.

As presenças dos colaboradores na oficina foram organizadas em escalas rotativas, em períodos de 15 dias, seguindo assim as orientações do seu responsável de serviço.



O responsável de serviço em conjunto com os colaboradores acordou um horário que possibilita o desencontro dos colaboradores e a redução em 50% das equipas de trabalho presentes nas instalações.

Também nesta área foi necessário promover o desfasamento dos horários de intervalo para as refeições.

Interditamos a utilização de micro-ondas e da zona de chuveiros nos balneários da manutenção, utilizados apenas para uma mudança de roupa.

O acesso aos mesmos pelos colaboradores, é feito de forma desfasada e de acordo com a supervisão do cumprimento das regras estabelecidas pelo responsável

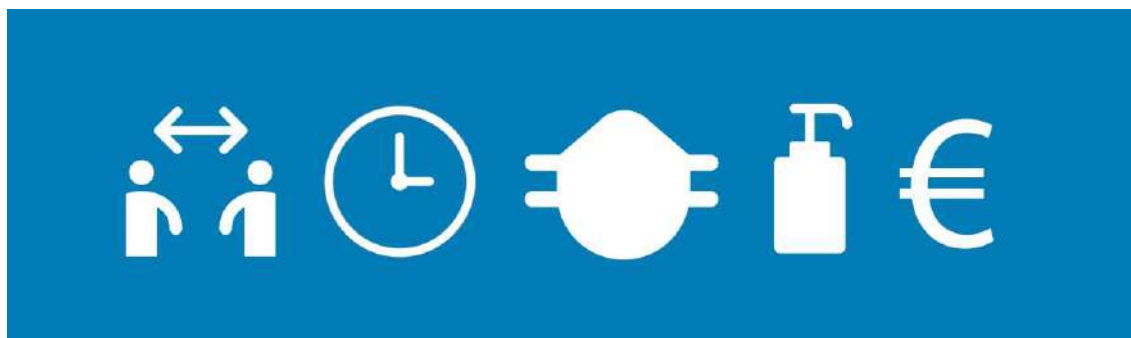
Postos Venda, Loja Mobilidade e EUB

Nos postos de venda, na Loja da Mobilidade e na Loja dos EUB a primeira abordagem aconteceu logo a 10 de março com ações de Sensibilização dirigida a todos os seus colaboradores(as).

Promoveu-se uma ação conjunta da área de Segurança, Higiene e Saúde no Trabalho com a enfermeira do Trabalho em contexto de sala no caso de todos os fiscais e em contexto de visita aos postos de trabalho para os postos de Venda e na Loja EUB para dar a conhecer o Plano de Contingência e o fluxograma de atuação para cada uma dessas áreas.

Foram reforçadas as medidas de limpeza e desinfeção dos espaços e disponibilizada solução antisséptica para os trabalhadores e clientes. Na loja dos EUB foi interdita a utilização da zona de chuveiros nos balneários e a utilização de micro-ondas. Em alinhamento com as orientações do Governo e da DGS, os TUB prepararam durante o desconfinamento a reabertura de todas estas áreas de forma gradual e faseada, com as devidas alterações estruturais para os balcões de atendimento ao público.

Associada às restantes medidas de proteção, a utilização dos meios de proteção individual por parte dos trabalhadores destas áreas foi fundamental.



Atualmente acesso à loja dos EUB só pode ser feito após agendamento prévio por mail ou telefonicamente. O atendimento presencial acontece no horário das 14:30 às 18:00. A equipa de fiscalização é responsável pela desinfeção periódica dos parquímetros.

Nos postos de venda só é permitida a permanência de um(a) colaborador(a). Esta situação não se aplica à loja da mobilidade que pode ter dois colaboradores (um em BackOffice). Sempre que o terminal de multibanco é utilizado deve ser desinfetado com o recurso a biocida aí existente. Os(as) colaboradores(as) procedem à desinfeção das mãos sempre que manuseiam dinheiro ou tocam em objetos de terceiros.

Auditoria de avaliação da Segurança e Saúde no Trabalho - COVID FREE

Decorreu no dia 15 de julho de 2020 uma auditoria externa que tinha como objetivo verificar o cumprimento das Orientações do ACT, DGS e OIT por parte dos TUB, para o combate à COVID-19.

Os critérios da auditoria passaram por analisar a orientação 6/2020 acerca dos procedimentos de prevenção, controlo e vigilância na empresa. A orientação 11/2020 acerca do procedimento de transmissão em estabelecimentos de atendimento ao público, mais dirigida à área administrativa, postos de venda e loja EUB.

A orientação 14/2020 que verificou os procedimentos de limpeza e desinfeção de superfícies nas áreas de atendimento ao público e uma das orientações mais importantes, dirigida especificamente à nossa área de atividade, a orientação 27/2020 que estabelece todos os procedimentos a adotar nos Transportes Públicos.

Foram ainda critérios de observação por parte da auditora o cumprimento das orientações previstas pela Organização Internacional do Trabalho acerca da prevenção e mitigação da COVID-19 nos espaços de trabalho e as medidas de prevenção da COVID-19 implementadas nos TUB, resultante do documento produzido pela DGS.



Concluída a auditoria, os TUB obtiveram o selo COVID FREE que atesta o cumprimento das boas práticas para fazer face à pandemia de coronavírus. No entanto, relembramos, que o nosso comportamento como sociedade é fundamental.

Importância dos Processos de Desinfecção e Higienização nos TUB

Em setembro de 2018, os TUB tornaram-se pioneiros, ao iniciar com a Nano Green Wash um trabalho altamente personalizado, realizado por técnicos especializados, utilizando produtos e equipamentos de alta qualidade que permitiam uma remoção eficaz da sujidade das viaturas da nossa frota, através da projeção de vapor de água. Pelo facto de atingir altas temperaturas de esterilização, este sistema não utiliza produtos químicos e permite uma limpeza profunda que penetra nas zonas de mais difícil acesso, como por exemplo as tubagens de ar condicionado, ou áreas de pouca visibilidade num determinado espaço.

Podemos apelidá-la, como uma solução amiga do ambiente que permite a poupança desse bem precioso e essencial à vida no nosso planeta: a água, numa redução no seu consumo em cerca de 98%.

Hoje assume-se como uma solução completa de higienização e desinfecção a vapor que se revelou acima de tudo um importante contributo para a promoção da higiene e saúde pública, responsável pela eliminação de microrganismos vivos, como ácaros e bactérias.

Com o aparecimento da COVID-19, passamos a higienizar a frota, e vários espaços de trabalho, com um produto biocida, o Nanoban, eficaz no combate de bactérias, fungos e vírus como o SARS-CoV-2. Este produto tem a particularidade de se manter 240 horas ativo após aplicado na superfície, o que permite algum espaçamento temporal entre higienizações.



Tão importante quanto a higienização e desinfecção é a verificação e monitorização deste serviço. Aquando das intervenções, são realizadas medições, que aferem o grau de higienização obtida, emitindo um certificado de higienização, que garante a todos os nossos clientes e trabalhadores o controlo de desinfecção das áreas.

Higienização nas instalações da empresa

A limpeza e higienização tornam-se vitais, através desta eliminamos os microrganismos. Complementar a higienização das superfícies com a desinfeção das mesmas evita a transmissão da SARS-CoV-2 nos locais de trabalho.

Aumentamos a periodicidade e o cuidado na lavagem/desinfeção dos espaços de utilização comum: equipamentos, mobiliário, objetos e superfícies com os quais haja um contacto frequente, espaços de circulação, salas de convívio, instalações sanitárias, corrimões, puxadores das portas, telefones, teclados, interruptores de luz, botões de máquinas. Para o efeito recorremos a produtos BIOCIDAS, inscritos na lista de recomendações da DGS.

Higienização da Frota

Desde o início da pandemia os TUB reforçaram a limpeza da sua frota de autocarros para fazer face ao novo coronavírus. Foi reforçada a Limpeza e desinfeção diária das nossas viaturas, em áreas onde se verifica um “maior contacto manual” (varões, pegas interiores, contorno superior dos bancos, botões para acionar paragem, habitáculo do motorista).

Temos uma equipa diurna que cumpre um plano de desinfeção de todas as viaturas que recolhem ao parque durante o dia.



A equipa noturna realiza a limpeza de todas as viaturas da frota em circulação, nesta fase com cuidados adicionais de desinfeção.

Adicionalmente a este processo de desinfeção, com uma periodicidade quinzenal iniciamos a aplicação do Nanoban.

O Nanoban é uma solução Biocida, aplicada por pulverização, em todas as viaturas da frota.

Estes dois processos conjugados assumem-se como um importante instrumento na preservação da saúde pública reduzindo, na medida do possível, a possibilidade de propagação do vírus.

1.5 Sistemas de Gestão Integrada

TUB renovam certificações ISO 9001 e NP4457

Com o objetivo de avaliar a adequabilidade, capacidade, eficácia e desempenho do Sistema de Gestão da Qualidade (SGQ) e do Sistema de Gestão de Investigação, Desenvolvimento e Inovação (SGIDI), nos dias 25 e 26 de junho realizou-se mais uma Auditoria de Acompanhamento, por parte da equipa auditora da SGS.



Reiteradamente a Equipa Auditora, valida os sistemas de gestão dos TUB, atestando que ambos estão globalmente concebidos, implementados e demonstram aptidão para, de uma forma consistente dar cumprimentos aos propósitos da organização

De modo a assegurar a melhoria contínua, o cumprimento dos requisitos normativos e das políticas da Organização, os TUB superam mais uma etapa que coloca à prova, não só o sistema integrado de gestão, mas as suas práticas de trabalho, persistência e empenho de todos os colaboradores(as).

Comissões Técnicas de Normalização

Os TUB mantêm a sua participação em comissões técnicas de normalização, nomeadamente na CT 148 – Transportes, Logística e Serviços e CT 177 – Acessibilidade e Design inclusivo, oferecendo inúmeras vantagens e notoriedade aos TUB.

Com o âmbito de “Desenvolvimento de normas aplicáveis às atividades e serviços prestados no transporte de passageiros, mercadorias e bens móveis e ainda qualificação do pessoal”, em 2020, a CT 148 cria uma nova subcomissão (SC) a SC3: Segurança Rodoviária Transporte Público Passageiros e Mercadorias, somando mais uma representação dos TUB à SC1: Transporte de Passageiros e Parques de Estacionamento na qual os TUB já tinham assento.

No ano transato, os TUB, além de colaborarem na criação e início da atividade da SC3, usufruíram da oportunidade de colaborar na concretização de um inquérito de satisfação do cliente padrão, a nível nacional, ficando ao dispor, em primeira mão, para aplicação mais maturada por parte dos TUB. A prossecução do processo de revisão da norma de autocarros urbanos NP 4493:2020 mais ajustada à nossa realidade, foi mais um dos contributos TUB.



A representação nas CT mais do que nos facultarem a oportunidade de colaborar como entidade interessada e socialmente responsável nas matérias que norteiam a nossa atuação, influenciar a atividade normativa e garantir uma representação equilibrada dos interesses socioeconómicos, permitem-nos essencialmente adquirir competências e um conjunto de saberes importantes para colocar ao dispor dos TUB em geral e para a gestão integrada dos sistemas em particular.

1.6 Sustentabilidade e Responsabilidade Social

Monitorização Rio Este

Apesar de todas as limitações que a pandemia da COVID-19 impôs, no cumprimento da responsabilidade de vigilância e proteção do troço de rio adotado, os TUB honram os compromissos assumidos com a ASPEA - Associação Portuguesa de Educação Ambiental e com o Município de Braga realizando a totalidade das saídas de campo previstas para 2020.

A 23 de julho e 12 de novembro do ano em análise, os TUB efetuam as saídas de campo de monitorização anuais previstas no Projeto Rios.



Recorrendo a uma metodologia de observação simples, mas rigorosa, foram aferidas as características e qualidade biológica da água, os respetivos parâmetros físico-químicos, como o PH, temperatura, nitritos, nitratos e dureza total, bem como, a biodiversidade e o levantamento sistemático do património das margens e dos resíduos.

Com a adoção do troço de 500 m do rio Este, que inicia na Rua dos Barbosas e termina junto ao Parque de Exposições, os TUB contribuem assim para a melhoria ambiental dos recursos hídricos, em geral, e em particular deste troço, num compromisso com o ambiente, revelando uma cidadania ativa na proteção da biodiversidade e da qualidade de vida dos cidadãos, no caminho da sustentabilidade.

1.7 Engenharia de Equipamentos e Manutenção

Como parte integrante da estratégia da empresa, a otimização de recursos, o aumento da eficiência dos processos e a melhoria contínua, são condições fundamentais para a sobrevivência de uma organização. Estes pressupostos estão bem presentes no dia a dia da equipa do Departamento de Engenharia de Equipamentos e Manutenção.

A manutenção desempenha um papel fundamental para o negócio, principalmente com a existência de um órgão ou componente que por avaria ou falha fica inoperacional, coloca em causa toda uma operação de serviço de transporte de passageiros assim como os constrangimentos inerentes.

Desta forma, e no seguimento do plano do plano estratégico da empresa, o reforço da frota com 7 (sete) unidades de propulsão elétrica, com capacidade aumentada face as unidades existentes, a aquisição de equipamento de diagnóstico de última geração para auxílio da equipa oficial no que ao diagnóstico respeita e os programas de manutenção preventiva, contribuíram para a diminuição de custos e naturalmente na melhoria no serviço prestado à comunidade.

Frota linhas regulares

Marca	Modelo	2019	2020	Variação	%
Volvo	B10M	9	9	0	0,00%
Volvo	B7R	2	2	0	0,00%
Mercedes	O405	29	26	-3	-10,34%
Mercedes	O405 N2	39	39	0	0,00%
Mercedes	0405 GN	6	6	0	0,00%
Mercedes	Sprinter 416 NF	5	4	-1	-20,00%
Mercedes	Sprinter 519 CDI	8	8	0	0,00%
MAN	NL12	23	23	0	0,00%
MAN	GNC	4	0	-4	-100,00%

SETRA	S415 NF	5	5	0	0,00%
Caetano	e.City Gold	6	13	+7	116,67%
Total		136	135	-1	-0,74%

Restante frota

Nome	Marca	Modelo	2019	2020	Variação	%
Reciclónico	Volvo	B10R	1	1	0	0,00%
Turístico	SETRA	S315UL	1	1	0	0,00%
Total			2	2	0	0,00%

Idade média da frota operacional das linhas regulares

	2019	2020	Variação	%
Idade média	19,72	18,49	-1,23	-6,24%

Km percorridos total

	2019	2020	Variação	%
Quilómetros percorridos	6 125 713	5 638 800	-486 91	-7,95%

Custos

Órgão	2019	2020	Variação	%
01 - Suspensão	11 760,96 €	7 095,09 €	-4665,87 €	-39,67%
005 - Eixo Dianteiro	2 742,92 €	2 262,76 €	-480,16 €	-17,51%
009 - Direção	5 596,81 €	6 113,08 €	516,27 €	9,22%
013 - Eixo Traseiro	4 516,85 €	5 307,49 €	790,64 €	17,50%
017 - Diferencial/Transmissão	5 433,90 €	9 610,49 €	4 176,59 €	76,86%
021 - Travões	39 948,79 €	34 930,25 €	-5018,54 €	-12,56%
029 - Elétrico	42 831,12 €	42 748,71 €	-82,41 €	-0,19%
033 - Motor	66 916,48 €	80 547,34 €	13 630,86 €	20,37%

037 - Carroçaria	19 850,73 €	19 485,59 €	-365,14 €	-1,84%
041 - Caixa Velocidades	16 652,67 €	4 524,06 €	-12128,61 €	-72,83%
045 - Suspensão Pneumática	7 959,72 €	6 001,91 €	-1957,81 €	-24,60%
048 - Pneus Novos	105 984,00 €	95 000,00 €	-10984 €	-10,36%
053 - Óleos	21 489,28 €	36 246,81 €	14 757,53 €	68,67%
057 - Tintas	1 550,23 €	1 481,39 €	-68,84 €	-4,44%
061 - Chassi	183,71 €	222,52 €	38,81 €	21,13%
065 - Diversos	40 062,16 €	28 634,76 €	-11427,4 €	-28,52%
TOTAL	393 480,33 €	380 212,25 €	-13 268,08 €	-3,37%

1.8 Recursos Humanos

Caracterização do Efetivo TUB

Distribuição do pessoal

Os Transportes Urbanos de Braga intervêm atualmente em duas áreas importantes da esfera municipal: o transporte público coletivo de passageiros e o estacionamento urbano nas zonas de estacionamento de duração limitada, sob jurisdição da CMB.

O efetivo total dos TUB aumentou, em 2020, para 362, com a criação líquida de 17 postos de trabalho, face ao ano homólogo.

Este aumento incidiu, essencialmente, na população dos Agentes Únicos e nos Agentes EUB. No primeiro caso, o acréscimo foi de mais 11 motoristas e no segundo caso, o aumento duplicou o número de EUBs, com mais 5 elementos.

No caso dos Administrativos e Operários, esta população manteve-se estável, registando-se apenas, menos um trabalhador Operário e mais dois Administrativos, face a 2019.

Efetivo por Famílias e Género								
	2019			2020			Variação	Variação
	H	M	T	H	M	T	Total	%
Agentes Únicos	225	13	238	234	15	249	11	4,62
Operários	32	0	32	31	0	31	-1	-3,13
Administrativos	35	31	70	39	33	72	2	2,86
Equipa EUB	5	0	5	8	2	10	5	100,00
Total	297	44	345	312	50	362	17	4,93

Em 2020, os trabalhadores com vínculo público (Função Pública) e com contratos individuais de trabalho (Regime Geral), distribuem-se entre 31% e 69%, respetivamente. Esta assimetria acentua-se, particularmente, no caso dos Agentes Únicos, com 80% do regime geral e 20% da função pública.

No período homólogo, as mesmas populações distribuem os seus rácios entre 65% do Regime Geral e 35% da Função Pública, sendo que no grupo dos Agentes Únicos esta distribuição foi de 77% do Regime Geral. Este aumento do regime geral e diminuição da Função Pública, face a 2019, segue um padrão comum, quando comparado com anos anteriores.

Desde 1998, altura em que os TUB passam a Empresa Municipal, todas as admissões passam a ser sob a forma de Contratos Individuais de Trabalho, pelo que todas as saídas de efetivo, quer Regime Geral ou Função Pública, são substituídas por trabalhadores com contratos individuais de trabalho. Assim, em 2020, a entrada de mais 31 trabalhadores com contratos individuais de trabalho e a saída de 14 trabalhadores, dos quais 8 com vínculo público e 6 do regime geral.

Efetivo por Famílias, Função Pública, Regime Geral												
	Função Pública				Regime Geral				Total			
	2019		2020		2019		2020		2019		2020	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Agentes Únicos	54	0	49	0	171	13	185	15	225	13	234	15
Operários	23	0	20	0	9	0	11	0	32	0	31	0
Administrativos	22	21	22	21	17	10	17	12	39	31	39	33
Agentes EUB	-	-	-	-	5	-	8	2	5	-	8	2
Total	99	21	91	21	202	23	221	29	301	44	312	50

Habilitações Literárias

Grau	2019			2020			Variação %
	H	M	Total	H	M	Total	
1º Ciclo	41	1	42	37	1	38	-9,52
2º Ciclo	91	2	93	90	2	92	-1,08
3º Ciclo	50	9	59	49	9	58	-1,69
Ensino Secundário	100	24	124	118	26	144	16,13
Ensino Universitário:	18	9	27	18	12	30	11,11
Licenciatura	11	7	18	12	9	21	16,67
Mestrado	7	2	9	5	3	8	-11,11
Doutoramento	0	0	0	1	0	1	100
Total	300	45	345	312	50	362	

Nos últimos anos, o número de colaboradores(as) com habilitações de nível secundário, nos TUB, tem vindo a aumentar, significativamente. Por exemplo, no ano de 2020, tivemos mais 20 face a ano anterior. Esta tendência relaciona-se com o facto de os candidatos à função de motoristas nos TUB, terem como requisito mínimo, a obrigatoriedade do 12º ano concluído. Sendo este grupo, a principal força de trabalho nos TUB e por isso, observar maior incidência nos processos de recrutamento, vemos todos os anos, o número de trabalhadores com formação de nível secundário a crescer.

Também nos nossos quadros superiores, torna-se possível observar um aumento do número de licenciaturas e a concretização, pela primeira vez, de um doutoramento. A saída de trabalhadores por motivo de aposentação, permite o rejuvenescimento do efetivo de trabalho, através da contratação de colaboradores(as) mais jovens, qualificados, com mais competências e conhecimento especializado na sua área de atuação.

Estrutura Etária

Idades	2019			2020		
	H	M	Total	H	M	Total
18 a 24 anos	1	0	1	1	0	1
25 a 29 anos	6	1	7	11	1	12
30 a 34 anos	21	3	24	22	3	25
35 a 39 anos	33	6	39	35	8	43
40 a 44 anos	41	9	50	43	9	50
45 a 49 anos	52	6	58	55	9	65
50 a 54 anos	53	3	56	50	2	53
55 a 59 anos	48	6	54	53	5	58
mais de 60 anos	45	11	56	42	13	56
Total	300	45	345	312	50	362

Antiguidade

	2019			2020		
	H	M	Total	H	M	Total
Até 2 anos	52	9	61	54	11	65
Mais de 2 até 5	27	6	33	34	6	40
Mais de 5 até 10	28	2	30	31	5	36
Mais de 10 até 15	27	2	29	40	1	41
Mais de 15 até 20	62	3	65	53	5	58
Mais de 20 até 25	49	6	55	48	6	54
Mais de 25	55	17	72	52	16	68
Total	300	45	345	312	50	362

Absentismo

O valor da Taxa de Absentismo Anual, em 2020, foi de 8,12%. Um aumento de 0,46%, face a 2019.

Este ligeiro aumento, teve na sua origem, a situação provocada pela Pandemia por COVID19, a qual levou ao registo de baixas motivadas por Doença COVID19 e às ausências dos colaboradores(as) em Isolamento Profilático. Desta forma, é possível concluir que em 2020 teria sido possível reduzir a Tx de Absentismo nos TUB e assim alcançar a meta estabelecida para o mesmo ano -7%.

Junho e novembro, foram os meses que registaram o valor mais elevado de absentismo, 9,47% e 11,28% respetivamente.

Taxa de Absentismo		
Mês	2019	2020
Janeiro	7,10	6,01
Fevereiro	7,32	6,76
Março	7,60	6,94

Abril	6,95	7,69
Maio	6,82	8,6
Junho	8,46	9,47
Julho	7,26	7,76
Agosto	10,07	8,57
Setembro	7,82	8,18
Outubro	7,46	7,64
Novembro	7,72	11,28
Dezembro	9,00	8,72
Anual	7,66	8,12

Formação

Número de colaboradoras e colaboradores por ano e por Área Funcional

	Função Pública				Regime Geral				Total			
	2019		2020		2019		2020		2019		2020	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Motoristas	33	0	23	0	106	5	137	9	139	5	160	9
Operários	24	0	6	0	14	0	4	0	38	0	10	0
Administrativos	15	19	13	16	16	13	7	10	31	32	20	26
Equipa EUB	-	-	0	0	5	-	8	2	5	-	8	2
Total	72	19	42	16	141	18	156	21	213	37	198	37

Percentagem de efetivo em formação

	2019		2020	
Motoristas	144	57,60%	169	71,61%
Operários	38	15,20%	10	31,25%
Administrativos	63	25,20%	46	66,67%
Agentes EUB	5	2,00%	10	111,11%
Total	250	72,25%	235	67,92%

Em 2020, os TUB, no âmbito do seu Plano de Formação, que prevê desde 2018, formação relacionada com temáticas sobre Igualdade de Género: princípio de igualdade e não discriminação; prevenção de enviesamentos e estereótipos; Linguagem inclusiva - pretendeu nesta matéria, apostar na divulgação do seu Plano de ação para a igualdade, conciliação da vida profissional/familiar/pessoal e proteção na parentalidade - existente nos TUB desde 2017.

Para tal, desenvolveu-se uma ação de formação, subordinada ao tema “Igualdade de oportunidades entre Mulheres e Homens - mitos, estereótipos e crenças reprodutoras da desigualdade e ação para a mudança”, uma parceria com o Centro de Formação GTI.

Esta formação abrangeu 16 trabalhadores, com principal foco, nos líderes de processo, diretores de departamento e a Área RH.

Este evento tinha como objetivos, sensibilizar os trabalhadores e ajudar na desconstrução de estereótipos de género e crenças sociais, muitas vezes, geradores de desigualdades no local de trabalho.

1.9 Higiene e Segurança no Trabalho

Sinistralidade

No ano de 2020 voltamos a registar uma descida do número de acidentes, tendência que tem vindo a ser coerente ao longo dos últimos anos.

Contudo o ano de 2020 carece de uma análise diferente, desde logo porque houve uma redução acentuada do número de Km percorridos fruto da redução de serviços, motivadas pelos sucessivos Estados de Emergência. Assim sendo numa primeira abordagem os números obtidos refletem uma descida, mas à luz do que foi referido anteriormente poderíamos ter resultados mais positivos ainda.

A razão mais plausível, fruto da reflexão conjunta com os intervenientes (motoristas) foi o aumento do volume de tráfego após os confinamentos, fruto do receio das pessoas em utilizarem o transporte público.

Num ano marcado pela pandemia, com as restrições colocadas à lotação de 2/3 das viaturas durante a vigência dos Estados de Emergência ao longo do ano, associadas a um receio por parte da população em utilizar os transportes públicos, foram determinantes e consequentes para a opção pela utilização de outros modos de transporte, designadamente do transporte individual. Consequentemente, esta situação levou a que a sinistralidade automóvel não tenha descido para valores mais ambiciosos.

Este ano a sinistralidade global desceu na ordem dos 8,2%, tendo-se registado na sinistralidade da responsabilidade dos TUB um aumento de 5,1%.

Os TUB têm vindo a atuar de uma forma mais concretizada e direcionada aos Agentes Únicos envolvendo-os e fazendo-os sentir o sentido da responsabilidade que têm diariamente nas funções que desempenham, o que torna este processo muito mais participativo.

Refletir, entender as causas dos acidentes, aprofundá-las, tendo em conta uma série de variáveis que contribuem para os mesmos é fundamental para o sucesso.

Continuamos a ambicionar mais, e, melhores resultados.

Tipologia	2019	2020	Variação
Colisões	99	82	- 17,2 %
Quedas	5	2	- 60 %
Atropelamentos	0	0	—
Ocorrências	54	61	13 %
Total	158	145	- 8,2%

Responsabilidade	2019	2020	Variação
TUB	99	104	5,05%
Terceiros	55	34	-38,18%
50%	4	5	25,00%
N/ identificado	0	2	—

Acidentes por tipo de local

Em 2020, registamos 6 ocorrências no Parque TUB ao passo que em anos anteriores se registou o dobro dos registos atualmente verificados.

A melhoria das condições de iluminação do parque aliado ao fato de haver uma sensibilização crescente por parte dos trabalhadores do serviço noturno que procuram minimizar o impacto da falta de condições que o parque tem para estacionar toda a frota dos TUB, tem vindo a ajudar neste decréscimo.

Também os motoristas, fruto da sensibilização em contexto de formação, onde são focadas estas dificuldades, estão mais cautelosos nas manobras que realizam nas entradas/saídas de estacionamento.

Uma questão em contraciclo, é que pela primeira vez, desde sempre, se registaram mais colisões na área suburbana, o que vem reforçar a ideia inicial de que as pessoas que se querem dirigir das áreas suburbanas para a cidade, o passaram a fazer nas suas viaturas particulares.

Em relação às ocorrências, sempre se verificaram mais nesta área, tendo em conta a tipologia de vias, muitas delas sinuosas, e de acessos mais difíceis.

Tipologia	Área Urbana	Área Suburbana	Parque
Colisões	44	35	1
Atropelamentos	—	—	—
Quedas	—	2	—
Ocorrências	20	38	5
Total	64	75	6

Acidentes por agente único

O número de motoristas com mais de dois acidentes, diminuiu significativamente relativamente ao ano anterior. Este é um indicador de que o processo de monitorização dos motoristas com o processo implementado de análise conjunta das causas do acidente após a sua ocorrência (entrevista a motorista após acidente), se está a revelar eficiente, contribuindo para a correção de alguns comportamentos e consequente adoção de atitudes preventivas no processo de condução.

Nº acidentes	2019	2020	Variação
zero	139	147	5,76%
1	61	72	18,03%
2	23	20	-13,04%
3	10	7	-30,00%
4 ou mais	5	3	-40,00%

Encargos com seguros e indemnizações

Encargos com seguros e indemnizações a Terceiros	2019	2020
Prémios pagos dos Seguros da Frota Automóvel	279 926,12 €	281 027, 81 €
Indemnizações a Terceiros por danos materiais	5 844,72 €	4 473,42 €
Indemnizações a Terceiros por danos corporais	2 724,48 €	1 586,89 €
Total	288 495,32 €	287 088,12 €

Encargos com as reparações por acidente

Orçamentos de reparações por acidente	2019	2020	Variação %
Da N/Responsabilidade	9 626,47 €	13 726,69 €	42,59%
Responsabilidade de Terceiros	35 646,98 €	43 295,15 €	21,46%
Responsabilidade a 50%	1 376,70 €	3 711,40 €	169,59%
Não Identificado	0 €	609,49 €	—
Subtotal orçamentado	46 650,15 €	61 342,73 €	31,50%

Orçamentos de reparações por ocorrência	2019	2020	Variação %
Da N/Responsabilidade	9 626,47 €	20 885,42 €	116,96%
Responsabilidade de Terceiros	35 646,98 €		-100,00%
Subtotal orçamentado	46 650,15 €	20 885,42 €	-55,23%
Total orçamentado para reparações	74 029,81 €	82 228,15 €	11,07%
Valor de paralisação imputado às companhias de reparação	14 084,91 €	9 626,32 €	-31,66%

Saúde no Trabalho

Com uma pandemia declarada à escala mundial, nunca foi tão importante assegurar a vigilância da saúde dos nossos trabalhadores.

O ano de 2020 trouxe um novo desafio, nunca antes enfrentado, uma pandemia à escala mundial que fez disparar os alarmes nas empresas. O impacto da pandemia do novo coronavírus SARS-CoV-2, responsável pela doença COVID-19, na saúde mental e no bem-estar da população em geral e em especial nos trabalhadores dos TUB, tendo em conta dimensões como ansiedade, depressão, stress, *burnout* e resiliência, entre outras, exigiu dos serviços de SHT um acompanhamento e monitorização constante.

Gerir a expectativa dos trabalhadores face ao futuro, a preocupação em não saber quando será atingida a tão necessária imunidade de grupo, só conseguida depois de vacinada uma grande percentagem da população.

A forte possibilidade de o país entrar numa crise económica muito grave, a preocupação com o facto de não conseguirem recuperar o rendimento que tinham antes da pandemia, exigiu um

acompanhamento por partes dos serviços de saúde no trabalho, reforçando o apoio psicológico que apesar de estarmos com restrições à circulação aumentou cerca de 12,7%.

A saúde emocional dos nossos trabalhadores terá de ser o nosso foco para 2021. Continuaremos a oferecer a todos serviços de: Enfermagem, Fisioterapia, Psicologia, Podologia e Nutrição.

A Fisioterapia, continua a ter uma procura crescente, nesse sentido, disponibilizamos um maior número de horas aos nossos trabalhadores. A descida do número de horas prendeu-se exclusivamente com o facto de em estado de emergência termos suspenso os atendimentos presenciais.

A nossa Fisioterapeuta tem prestado um trabalho de grande profissionalismo indo de encontro a situações de recuperação de pequenos acidentes domésticos, passando pela recuperação de lesões resultantes de acidentes em trabalho, até situações de "stress emocional", que com um tratamento de relaxamento podem ser resolvidos com maior sucesso.

Saúde no trabalho (horas)

Tipologia	2019	2020	Variação
Clínica Geral	44,00	32,00	- 27,3%
Medicina no Trabalho	148,30	193,15	30,2%
Fisioterapia	463,30	325,30	- 29,8%
Psicologia	26,00	29,30	12,7%
Podologia	1,00	3,00	200%
Nutrição	0,00	2,00	—
Enfermagem	156,00	196,45	25,9%
Total	838,60	781,20	- 6,8%

Sinistralidade Laboral

Na análise dos acidentes de trabalho, utilizam-se índices estatísticos, que por norma se reportam a um ano de atividade laboral.

A análise baseada nestes índices tem a vantagem de, objetivamente e face a valores numéricos, nos dar uma indicação das prioridades de atuação nos diversos departamentos da empresa.

$$\text{índice de frequência} = \frac{N^{\circ} \text{ de acidentes com baixa} \times 1\,000\,000}{N^{\circ} \text{ de horas homem efetivamente trabalhadas}}$$

$$\text{índice de incidência} = \frac{N^{\circ} \text{ de acidentes com baixa} \times 1\,000}{N^{\circ} \text{ total de trabalhadores}}$$

$$\text{índice de gravidade} = \frac{N^{\circ} \text{ de dias úteis perdidos} \times 1\,000}{N^{\circ} \text{ horas homem trabalhadas}}$$

Acidentes trabalho	2019	2020	Variação
Total Acidentes	10,00	7,00	-30,00%
Nº de dias de ITA	272,00	141,00	-48,16%
Nº médio de dias ITA/Acidente	27,20	20,15	-25,92%

Índice dos Acidentes de Trabalho	2019	2020	Variação
Índice de Frequência (I.f.)	19,20	9,20	-52,08%
Índice de Incidência (I.i.)	29,40	13,80	-53,06%
Índice de Gravidade (I.g.)	0,80	0,20	-75,00%

Higiene e Limpeza da Frota

Diariamente é realizada uma limpeza geral, cuidada, no interior dos mesmos. Regista-se ainda limpeza programada, com incidência profunda nas cadeiras e bancos, principalmente em tecido, dos tetos e painéis bem como das bandeiras, de todas as viaturas que compõem a frota. A lavagem exterior é programada e levada a cabo pelo departamento de Manutenção.

Também nesta rubrica o ano de 2020 trouxe um novo desafio, no sentido de mitigar a propagação da doença COVID-19, provocada pelo novo coronavírus. Os TUB implementaram um conjunto

de medidas que têm permitido não só salvaguardar a saúde pública de um modo geral, mas em particular proteger de uma forma especial os(as) colaboradores(as) e os clientes.

Os TUB têm uma equipa diurna que cumpre um plano de desinfeção de todas as viaturas que recolhem ao parque durante o dia, com especial atenção a áreas onde se verifica um “maior contacto manual” como são exemplo os varões, pegas interiores, contorno superior dos bancos, botões para acionar paragem e habitáculo do motorista. As equipas noturnas têm a responsabilidade de efetuar a limpeza e desinfeção de todas as viaturas da frota em circulação.

Adicionalmente a este processo de desinfeção, com uma periodicidade quinzenal, iniciamos a aplicação do Nanoban com o nosso parceiro Nanogreenwash. O Nanoban é uma solução Biocida, aplicada por pulverização, em todas as viaturas.

Estes dois processos conjugados assumem-se como um importante instrumento na preservação da saúde pública reduzindo, na medida do possível, a possibilidade de propagação do vírus.

Inspeção da limpeza diária	2019	2020	Variação
Não Conformidades (N.C.)	5	4	-20,00%
Total Inspeções	3096	2377	-23,22%
N.C./Inspeções	0,16%	0,17%	6,25%

1.10 Sistemas de Informação

O ano de 2020 veio lutar contra a tendência de subida dos últimos anos referente ao número de avarias registadas nos equipamentos embarcados e nas trocas de viaturas provocadas por essas mesmas avarias, mostrando assim uma ligeira descida.

No entanto, e considerando um ano em que tivemos um decréscimo do uso dos equipamentos embarcados, inerente ao período de 2020 em que as entradas seriam realizadas pela porta traseira, pela redução de circulações e validações, temos uma diminuição demasiado curta das avarias para o decréscimo observado do uso desses mesmos equipamentos.

Análise de avarias de bilhética

	2019	2020	Variação
Janeiro	3	10	233,33%
Fevereiro	9	7	-22,22%
Março	7	4	-42,86%
Abril	6	0	-100,00%
Maio	7	0	-100,00%
Junho	9	6	-33,33%
Julho	12	11	-8,33%
Agosto	7	12	71,43%
Setembro	5	11	120,00%
Outubro	10	10	0,00%
Novembro	9	15	66,67%
Dezembro	11	7	-36,36%
Total	95	93	-2,11%

Análise de avarias bilhética com troca de viatura

	2019	2020	Variação
Janeiro	0	3	300,00%
Fevereiro	5	2	-60,00%
Março	5	2	-60,00%
Abril	6	0	-100,00%
Maio	4	0	-100,00%
Junho	4	5	25,00%
Julho	3	6	100,00%
Agosto	4	3	-25,00%
Setembro	1	5	400,00%
Outubro	4	3	-25,00%
Novembro	4	6	50,00%
Dezembro	5	1	-80,00%
Total	45	36	-20,00%

Análise de avarias do SAE – Sistema de Ajuda à Exploração

	2019	2020	Variação
Janeiro	8	7	-12,50%
Fevereiro	10	5	-50,00%
Março	8	4	-50,00%
Abril	4	0	-100,00%
Maio	2	3	50,00%
Junho	4	5	25,00%
Julho	4	0	-100,00%

Agosto	6	2	-66,67%
Setembro	0	8	800,00%
Outubro	4	7	75,00%
Novembro	4	9	125,00%
Dezembro	5	6	20,00%
Total	59	56	-5,08%

Número de visitas sites tub.pt, blog.tub.pt e mobile.tub.pt.

Verificou-se uma diminuição das visitas diárias ao site dos TUB, justificado pelo abrandar da necessidade de acesso à informação do Transporte Público em Braga, que se encontra assim validado pela diminuição de passageiros transportados.

	2019	2020	Variação
Janeiro	52 047	54 708	5,11%
Fevereiro	47 351	58 341	23,21%
Março	58 078	35 306	-39,21%
Abril	57 240	15 549	-72,84%
Maio	62 925	27 162	-56,83%
Junho	59 091	27 817	-52,93%
Julho	53 192	29 909	-43,77%
Agosto	39 437	28 790	-27,00%
Setembro	80 334	52 958	-34,08%
Outubro	70 045	50 892	-27,34%
Novembro	61 152	36 521	-40,28%
Dezembro	57 376	32 915	-42,63%
Total	698 268	450 868	-35,43%

Instalações TUBmobile

O ano de 2020, e considerando as particularidades desse ano que por diversas vezes foram mencionadas ao longo deste relatório, registou-se uma diminuição de apenas 4% nos downloads do aplicativo TUBmobile nos ecossistemas iOS e Android.

	2019	2020	Variação
iOS	1 680	1 397	-16,85%
Android	8 622	8 493	-1,50%
Total	10 302	9 890	-4,00%

1.11 Apoio ao Cliente

A área de Apoio ao Cliente TUB tem como missão o auxílio, esclarecimento, informação e sugestão de soluções de mobilidade adequadas às necessidades apresentadas, relacionando-as com as melhores modalidades de tarifário existentes, quer seja na oferta da rede de linhas regulares em circulações de autocarro quer na disponibilidade e localização dos lugares de estacionamento concessionados, procurando almejar a total Satisfação do Cliente, bem como um relacionamento mutualmente benéfico.

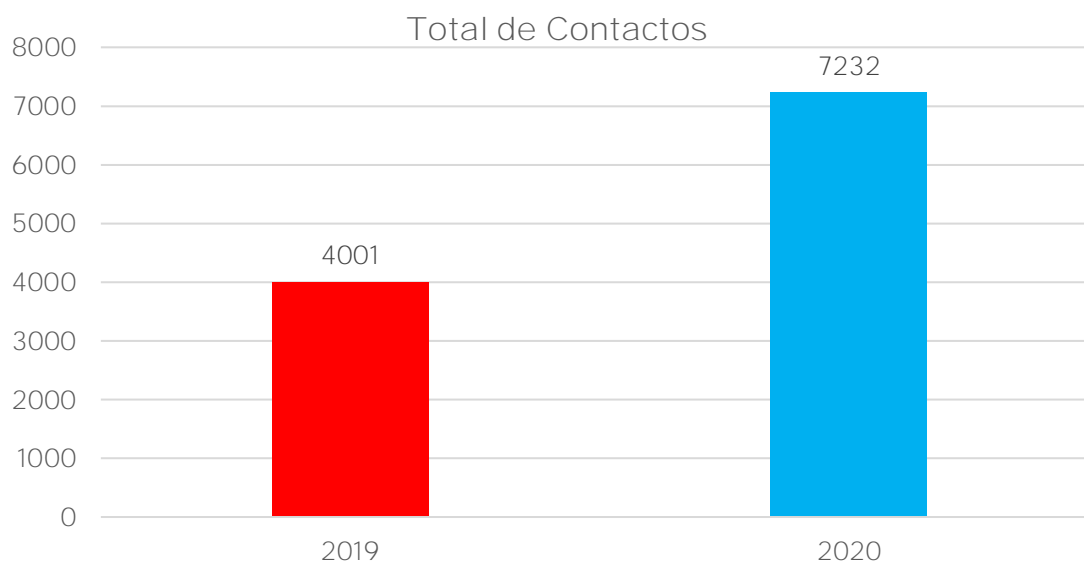
É incontornável, o ano de 2020 fica marcado por um acontecimento que afetou toda a Humanidade, o vírus COVID – 19. A situação de pandemia que este vírus originou criou uma ameaça e um contexto de incerteza que se repercutiu nas áreas económicas e sociais de todo o mundo. Este condicionalismo levou a que o Estado Português decretasse um “Estado de Emergência” que, naturalmente, afetou a operação do universo empresarial TUB, expresso na abrupta queda no transporte de passageiros (na rede de linhas regulares) quer na utilização dos lugares de estacionamento pagos. Neste cenário, entende-se que a necessidade de informação, esclarecimento ou outra solicitação seja menor, fruto também do confinamento obrigatório imposto à população.

Relações Públicas

Num período inicial de desconfiança, relativamente ao uso dos transportes públicos, o Apoio Cliente TUB registou um aumento de contactos face ao ano transato, na ordem dos 80,75% (valores agregados dos TUB e EUB).

Acreditamos que este crescimento nada previsível (devido ao período pandémico que atravessamos) está diretamente relacionado com a pronta resposta e a eficácia das medidas implementadas pelos TUB, conseguindo manter a confiança de quem necessitava de soluções de mobilidade, dado não terem sido descuradas medidas que pudessem garantir a total segurança de colaboradores e cliente, e, também, a credibilidade e competência que gozamos junto da nossa comunidade, pelo crescimento sustentado que os TUB registam desde o ano de 2014.

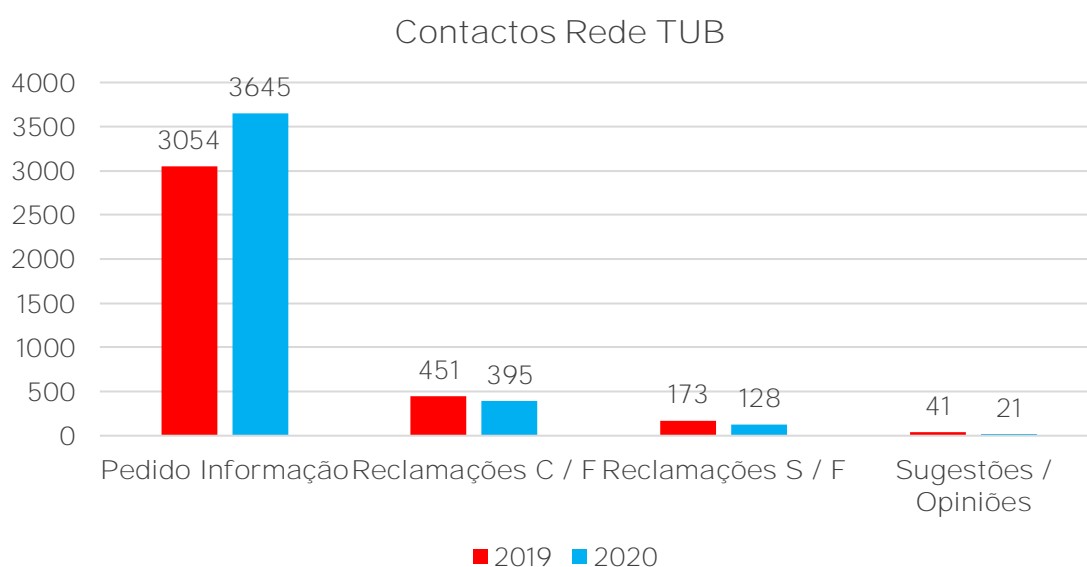
No ano de 2020 registamos 7232 contactos, dos quais destacamos os “Pedidos de Informação” (61,25%), as “Reclamações com Fundamento” (6,11%), as “Reclamações sem Fundamento” (16,30%) e os “Elogios” (1,04%).



O valor de 2020 reflete o primeiro ano completo de operação dos Estacionamentos Urbanos de Braga (EUB), e representaram cerca de 39,52% dos contactos totais.

Comparativamente com o ano de 2019, verificou-se um aumento nos “Pedidos de Informação” (41,58%), nas “Reclamações sem Fundamento” (453,52%). O número de “Reclamações com Fundamento” diminuiu cerca de – 2,21%. Para melhor analisar estes registos, separamos as duas áreas.

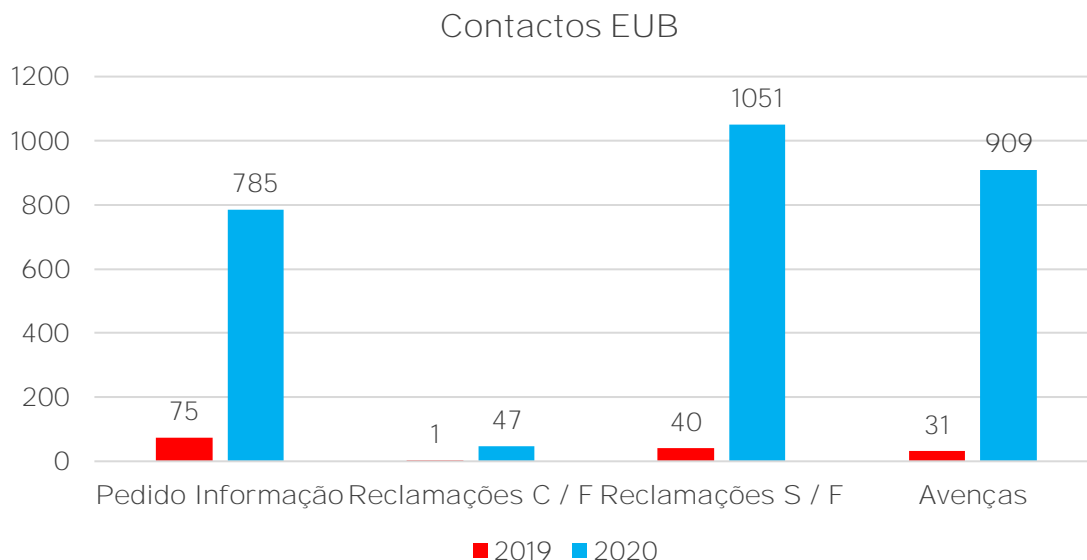
No Apoio Cliente da rede regular TUB, face ao ano de 2019 destacamos os seguintes itens:



Apesar do período de pandemia que decorreu desde o final do primeiro trimestre do ano, registou-se um aumento nos contactos face ao ano de 2019 em cerca de 9,32%. Destacamos a descida de -12,22% nas “Reclamações com Fundamento” (nos itens “Motorista”, “Rede”,

“Tecnologia”) e o aumento dos “Pedidos de Informação” (nos itens “Horários e Percursos” e “Passes”), em cerca de 19,35%.

No primeiro ano completo de atividade dos EUB, são destaque os seguintes itens:



Como podemos observar, as “Reclamações sem Fundamento” foram o item mais expressivo, com cerca de 36,77%, seguido dos pedidos de “Avença” com 31,81% e dos “Pedidos de Informação” com 27,47%. As “Reclamações com Fundamento” representaram apenas 16,45%.

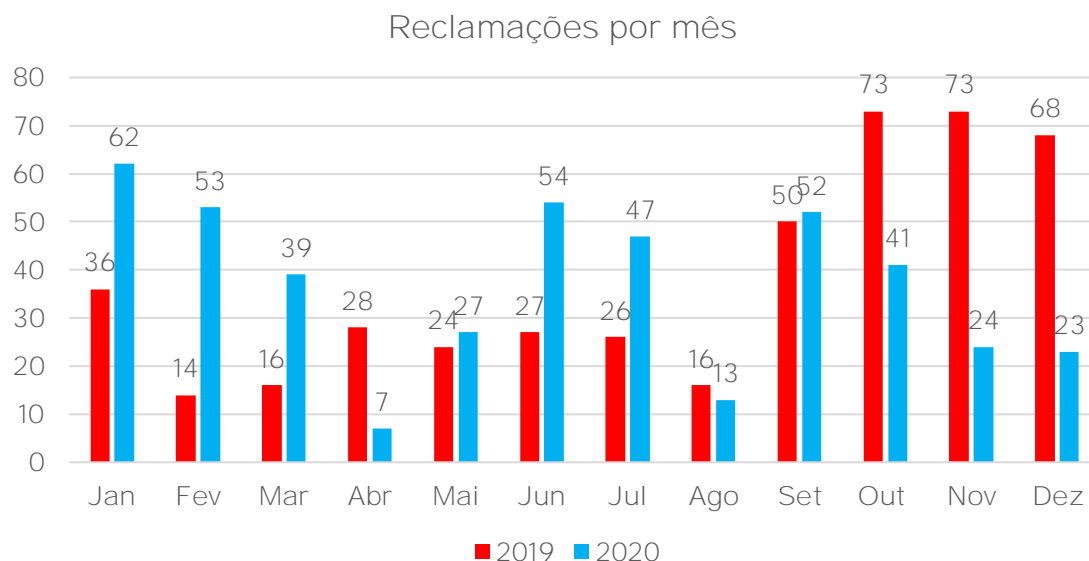
Não nos parece adequado fazer comparações com o ano de 2019, dado que apenas operamos no mês de dezembro. Julgamos que esses registos são insuficientes para considerações de desempenho relevantes.

Reclamações por mês

Observando o gráfico seguinte podemos constatar dois (2) momentos distintos, no primeiro trimestre uma subida face ao período homologado do ano transato e no quarto trimestre uma descida significativa, face ao mesmo período de 2019. Como principais motivos apresentados nas insatisfações registadas, ao longo do ano, temos: “Faltas e Atrasos de circulação”; “SAE – Sistema de Apoio à Exploração” e “Avarias”.

A renovação da frota e substituição do atual SAE são medidas que os TUB estão já a efetuar e a planear, no entanto, só uma intervenção planeada das vias rodoviárias, artérias de entrada e saída do perímetro urbano da cidade, como são exemplos concretos a Rotunda de Infias, Estação CF e campus de Gualtar (UM) é que permitirá mitigar os constrangimentos atuais, concretamente, diminuindo o tempo de espera, a probabilidade de acidente com viaturas particulares, reduzir as emissões nocivas e o ruído provocado em engarrafamentos e incidentes

aumentando a atual velocidade comercial, culminando na melhoria do serviço prestado e no aumento da satisfação dos clientes.



Tipologia das reclamações

Relativamente ao ano transato, registamos uma redução de -1,99% no número total de “Reclamações Com Fundamento”. Acresce que estão aqui representadas duas áreas de negócio. Podemos constatar que alguns dos mais expressivos itens diminuíram, como foram os “Motoristas”, “Rede”, “Tecnologia”.

Reclamações com fundamento	2019	2020	Variação
Motorista	109	106	-2,75%
Rede	113	82	-27,43%
Paragens/Abrigos: Falta de Informação, Informação desatualizada/localização	11	16	45,45%
Postos de Venda: Atendimentos/Informações	13	3	-76,92%
Frota	50	72	44,00%
Tecnologia	85	68	-20,00%
EUB*	1	47	5100,00%
Outros (Fiscalização; Títulos de Transporte; greves; Distúrbios; limpeza; Internet; Informações)	69	48	-30,43%
Total	451	442	-1,99%

* valores de 2019 dizem apenas respeito ao mês de dezembro, único mês de atividade nesse ano.

Apesar do esforço no processo de melhoria do serviço prestado, como são exemplos, monitorizar e adequar cada vez mais a oferta às necessidades dos clientes, reduzindo os custos aos clientes, cativando e facilitando o acesso ao nosso Tarifário a novos clientes, aumento do conforto e comodidade de utilização, reduzindo significativamente o impacto ambiental - patente na renovação da frota - ainda nos vemos condicionados por operar com viaturas de elevada idade média, com a falta de vias dedicadas e as suas consequências, engarrafamentos, acidentes e atrasos impedindo que a nossa velocidade comercial planeada seja cumprida.

Por último, as equipas de Apoio ao Cliente esperam ter superado as expectativas de todos aqueles que contactaram este departamento, garantindo que estão sempre dedicadas a procurar e a oferecer a melhor, mais rápida e ao menor custo, a solução de mobilidade.

1.12 Desenvolvimento de Novos Projetos

Os TUB são herdeiros de uma longa tradição, mas a ambição existente e um ecossistema em constante mutação, levam-na a tornar o futuro no dia de hoje. Este modo específico de pensar, considerando todo o foco dado ao ambiente urbano, acessibilidade e o uso das Tecnologias de Informação e Sistemas de Informação na gestão pública, leva a um desenvolvimento constante com vista a oferecer um maior conforto aos seus utilizadores e a toda a equipa de gestão.

Os TUB estão cientes de que o uso de novas tecnologias em modelos de negócio e infraestruturas tecnológicas, são influenciados, em grande parte, pela Internet e pela globalização. A próxima tendência da inovação será caracterizada pela capacidade humana de se conectar às máquinas e às informações resultantes dessa interação, e essa é uma realidade associada às necessidades inerentes à gestão de uma empresa de transporte público urbano, mas também dos seus utilizadores.

É perante esta necessidade que nascem as principais motivações do Departamento de Inovação e TUBconsulting, procurando a melhor forma, com recurso à tecnologia, dar resposta às necessidades de todos os stakeholders, sejam estes internos como externos.

SAEx

Hoje as cidades estão a crescer e também a procura e exigência dos seus utilizadores por soluções de mobilidade.

Há uns anos, o transporte público era apenas uma forma de nos deslocarmos de um local para o outro. Passando rapidamente para 2018, vemos o transporte público como um dinamizador económico e social, fazendo parte da cidade e das emoções aí vividas.

Numa escala global, o transporte individual será dificilmente capaz de dar resposta a essa necessidade devido aos seus custos de propriedade e à falta de uma infraestrutura adequada.

Além disso, o transporte individual é responsável pela maior parte das dificuldades sentidas nas deslocações diárias e também no aumento da poluição do ar, engarrafamentos, ruídos e acidentes.

É assim assumido que apenas com uma combinação de modos de transporte suaves e transporte coletivo com diferentes capacidades, horários e tempos de operação é que poderemos alcançar o que é chamado de “cidade sustentável”.

Assim, a capacidade de gerir um serviço público dedicado às necessidades de mobilidade de todos os utilizadores de uma cidade, consiste em combinar e coordenar o funcionamento dos diversos equipamentos embarcados e sistemas já implementados na cidade, de modo a oferecer o maior nível possível de serviços contínuos, levando a viagens previsíveis, imperturbáveis, rápidas e confiáveis. Este é um tópico de trabalho promovido em contexto nacional, europeu e mundial.

Para atender a estas novas necessidades, e às maiores expectativas e diferentes comportamentos de viagem dos utilizadores das cidades de hoje, iniciaram, os TUB, já em 2017, um esforço que previa dotar toda a gestão e operação, de ferramentas que tornassem possível gerir, controlar e informar todos os stakeholders, sejam eles internos como externos, de toda a oferta e prestação de serviço realizado.



Inicialmente, fruto de uma prova de conceito entre os TUB, UMinho e Bosch, iniciou-se um projeto denominado SAEx, Sistema de Ajuda à Exploração Extended, em que, com recurso a apenas um smartphone, seria possível realizar uma monitorização de todo o serviço realizado a bordo de um determinado autocarro.

No entanto, já nos finais de 2018 e fruto da experiência que viria a ser obtida, o mesmo projeto sofreria rapidamente uma evolução para a plataforma MobiBUS, em que um hardware específico seria desenvolvido de modo a dotar de valor todo o equipamento embarcado já existente (i.e.

equipamento de bilhética e monitores) e assim servir de middleware, lidando com ambos os equipamentos e dotando de mais capacidade a estes equipamentos com mais de 10 anos e em momento de elevado.

4 Braga

18 de Abril 2018 correiodominho.pt

TUB e Bosch foram destaque no Portugal Smart Cities Summit

SECRETÁRIO DE ESTADO Adjunto e do Ambiente esteve no Portugal Smart Cities Summit e visitou o espaço do Município de Braga, onde ficou a conhecer o projecto que une TUB, Bosch e UMinho.

MOBILIDADE
| Redacção |

Os Transportes Urbanos de Braga (TUB), a Bosch e a Universidade do Minho estiveram recentemente em destaque no Portugal Smart Cities Summit, evento que decorreu em Lisboa. O secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, José Mendes, foi uma das personalidades que quis conhecer de perto o projecto que une as três entidades.

Foi no espaço do Município de Braga que a parceria entre os TUB, a Bosch e a UMinho se deu a conhecer na capital, tornando-se o principal foco de interesse dos visitantes do certame. Três elementos dos TUB e dois da Bosch (que integram a equipa técnica afectada ao projecto,) estiveram presentes ao longo dos três dias do evento demonstrando as potencialidades do projecto.

“Os TUB e a Bosch têm vindo a desenvolver esforços com vista a melhorar a monitorização e localização dos autocarros urbanos de Braga. Este projecto visa promover melhorias ao nível do serviço oferecido, assim como



José Mendes, secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, visitou stand dos TUB

melhorar e fornecer dados mais realistas das estimativas de chegada dos autocarros às paragens, com base em dados históricos”, explicam os TUB em comunicado, realçando que “depois de alcançado um nível de maturidade

na monitorização da Linha 43, o projecto avança agora para a Linha 2”.

Esta linha 2 trará novos desafios na monitorização dos autocarros, uma vez que é uma linha diametral dos TUB, que toca

uma das pontas do concelho de Braga e que atravessa algumas zonas onde se perde, e/ou onde se reduz, a capacidade de comunicação — refere a mesma fonte.

Assim sendo, e a par da monitorização da localização dos autocarros, o software da BOSCH tem ainda um algoritmo que calcula não só uma estimativa dos horários em cada paragem, mas também a previsão de chegada às próximas paragens, auxiliando assim os técnicos do Centro de Controlo dos TUB na melhoria dos horários e informando, com mais qualidade e certeza, os clientes.

O sistema está actualmente a comunicar através de um software instalado em smartphones que são colocados nos autocarros. Este software, desenvolvido pela Bosch, não depende de qualquer interação com o motorista para que este possa continuar o seu trabalho sem constrangimentos. “Por este motivo, há a intenção de, futuramente, desenvolver um hardware próprio para este projecto, que possa ter capacidades de comunicação com o Centro de Controlo já existente nos TUB”, explica a

empresa municipal na referida nota à imprensa.

Numa janela de oportunidade, os TUB e a BSB – Bright Smart Ideas, efectuaram um upgrade à aplicação móvel dos TUB com os dados de estimativas que a BOSCH já fornece aos TUB. Desta forma, será possível ao utilizador consultar a estimativa de tempo de chegada dos autocarros a qualquer paragem das Linhas 2 e Linha 43 na aplicação dos TUB.

Os TUB pretendem agora que o projecto aumente a sua escala e chegue aos 140 autocarros da sua frota. Desta forma, o SAEx passa não só a ser um sistema de monitorização da localização da frota, mas também um sistema para melhoria preventiva dos serviços, bem como de informação aos clientes.

“Para além disso, este projecto entre os TUB e a Bosch poderá também estar integrado na plataforma IoT da IBM que os TUB adquiriram, por forma a agregar toda a informação numa única plataforma, contribuindo assim para uma verdadeira smart city”, conclui.

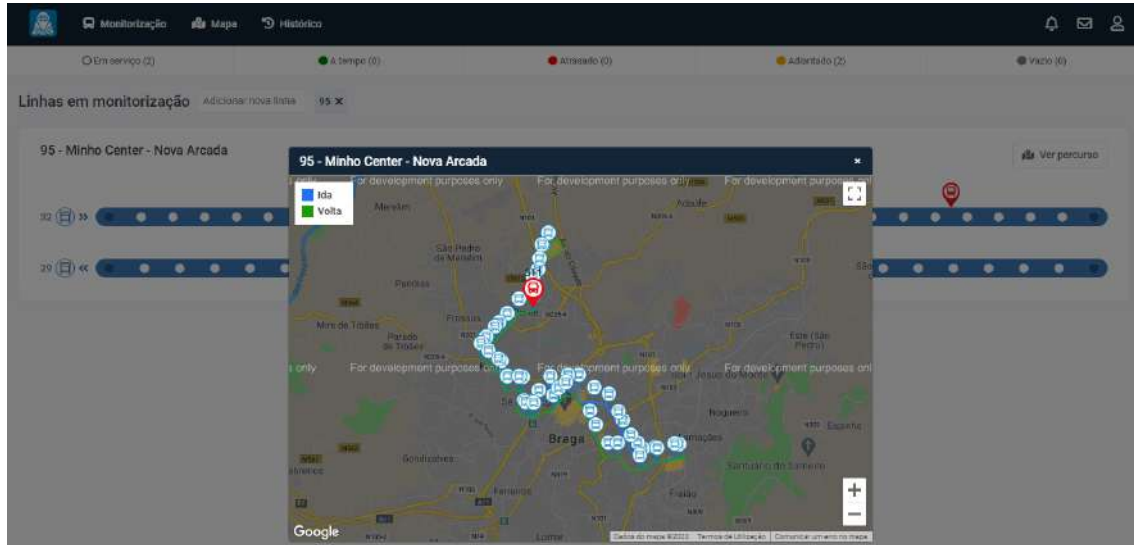
● ● ●

Os TUB pretendem implementar o projecto nos 140 autocarros da sua frota, tornando o SAEx, além de um sistema de monitorização da localização da frota, um sistema para melhoria dos serviços e de informação aos clientes.

Esta solução visava dotar todos os equipamentos existentes de novas capacidades e ainda dar uma nova vida a diversos equipamentos já instalados em toda a cidade de Braga (i.e. Painéis de Paragens com indicação do tempo de passagem previsto).

Durante o ano de 2019, a plataforma foi ganhando maturidade e encontra-se neste momento próximo de uma versão *gold*, estando instalada em três autocarros dedicados à linha “95 - Minho Center - Nova Arcada”.

Graças ao envolvimento de um novo *stakeholder*, será possível realizar uma implementação em massa de toda a solução a curto prazo, abrangendo todos os autocarros e toda a oferta realizada pelos TUB.



Com estes desafios e a capacidade presente de desenvolver soluções adequadas à realidade dos TUB, estamos já hoje a trabalhar numa infraestrutura tecnológica que permita suportar todos estes desígnios e alterações à cultura existente com o intuito de permitir que, com recurso a toda uma infraestrutura já instalada, dotemos de mais valor e vitalidade, dando assim resposta às diversas necessidades presente na gestão dos TUB mas também às necessidades existentes em todos os utilizadores dos transportes urbanos em Braga.

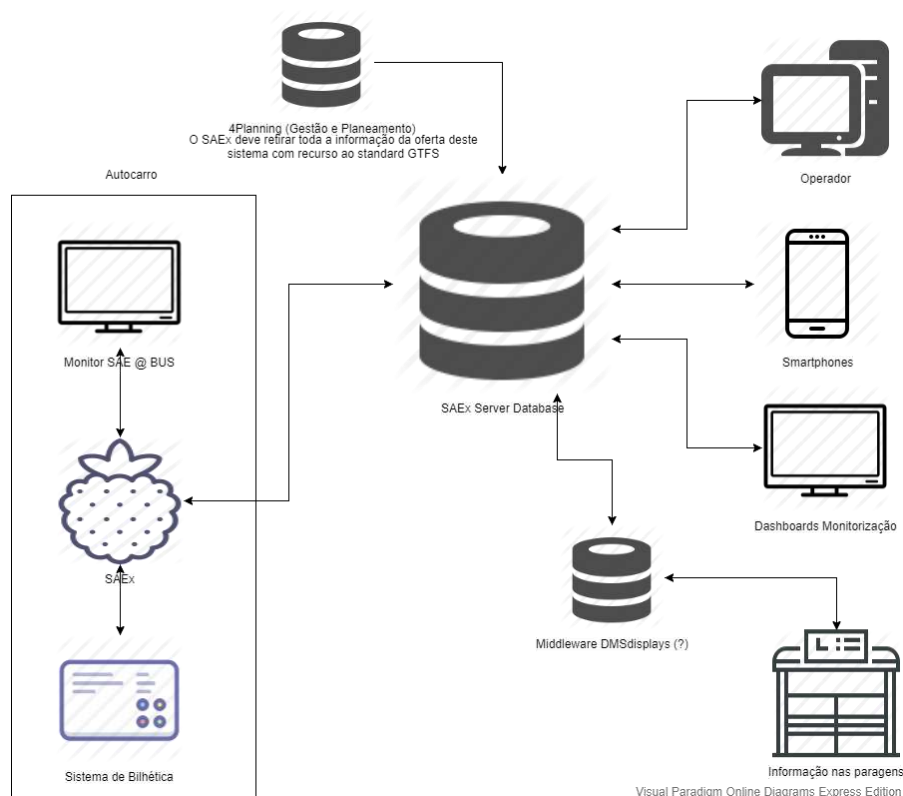
Com cerca de 50 000 utilizadores diários, os TUB reconhecem que este é um desafio complexo, mas também inevitável. Assim, o transporte público em Braga cimentará a sua posição como um facilitador económico e social, invertendo a imagem, de há diversos anos, de que o transporte público representava apenas um modo de nos deslocarmos de um ponto A para um ponto B.

Deste modo, nasce uma imagem do sistema que veríamos como ideal, sistema “to be”.

Sistema To Be

O sistema futuro deverá funcionar como middleware entre os diversos equipamentos embarcados, garantindo a comunicação e funcionalidades que ambos os sistemas realizam um sobre o outro.

Deve ainda ser garantida a compatibilidade com o sistema 4Planning servirá de base de dados core em termos de serviços e alterações da oferta, o qual deverá realizar verificações diárias de modo a garantir que toda a oferta e alterações ao serviço estão implementadas. Idealmente com recurso a standards como por exemplo o GTFS.



Considerando que se realizará um abandono das previsões de tempo oferecidas pelo sistema já obsoleto SAE, deve ser ainda garantido que os novos dados gerados serão compatíveis com o sistema a ser desenvolvido para comunicações como os painéis presentes nas paragens, este desenvolvimento ainda será alvo de identificação dos requisitos junto de outros parceiros.

Aplicação móvel

A substituição da aplicação móvel, com utilização de toda a estrutura utilizada anteriormente, terá como objetivo fornecer informação para os clientes TUB sobre várias dimensões da prestação de serviço pelo operador de transporte público. A nível funcional são listadas de seguida as funcionalidades pretendidas para a aplicação móvel:

- Funcionalidade de Procura Geral e página de entrada
- Pesquisa de Linhas e Paragens disponíveis de forma permitir a seleção da paragem ou linha desejada. A seleção da Linha ou Paragem deverá ser seguida da informação descrita nos pontos Funcionalidade de informação sobre Linhas e Funcionalidade informação sobre Paragens respetivamente.
- A aplicação deverá fornecer na página de entrada um atalho para as linhas e paragens designadas como favoritas pelo utente. Caso não existam paragens e linhas com esta designação deverá fornecer uma vista sem esta informação.
- Funcionalidade de informação sobre Linhas
- Permitir a pesquisa rápida de linhas por origem, destino ou pelo número da linha.

- Fornecer uma listagem de todas as linhas disponíveis.
- Permitir a seleção de linhas para a qual deverá ser disponibilizada informação adicional e específica da linha selecionada, nomeadamente:
- Horário – fornecer o horário estipulado para as paragens de compromisso da respetiva linha, para os horários de Dias Úteis, Sábados e Domingos/Feriados.
- Paragens – vista em formato espinha das paragens da linha e respetiva coroa a que pertencem.
- Percurso – o percurso da linha/horário selecionado em vista de mapa onde deverão ser representadas as paragens pertencentes à respetiva linha. Nesta vista deverá ser fornecida a posição em tempo real dos autocarros em operação caso estejam em serviço na linha.
- Seleção de sentido – ida ou volta.
- Linha Favorita – possibilidade de seleção da linha selecionada como linha favorita.
- Funcionalidade informação sobre Paragens
- Deverá permitir a visualização em vista de mapa de todas as paragens disponíveis. A paragem deverá ser representada por um elemento gráfico representado no mapa.
- Permitir a seleção de uma paragem para obter informação adicional, a qual deverá fornecer uma vista sobre informação detalhada sobre paragens, nomeadamente:
- Deverá listar a informação das linhas a quais a paragem pertence para as diferentes tipologias de operação considerando: dias uteis, sábados e Domingo/Feriado.
- Informar sobre a coroa a que pertence, e.g., coroa 1, 2 ou 3.
- Para cada linha a que a paragem pertence, deverá também ser fornecida a hora de chegada do próximo autocarro, dada pela diferença para a hora atual de consulta pelo utente., e.g., próxima passagem em 37m.
- Opção de adicionar a paragem como paragem favorita de forma a que esta esteja disponível na área de consulta rápida de paragens.

Além das funcionalidades descritas a aplicação móvel deverá estar alinhada sobre o ponto de vista gráfico com imagem da comercial da TUB e ser disponibilizada nas plataformas de aplicações móveis para dispositivos móveis Android e iOS.

A aplicação para fornecer o serviço descrito deverá tirar proveito de acesso a serviços de dados a cargo do utilizador da aplicação.

Necessidade do SAE

Na operação diária dos Transportes Urbanos de Braga, EM, estão adstritos 135 autocarros, realizando cerca de 2070 circulações por dia útil, 850 aos sábados e 730 aos domingos e feriados. Como tal, configura-se necessário, monitorizar, ajustar e otimizar toda a oferta de viaturas em circulação de forma a minimizar os atrasos e cumprimentos de horários aos nossos

clientes, assim como oferecer informações on-time fidedignas nos painéis exteriores, app e todas as nossas plataformas que possuímos.

A somar a essa necessidade, foi realizado um contrato de Concessão do Transporte Coletivo de Passageiros com a Autoridade Municipal, que implica a monitorização de um conjunto de indicadores previstos no contrato de concessão e outros indicadores solicitados pela Autoridade de Mobilidade e dos Transportes (AMT). Assim, a existência de um Sistema de Ajuda à Exploração (SAE) assume particular relevância neste âmbito, na medida em que, carece de prestação de informação contínua e sistemática.

Ora, atualmente, já não é possível gerir toda a informação necessária a monitorizar, nomeadamente dos tempos reais face aos tempos planeados envolvidos, na operação dos TUB, sem tecnologias informáticas de comunicação e informação adequadas.

O SAE, mais do que uma ferramenta necessária, tem que ser ajustada e otimizada às necessidades mais específicas desta organização, permitindo, a todo o tempo, retirar de modo ágil qualquer informação sobre a operação dos TUB para qualquer autoridade que regule a atividade dos TUB, sob pena de colocar em causa o dever de informação e comunicação previsto contratualmente, as obrigações decorrentes do parecer da AMT, bem como das disposições legais existentes a respeito.

Um outro requisito, ou constrangimento se assim o quisermos chamar, prende-se com toda a infraestrutura de comunicação e informação ao público implementada a bordo de todas as viaturas dedicadas ao transporte público e painéis informativos que se encontram espalhados por toda a cidade de Braga, ou seja, torna-se necessário oferecer uma segunda vida a todos estes equipamentos, pelo que deve ser viabilizado todo o esforço realizado no projeto entre os TUB, BOSCH e Universidade do Minho.

Este projeto tinha como propósito principal a criação de uma nova solução que interaja, interligue e integre todos os sistemas embarcados e que permitisse retirar todo o valor mencionado anteriormente.

Assim, pelo supra exposto, teremos interferência direta nos diversos equipamentos embarcados.

Equipamentos Embarcados

Diariamente, e no realizar das diversas funções rotineiras, qualquer empresa de transportes públicos tem de possuir soluções que permitam a qualquer viatura de transporte público de passageiros, representar comercialmente a empresa e garantir uma correta gestão do serviço prestado e informação em tempo real.

A implementação realizada nos Transportes Urbanos de Braga (TUB), de modo a cumprir com algumas necessidades nucleares descritas anteriormente, incidem na introdução de dois equipamentos embarcados distintos a bordo de todas as viaturas da frota dos TUB:



Bilhética

Sistema constituído por equipamento embarcado (por veículo), controlo de títulos de transporte (fiscalização), software de *backoffice* e comercial (parametrização, vendas, estatística), servidores, formação, manutenção.

A solução é descrita, de forma breve, como a capacidade de uma empresa de transportes oferecer a possibilidade de qualquer pessoa recorrer a soluções de transporte público, através da aquisição de títulos de transporte (vulgarmente apelidado de plástico), carregamento de títulos de transportes nos postos de venda, a sua validação a bordo dos autocarros, compra de títulos de transporte a bordo do autocarro.



No ponto de vista da equipa TUB, é possível a fiscalização dos títulos de transporte, parametrização dos diversos títulos de transporte existentes, criação de novos títulos, controlo estatístico de toda a atividade comercial da empresa e da oferta prestada.

Sistema de Ajuda à Exploração

Sistema constituído por equipamento embarcado (por veículo), cerca de 50 painéis informativos nas paragens espalhados por diversos locais no centro da cidade, software de *backoffice* e controlo.

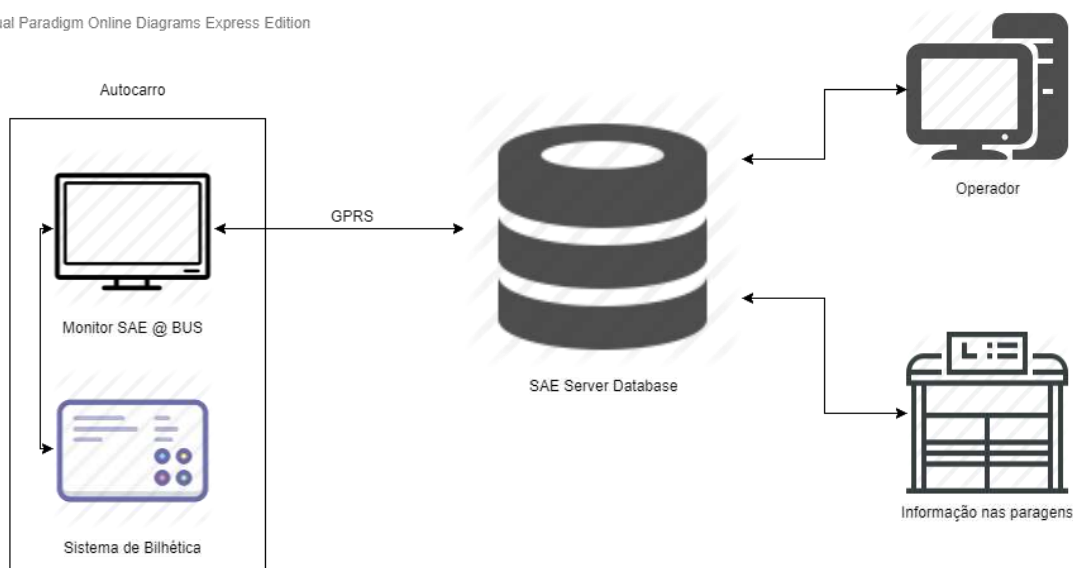
A solução é descrita, de forma breve, como a capacidade de uma empresa de transportes informar de toda a oferta atualmente a ser executada e dos tempos estimados de chegada de cada viatura em serviço a uma determinada paragem. É ainda constituída por características como informação em tempo real (*real time*), ou próximo do tempo real (*near real-time*), identificação de constrangimentos à oferta a ser realizada em determinado momento, simulação de percursos para o utilizador do Transporte Público (TP), controlo e monitorização de toda a oferta a ser realizada.

Idealmente, os dois sistemas mencionados anteriormente, deveriam ser apenas uma solução que possuísse por defeito (*by default*) as duas soluções integradas numa única suite, no entanto, e fruto da intervenção de diversos stakeholders, existem soluções distintas de dois fornecedores. Por defeito, a implementação atual, sistema “as is”, representa-se do modo que pode ser visto de seguida.

Sistema As Is

O sistema atual possui dois equipamentos embarcados (monitor SAE e Sistema de Bilhética). O equipamento SAE comunica com o sistema de bilhética e com os servidores TUB de modo a enviar dados como: motorista, viatura, serviço, horário, paragem atual.

Todo o restante tratamento é realizado no servidor o que posteriormente envia a informação tratada para painéis de informação nas paragens e sistemas dos utilizadores.



A importância do sistema SAE, para além dos casos de uso da equipa de gestão e clientes, está focado na capacidade de interagir com os equipamentos de bilhética de modo a realizar o avanço autónomo das paragens.

Idealmente, teríamos a representação anterior, mas a realidade representa-se de uma forma totalmente diferente, demonstrando uma elevada taxa de erros, indisponibilidade e descredibilização do sistema perante o operador TUB e os diversos utilizadores (internos e externos).

Diversas dificuldades como a comunicação entre os diversos sistemas internos, erros dos algoritmos de previsão de chegada, dificuldades na comunicação entre os equipamentos embarcados e os diversos sistemas remotos (equipamentos embarcados → servidor, servidor → painéis de informação nas paragens, servidor → equipamentos embarcados) tornam o sistema totalmente inutilizável dos pontos de vista de gestão e de utilização.



Uma das plataformas que mais sofre com esta falha de comunicações e que grande dano oferece a todos os utilizadores, são as plataformas móveis que se vêm dotadas de capacidades meramente offline, sem qualquer tipo de comportamento ou informação em tempo real, não dando resposta a necessidades existentes como a informação relativa ao tempo de chegada de determinado autocarro à paragem onde o utilizador da app se encontra e também os painéis informativos presentes em mais de 50 paragens no centro da cidade.



Tendo uma noção precisa das dificuldades existentes, de todos os investimentos realizados anterior, de toda a infraestrutura já implementada, nasce o projeto SAEx, com vista a dotar de todos estes sistemas de novo valor, tanto para a gestão para o utilizador do TP.

1.13 Estacionamentos Urbanos de Braga

Durante o segundo semestre de 2019 os TUB prepararam-se para iniciar a gestão, exploração e fiscalização do estacionamento à superfície, algo que viria a ser formalizado e iniciado em dezembro desse ano.

Ao longo de todo o ano de 2020 os TUB tiveram sempre como meta alcançar os melhores níveis de serviço para os clientes do estacionamento na cidade, sem nunca descuidar a mobilidade no seu todo.

O ano de 2020 foi um ano de aprendizagem, de crescimento, de melhoria e de inovação no serviço.

Com a ambição de sermos uma referência a nível nacional nesta matéria, a gestão, exploração e fiscalização do estacionamento têm sido sustentados em parcerias com os principais institutos e autoridades nacionais e locais, sempre em busca da excelência.

Via Pública – O estacionamento à superfície

Um automóvel está estacionado, em média, 23 horas por dia. Quando está na rua, esta ocupação da via pública acaba por privatizar aqueles cerca de 20 m², não permitindo que mais pessoas usufruam daquele espaço, que devia ser público.

Em Braga, a gestão da procura por estacionamento à superfície é efetuada através do controlo de parquímetros da oferta dos lugares de estacionamento da cidade desde 1996.

Mês/Ano	N.º Ruas	Entidade Fiscalizadora
07/1996	3	PMB
07/2003	89	PMB
01/2013	27	PMB
03/2013	54	ESSE
10/2013	34	ESSE
2018	34	PMB

10/2019	46	TUB/EUB
---------	----	---------

Um estudo de 2018 concluiu que se devem criar três zonas de estacionamento tarifado dentro da cidade com três tarifas distintas e uma quarta zona sem tarifa associada numa primeira fase, aumentando de cerca de 7,8% de ruas pagas para cerca de 74%.

Organização da Zona de Estacionamento de Duração Limitada

Dos 26 777 lugares de estacionamento à superfície que a cidade oferece, apenas 2 422 integram a ZEDL - Zona de Estacionamento de Duração Limitada, sendo que a 1 de janeiro de 2020, eram 2 100 os lugares pagos.

Lugares	31 dezembro 2019	31 dezembro 2020
Pagos	2 080	1940
Reservados à Semana e Pagos ao Sábado (ex-kiss & go)	20	31
Total Lugares Pagos	2 100	1 971
Reservados	91	120
Privativos	28	28
C&D (e zigue-zague)	88	150
Deficientes	62	62
Táxis	19	19
Carregamento Elétricos	10	10
Com Contentores	20	25
Com Esplanadas	4	5
Motociclos	0	10
Velocípedes	0	8
Trotinetes	0	5
Colocados pilaretes ou eliminados	0	9
TOTAL	2 422	2 422

Atividade de Fiscalização do Estacionamento

A fiscalização do estacionamento é efetuada por uma equipa de 8 Agentes de Fiscalização e 1 coordenador e Agente de fiscalização de estacionamento, todos credenciados pela ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, e habilitados pelos TUB, para a fiscalização do cumprimento das disposições do Código da Estrada, de legislação rodoviária complementar e dos Regulamentos e Posturas Municipais relativos ao estacionamento nas vias sob jurisdição do Município de Braga.

O pessoal dos TUB, sob a marca EUB - Estacionamento Urbanos de Braga, em funções de fiscalização do estacionamento de duração limitada na via pública, sujeitou-se a formação para o desempenho de funções de fiscalização (conforme previsto na Lei 99/99, art.º 1.º, n.º 3) sendo, por isso, equiparado a agente de autoridade administrativa (Decreto de Lei 327/98, art.º 1.º, n.º 1).

Os agentes de fiscalização dos TUB têm, pois, competência equiparada aos agentes da PSP e da GNR na fiscalização do cumprimento das disposições do Código da Estrada e demais legislação complementar.

Assim, os Agentes são equiparados a Agente de Autoridade em matéria de estacionamento.

Desta forma, ao longo de 2020 foram fiscalizadas 406 743 viaturas, tendo sido emitidos 52 794 avisos de liquidação. Ou seja, 12,97% dos veículos estacionados estavam em infração. Dos 52 794 avisos emitidos, 63,85% foram pagos.

Processo de Contraordenações

Por mais elevado que seja o nível de otimização alcançado na organização da fiscalização do estacionamento, não é possível obter resultados consistentes se não existir eficácia na denúncia.

Uma integração dos sistemas dos TUB com a ANSR num tempo estimado de cerca de 3 meses e meio e o protocolo entre os TUB, iRN – Instituto dos Registos e Notariado, e IGFEJ - Instituto de Gestão Financeira e Equipamentos da Justiça, para acesso aos proprietários das viaturas, um desenvolvimento de cerca de 11 meses. Os TUB prosseguirão durante o ano de 2021, com todas as diligências necessárias em articulação com a CMB, para a tramitação de todos os autos de contraordenação que resultem dos avisos já emitidos e não pagos.

Adicionalmente, os autos de contraordenação não substituem o pagamento da taxa presente no Aviso de Liquidação, que passa a ser uma dívida aos TUB que poderá ser cobrada coercivamente, através da Autoridade Tributária.

Parquímetros

Com a gestão, exploração e fiscalização do estacionamento, os TUB passaram também a gerir e manter os parquímetros, também conhecidos como parcómetros.

Das 83 máquinas entregues à exploração e gestão de estacionamento público urbano pelo Município de Braga aos TUB, atualmente estão em funcionamento 80 máquinas da Parkeon, sendo 36 modelo Stélio e 44 modelo Strada.

As 3 máquinas modelo Stélio viram as suas peças interiores ser utilizadas para colocar em funcionamento as restantes máquinas.

Ao longo de 2020 foram realizadas 84 coletas, num total de 618 854,65 €.

Avençados

Os TUB passaram também a gerir as avenças de estacionamento das categorias “moradores” e “Comerciantes, profissionais liberais ou atividade análoga”.

O Código Regulamentar do Município de Braga prevê um limite máximo de avenças atribuídas de 50% do total do número de lugares pagos.

Para além disso existe ainda uma avença especial para veículo “100% Elétrico”.

	Quantidade
Morador	673
Comerciante	377
Elétricos	26

Fruto do número de avençados e do limite de avenças ser para toda a zona, e não por rua, foi necessário acompanhar o número de avençados e de lugares por rua.

Assim, em janeiro de 2020, foram analisados o número de avenças por rua. Decidiu-se passar a autorizar o estacionamento de cada avençado em mais do que uma rua – passando a criar internamente “áreas de avençado” – garantindo assim a existência de mais lugares do que avençados.

Em dezembro de 2020 foram novamente revistas estas situações e autorizadas novas ruas, passando a ter 11 “áreas de avençados”, garantindo que há sempre mais lugares do que avençados.

Meios Alternativos de Pagamento

Numa era cada vez mais tecnológica, não faria sentido limitar o acesso ao estacionamento apenas à aquisição de um título físico que se obtém num parquímetro e tem que ser colocado na interior viatura de forma a ser bem legível do exterior.

Para além de que o CRMB – Código Regulamentar do Município de Braga prevê que se possa colocar à disposição dos clientes “formas alternativas de pagamento das taxas de estacionamento, designadamente, através da disponibilização de aplicações para smartphones, sítio público na internet e contact centers, os quais poderão incluir o carregamento de valores em cartão virtual, através de multibanco ou agentes de pagamento, nomeadamente, Payshops, tabacarias e outros estabelecimentos comerciais de Braga” sendo que os títulos emitidos pelos meios alternativos equivalem ao título de estacionamento.

Assim, e perante a existência de vontade e estando regulamentada a possibilidade de existência de meios alternativos e eletrónicos de pagamento, os TUB – Transportes Urbanos de Braga, estabeleceram parceria com a Via Verde e com a iParque para oferecerem este serviço aos seus clientes.



Através do aplicativo “Via Verde Estacionar”, que está associado à conta da Via Verde do cliente, é possível iniciar o estacionamento por um período máximo de tempo de duas horas. Findas essas duas horas é possível renovar o estacionamento. A Via Verde efetuou um esforço de comunicação desde a primeira hora, tendo disponibilizado material para ser colado nos parquímetros a publicitar o serviço.

Também com recurso ao aplicativo “iParque Mobile” é possível adquirir minutos de estacionamento, ou iniciar um estacionamento que vá “descontando” o valor ao dinheiro depositado na “carteira virtual” da aplicação.

Ambas as aplicações permitem o registo e ativação de múltiplas matrículas, pelo que são boas ferramentas para os comerciantes que queiram oferecer minutos de estacionamento aos seus clientes.

2020		
	Quantidade	€
Via Verde Estacionar	112 462	87 299,02
Carregamento Saldo iParque	387	2 526,50
Aplicações Móveis	112 799	89 825,52

Interface com o Cidadão

Os TUB – Transportes Urbanos de Braga, alargaram a sua área de atuação municipal em dezembro de 2019, tornando-se cada vez mais a empresa de mobilidade da cidade de Braga.

Apesar de ser uma área completamente nova, os TUB demonstraram ao longo do último ano serem eficazes, eficientes e rigorosos na gestão, fiscalização e exploração do estacionamento, através da sua marca e departamento EUB – Estacionamentos Urbanos de Braga. O principal objetivo dos EUB é o ordenamento do estacionamento nas ruas da cidade, garantindo que quem visita, mora ou compra na cidade e opte por se deslocar de carro, possa ter um lugar livre, pagando pela utilização desse espaço público.

A utilização do espaço público existe sempre e tem um custo para a sociedade. A ocupação gratuita do espaço que se diz público por uma viatura automóvel, acaba por ser uma privatização gratuita desse lugar, uma vez que um automóvel está, em média, estacionado 23 horas por dia. E com esta ocupação gratuita do espaço público, sem rotação do lugar, sem trazer qualquer benefício para a cidade - como por exemplo uma esplanada de um café ou restaurante trazem - , estar-se-ia a prejudicar a cidade e os cidadãos.

Imagem corporativa

Sendo os EUB uma marca dos TUB, a normalização das cores e do *lettering* dos logótipos foi fundamental para que se passe a ter uma linha de comunicação única, que permita ao cidadão identificar facilmente a sua empresa de mobilidade.

A normalização do fardamento, seguindo, conforme recomendação da ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, o previsto no decreto de lei para empresas privadas, permite também um fácil reconhecimento da presença dos Agentes de Fiscalização na rua, por parte dos cidadãos.

A introdução no fardamento e em todas as comunicações da palavra “Agente”, tem como objetivo passar a mensagem aos cidadãos de que os recursos humanos afetos à fiscalização do Estacionamento por parte dos TUB são, efetivamente, Agentes equiparados a Agentes de Autoridade. Em matéria de fiscalização do estacionamento previsto na lei nacional (p.e. código da estrada), legislação complementar (p.e. RST – Regulamento de Sinalização do Trânsito) e regulamentos municipais, os Agentes de Fiscalização dos TUB têm a competência equiparada a um Agente da Polícia Municipal, a um Agente da Polícia de Segurança Pública ou a um Militar da Guarda Nacional Republicana. Em matéria de estacionamento!

Atendimento

Ao nível de atendimento dos EUB, este é feito presencialmente na Loja EUB, localizada estrategicamente no centro da cidade e no Balcão Único, via telefone (extensão 141) e e-mail (geral@eub.pt e apoiocliente@eub.pt).

Foram recebidos 5 639 e-mails no ano de 2020. Ao nível do atendimento por telefone foram recebidas 2 295 chamadas, num tempo médio de 2 minutos e 28 segundos. As tipologias estão descritas no capítulo do Apoio ao Cliente.

Interface com outras entidades

O departamento de Estacionamento Urbano dos TUB – Transportes Urbanos de Braga, iniciou uma parceria com a PMB – Polícia Municipal de Braga na fiscalização do estacionamento à superfície.

Há rotas efetuadas com um Agente da Polícia Municipal de Braga e um Agente dos Estacionamentos Urbanos de Braga, por forma a fiscalizar todas as infrações existentes nessa mesma rota. Durante o ano de 2020 foram efetuadas fiscalizações desta forma durante 26 turnos.

Perante a existência de veículos estacionados sem o pagamento de taxa, ou com o período titulado no ticket ter sido já ultrapassado em 2 horas, e o veículo se encontrar estacionado em zona de estacionamento condicionado ao pagamento de taxa, está em estacionamento abusivo ou indevido. Mediante esta realidade, e através de um critério pré-estabelecido entre as duas instituições, os EUB solicitam à PMB a remoção das viaturas. Em 2020 foram realizadas 106 das 1 083 remoções solicitadas.

2. Desempenho Operacional

Os Transportes Urbanos de Braga, E.M. (TUB), perderam mais de 5 milhões de passageiros em 2020 face ao ano anterior, registando um total de cerca de 6,9 milhões de validações de títulos de transporte. Assim, a procura pelo transporte público no nosso concelho registou uma quebra de cerca de 44% no ano em análise.

Este decréscimo de passageiros, sem precedentes na história do TUB, teve como principal causa a situação epidemiológica mundial provocada pela propagação do vírus SARS-CoV-2 e da doença COVID-19.

Passageiros Transportados

2019	2020	Variação
12 413 299	6 961 913	-43,92%

Mês	2019	2020
janeiro	1 089 010	1 088 192
fevereiro	1 031 969	1 078 630
março	1 104 462	504 340
abril	977 885	2 673
maio	1 195 879	185
junho	913 257	459 007
julho	951 574	567 593
agosto	734 166	501 692
setembro	1 043 915	677 810
outubro	1 280 356	799 141
novembro	1 132 722	707 304
dezembro	958 104	575 346
Total	12 413 299	6 961 913

Melhores linhas

À semelhança dos anos anteriores, também em 2020, cerca de 60% das validações de títulos de transporte em 2020 ocorreram em apenas 12 linhas de entre as 74 linhas regulares da rede de transporte público do concelho, representando pouco mais de 4 milhões de passageiros transportados.

Ranking	Linha	Designação	P.T.	Peso (%)
1	95	MINHO CENTER - NOVA ARCADA	599 476	8,6%
2	74	CAMÉLIAS - HOSPITAL	580 817	8,3%
3	7	S. MAMEDE D' ESTE - CELEIRÓS	461 204	6,6%
4	87	ESTAÇÃO CF - HOSPITAL	388 931	5,6%
5	2	PONTE DE PRADO - BOM JESUS	379 867	5,5%
6	90	PADIM DA GRAÇA - NOGUEIRÓ	332 768	4,8%
7	24	SEQUEIRA - GUALTAR	306 856	4,4%
8	96	HOTEL DE LAMAÇÃES - E. LECLERC	302 111	4,3%
9	45	NOGUEIRA (HOSPITAL PRIVADO) - PONTE DO BICO	252 801	3,6%
10	43	ESTAÇÃO CF - UNIVERSIDADE DO MINHO	202 627	2,9%
11	41	CIRCUITO URBANO II	195 501	2,8%
12	5	DUME - QUINTA DA CAPELA	191 192	2,7%

Total (P.T.): 4 194 151 60,2%

Evolução da receita

A redução de passageiros em 2020 originou forçosamente uma diminuição de cerca de 38% da receita total tarifária que correspondeu a cerca de 2,4 milhões de euros.

Esta redução de clientes teve um enorme impacto na diminuição de receita proveniente da venda dos vários títulos de transporte, com um decréscimo de 31% nas receitas provenientes da venda de passes, 48,94% em pré-comprados e 49% em bilhetes de bordo.

Venda de títulos (*)

2019	2020	Variação
6 498 942,90	4 019 630,10	- 38,15%

(*) estes valores incluem IVA à taxa legal.

Alugueres (*)

Alugueres	2019	2020	Variação
Km	182 061,22	123 502,73	-32,16%
Receita (€)	722 212,62	371 688,97	-48,53%

(*) estes valores incluem IVA à taxa legal.

Credenciais

Credenciais Pagas	2019	2020	Variação
Emitidas	583	60	-89,71%
Utilizadores	51 680	14 471	-72,00%
Receita (€)	14 217,22	2 984,86	-79,08%

Credenciais Gratuitas Individuais	2019	2020	Variação
Emitidas	36	12	-66,67%
Número de Dias Concedidos	1 067	1 710	60,26%

Estrutura dos títulos (*)

Vendas	2019	2020	Variação
Passes	3 955 837,15	2 729 023,15	-31,01%
Pré-comprados	949 505,6	484 844,30	-48,94%
Bilhetes de Bordo	1 589 190,25	804 358,20	-49,39%
Bilhetes turístico	4 816,25	1 399,45	-70,94%
Cultura	0	5	0%

Credenciais	14 217,22	2 984,86	-79,01%
Total	6 513 566,47	4 022 614,96	-38,24%

(*) estes valores incluem IVA à taxa legal.

Peso relativo em termos de utilização (Passageiros Transportados)

Estrutura de títulos utilizados	2019	2020	Variação
Passes	82,30%	84,11%	2,20%
Pré-comprados	9,93%	8,99%	16,30%
Bilhetes de bordo	7,73%	6,88%	-29,29%
Bilhetes Turístico	0,03%	0,02%	-33,33%

Peso específico de cada título (Vendas)

	2019	2020
Passes	60,87%	67,89%
Pré-comprados	14,61%	12,07%
Bilhetes Bordo	24,45%	20,01%
Bilhete Turístico	0,07%	0,03%
Cultura	0,00%	0,00%

Distribuição por coroas

Rede

	2019	2020
Extensão da rede (Km)	301,32	301,32
Área servida (n.º de freguesias)	37	37
Densidade populacional da zona servida	989	989
Nº de Linhas	74	74
Comprimento acumulado (km)	1 524,33	1 524,33

Comprimento médio (Km)	20,60	20,60
Extensão linhas p/ Unidade superfície	8,31	8,31
Extensão linhas p/ 1000 habitantes servidos	8,40	8,40
Número de paragens	1 861	1 872

Estrutura das linhas

Circuito turístico

	2019	2020	Variação
N.º de viagens	644	0	-100%
Passageiros transportados	3.325	0	-100%
Passageiros transportados por viagem	5,16	0	-100%

Praia Fluvial Adaúfe

	2019	2020	Variação
N.º de dias	65	0	-100%
Passageiros transportados	6 787	0	-100%
Passageiros transportados por dia	104,42	0	-100%

Taxa de utilização de viaturas

Utilização de viaturas	2ª a 6.ª	Sábado	Domingo
Ponta Manhã	81,62%	30,88%	24,26%
Ponta Almoço	82,35%	30,15%	26,47%
Ponta Tarde	75,00%	27,21%	24,26%
Noturno	6,62%	2,94%	2,94%

Indicadores

Indicadores	2019	2020	Variação
Veículos x km úteis oferecidos no Serviço Público	5 636 236	5 239 425	-7,04%
Veículos km úteis oferecidos S. P. p/habitante servido	31,05	28,87	-7,04%
Lugares x km úteis oferecidos no S. P.	481 385 268	446 749 911	-7,19%
Lugares km úteis oferecidos no S. P. p/passageiros transportados	38,78	64,17	34,47%
Passageiros/Veículos x km	2,20	1,33	-39,67%

Qualidade do serviço prestado

Produtividade comercial	2019	2020
Coeficiente de ocupação	10,82	6,54
Velocidade comercial (km/h)	19,30	19,30

Regularidade e fiabilidade	2019	2020
% Serviços efetuados	99,91%	99,89%
Média diária dos serviços não realizados	1,40	1,57
Serviços não realizados	510,00	572,00
Acertos de carreiras	238,50	184,00

Fiscalização

Fiscalização a bordo dos autocarros	2020
Circulações fiscalizadas	11 332
Utentes fiscalizados	77 100
Horas fiscalização	4 284
Circulações fiscalizadas / Hora trabalhada	2,65
Utentes fiscalizados / Hora trabalhada	18,00
Número autos	7

3. Desempenho Económico – Financeiro

O ano de 2020 foi extremamente demarcado pelos impactos negativos económico-sociais causados pela pandemia mundial da COVID-19. Como consequência desses impactos económico-sociais, assistiu-se ao desenvolvimento de uma influência negativa na economia mundial e nacional. De acordo com o Instituto Nacional de Estatística, em Portugal, observou-se uma queda do PIB na ordem dos -7,8%¹.

Os Transportes Urbanos de Braga, doravante designados pela sigla TUB, como empresa de transporte público de passageiros, inevitavelmente encontram-se no diverso lote de atividades económicas que foram duramente afetadas pela pandemia e como consequência, os seus desempenhos económicos e financeiros foram afetados. Aos factos anteriormente descritos importa referir que deve ser acrescida a particularidade de que os TUB, sendo uma empresa participada pelo Município de Braga, viu negada a possibilidade de recorrer a medidas que pudessem mitigar os impactos económico-financeiros causados pela COVID-19, nomeadamente, medidas de apoio como o Layoff, o programa Apoiar entre outras medidas de apoio financeiro. Deste modo, tendo em consideração este ponto prévio, segue-se a análise das principais rubricas do desempenho económico e financeiro do exercício de 2020.

O ano económico de 2020 caracterizou-se por um desempenho bastante complexo na gestão da adequação entre a procura e a oferta tendo como mais importante variável a mitigação do risco da propagação do vírus da COVID19.

Em outubro de 2020 a empresa iniciou o período de dez anos de concessão dos transportes públicos de passageiros, o que significa que entre o período dos meses de janeiro a setembro a empresa teve em vigor o contrato do programa com o Município de Braga.

Verificadas uma multiplicidade de dificuldades e desafios, durante o exercício de 2020 o volume de negócios dos TUB fixou-se nos €6.729.197,66€, representando assim uma variação de -4,84% relativamente ao período de 2019.

Não obstante às particularidades do ano 2020, no homólogo período foram adquiridas 7 viaturas elétricas, providenciando assim a continuidade do projeto de renovação da frota que fora iniciado

¹ https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&contexto=pi&indOcorrCod=0009888&selTab=tab0

no ano de 2018 e cujo projeto tem prevista a aquisição de mais 25 viaturas a GNV no corrente ano de 2021.

O investimento no projeto de renovação da frota considerou uma multiplicidade de fatores socioeconómicos, entre os fatores mais preponderantes concentram-se questões ambientais, de melhoria dos serviços prestados e cumulativamente o objetivo de obter retorno económico no investimento. Importa referir que a melhoria da prestação dos serviços ocorre, naturalmente, na medida em que as novas viaturas atendem a padrões de qualidade e de conforto elevados e desse modo garantem aos utilizadores viagens mais cómodas, seguras e mais isentas de avarias que por vezes podem provocar incidentes ao nível do cumprimento dos horários das viagens. A acrescer ao anteriormente evidenciado relativamente aos padrões de qualidade e conforto das viaturas, importa também mencionar que as novas viaturas proporcionam a redução de consumos, de emissões de gases poluentes e possibilitam uma redução dos seus custos de manutenção comparativamente com as antigas viaturas. As questões neste parágrafo citas estão em toda a linha interligadas com as vertentes de procura pela defesa e sustentabilidade do meio ambiente e com o objetivo de obter retorno do investimento realizado no projeto.

Este esforço de renovação de frota obrigou a uma gestão mais prudente e criteriosa dos recursos financeiros dos TUB.

O exercício de 2020 determinou uma autonomia financeira dos TUB de 19,74%, tendo sido verificada uma melhoria face ao valor dos 10,30% obtidos no anterior período de 2019.

Relativamente ao giro comercial, no final do exercício económico de 2020 os TUB tinham o direito a receber dos seus clientes um valor próximo dos 1.970.000,00 euros e detinham como obrigações relativas a dívidas a fornecedores um valor aproximado de 457.000,00 euros.

Aquando do início da pandemia e em consciência com todas as dificuldades e desafios que estariam ainda por se revelar, os TUB, tomaram a decisão estratégica de continuar a honrar o compromisso de pagamento PONTUAL aos seus fornecedores. Em resultado dessa tomada de decisão, os saldos em dívida a fornecedores diminuíram aproximadamente em 200.000,00 euros comparativamente com o saldo apurado no exercício económico de 2019, verificando-se ainda que o prazo médio de pagamento a fornecedores no exercício de 2020 se fixou em 32 dias.

Não obstante às inegáveis circunstâncias de um ano 2020 economicamente difícil e exigente como aliás é espelhado pela economia mundial e nacional, os TUB alcançaram um desempenho económico positivo, concretamente um resultado líquido positivo de 21.168,04 euros.

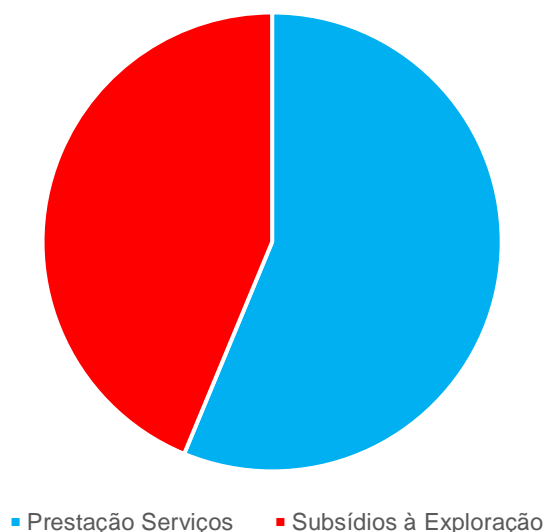
Análise dos principais indicadores económico-financeiros

Estrutura de Rendimentos

A estrutura de rendimentos dos TUB é realizada pela prestação dos seus serviços de transporte público e pela gestão e exploração do estacionamento à superfície nas zonas de estacionamento de duração limitada sob jurisdição do Município de Braga, ou seja, pelo seu volume de negócios e cumulativamente pela atribuição de subsídios à exploração.

No período económico de 2020, a estrutura de rendimentos dos TUB totalizou o montante de 11.960.889,05 euros, sendo composta por 6.729.197,66 euros relativos ao volume de negócios e 5.231.691,39 euros respeitantes a subsídios à exploração.

Os dados anteriormente mencionados, relativos à composição da estrutura de rendimentos dos TUB para o período económico de 2020 podem ser facilmente observados no seguinte gráfico:



Volume de Negócios

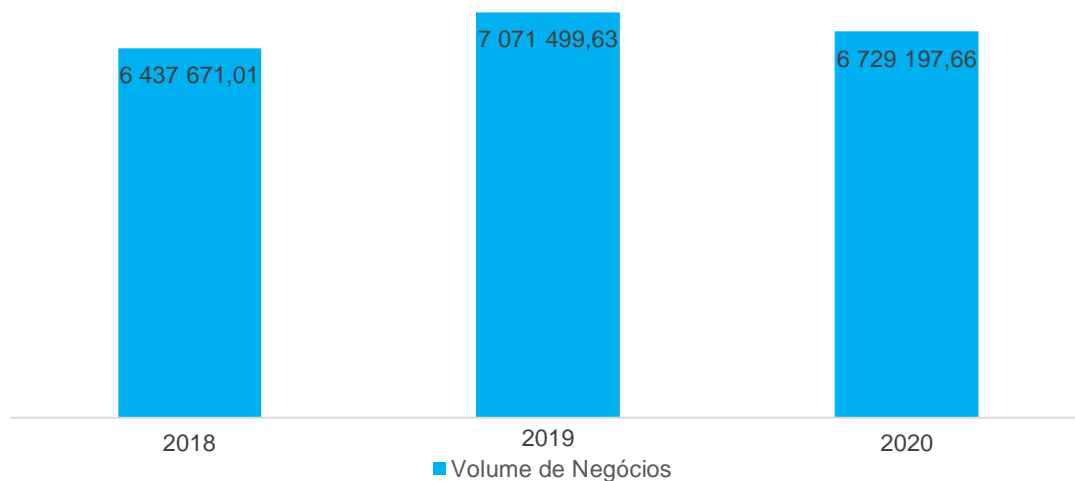
Uma diligente análise da evolução económica dos TUB indica que para o período de 2020, em consequência do decréscimo das receitas do período supramencionado, foi verificada uma evolução negativa do volume de negócios, concretamente na ordem de -4,84% comparativamente com as receitas próprias do exercício económico de 2019.

Refletindo conscientemente sobre o atípico ano de 2020 e tendo em consideração todas as suas particularidades, suscita que a simples comparação análoga dos exercícios económicos de 2020 e 2019 é limitada para a realização de uma análise económica. Deste modo, e com o objetivo de proporcionar uma visão económica num horizonte temporal alargado e que permita perceber os impactos no volume de negócios dos TUB provocados pelo particular ano 2020, foi analisado o

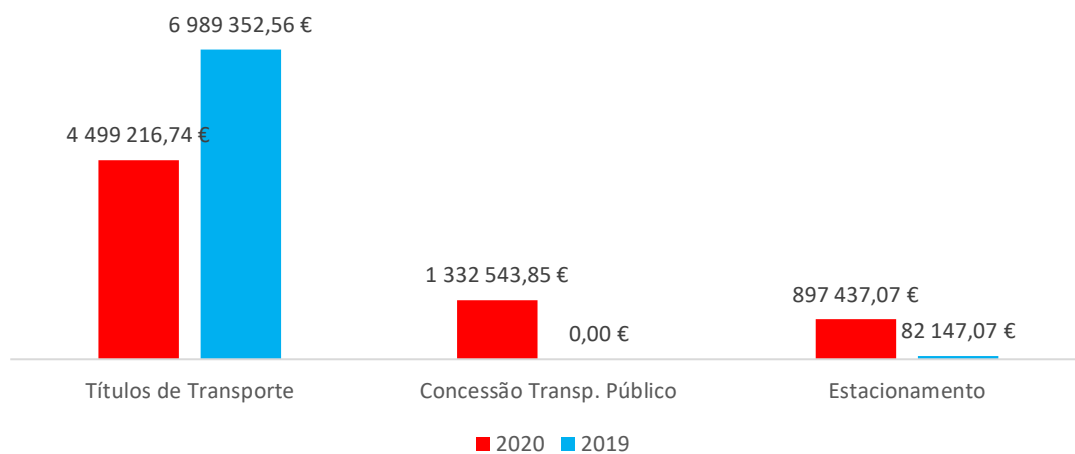
volume de negócios de cada um dos três últimos exercícios económicos conforme é suscetível de verificação nos seguintes elementos ilustrativos e respetiva análise.

O volume de negócios dos TUB é determinado pela totalidade das suas prestações de serviços, que se referem à venda de títulos de transporte, ao início do contrato de concessão e da concessão da exploração do estacionamento à superfície.

Os seguintes gráficos demonstram a evolução do volume de negócios dos TUB relativamente aos exercícios económicos de 2018, 2019 e 2020 e ainda, a composição do valor do volume de negócios por serviço prestado nos períodos económicos de 2019 e 2020.



Volume de Negócios Discriminado por Atividade



A análise do volume de negócios bem como o impacto da pandemia COVID-19 no volume de negócios do exercício económico de 2020 são efetuados com recurso à seguinte tabela explicativa e respetiva argumentação.

Análise do Volume de Negócios				
Ano	Volume de Negócios (€)	Evolução (€)	Evolução (%)	Evolução Acumulada 2020-2018 (%)
2020	6.729.197,66	-342.301,97	-4,84	5,01
2019	7.071.499,63	633.828,62	9,85	5,01
2018	6.437.671,01	291.526,65	4,53	-

O exercício económico de 2019 comparativamente com o exercício de 2018 refletiu um crescimento do volume de negócios entre os períodos de 633.828,62 euros, ou seja, um crescimento de 9,85%. No exercício económico seguinte, nomeadamente o exercício relativo ao ano de 2020, obteve-se, comparativamente com o exercício económico de 2019, um decréscimo do volume de negócios entre os períodos de 342.301,97 euros ou seja -4,84%.

O volume de negócios do exercício económico de 2020, diretamente comparado com o volume de negócios de 2018 circunscreve um aumento das vendas no valor global de 291.526,65 euros, o que representa assim uma dilatação do volume de negócios entre os exercícios comparados de 4,53 %.

O excedente do volume de negócios verificado entre os períodos de 2019 e 2018 (9,85%) mitiga o decréscimo do volume de negócios verificado no exercício económico a que refere o ano da pandemia (-4,84%) para valores positivos (5,01%).

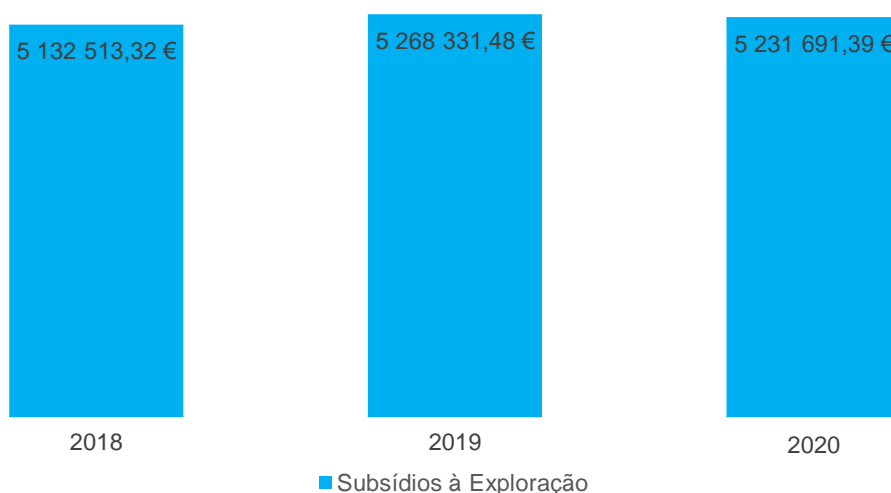
Devido às circunstâncias impostas por todas as situações e problemáticas implícitas à crise pandémica e económico-social provocada pela COVID-19, o crescimento do volume de negócios esperado para 2020 tornou-se inalcançável. No período económico de 2019 foi verificado um crescimento sustentado do volume de negócios relativamente ao período económico de 2018. No entanto, isolando esse crescimento anteriormente referido e efetuando uma comparação direta entre os valores realizados entre o ano de 2018 (6.437.671,01 euros) e o volume de negócios apurado no difícil período económico de 2020 (6.729.197,66 euros verifica-se que os valores referentes ao ano de 2020 não sofreram qualquer quebra e, pelo contrário aumentaram em 291.526,65 euros. Esta análise efetuada isolando o crescimento pré-pandemia e que verifica um período de 2020 relativamente melhor do que o de 2018 instiga a confiança de que para períodos económicos futuros o volume de negócios dos TUB regresse à espiral do crescimento

Não obstante à queda da atividade da exploração do transporte público de passageiros a atividade de exploração do estacionamento à superfície apresentou uma diferença positiva no volume de negócios na ordem de 815.290,00 euros. Apesar da subida do volume de negócios da atividade do estacionamento à superfície, os meses de abril e maio praticamente não tiveram receitas comparativamente com os outros meses do ano de 2020.

Subsídios à exploração

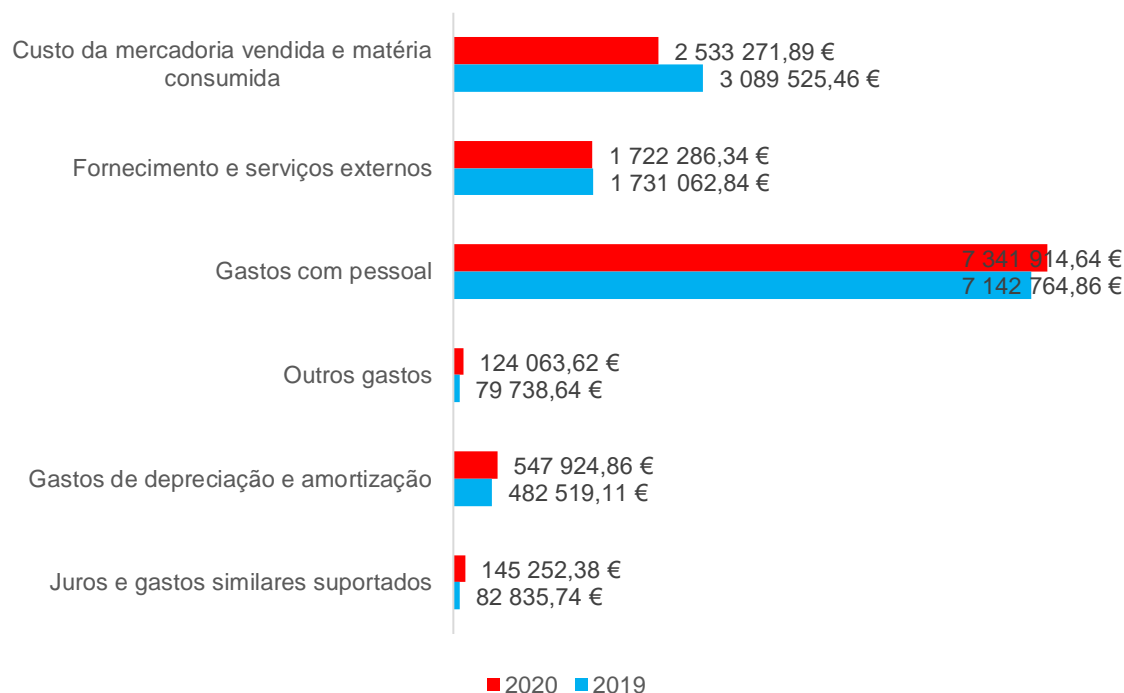
A presente secção deste relatório e contas tem como objetivo primitivo analisar a evolução dos valores atribuídos aos TUB em subsídios à exploração durante os períodos económicos de 2018, 2019 e 2020.

Em função da análise efetuada e com base nos montantes anualmente atribuídos, conforme é suscetível de verificação no gráfico abaixo apresentado, no ano de 2020 comparativamente com o ano de 2019, verificou-se um decréscimo nos valores recebidos em subsídio à exploração de 36.640,09 euros (-1,03%).



Estrutura de Gastos

A estrutura de gastos incorridos pelos TUB no período económico ora findo é apresentada e analisada nos gráficos a seguir expostos. Considera-se imperativo espelhar os gastos incorridos em cada uma das rubricas, por natureza de gasto, de forma a permitir uma perceção do peso de cada natureza de gasto no valor global dos gastos suportados pela entidade.

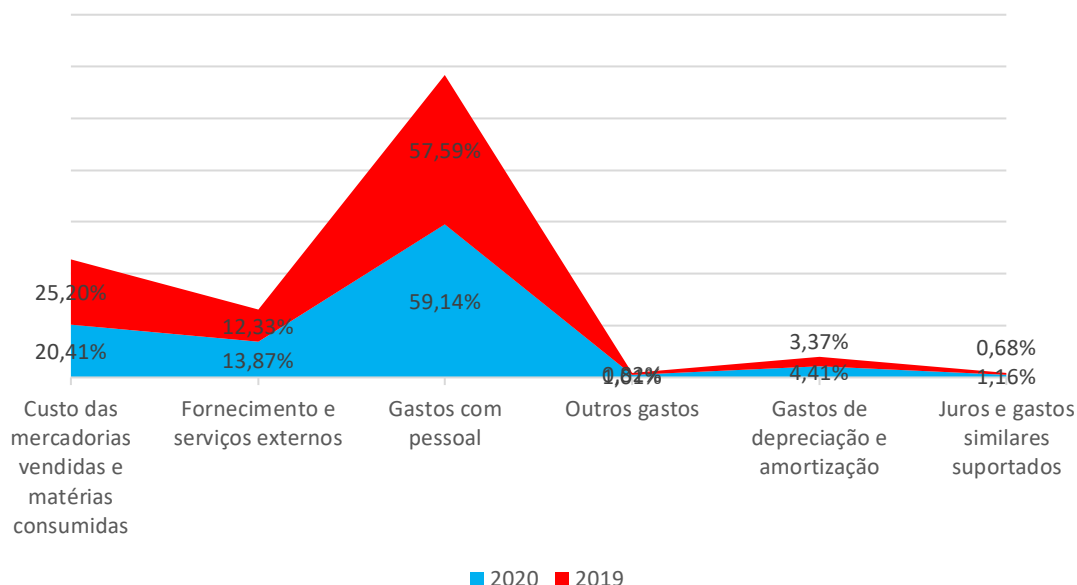


A totalidade dos gastos incorridos pelos TUB no período económico de 2020 afixou-se no valor de 12.414.713,73 euros.

O apuramento dos valores relativos aos gastos incorridos em 2020 permitiram uma redução de 193.732,92 euros relativamente aos gastos incorridos no exercício económico de 2019.

Tal redução de gastos verificou-se essencial na obtenção dos resultados líquidos positivos do exercício económico a que este relatório e contas se refere.

Num período económico difícil e marcado pela quebra do volume de negócios, concretamente nos rendimentos relativos à venda de títulos de transporte e de atribuição de subsídios à exploração, a obtenção de resultados positivos apenas poderia ser alcançada por via da redução de gastos como tal se verificou, apesar da empresa ter incorrido em gastos adicionais relacionados com a desinfeção dos autocarros de modo a contribuir para a mitigação da propagação do vírus COVID-19.



Em observação ao gráfico anteriormente apresentado é facilmente perceptível que os gastos relativos aos custos das mercadorias vendidas e matérias consumidas e os gastos relativos à rubrica de gastos com pessoal representam cerca de 80% dos gastos globais incorridos pelos TUB durante o exercício económico de 2020.

Comparando o presente exercício económico em análise, o ano de 2020, com o exercício económico anterior, o ano de 2019, constata-se que a redução dos gastos globais em 2020 se deve à redução dos valores verificados na rubrica de gastos relativos ao custo das mercadorias vendidas e matérias consumidas.

Na generalidade das rubricas de gastos, em 2020 os TUB verificaram aumentos diminutos comparativamente com o exercício de 2019. No entanto, a redução de cerca de 5% dos gastos na pesada rubrica de gasto relativa ao custo das mercadorias vendidas e matérias consumidas permitiu a verificação de uma redução global dos custos.

Os valores relativos às abordagens realizadas nos parágrafos anteriores podem ser verificados na seguinte tabela.

Análise comparativa dos gastos por natureza (Exercício de 2020 e 2019)						
Natureza do gasto	2020 (€)	2019 (€)	Diferença (€)	2020 (%)	2019 (%)	Diferença (%)
C.M.V.M.C	2.533.271,89	3.089.525,46	-556.253,57	20,41	25,2	-4,79%
Forn. e Serv. Externos	1.722.286,34	1.731.062,84	-8.776,50	13,87	12,33	1,54%
Gastos com Pessoal	7.341.914,64	7.142.764,86	199.149,78	59,14	57,59	1,55%

Outros Gastos	124.063,62	79.738,64	45.140,15	1	0,82	0,18%
Gastos dep. e amortização	547.924,86	482.519,11	65.405,75	4,41	3,37	1,04%
Juros e gastos similares	145.252,38	82.835,74	61.601,47	1,17	0,68	0,48%
Total	12.414.713,73	12.608.446,65	-193.732,92	100	100	-

A rubrica de gastos com pessoal, na medida em que significa 59,14% da totalidade dos gastos incorridos pelos TUB no exercício económico de 2020, é de grande importância para a análise à estrutura de gastos.

Os gastos com o pessoal que foram suportados nos períodos económicos de 2020, 2019 e 2018, bem como a sua evolução, podem ser verificados na tabela abaixo apresentada.

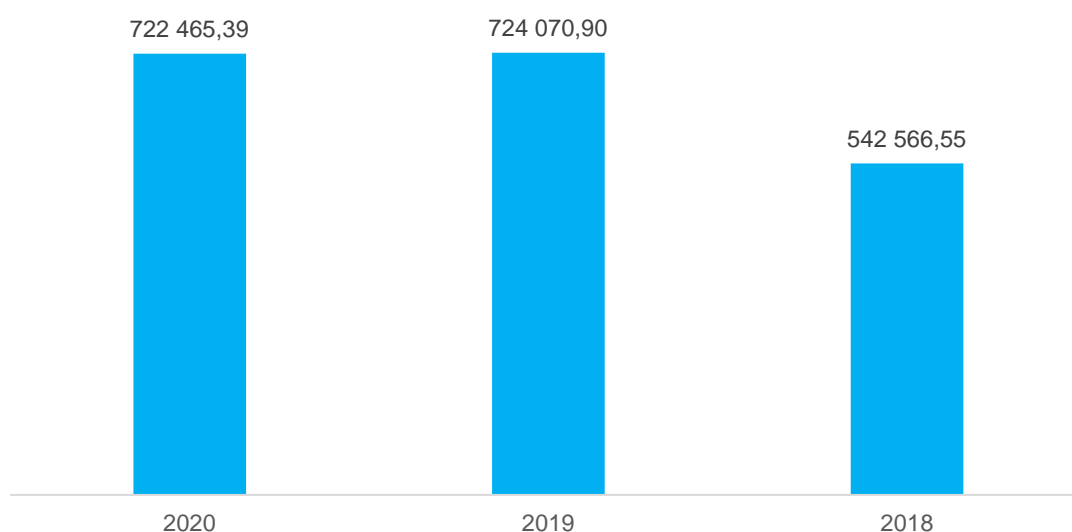
Descrição	2020	2019	2018
Gastos com pessoal	7.341.914,64 €	7.142.764,86 €	7.083.779,83 €
Números Médio de Pessoas	351	347	344
Gasto Médio por Pessoa	20.917,14 €	20.584,34 €	20.592,38 €

O aumento substancial da rubrica dos gastos com pessoal, entre os períodos de 2020 e 2019, em concreto de 199.149,78 euros, é explicado pelo aumento, em proporção do número médio de pessoas que desempenham as mais variadas funções nos TUB.

Indicadores Económico-Financeiros

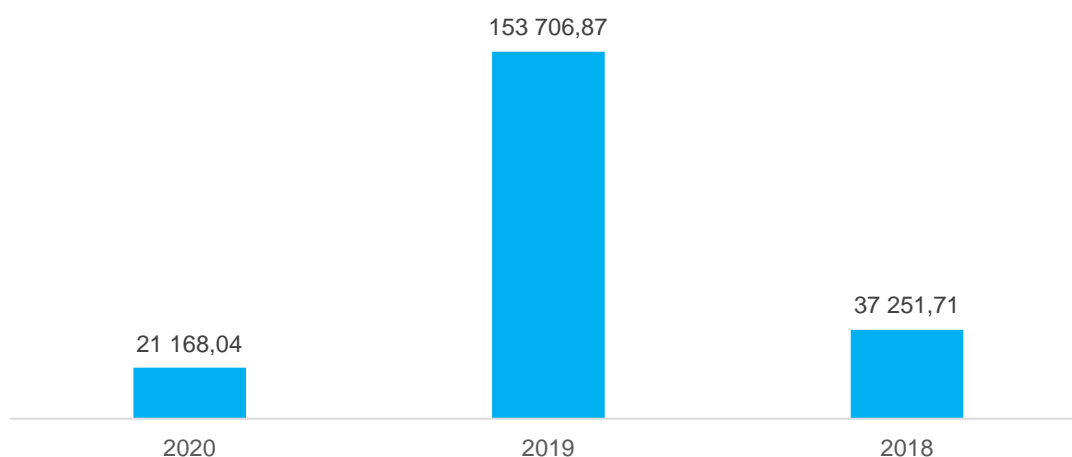
EBITDA

O valor absoluto do EBITDA no ano de 2020 foi de 722.465,39 euros e o de 2019 foi de 724.070,90 euros, conforme se pode verificar no quadro abaixo:



Resultado líquido do período

O resultado líquido do período relativo ao exercício económico de 2020 apresenta-se positivo em 21.168,04 euros. Naturalmente, o resultado líquido do período de 2020 apresentado é menor relativamente ao resultado líquido do período apurado em 2019 de 153.706,87 euros. A quebra do resultado líquido verificada entre os períodos de 2020 e 2019 é explicada pelos efeitos económicos negativos provocados pela pandemia da COVID-19.

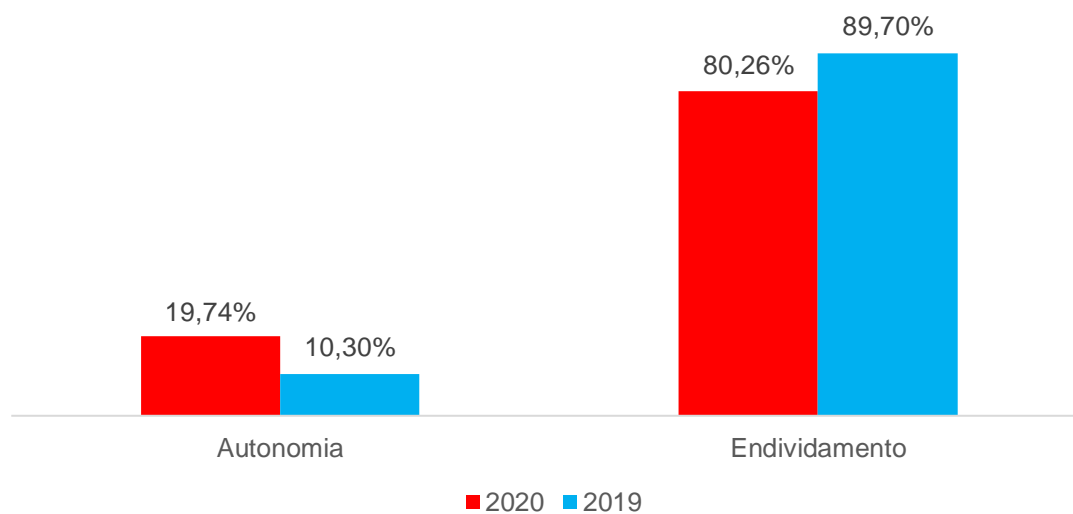


Autonomia Financeira e Endividamento

Do ponto de vista da autonomia financeira e do endividamento verifica-se uma evolução positiva dos indicadores supracitados.

A autonomia financeira em 2020 apresenta um rácio entre o capital próprio e o ativo de 19,74%, sendo que no exercício económico de 2019, o mesmo rácio era de 10,30%. O indicador do endividamento em 2020 situa-se nos 80,26%, sendo que no exercício contabilístico de 2019 era de 89,70%.

A análise anteriormente cita pode ser verificada através da consulta do gráfico seguinte.



Por último podemos destacar que o grau de execução dos investimentos foi de aproximadamente 27,41%, conforme se pode verificar no quadro do plano de investimentos. Esta execução muito baixa está relacionada com o investimento na frota de 32 viaturas novas que só foram adquiridas 7 viaturas ficando as restantes 25 para o exercício económico de 2021.

Estes valores podem ser analisados com mais em detalhe no Anexo às contas.

Avaliação do Cumprimento dos Objetivos e do Contrato Programa

A avaliação dos cumprimentos dos objetivos, cuja realização o contrato programa pretende garantir, foi medida essencialmente pela eficácia conseguida em termos de efetiva cobertura da rede regular de transporte de passageiros em todas as 37 freguesias do concelho de Braga, por via da manutenção das linhas existentes, bem como pela promoção efetuada ao longo do ano de 2020.

Os TUB conseguiram, ainda, alcançar os carregamentos anuais dos passes com descontos sociais, superando os objetivos previstos no respetivo contrato programa. Assim, em 2020, foram carregados 161 638 passes com descontos sociais, superando o valor de 141 000 passes que correspondem ao período de nove meses em que vigorou o contrato programa (janeiro a setembro de 2020).

Relatório de Execução do Plano Plurianual de Investimento

Em 2020, os TUB, quando elaboraram o seu Plano Plurianual de Investimentos inscreveram um valor de investimentos no total de 12.114.221,57 euros, tendo concretizado um total de investimentos que ascendeu a 3.320.417,03 euros.

O investimento concretizado no ano em análise representa um nível de execução financeira global anual de aproximadamente 27%, ficando abaixo do inicialmente previsto. Esta execução deve-se fundamentalmente pela não concretização da aquisição das 25 viaturas novas previstas. A aquisição destas 25 viaturas está prevista para o ano de 2021.

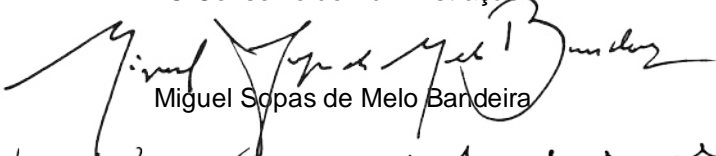
O valor de investimentos realizado respeitou às aquisições de bens que de seguida na tabela abaixo.

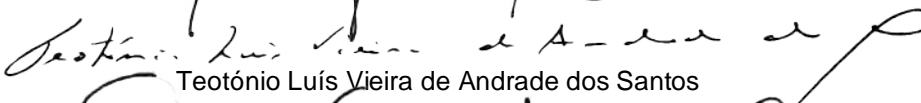
ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS	CONCRETIZAÇÃO DO INVESTIMENTO	TAXA DE EXECUÇÃO (grandes rúbricas)
Edifícios e Outras Construções	O investimento ascendeu a 80.984,12€. Realizado nas oficinas – retirada do amianto e colocação de nova cobertura. Investimento na remodelação do centro de controlo e tesouraria.	26%
Equipamento Básico	Aquisição de 7 viaturas elétricas. Diversos equipamentos de oficina e estação de serviço; Reparação e pintura de veículos da frota; Grandes reparações efetuadas em viaturas, tais como caixa de velocidades, motor e diferencial.	28%
Equipamento Administrativo	Equipamento informático – aquisição de computadores. Equipamento mobiliário administrativo necessário ao normal funcionamento dos serviços.	60%
Programas de computador	Renovação da anuidade da plataforma “Intelligent Operations Center” Renovação Software PHC CS Enterprise Renovação alojamento e domínio tub.pt Microsoft Office Certificado SSL	9%

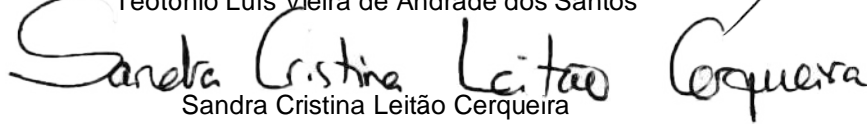
Relativamente às aquisições efetuadas verificamos que os principais desvios existentes relativamente ao investimento previsto no orçamento de 2020 se devem no essencial ao descrito na tabela abaixo:

ATIVOS	INVESTIMENTO NÃO CONCRETIZADO
Fixos Tangíveis	<p>Não foi concretizado o investimento nas 25 viaturas a GNV, estando também em curso o investimento na central de GNV.</p> <p>Não foi concretizada a renovação integral do parque informático, da rede de cablagem e comunicação, aquisição do sistema de gestão documental e de mobiliário administrativo, perspetivando-se a renovação em breve do PMO.</p>
Fixos Intangíveis	Investimentos em curso nos sistemas de bilhética e de Apoio à Exploração.

O Conselho de Administração


 Miguel Sopas de Melo Bandeira


 Teotónio Luís Vieira de Andrade dos Santos


 Sandra Cristina Leitão Cerqueira

4. Objetivos para 2021

Com o arranque do novo ano somos confrontados não só com estados de emergência renovados sucessivas vezes, como vemos adotadas medidas restritivas adicionais com vista a procurar inverter o crescimento acelerado da pandemia que tem infligido uma mortalidade diária sem precedentes.

O contexto atual tem um efeito atroz na nossa atividade, impondo restrições na mobilidade das pessoas e que se refletem em valores históricos de queda no número de passageiros transportados pelos TUB.

Mas encaramos 2021 como um ano que será marcado pelo virar da página desta pandemia. Um ano em que vamos assistir à recuperação gradual da economia e dos níveis de atividade que conhecíamos anteriores a este flagelo.

É igualmente em 2021 que iniciamos uma nova etapa na história dos TUB, no que à contratualização do transporte público diz respeito. Em 25 de agosto de 2020, os TUB, enquanto operador interno do Município de Braga, receberam com enorme satisfação a obtenção do visto pelo Tribunal de Contas a um contrato de concessão do serviço público de transporte de passageiros por 10 anos, cujo valor das compensações financeiras pela obrigação do serviço público ascende a mais de 60 milhões de euros.

Durante o próximo ano concluiremos a renovação de 30% da frota com viaturas novas, com melhor performance ambiental, um dos objetivos traçados em 2017. À frota elétrica com 13 viaturas 100% movidas a eletricidade e da infraestrutura de carregadores elétricos, somamos as 25 viaturas a gás natural e uma nova estação de abastecimento GNC, completando assim um investimento total que ascende a cerca de 13 milhões de euros e que conta com um cofinanciamento do Fundo de Coesão de cerca de 5 milhões de euros.

Mas os investimentos e apostas em 2021 não se cingem apenas no material circulante. Os TUB iniciam 2021 com outros investimentos importantes, como a reforma tarifária e a renovação da imagem nos equipamentos exteriores de informação estática ao público.

Com a reforma tarifária os TUB vão simplificar o tarifário eliminando a atual coroa 2, passando o zonamento tarifário do nosso concelho ser composto por apenas duas coroas. As duas coroas mais internas, até então coroa 1 e coroa 2, e que constituem no seu conjunto a zona da cidade, onde habitam cerca de 140.000 pessoas, passam, a partir de 1 de janeiro, apenas a uma zona designada por coroa 1.

Inserida nesta medida, vamos também melhorar a informação sobre as coroas e linhas colocados nos postes das paragens, tendo em atenção vários aspetos importantes como a altura e tamanho da informação, as cores e os contrastes, oferecendo aos nossos clientes e à cidade uma imagem renovada e moderna destes equipamentos.

Simultaneamente, em 2021, os TUB implementam o alargamento da gratuitidade para todos os alunos, que frequentem estabelecimentos de ensino regular (público ou privado), não profissional, no Concelho de Braga até ao 12.º ano.

Para além do ganho direto e imediato que muitos dos mais de 7700 clientes terão na aquisição do seu título de transporte, esta é uma alteração de futuro, em que os mais novos terão um papel de relevo na transferência modal que queremos continuar a implementar nos próximos anos.

Ao longo de vários anos estas alterações terão um efeito decisivo na promoção da Mobilidade Sustentável no Concelho de Braga. Melhoramos a perceção do tarifário, aumentamos a facilidade de utilização e possibilitamos uma maior mobilidade, aspetos sempre muito importantes no momento da escolha do modo de transporte, por parte dos utilizadores.

É com igual satisfação que veremos no decorrer deste ano a funcionar o novo sistema de apoio à exploração que permitirá realizar uma monitorização em tempo real de todo o serviço realizado pelos TUB no transporte público coletivo de passageiros no Concelho de Braga. Ainda que o seu desenvolvimento tenha, em 2020, sofrido um atraso por condicionantes decorrentes da pandemia provocada pelo vírus SARS-Cov-2, o mesmo será objeto de um novo impulso já em 2021. Este projeto é o culminar de intensos esforços no seu desenvolvimento por parte da equipa interna dos TUB em conjunto com o nosso parceiro NDRIVE.

Ainda no decorrer deste ano, serão realizadas implementações no Parque de Materiais e Oficinas (PMO), que em observância com o estudo prévio já elaborado, serão realizadas de acordo com o novo PMO já projetado. Estas intervenções passarão principalmente pela construção de um novo posto de abastecimento de gás natural liquefeito e gás natural comprimido que cumpra com o distanciamento legal da via pública, necessária para a manutenção da atual licença e com capacidade para abastecer a nova frota de veículos movidos a gás natural, bem como a conclusão da instalação dos postos de carregamento da frota elétrica dos TUB.

Continuaremos a aposta nos vetores orientadores da nossa atuação como o foco no cliente, o trabalho em equipa e na melhoria continua apostando sempre na formação dos nossos trabalhadores que assim assumem mais e melhores competências nas suas áreas de conhecimento.

Em 2021 continuamos a enfrentar os severos efeitos de uma crise pandémica que tem obrigado o Presidente da República a decretar sucessivos estados de emergência, com efeitos devastadores quer ao nível da saúde pública, como ao nível económico e social em Portugal.

A Administração dos TUB está a acompanhar atentamente o desenvolvimento da situação, predispondo-se a tomar as necessárias medidas, por forma a garantir a continuidade do negócio.

É desígnio da Administração proceder, com base da melhor informação disponível à data, a uma adequada avaliação dos impactos decorrentes da pandemia, quer do ponto de vista económico-financeiro, quer operacional, bem como das condições de evolução futura da atividade. Empenhar-nos-emos em implementar todas as medidas que minimizem os danos que possam advir para a entidade, colaboradores(as) e todos os agentes económicos com quem se relaciona.

Assim, trabalharemos juntos, afincadamente, para ter uma resposta robusta e capaz de responder à recuperação que almejamos e vamos conseguir, concretizando para esse efeito os objetivos aqui traçados.

5. Proposta de Aplicação de Resultados


O Conselho de Administração propõe que os Resultados Líquidos do Exercício, no valor positivo de 21.168,04€ (vinte e um mil, cento e sessenta e oito euros e quatro cêntimos), sejam transferidos para a conta de Resultados Transitados pelo seu valor global.

Braga, 17 de maio de 2021

O Conselho de Administração



Miguel Sopas de Melo Bandeira



Teotónio Luís Vieira de Andrade dos Santos



Sandra Cristina Leitão Cerqueira

6. Entidade Participante

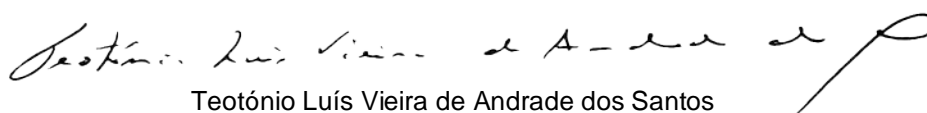
Exercício de 2020

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

O Conselho de Administração



Miguel Sopas de Melo Bandeira



Teotónio Luís Vieira de Andrade dos Santos



Sandra Cristina Leitão Cerqueira

III. Contas do Exercício de 2020

1. Demonstrações Financeiras

Balanço (individual) em 31.12.2020 e 31.12.2019

TUB - TRANSPORTES URBANOS DE BRAGA, E.M.

BALANÇO INDIVIDUAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 2020

RUBRICAS	Notas	DATAS	
		31/12/2020	31/12/2019
ATIVO			
Ativo não corrente			
Ativos fixos tangíveis	9	13 146 136,07	10 196 695,51
Ativos intangíveis	8	392 712,60	382 738,84
Outros investimentos financeiros		17 778,78	10 949,50
		13 556 627,45	10 590 383,85
Ativo corrente			
Inventários	11	157 641,37	169 903,71
Clientes	12.1	1 974 376,04	2 108 290,25
Estado e outros entes públicos	14	18 621,19	33 918,67
Outros créditos a receber	12.2	3 593 151,89	139 283,35
Diferimentos	13.1	14 927,18	15 442,61
Caixa e depósitos bancários	5	1 463 522,96	303 471,13
		7 222 240,63	2 770 309,72
Total do ativo		20 778 868,08	13 360 693,57
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital subscrito	12.3	6 250 000,00	6 250 000,00
Resultados transitados	12.3	-6 009 799,36	-6 119 511,48
Ajustamentos / outras variações no capital próprio	12.3 16.3	3 840 398,12	1 092 548,05
Resultado líquido do período		21 168,04	153 706,87
Total do capital próprio		4 101 766,80	1 376 743,44
Passivo			
Passivo não corrente			
Financiamentos obtidos	13.2	10 840 825,19	2 307 092,85
Outras dívidas a pagar	12.5	385 999,69	399 310,03
		11 226 824,88	2 706 402,88
Passivo corrente			
Fornecedores	12.4	457 468,51	626 652,76
Estado e outros entes públicos	14	210 463,73	185 934,52
Financiamentos obtidos	13.2	2 823 947,74	7 122 938,32
Outras dívidas a pagar	12.5	1 862 782,91	1 291 287,15
Diferimentos	13.1	95 613,51	50 734,50
		5 450 276,40	9 277 547,25
Total do passivo		16 677 101,28	11 983 950,13
Total do capital próprio e do passivo		20 778 868,08	13 360 693,57

Braga, 17 de maio de 2021

Contabilista Certificado

Conselho de Administração




Antônio Luís Lima de Almeida
 Saneia Cristina Leitão Coqueira

Demonstração (individual) dos resultados por naturezas do período findo em 31.12.2020 e 31.12.2019

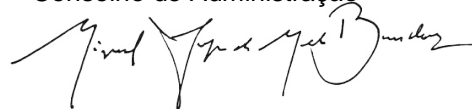
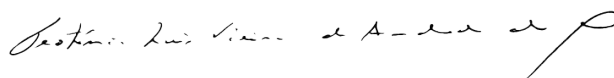
TUB - TRANSPORTES URBANOS DE BRAGA, E.M.
DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS RESULTADOS POR NATUREZAS
PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2020

RENDIMENTOS E GASTOS	Notas	PERÍODO	
		2020	2019
Vendas e serviços prestados	15	6 729 197,66	7 071 499,63
Subsídios à exploração	16.1	5 231 691,39	5 268 331,48
Trabalhos para a própria entidade	9	238 131,60	201 457,11
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	11	-2 533 271,89	-3 089 525,46
Fornecimentos e serviços externos	13.4	-1 722 286,34	-1 731 062,84
Gastos com o pessoal	17	-7 341 914,64	-7 142 764,86
Outros rendimentos	13.5	244 981,23	225 874,48
Outros gastos	13.6	-124 063,62	-79 738,64
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos		722 465,39	724 070,90
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	8 e 9	-547 924,86	-482 519,11
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		174 540,53	241 551,79
Juros e gastos similares suportados	13.3	-145 252,38	-82 835,74
Resultado antes de impostos		29 288,15	158 716,05
Imposto sobre o rendimento do período	14	-8 120,11	-5 009,18
Resultado líquido do período		21 168,04	153 706,87

Braga, 17 de maio de 2021

Contabilista Certificado

Conselho de Administração

Sandra Cristina Leitão Corqueira

Demonstração (individual) das alterações no capital próprio no exercício de 2020 e 2019

TUB – Transportes Urbanos de Braga, E.M.
Demonstração individual das alterações no capital próprio no período 2019

Unidade monetária (Euro)

Descrição	Capital próprio atribuído aos detentores do capital da empresa-mãe				Interesses que não controlam	Total do capital próprio
	Capital subscrito	Resultados transitados	Ajustamentos/outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período		
1	6 250 000,00	-6 119 511,48	1 092 548,05	153 706,87	0,00	1 376 743,44
ALTERAÇÕES NO PERÍODO						
Outras alterações reconhecidas no capital próprio		109 712,12	2 747 850,07	-153 706,87		2 703 855,32
2	0,00	109 712,12	2 747 850,07	-153 706,87	0,00	2 703 855,32
3				21 168,04		21 168,04
4=2+3	0,00	0,00		-132 538,83		
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO						
RESULTADO INTEGRAL						
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO						
5	0,00	0,00	0,00			0,00
6=1+2+3+5	6 250 000,00	-6 009 799,36	3 840 398,12	21 168,04	0,00	4 101 766,80
POSICÃO NO FIM DO PERÍODO 2020						

TUB – Transportes Urbanos de Braga, E.M.
Demonstração individual das alterações no capital próprio no período 2020

Descrição	Capital próprio atribuído aos detentores do capital da empresa-mãe				Interesses que não controlam	Total do capital próprio
	Capital subscrito	Resultados transitados	Ajustamentos/outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período		
6	6 250 000,00	-6 156 763,19	1 153 418,08	37 251,71	0,00	1 283 906,60
ALTERAÇÕES NO PERÍODO						
Outras alterações reconhecidas no capital próprio		37 251,71	-60 870,03	-37 251,71		-60 870,03
7	0,00	37 251,71	-60 870,03	-37 251,71	0,00	-60 870,03
8				153 706,87		153 706,87
9=7+8	0,00	0,00		116 455,16		
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO						
RESULTADO INTEGRAL						
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO						
10	0,00	0,00	0,00			0,00
11=6+7+8+10	6 250 000,00	-6 119 511,48	1 092 548,05	153 706,87	0,00	1 376 743,44
POSICÃO NO FIM DO PERÍODO 2019						

Braga, 17 de maio de 2021

Contabilista Certificado

Conselho de Administração

Demonstração (individual) dos fluxos de caixa do período findo em 31.12.2020 e 31.12.2019

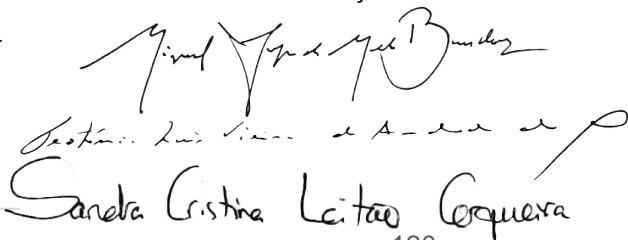
TUB - TRANSPORTES URBANOS DE BRAGA, E.M.
DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DE FLUXOS DE CAIXA
PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2020

RUBRICAS	Notas	PERÍODO	
		2020	2019
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes	12.1	5 123 652,88	6 924 545,40
Pagamentos a fornecedores	12.4	-5 240 550,34	-5 670 944,64
Pagamentos ao pessoal	12.5	-7 431 554,94	-7 321 830,92
Caixa gerada pelas operações		-7 548 452,40	-6 068 230,16
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimen	14	-9 099,36	-6 584,24
Outros recebimentos/pagamentos		8 865 221,03	5 899 115,42
Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)		1 307 669,27	-175 698,98
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis	9	-4 116 152,76	-625 585,32
Ativos intangíveis	8	-56 098,01	-54 241,89
Recebimentos provenientes de:			
Subsídios ao investimento	13.5	-	80 248,60
Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)		-4 172 250,77	-599 578,61
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos obtidos	13.2	14 150 000,00	9 138 000,00
Pagamentos respeitantes a:			
Financiamentos obtidos	13.2	-9 890 090,67	8 035 058,72
Juros e gastos similares	13.2	-235 276,00	117 727,77
Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)		4 024 633,33	985 213,51
Variação de caixa e seus equivalentes (1+2+3)		1 160 051,83	209 935,92
Caixa e seus equivalentes no início do período	5	303 471,13	93 535,21
Caixa e seus equivalentes no fim do período	5	1 463 522,96	303 471,13

Braga, 17 de maio de 2021

Contabilista Certificado

Conselho de Administração

Sandra Cristina Leitão Corqueira

2. Anexo

Índice

1. IDENTIFICAÇÃO DA ENTIDADE E PERÍODO DE REPORTE	6
1.1 DESIGNAÇÃO DA ENTIDADE	6
1.2 SEDE	6
1.3 NATUREZA DA ATIVIDADE	6
1.4 DESIGNAÇÃO E SEDE DA EMPRESA MÃE	6
1.5 PERÍODO DE REPORTE	6
2. REFERENCIAL CONTABILÍSTICO DE PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	6
2.1 REFERENCIAL CONTABILÍSTICO	6
2.2 INDICAÇÃO E JUSTIFICAÇÃO DAS DISPOSIÇÕES DO SNC QUE, EM CASOS EXCEPCIONAIS, TENHAM SIDO DERROGADAS	7
2.3 INDICAÇÃO E COMENTÁRIO DAS CONTAS DO BALANÇO E DA DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS CUJOS CONTEÚDOS NÃO SEJAM COMPARÁVEIS COM OS DO PERÍODO ANTERIOR	7
3. ADOÇÃO PELA PRIMEIRA VEZ DAS NCRF – DIVULGAÇÃO TRANSITÓRIA	8
3.1 FORMA COMO A TRANSIÇÃO DOS PCGA ANTERIORES PARA AS NCRF AFETOU A POSIÇÃO FINANCEIRA, O DESEMPENHO FINANCEIRO E OS FLUXOS DE CAIXA RELATADOS	8
4. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS	8
4.1 BASES DE MENSURAÇÃO USADAS NA PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	8
4.2 OUTRAS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS RELEVANTES	15
4.3 JUÍZOS DE VALOR QUE O ÓRGÃO DE GESTÃO FEZ NO PROCESSO DE APLICAÇÃO DAS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS E QUE TIVERAM MAIOR IMPACTO NAS QUANTIAS RECONHECIDAS NAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS:.....	15
4.4 PRINCIPAIS PRESSUPOSTOS RELATIVOS AO FUTURO.....	16
4.5 PRINCIPAIS FONTES DE INCERTEZA	17
5. FLUXOS DE CAIXA	17
5.1 DESAGREGAÇÃO DOS VALORES INSCRITOS NA RUBRICA DE CAIXA E EM DEPÓSITOS BANCÁRIOS	17
6. POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS, ALTERAÇÕES NAS ESTIMATIVAS CONTABILÍSTICAS E ERROS	17
7. PARTES RELACIONADAS.....	18
7.1 IDENTIFICAÇÃO DAS PARTES RELACIONADAS.....	18
7.1.1 PARTICIPAÇÕES ENTRE ENTIDADES	18
7.1.2 ENTIDADES EM QUE A ENTIDADE PARTICIPA DIRETAMENTE	18
7.2 REMUNERAÇÕES DO PESSOAL CHAVE DA GESTÃO:	18
7.3 TRANSAÇÕES ENTRE PARTES RELACIONADAS:	18
8. ATIVOS INTANGÍVEIS	19
8.1 DIVULGAÇÕES SOBRE ATIVOS INTANGÍVEIS:	19

9.	ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS	20
9.1	DIVULGAÇÕES SOBRE ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS:	20
10.	LOCAÇÕES	22
10.1	LOCAÇÕES FINANCEIRAS	22
10.2	RESUMO DAS LOCAÇÕES E OUTRAS INFORMAÇÕES	22
11.	INVENTÁRIOS	23
11.1	POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS ADOTADAS NA MENSURAÇÃO DOS INVENTÁRIOS E FÓRMULA DE CUSTEIO USADA	23
11.2	QUANTIA TOTAL ESCRITURADA DE INVENTÁRIOS E QUANTIA ESCRITURADA EM CLASSIFICAÇÕES APROPRIADAS	24
11.3	QUANTIA DE INVENTÁRIOS RECONHECIDA COMO GASTO DURANTE O PERÍODO.....	24
12.	INSTRUMENTOS FINANCEIROS	24
12.1	CLIENTES	24
12.1.1	<i>Detalhe da rubrica de Clientes</i>	<i>24</i>
12.1.2	<i>Maturidade de saldos</i>	<i>25</i>
12.2	OUTROS CRÉDITOS A RECEBER.....	25
12.3	CAPITAL PRÓPRIO	26
12.3.1	<i>Ações representativas do capital social</i>	<i>26</i>
12.3.2	<i>Capital Social.....</i>	<i>26</i>
12.3.3	<i>Detalhe dos movimentos ocorridos nas rubricas do capital próprio:.....</i>	<i>26</i>
12.4	FORNECEDORES	26
12.4.1	<i>Detalhe da rubrica de Fornecedores</i>	<i>26</i>
12.4.2	<i>Maturidade dos saldos.....</i>	<i>27</i>
12.5	OUTRAS DÍVIDAS A PAGAR	27
13.	OUTRAS INFORMAÇÕES	28
13.1	DIFERIMENTOS	28
13.2	FINANCIAMENTOS OBTIDOS.....	28
13.3	CUSTO DE EMPRÉSTIMOS OBTIDOS.....	29
13.4	FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	29
13.5	OUTROS RENDIMENTOS	30
13.6	OUTROS GASTOS	31
13.7	GARANTIAS BANCÁRIAS E OUTRAS RESPONSABILIDADES EXTRA-CONTABILÍSTICAS	31
13.8	PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS	31
14.	IMPOSTOS SOBRE O RENDIMENTO.....	31
14.1	PRINCIPAIS COMPONENTES DE GASTOS/RENDIMENTOS DE IMPOSTOS SOBRE O RENDIMENTO.....	31
14.2	DIVULGAÇÕES RELACIONADAS COM IMPOSTOS E CONTRIBUIÇÕES	32
15.	RÉDITOS	32

15.1	POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS ADOTADAS PARA O RECONHECIMENTO DE RÉDITO	32
15.2	QUANTIA DE CADA CATEGORIA SIGNIFICATIVA DE RÉDITO RECONHECIDA DURANTE O PERÍODO:	33
16.	CONTABILIZAÇÃO DOS SUBSÍDIOS DO GOVERNO E DIVULGAÇÃO DE APOIOS DO GOVERNO	33
16.1	POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS ADOTADAS	33
16.2	NATUREZA E EXTENSÃO DOS SUBSÍDIOS DO GOVERNO RECONHECIDOS NAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS E INDICAÇÃO DE OUTRAS FORMAS DE APOIO DO GOVERNO	34
16.3	INFORMAÇÃO ADICIONAL.....	34
17.	BENEFÍCIOS DOS EMPREGADOS.....	35
17.1	BENEFÍCIOS DA CESSAÇÃO DO EMPREGO	35
17.2	NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS À DATA DO BALANÇO	35
17.3	PESSOAL AO SERVIÇO DA EMPRESA E HORAS TRABALHADAS.....	35
17.4	BENEFÍCIOS DOS EMPREGADOS DE CURTO PRAZO.....	35
18.	DIVULGAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS	35
18.1	HONORÁRIOS FATURADOS PELO REVISOR OFICIAL DE CONTAS	35
18.2	DÍVIDAS AO ESTADO E À SEGURANÇA SOCIAL EM MORA	36
19.	PROVISÕES, ATIVOS E PASSIVOS CONTINGENTES	36
20.	ACONTECIMENTOS APÓS A DATA DO BALANÇO	36
20.1	AUTORIZAÇÃO PARA EMISSÃO.....	36
20.2	ATUALIZAÇÃO DA DIVULGAÇÃO ACERCA DAS CONDIÇÕES À DATA DO BALANÇO	36

NOTA PRÉVIA QUANTO AO REFERENCIAL CONTABILISTICO ADOTADO PARA O EXERCÍCIO DE 2020

O Sistema de Normalização Contabilística para as Administrações Públicas (SNC-AP) foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 192/2015, de 11 de setembro, e surgiu da necessidade de se dispor de um sistema contabilístico que responda às exigências de um adequado planeamento, relato e controlo financeiro, que contribua decisivamente para o rigor e transparência na gestão pública.

A implementação deste novo modelo implicou um processo de transição e a sua entrada em vigor para a Administração Local e entidades reclassificadas foi sucessivamente adiada. Mais recentemente, o artigo 114.º, n.º 1, da Lei n.º 2/2020, de 31 de março, veio determinar a aplicação deste novo referencial contabilístico às entidades pertencentes ao subsetor da administração local com efeitos ao exercício de 2020.

No entanto, dada a complexidade do processo de transição para o SNC-AP e da aplicação das respetivas normas e, levando em linha de conta a letra da lei do nº 2 do artigo nº 350.º da Lei n.º 75-B/2020 de 31 de dezembro (o Orçamento do Estado para 2021), em conjugação com o nº 10 da resolução nº 2/2020 de 23 de dezembro de 2020 do Tribunal de Contas, que refere que a prestação de contas relativa à gerência de 2020, possa ser efetuada no mesmo regime contabilístico prestado relativamente às contas de 2019, ou seja, em SNC e não em SNC-AP, gerou-se um clima de incerteza quanto à obrigatoriedade de adoção efetiva deste novo referencial contabilístico, quanto ao exercício de 2020.

Assim, e depois de analisada a questão com os serviços técnicos do Município de Braga/ da Entidade, com consultores e formadores externos e com o ROC e Auditor Externo/ ROC e Fiscal Único, entendemos que face à complexidade do processo de transição, quer ao nível da contabilidade financeira, quer orçamental, quer ainda da contabilidade de gestão, revelou-se inexequível computar de forma rigorosa e integral todos os efeitos decorrentes dos ajustamentos de transição e, bem assim, efetivar plenamente a adoção do novo referencial contabilístico no presente exercício. No contexto descrito, entendeu-se adequado aplicar de forma supletiva a opção preconizada pela IPSAS 33, a qual prevê um período de até três anos para o processo de transição, por forma a assegurar a integralidade e plenitude do mesmo, o cômputo rigoroso de todos os correspondentes efeitos e a necessária consistência das políticas contabilísticas e divulgações associadas.

Tendo em conta o enquadramento anterior, as demonstrações financeiras e demais elementos de prestação de contas, incluindo o Relatório de Gestão, seguem o referencial contabilístico utilizado nos exercícios anteriores, isto é, encontram-se integralmente preparados e apresentados de acordo com o estipulado em SNC.

APÊNDICES:

A. Orçamento do Estado para 2021

Lei n.º 75-B/2020 de 31 de dezembro

Artigo 350.º

Adoção do Sistema de Normalização Contabilística para as Administrações Públicas

2 — A prestação de contas relativa a 2020 das entidades pertencentes às administrações públicas sujeitas ao SNC -AP, incluindo as entidades públicas reclassificadas, pode ser efetuada no mesmo regime contabilístico prestado relativamente às contas de 2019.

B. TRIBUNAL DE CONTAS

Resolução n.º 2/2020, de 23 de dezembro

10 — *As empresas locais estão obrigadas à prestação eletrónica de contas de acordo com a Instrução n.º 1/2019 -PG, podendo as empresas reclassificadas proceder à prestação em SNC -AP ou em SNC.*

1. Identificação da Entidade e Período de Reporte

1.1 Designação da entidade

TUB – Transportes Urbanos de Braga, E.M.

1.2 Sede

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

1.3 Natureza da atividade

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

1.4 Designação e sede da empresa Mãe

Município de Braga, número de pessoa coletiva 506901173.

1.5 Período de reporte

As demonstrações financeiras em causa reportam-se ao período de 2020.

2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

2.1 Referencial contabilístico

As demonstrações financeiras anexas foram preparadas no pressuposto da continuidade a partir dos livros, registos contabilísticos da empresa e respetiva documentação, estando em conformidade com todas as normas que integram o Sistema de Normalização Contabilístico (SNC), regulado pelos seguintes diplomas legais:

- Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de julho (Sistema de Normalização Contabilística), com as alterações introduzidas pela Lei n.º 20/2010 de 23 de agosto e pelo Decreto-Lei 98/2015 de 2 de junho.
- Portaria n.º 218/2015 de 23 de julho (Código de contas)

- Portaria n.º 220/2015, de 24 de julho (Modelos das demonstrações financeiras);
- Aviso n.º 8254/2015, de 29 de julho (Estrutura conceptual);
- Aviso n.º 8256/2015, de 29 de julho (Normas contabilísticas e de relato financeiro);

De forma a garantir a expressão verdadeira e apropriada, quer da posição financeira quer do desempenho da Empresa, foram utilizadas as normas que integram o SNC, antes referidas, em todos os aspetos relativos ao reconhecimento, mensuração e divulgação, sem prejuízo do recurso supletivo às Normas Internacionais de Contabilidade adotadas ao abrigo do Regulamento n.º 1606/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 19 de Julho, e ainda às Normas Internacionais de Contabilidade e Normas Internacionais de Relato Financeiro emitidas pelo International Accounting Standard Board e respetivas interpretações (SIC-IFRIC), sempre que o SNC não contemple aspetos particulares das transações realizadas e dos fluxos ou das situações em que a empresa se encontre envolvida.

As demonstrações financeiras foram elaboradas com um período de reporte coincidente com o ano civil, no pressuposto da continuidade de operações da empresa e no regime de acréscimo, utilizando os modelos das demonstrações financeiras previstos no artigo 1.º da Portaria n.º 220/2015, de 24 de julho, designadamente o balanço, a demonstração de resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio, a demonstração dos fluxos de caixa e o anexo, com expressão dos respetivos montantes em Euros.

2.2 Indicação e justificação das disposições do SNC que, em casos excecionais, tenham sido derogadas

Nos períodos abrangidos pelas presentes demonstrações financeiras não foram derogadas quaisquer disposições do SNC que tenham produzido efeitos materialmente relevantes e que pudessem pôr em causa a imagem verdadeira e apropriada que devem transmitir aos interessados pelas informações disponibilizadas.

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

As quantias relativas ao período findo em 31 de dezembro de 2020, incluídas nas presentes demonstrações financeiras para efeitos comparativos, estão apresentadas em conformidade com o modelo resultante das alterações introduzidas pelos diplomas legais emitidos no âmbito da publicação do Sistema de Normalização Contabilística.

3. Adoção pela primeira vez das NCRF – divulgação transitória

3.1 Forma como a transição dos PCGA anteriores para as NCRF afetou a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa relatados

Na aplicação do referencial contabilístico adotado em 2010 não foram verificados quaisquer ajustamentos.

4. Principais políticas contabilísticas

4.1 Bases de mensuração usadas na preparação das demonstrações financeiras

a) Ativos intangíveis

Os ativos intangíveis, encontram-se registados ao custo de aquisição, deduzido das amortizações e de quaisquer perdas por imparidade acumuladas. Os ativos intangíveis apenas são reconhecidos quando for provável que deles advenham benefícios económicos futuros para a Empresa, sejam por ela controláveis e que os mesmos possam ser mensurados com fiabilidade.

As mais e menos valias resultantes da alienação ou retirada dos ativos intangíveis são determinadas pela diferença entre o preço de venda e a quantia escriturada na data da alienação/retirada, sendo registadas na demonstração de resultados como “Outros rendimentos” ou “Outros gastos”.

Descrição	Vida útil	Taxa de amortização
Goodwill		
Projetos de desenvolvimento	10	10%
Programas de computadores	3	33,33%
Propriedade industrial		
Outros ativos intangíveis		

b) Ativos fixos tangíveis

Os ativos fixos tangíveis adquiridos até 1 de janeiro de 2010 encontram-se registados ao seu custo considerado, o qual corresponde ao custo de aquisição, ou ao custo de aquisição reavaliado de acordo com os princípios geralmente aceites em Portugal até àquela data, deduzido de depreciações e quaisquer perdas por imparidade acumuladas.

Os ativos fixos tangíveis adquiridos após aquela data encontram-se registados ao custo de aquisição, deduzido de depreciações e quaisquer perdas por imparidade acumuladas.

As depreciações são calculadas, quando o ativo estiver disponível para uso, pelo método da linha reta, de uma forma consistente de período para período, numa base de duodécimos, de acordo com as seguintes vidas úteis estimadas:

Descrição	Vida útil	Taxa de amortização
Terrenos e recursos naturais		0%
Edifícios e outras construções	20	5%
Equipamento básico	10	10%
Equipamento de transporte	4	25%
Equipamento de transporte (Viaturas elétricas)	20	5%
Equipamento administrativo	3	34%
Equipamentos biológicos	---	---
Outros activos fixos tangíveis	25	4%

Cada parte de um item do ativo fixo tangível com um custo significativo relativamente ao custo total do item é depreciado separadamente, sendo definida a vida útil e o método de depreciação.

Os ativos fixos tangíveis em curso representam ativos ainda em fase de construção, encontrando-se registados ao custo de aquisição/produção, deduzido de eventuais perdas por imparidade. Estes ativos são depreciados a partir do momento em que estejam prontos para utilização.

Os custos com a manutenção e reparação que não aumentem a vida útil destes ativos são registados como gastos do período em que ocorrem. Os gastos com inspeções importantes são incluídos na quantia escriturada do ativo sempre que se perspetive que este origine benefícios económicos futuros adicionais.

As mais ou menos valias resultantes da alienação ou da retirada dos ativos fixos tangíveis são determinadas pela diferença entre o preço de venda e a quantia escriturada na data de alienação/retirada, sendo registadas na demonstração dos resultados como “Outros rendimentos” ou “Outros gastos”.

c) Imparidade de ativos

A Empresa avalia, à data do balanço, se há algum indício de que um ativo possa estar em imparidade. Sempre que a quantia escriturada pela qual o ativo se encontra registado é superior à sua quantia recuperável, é reconhecida uma perda por imparidade, registada como um gasto na rubrica “Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis” ou “Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis”. A quantia recuperável é a mais alta do preço de venda líquido e do valor de uso. O preço de venda líquido é o montante que se obteria com a alienação do ativo numa transação entre entidades independentes e conhecedoras, deduzido dos custos diretamente atribuíveis à alienação. O valor de uso é o valor presente dos fluxos de caixa

futuros estimados que se espera que surjam do uso continuado do ativo e da sua alienação, no final da sua vida útil. A quantia recuperável é estimada para cada ativo, individualmente ou, no caso de não ser possível, para a unidade geradora de fluxos de caixa à qual o ativo pertence.

Após o reconhecimento de uma perda por imparidade, o gasto com a amortização/depreciação do ativo é ajustado nos períodos futuros para imputar a quantia escriturada revista do ativo, menos o seu valor residual (se o houver) numa base sistemática, durante a vida útil remanescente.

Sempre que seja identificado um evento ou alteração nas circunstâncias que indiquem que o montante pelo qual o ativo se encontra registado não possa ser recuperado, é efetuada uma nova avaliação da imparidade. A reversão de perdas por imparidade reconhecidas em períodos anteriores é registada quando se conclui que as perdas por imparidade reconhecidas já não existem ou diminuíram. Esta análise é efetuada sempre que existam indícios de que a perda de imparidade anteriormente reconhecida tenha revertido. A reversão das perdas por imparidade é reconhecida como um rendimento na demonstração dos resultados. Contudo, a reversão da perda por imparidade é efetuada até ao limite da quantia que estaria reconhecida (líquida de amortização ou depreciação), caso a perda por imparidade não se tivesse registado em períodos anteriores.

d) Locações

A classificação das locações como financeiras ou operacionais é feita em função da substância e não da forma dos contratos.

Nas locações financeiras, o valor dos bens é registado no balanço como ativo, a correspondente responsabilidade é registada no passivo, na rubrica “Financiamentos obtidos”, e os juros incluídos no valor dos pagamentos mínimos e a depreciação do ativo são registados como gastos na demonstração dos resultados do período a que respeitam.

Nas locações operacionais, os pagamentos mínimos são reconhecidos como gasto na demonstração de resultados, numa base linear, durante o período do contrato de locação.

Nas operações de *Leaseback*, as mais-valias resultantes são diferidas pelo período do contrato e reconhecidas anualmente na rubrica “Outros rendimentos”. No caso de a operação gerar uma menos valia, esta é reconhecida na totalidade em gastos na rubrica “Outros gastos”.

e) Inventários

As matérias-primas, subsidiárias e de consumo encontram-se valorizadas pelo custo ou valor realizável líquido, no caso de este ser inferior (utilizando-se o custo médio como fórmula de custeio). Se o valor realizável líquido for inferior, designadamente devido à diminuição da cotação do mercado, da deterioração ou obsolescência, da subida dos custos de acabamento ou dos necessários para realizar a venda, ou, ainda, do valor recuperável pelo uso na conversão em produtos acabados cuja cotação no mercado tenha sido

reduzida, justifica-se o reconhecimento de imparidades nos períodos em que as necessidades de ajustamento são constatadas, utilizando o custo de reposição como referencial.

A reversão de perdas por imparidade reconhecidas em períodos anteriores é registrada quando existem indícios de que as perdas de imparidade já não se justificam ou diminuíram, sendo expressa na demonstração de resultados como “Imparidade de inventários (perdas/reversões)”. Contudo, a reversão só é efetuada até ao limite da quantia das perdas por imparidade acumuladas.

Os gastos relativos ao inventário são registrados no mesmo período de reporte em que o crédito é reconhecido.

f) Instrumentos financeiros

i. Dívidas de terceiros

As dívidas de terceiros são registradas ao custo amortizado e apresentadas no balanço, deduzidas de eventuais perdas por imparidade, de forma a refletir o seu valor realizável líquido.

As perdas por imparidade são registradas na sequência de eventos ocorridos que indiquem, objetivamente e de forma quantificável, que a totalidade ou parte do saldo em dívida não será recebido. Para tal, a Empresa tem em consideração informação de mercado que demonstre que o cliente está em incumprimento das suas responsabilidades, bem como informação histórica dos saldos vencidos e não recebidos. No caso de disponibilidade de informação judicial que comprove a existência de ameaças à continuidade das operações do devedor ou à capacidade de satisfazer os seus compromissos ou ainda, a partir do momento em que a Empresa tenha em curso ação judicial com vista à cobrança dos seus créditos, são reconhecidas perdas por imparidade correspondente à totalidade do crédito.

As perdas por imparidade são ajustadas em função da evolução das contas correntes, designadamente no que respeita ao detalhe das operações que a integram, sendo que os esforços são reconhecidos como gastos do período, as reversões, decorrentes da cessação total ou parcial do risco, nos rendimentos e as utilizações, para cobertura da perda efetiva do crédito, deduzidas, diretamente nas contas correntes.

ii. Empréstimo

Os empréstimos são registrados no passivo pelo valor nominal recebido, deduzido dos custos de transação que sejam diretamente atribuíveis à emissão desses passivos, sendo expressos no balanço no passivo corrente ou não corrente, dependendo de o seu vencimento ocorrer a menos ou a mais de um ano, respetivamente. O seu desreconhecimento só ocorre quando cessarem as obrigações decorrentes dos contratos, designadamente quando tiver havido lugar a liquidação, cancelamento ou expiração.

Os custos de juros e outros incorridos com empréstimos são calculados de acordo com a taxa de juro efetiva e contabilizados na demonstração dos resultados do período de acordo com o regime do acréscimo.

iii. Dívidas a terceiros

As dívidas a fornecedores e a outros terceiros que não vencem juros são registrados ao custo amortizado. O seu desreconhecimento só ocorre quando cessarem as obrigações decorrentes dos contratos, designadamente quando tiver havido lugar a liquidação, cancelamento ou expiração.

iv. Passivos financeiros e instrumentos de capital próprio

Os passivos financeiros e os instrumentos de capital próprio são classificados de acordo com a substância contratual da transação, independentemente da forma legal que assumem.

Um instrumento financeiro é classificado como um passivo financeiro quando existe uma obrigação contratual de a sua liquidação ser efetuada mediante a entrega de dinheiro ou outro ativo financeiro. Os passivos financeiros são registrados inicialmente ao custo, deduzido dos custos de transação incorridos.

Um instrumento de capital próprio é classificado como instrumento de capital próprio quando não existe uma obrigação contratual de a sua liquidação ser efetuada mediante a entrega de dinheiro ou outro ativo financeiro, evidenciando um interesse residual nos ativos de uma entidade após a dedução de todos os seus passivos.

v. Caixa e depósitos bancários

Os montantes incluídos na rubrica “Caixa e depósitos bancários” correspondem aos valores de caixa e depósitos à ordem. Se o seu vencimento for inferior a 12 meses são reconhecidos no ativo corrente; caso contrário, e ainda quando existirem limitações à sua disponibilidade ou movimentação, são reconhecidos no ativo não corrente.

g) Regime do acréscimo

Os gastos e rendimentos são registrados no período a que se referem, independentemente do seu pagamento ou recebimento, de acordo com o regime de acréscimo. As diferenças entre os montantes recebidos e pagos e as correspondentes receitas e despesas são registradas nas rubricas “Outras contas a receber e a pagar” ou “Diferimentos”.

h) Rédito

O rédito relativo a vendas, prestações de serviços, juros e dividendos, decorrentes da atividade ordinária da Empresa, é reconhecido pelo seu justo valor, entendendo-se como tal o que é livremente fixado entre as partes contratantes numa base de independência, sendo que, relativamente às vendas e prestações de serviços, o justo valor reflete eventuais descontos concedidos e não inclui quaisquer impostos liquidados nas faturas.

O rédito proveniente da venda de bens apenas é reconhecido na demonstração dos resultados quando (i) são transferidos para o comprador os riscos e vantagens significativos da propriedade dos bens, (ii) não seja

mantido um envolvimento continuado de gestão com grau geralmente associado com a posse ou o controlo efetivo dos bens vendidos, (iii) a quantia do rédito pode ser fiavelmente mensurada, (iv) seja provável que os benefícios económicos associados com as transações fluam para a Empresa e (v) os custos incorridos ou a serem incorridos referentes à transação possam ser fiavelmente mensurados. As vendas são reconhecidas líquidas de impostos, descontos e outros gastos inerentes à sua concretização, pelo justo valor do montante recebido ou a receber.

i) Subsídios do governo

Os subsídios governamentais são reconhecidos de acordo com o justo valor quando existe uma garantia razoável de que irão ser recebidos e que a Empresa cumprirá as condições exigidas para a sua concessão.

j) Imposto sobre o rendimento do período

Os impostos sobre o rendimento reconhecidos como gastos dos períodos abrangidos pelas presentes demonstrações financeiras encontram-se corrigidos pelo efeito da contabilização dos impostos diferidos.

As declarações fiscais poderão estar sujeitas a revisões e eventuais correções por parte da Administração Fiscal por um período de quatro anos (dez anos para a Segurança Social). Assim, poderão ser efetuadas correções em exercícios anteriores, não sendo expectável, no entanto, que das eventuais correções venha a decorrer um efeito significativo nas presentes demonstrações financeiras.

O prazo acima referido poderá ser prolongado ou suspenso desde que tenham sido obtidos benefícios fiscais, que estejam em curso inspeções, reclamações ou impugnações, ou que tenha havido prejuízos fiscais, situação em que estes são suscetíveis de dedução aos lucros tributáveis que venham a ser gerados, dentro dos prazos legais.

Nos termos do CIRC, a matéria coletável decorrente dos lucros fiscais apurados, deduzidos de eventuais reportes de prejuízos, encontra-se sujeita a tributação, na generalidade, a uma taxa de 21%, acrescida de 1,50% a título de derrama. Adicionalmente, nas situações previstas no art. 88º do CIRC, há ainda lugar a uma tributação autónoma, a taxas que variam entre 5% e 35%, podendo ser aumentadas em 10 pontos percentuais em caso de prejuízo fiscal, incidindo as mesmas exclusivamente, sobre os encargos aí previstos. Os impostos que não se encontrem pagos, quer relativos ao período corrente quer a anteriores, são reconhecidos no passivo pelo valor que se estima vir a pagar, com base nas taxas e nas normas fiscais aplicáveis à data do balanço. No entanto, se os montantes já pagos relativos a esses períodos excederem os valores devidos, são reconhecidos no ativo na medida do excesso.

O efeito fiscal decorrente de transações ou de quaisquer outras operações cujos reflexos se encontram traduzidos nos resultados do período é também reconhecido nos resultados do mesmo período, sendo expresso na demonstração dos resultados na rubrica “Imposto sobre o rendimento do período”. No entanto,

se esses reflexos se produzirem diretamente nos capitais próprios, o efeito fiscal é também reconhecido nos capitais próprios, por dedução ou acréscimo à rubrica que esteve na sua origem.

O imposto corrente é ainda condicionado pelos ajustamentos, positivos ou negativos, que tiverem de ser reconhecidos no período, relativos a impostos correntes de períodos anteriores.

Os efeitos tributários dos ajustamentos de transição decorrentes da sucessão dos normativos contabilísticos encontram-se regulados pelo art. 5º do Decreto-Lei n.º 159/2009, de 13 de julho, onde se determina que esses ajustamentos concorrem para a formação do lucro tributável num período de 5 anos, em partes iguais, com início em 2010.

Os impostos diferidos referem-se a diferenças temporárias entre os montantes dos ativos e dos passivos para efeitos de registo contabilístico e os respetivos montantes para efeitos de tributação, bem como os resultantes de benefícios fiscais obtidos e de diferenças temporárias entre o resultado fiscal e contabilístico. O imposto é reconhecido na demonstração dos resultados, exceto quando relacionado com itens que sejam movimentados em capitais próprios, facto que implica o seu reconhecimento em capitais próprios.

Os ativos e passivos por impostos diferidos são calculados e periodicamente avaliados, utilizando-se as taxas de tributação que se espera estarem em vigor à data da reversão das diferenças temporárias.

Os ativos por impostos diferidos são reconhecidos quando for provável a existência de lucros tributáveis futuros que absorvam as diferenças temporárias dedutíveis para efeitos fiscais. Anualmente é efetuada uma reapreciação das diferenças temporárias subjacentes aos ativos por impostos diferidos, no sentido de os reconhecer ou ajustar em função da expectativa atual de recuperação futura.

k) Benefícios dos empregados

Os benefícios de curto prazo dos empregados incluem salários, ordenados, complementos de trabalho noturno, retribuições eventuais por trabalho extraordinário, subsídio de alimentação, subsídio de férias e de Natal, abonos para falhas e quaisquer outras retribuições adicionais decididas pontualmente pelo órgão de gestão. Para além disso, são ainda incluídas as contribuições para a Segurança Social de acordo com a incidência contributiva decorrente da legislação aplicável, as faltas autorizadas e remuneradas e, ainda, eventuais participações nos lucros e gratificações, desde que o seu pagamento venha a decorrer dentro dos 12 meses subsequentes ao encerramento do período.

As obrigações decorrentes dos benefícios de curto prazo são reconhecidas como gastos no período em que são prestados, numa base não descontada, por contrapartida do reconhecimento de um passivo que se extingue com o pagamento respetivo.

De acordo com a legislação laboral aplicável, o direito a férias e subsídio de férias relativo ao período, por este coincidir com o ano civil, vence-se em 31 de dezembro de cada ano, sendo somente pago durante o período seguinte, pelo que os gastos correspondentes encontram-se reconhecidos como benefícios de curto prazo e tratados de acordo com o anteriormente referido.

Os benefícios decorrentes da cessação de emprego, quer por decisão unilateral da Empresa, quer por mútuo acordo, são reconhecidos como gastos no período em que ocorreram.

l) Eventos subsequentes

Os eventos ocorridos após a data do balanço que proporcionem provas ou informações adicionais sobre condições que existiam à data do balanço (“acontecimentos que dão lugar a ajustamentos”) são refletidos nas demonstrações financeiras da Empresa. Os eventos após a data do balanço que sejam indicativos de condições que surgiram após a data do balanço (“acontecimentos que não dão lugar a ajustamentos”), quando materiais, são divulgados no anexo às demonstrações financeiras.

4.2 Outras políticas contabilísticas relevantes

a) Fluxos de caixa

A demonstração dos fluxos de caixa é preparada através do método direto. A Empresa classifica na rubrica “Caixa e seus equivalentes” os montantes de caixa e depósitos à ordem.

A demonstração dos fluxos de caixa encontra-se classificada em atividades operacionais, de financiamento e de investimento. As atividades operacionais englobam os recebimentos de clientes, pagamentos a fornecedores, pagamentos ao pessoal e outros relacionados com a atividade operacional. Os fluxos de caixa abrangidos nas atividades de investimento incluem, nomeadamente, pagamentos e recebimentos decorrentes da compra e venda de ativos.

Os fluxos de caixa abrangidos nas atividades de financiamento incluem, designadamente, os pagamentos e recebimentos referentes a empréstimos obtidos e contratos de locação financeira.

4.3 Juízos de valor que o órgão de gestão fez no processo de aplicação das políticas contabilísticas e que tiveram maior impacto nas quantias reconhecidas nas demonstrações financeiras:

Na preparação das demonstrações financeiras de acordo com as NCRF, o Conselho de Administração da Empresa utiliza estimativas e pressupostos que afetam a aplicação de políticas e montantes reportados. As estimativas e julgamentos são continuamente avaliados e baseiam-se na experiência de eventos passados e outros fatores, incluindo expectativas relativas a eventos futuros considerados prováveis face às circunstâncias em que as estimativas são baseadas ou resultados de uma informação ou experiência adquirida.

As estimativas contabilísticas mais significativas refletidas nas demonstrações financeiras do período findo em 31 de dezembro de 2020 incluem:

- Vidas úteis dos ativos intangíveis e ativos fixos tangíveis
- Registo de perdas por imparidade

As estimativas foram determinadas com base na melhor informação disponível à data de preparação das demonstrações financeiras. No entanto, poderão ocorrer situações em períodos subsequentes que, não sendo previsíveis à data, não foram consideradas nessas estimativas. As alterações a estas estimativas que venham a ocorrer posteriormente à data das demonstrações financeiras serão corrigidas em resultados, de forma prospetiva.

4.4 Principais pressupostos relativos ao futuro

As demonstrações financeiras anexas foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, a partir dos livros e registos contabilísticos da Empresa, mantidos de acordo com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

Os eventos ocorridos após a data do balanço que afetem o valor dos ativos e passivos existentes à data do balanço são considerados na preparação das demonstrações financeiras do período. Esses eventos, se significativos, são divulgados no anexo às demonstrações financeiras.

Nos primeiros meses de 2020 verificou-se a nível nacional e internacional, um crescente número de casos de infeção da população com o novo coronavírus, designado de Covid-19, tendo sido decretado pela OMS, no mês de março de 2020, o estado de pandemia mundial. Esta situação mantém-se ainda em 2021, não havendo ainda qualquer perspetiva de mitigação dos efeitos da mesma. Em Portugal, em resposta a esta situação e tendo em vista o controlo da propagação do vírus, o Governo e as Autoridades de Saúde têm vindo a implementar um conjunto de iniciativas de cariz extraordinário, com implicações diretas e relevantes na população e no tecido empresarial.

A Administração dos TUB está a acompanhar atentamente o desenvolvimento da situação, predispondo-se a tomar as necessárias medidas, por forma a garantir a continuidade do negócio.

É intenção da Administração proceder, com base da melhor informação disponível à data, a uma adequada avaliação dos impactos decorrentes da pandemia, quer do ponto de vista económico-financeiro, quer operacional, bem como das condições de evolução futura da atividade. Empenhar-nos-emos em implementar todas as medidas que minimizem os danos que possam advir para a entidade, colaboradores e todos os agentes económicos com quem se relaciona.

4.5 Principais fontes de incerteza

As estimativas de valores futuros que se justificaram reconhecer nas demonstrações financeiras refletem a evolução previsível da Empresa no quadro do seu plano estratégico e as informações disponíveis face a acontecimentos passados e situações equivalentes de outras empresas do sector, não sendo previsível qualquer alteração significativa deste enquadramento a curto prazo que possa pôr em causa a validade dessas estimativas ou implicar um risco significativo de ajustamentos materialmente relevantes nas quantias escrituradas dos ativos e passivos no próximo período.

5. Fluxos de caixa

5.1 Desagregação dos valores inscritos na rubrica de caixa e em depósitos bancários

Exercício de 2020

	Saldo inicial	Débitos	Créditos	Saldo final
Caixa	7.370,76	4.030.542,78	4.018.030,61	19.882,93
Depósitos à ordem	296.100,37	35.510.725,13	34.363.185,47	1.443.640,03
Depósitos a prazo				
Total	303.471,13	39.541.267,91	38.381.216,08	1.463.522,96

Quadro comparativo:

Exercício de 2019

	Saldo inicial	Débitos	Créditos	Saldo final
Caixa	9.917,93	6.176.114,79	6.178.661,96	7.370,76
Depósitos à ordem	83.617,28	27.086.235,14	26.873.752,05	296.100,37
Depósitos a prazo				
Total	93.535,21	33.262.349,93	33.052.414,01	303.471,13

6. Políticas contabilísticas, alterações nas estimativas contabilísticas e erros

Durante o ano de 2020 não ocorreram alterações de políticas contabilísticas relativamente à preparação e apresentação das demonstrações financeiras do período findo em 31 de dezembro de 2019, nem foram reconhecidos erros materiais relativos a períodos anteriores.

7. Partes Relacionadas

7.1 Identificação das partes relacionadas

A única parte relacionada é o Município de Braga.

7.1.1 Participações entre entidades

A totalidade do capital pertence ao Município de Braga, número de pessoa coletiva 506901173.

Descrição	Percentagem de participação
Empresa-mãe:	
Município de Braga	100%

7.1.2 Entidades em que a entidade participa diretamente

Não existem participações em qualquer outra entidade.

7.2 Remunerações do pessoal chave da gestão:

Descrição	31.12.2020	31.12.2019
Benefícios de curto prazo	120.568,60	119.172,77
Benefícios pós-emprego	0,00	0,00
Outros benefícios de longo prazo	0,00	0,00
Benefícios por cessação de emprego	0,00	0,00
Pagamento com base em ações	0,00	0,00

7.3 Transações entre partes relacionadas:

a) Natureza do relacionamento das partes relacionadas:

As transações com o Município de Braga referem-se, na maior parte, a compensações financeiras como contrapartida das obrigações assumidas pelos TUB/EM, conducentes à prossecução de atribuições sociais determinadas pela Câmara Municipal de Braga e consubstanciadas na prática de preços e descontos sociais e na exploração de linhas por natureza deficitárias, de acordo com os contratos celebrados. Em outubro de 2020 deu-se início ao contrato de concessão com o Município.

b) Transações:

As transações registadas em 2020 e 2019, bem como os saldos em fim de exercício foram os seguintes (valores com IVA incluído):

Parte relacionada	Natureza do relacionamento	Transações	Saldos em dívida a 31/12/2020
Município de Braga	Empresa Mãe	6.598.217,53 €	1.906.764,17 €
Outras empresas	---	- €	- €

Comparativo:

Parte relacionada	Natureza do relacionamento	Transações	Saldos em dívida a 31/12/2019
Município de Braga	Empresa Mãe	6.630.376,24 €	2.042.772,88 €
Outras empresas	---	- €	- €

8. Ativos intangíveis

8.1 Divulgações sobre ativos intangíveis:

a) Bases de mensuração

Os ativos intangíveis são valorizados de acordo com o modelo do custo, segundo o qual um item do ativo intangível é escriturado pelo seu custo menos amortizações e quaisquer perdas por imparidade acumuladas.

b) Método de amortização usado

A Empresa amortiza os seus bens do ativo intangível de acordo com o método da linha reta. De acordo com este método, a amortização é constante durante a vida útil do ativo se o seu valor residual não se alterar.

c) Taxas de amortização e vida útil

As amortizações do período são calculadas tendo em consideração as seguintes vidas úteis e taxas de amortização médias:

Descrição	Vida útil	Taxa de amortização
Goodw ill		
Projetos de desenvolvimento	10	10%
Programas de computadores	3	33,33%
Propriedade industrial		
Outros ativos intangíveis		

d) Reconciliação da quantia escriturada no início e no fim do período:

Exercício de 2020:

	2020						
	Goodwill	Projetos Desenvolvimento	Programas de Computador	Propriedade Industrial	Outros Ativos Intangíveis	Investimentos em Curso	Total
QUANTIA ESCRITURADA BRUTA							
Saldo em 31.12.2019	0,00	72.842,59	356.565,84	0,00	0,00	283.363,86	712.772,29
Adições		0,00	7.063,21			53.817,74	60.880,95
Alienações							0,00
Saldo em 31.12.2020	0,00	72.842,59	363.629,05	0,00	0,00	337.181,60	773.653,24
DEPRECIAÇÕES ACUMULADAS							
Saldo em 31.12.2019	0,00	60.621,51	269.411,94	0,00	0,00	0,00	330.033,45
Adições		5.866,29	45.040,90				50.907,19
Alienações							0,00
Saldo em 31.12.2020	0,00	66.487,80	314.452,84	0,00	0,00	0,00	380.940,64
PERDAS POR IMPARIDADE ACUMULADAS							
Saldo em 31.12.2019	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Saldo em 31.12.2020	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Quantia Escriturada	0,00	6.354,79	49.176,21	0,00	0,00	337.181,60	392.712,60

Comparativo de 2019:

	2019						
	Goodwill	Projetos Desenvolvimento	Programas de Computador	Propriedade Industrial	Outros Ativos Intangíveis	Investimentos em Curso	Total
QUANTIA ESCRITURADA BRUTA							
Saldo em 31.12.2018	0,00	64.052,34	299.448,32	0,00	0,00	245.961,24	609.461,90
Adições		8.790,25	57.117,52			37.402,62	103.310,39
Alienações							0,00
Saldo em 31.12.2019	0,00	72.842,59	356.565,84	0,00	0,00	283.363,86	712.772,29
DEPRECIAÇÕES ACUMULADAS							
Saldo em 31.12.2018	0,00	55.731,82	237.249,53	0,00	0,00	0,00	292.981,35
Adições		4.889,69	32.162,41				37.052,10
Alienações							0,00
Saldo em 31.12.2019	0,00	60.621,51	269.411,94	0,00	0,00	0,00	330.033,45
PERDAS POR IMPARIDADE ACUMULADAS							
Saldo em 31.12.2018	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Saldo em 31.12.2019	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Quantia Escriturada	0,00	12.221,08	87.153,90	0,00	0,00	283.363,86	382.738,84

9. Ativos fixos tangíveis

9.1 Divulgações sobre ativos fixos tangíveis:

a) Bases de mensuração

Os ativos tangíveis são valorizados de acordo com o modelo do custo, segundo o qual um item do ativo fixo tangível é escriturado pelo seu custo menos depreciações e quaisquer perdas por imparidade acumuladas.

b) Método de depreciação usado

A Empresa deprecia os seus bens do ativo fixo tangível de acordo com o método da linha reta. De acordo com este método, a depreciação é constante durante a vida útil do ativo se o seu valor residual não se alterar.

c) Taxas de depreciação e vida útil

As depreciações do período são calculadas tendo em consideração as seguintes vidas úteis e taxas de depreciação médias:

Descrição	Vida útil	Taxa de amortização
Terrenos e recursos naturais		0%
Edifícios e outras construções	20	5%
Equipamento básico	10	10%
Equipamento de transporte	4	25%
Equipamento de transporte (Viaturas elétricas)	20	5%
Equipamento administrativo	3	34%
Equipamentos biológicos	---	---
Outros activos fixos tangíveis	25	4%

d) Reconciliação da quantia escriturada no início e no fim do período:

Exercício de 2020:

	2020							
	Terrenos e recursos naturais	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento de transporte	Equipamento administrativo	Outros activos fixos tangíveis	Investimentos em curso	Total
QUANTIA ESCRITURADA BRUTA								
Saldo em 31.12.2019	5.919.372,35	817.552,22	13.689.534,99	177.397,13	282.692,39	100.727,88	13.388,33	21.000.665,29
Adições		80.803,06	3.398.085,24		11.605,76		7.527,61	3.498.021,67
Revalorizações								0,00
Alienações			-902.033,51					-902.033,51
Abates			-38.146,50	-574,70				-38.721,20
Saldo em 31.12.2020	5.919.372,35	898.355,28	16.147.440,22	176.822,43	294.298,15	100.727,88	20.915,94	23.557.932,25
DEPRECIAÇÕES ACUMULADAS								
Saldo em 31.12.2019	0,00	407.227,33	9.945.991,86	139.363,88	217.761,81	93.624,90	0,00	10.803.969,78
Adições		38.768,71	441.014,94	11.099,91	34.336,22	3.397,03		528.616,81
Revalorizações								0,00
Alienações			-882.069,21					-882.069,21
Abates			-38.146,50	-574,70				-38.721,20
Saldo em 31.12.2020	0,00	445.996,04	9.466.791,09	149.889,09	252.098,03	97.021,93	0,00	10.411.796,18
PERDAS POR IMPARIDADE ACUMULADAS								
Saldo em 31.12.2019	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Adições								0,00
Reversões								0,00
Saldo em 31.12.2020	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Quantia Escriturada	5.919.372,35	452.359,24	6.680.649,13	26.933,34	42.200,12	3.705,95	20.915,94	13.146.136,07

Comparativo de 2019:

	2019							
	Terrenos e recursos naturais	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento de transporte	Equipamento administrativo	Outros activos fixos tangíveis	Investimentos em curso	Total
QUANTIA ESCRITURADA BRUTA								
Saldo em 31.12.2018	5.919.372,35	778.226,77	15.094.250,66	149.691,69	227.240,01	100.727,88	9.615,90	22.279.125,26
Adições		39.325,45	568.339,54	31.446,42	55.452,38		3.772,43	698.336,22
Revalorizações								0,00
Alienações			-1.778.323,01					-1.778.323,01
Abates			-194.732,20	-3.740,98				-198.473,18
Saldo em 31.12.2019	5.919.372,35	817.552,22	13.689.534,99	177.397,13	282.692,39	100.727,88	13.388,33	21.000.665,29
DEPRECIAÇÕES ACUMULADAS								
Saldo em 31.12.2018	0,00	373.617,15	11.519.309,48	132.448,26	194.234,46	93.063,17	0,00	12.312.672,52
Adições		33.610,18	377.113,08	10.656,60	23.527,35	561,73		445.468,94
Revalorizações								0,00
Alienações			-1.755.698,50					-1.755.698,50
Abates			-194.732,20	-3.740,98				-198.473,18
Saldo em 31.12.2019	0,00	407.227,33	9.945.991,86	139.363,88	217.761,81	93.624,90	0,00	10.803.969,78
PERDAS POR IMPARIDADE ACUMULADAS								
Saldo em 31.12.2018	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Adições								0,00
Reversões								0,00
Saldo em 31.12.2019	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Quantia Escriturada	5.919.372,35	410.324,89	3.743.543,13	38.033,25	64.930,58	7.102,98	13.388,33	10.196.695,51

e) Trabalhos para a própria entidade:

No período de 2020, o valor dos trabalhos para a própria entidade atingiu 238.131,60 €, repartidos entre 184.313,86 € relativos a viaturas de transporte de passageiros e 53.817,74 € referentes ao sistema de bilhética.

No ano de 2019, o valor total das adições ascendeu a 201.457,11 €, repartido entre Ativos intangíveis em curso (sistema de bilhética SAE) no valor de 52.137,75 € e Ativos fixos tangíveis – Equipamento de transporte no valor de 149.319,36 €.

10. Locações

10.1 Locações financeiras

Em 2020, os valores são reportados nos seguintes quadros, referindo-se a:

N.º Contrato	Locadora	Bem Locado	Valor Aquisição
133945	Mercedes Benz Financial Services	58-VU-66	31.446,44 €

10.2 Resumo das locações e outras informações

Mapa resumo com o detalhe e evolução da dívida:

Descrição	2020			2019		
	Quantia Escriturada	Depreciações acumuladas	Valor líquido	Quantia Escriturada	Depreciações acumuladas	Valor líquido
Terrenos e recursos naturais	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Edifícios e outras construções	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Equipamento básico	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Equipamento de transporte	31.446,44 €	14.411,90 €	17.034,54 €	31.446,44 €	6.550,29 €	24.896,15 €
Equipamento administrativo	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Equipamentos biológicos	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Outros activos fixos tangíveis	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Total	31.446,44 €	14.411,90 €	17.034,54 €	31.446,44 €	6.550,29 €	24.896,15 €

O valor dos capitais em dívida em 31-12-2020 e 31-12-2019 era o seguinte:

	2020			2019		
	Capital em dívida	Juros em dívida	Rendas vincendas	Capital em dívida	Juros em dívida	Rendas vincendas
Menos de um ano	5.113,24 €	- €	18.867,85 €	6.289,30 €	- €	25.157,14 €
Entre um e cinco anos	13.754,61 €	- €	- €	18.867,85 €	- €	- €
Mais de cinco anos	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Total	18.867,85 €	- €	18.867,85 €	25.157,15 €	- €	25.157,14 €

11. Inventários

11.1 Políticas contabilísticas adotadas na mensuração dos inventários e fórmula de custeio usada

Os inventários encontram-se valorizados pelo custo ou pelo valor realizável líquido, no caso de este ser inferior. O custo inclui todos os custos de compra, custos de conversão e outros custos incorridos para colocar os inventários na sua condição atual. Os custos de compra incluem o preço de compra, os direitos de importação e outros impostos, os custos de transporte e manuseamento, descontos comerciais, abatimentos e outros itens semelhantes. Os custos de conversão incluem os custos diretamente relacionados com as unidades de produção, tais como as matérias-primas e mão-de-obra direta, incluindo ainda gastos gerais de produção fixos e variáveis.

A Empresa valoriza os seus inventários pela fórmula de custeio do custo médio ponderado, a qual pressupõe que o custo de cada item é determinado a partir da média ponderada do custo de itens semelhantes no começo de um período e do custo de itens semelhantes comprados ou produzidos durante o período.

A TUB-EM utiliza o sistema de inventário permanente.

11.2 Quantia total escriturada de inventários e quantia escriturada em classificações apropriadas

A 31 de dezembro de 2020 e 31 de dezembro de 2019, os valores contabilizados em inventários reportam-se, única e exclusivamente, a matérias-primas:

Inventários	31.12.2020	31.12.2019
Mercadorias	0,00	0,00
Matérias-primas, subsidiárias e de consumo	157.641,37	169.903,71
Produtos acabados e intermédios	0,00	0,00
Subprodutos, desperdícios, resíduos e refugos	0,00	0,00
Produtos e trabalhos em curso	0,00	0,00
Adiantamentos por conta de compras	0,00	0,00
	157.641,37	169.903,71
Perdas por imparidade		
TOTAL	157.641,37	169.903,71

11.3 Quantia de inventários reconhecida como gasto durante o período

	2020		2019	
	Matérias-primas, subsidiárias e de consumo	Produtos e trabalhos em curso	Matérias-primas, subsidiárias e de consumo	Produtos e trabalhos em curso
Inventário inicial	169.903,71	0,00	86.261,06	0,00
Perdas por imparidade em inventários	0,00	0,00	0,00	0,00
Compras	2.521.009,55	0,00	3.081.289,39	0,00
Reclassificação e regularização de inventários	0,00	0,00	91.878,72	0,00
Inventário final	157.641,37	0,00	169.903,71	0,00
GASTO DO PERÍODO	2.533.271,89	0,00	3.089.525,46	0,00

12. Instrumentos Financeiros

12.1 Clientes

12.1.1 Detalhe da rubrica de Clientes

	Quantia escriturada 31.12.2020	Quantia escriturada 31.12.2019
Clientes c/c	1.974.376,04	2.108.290,25
Clientes cobrança duvidosa	91.041,46	91.041,46
	2.065.417,50	2.199.331,71
Imparidades acumuladas	-91.041,46	-91.041,46
TOTAL	1.974.376,04	2.108.290,25

Em relação aos clientes de cobrança duvidosa é importante realçar que o valor de 91.041,46€, está dividido em:

Relativo a processos de insolvência e recuperação no valor de 52.644,00 €;

Em mora a mais de 24 meses no valor de 38.397,46 €;

12.1.2 Maturidade de saldos

Quantia escriturada em 31/12/2020	Até 90 dias	De 90 a 180 dias	Mais 180 dias	Totais
Cientes c/c	1.974.376,04	0,00	0,00	1.974.376,04
TOTAL	1.974.376,04	0,00	0,00	1.974.376,04

Comparativo:

Quantia escriturada em 31/12/2019	Até 90 dias	De 90 a 180 dias	Mais 180 dias	Totais
Cientes c/c	2.058.946,51	45.073,74	4.270,00	2.108.290,25
TOTAL	2.058.946,51	45.073,74	4.270,00	2.108.290,25

12.2 Outros créditos a receber

Outros créditos a receber	Quantia escriturada 31.12.2020	Quantia escriturada 31.12.2019
Pessoal	0,00	0,00
Fornecedores de investimentos	0,00	0,00
Devedores por acréscimos	1.250.100,66	38.134,34
Comparticipações a receber	1.250.100,66	38.134,34
Outros devedores por acréscimos	0,00	0,00
Outros devedores	2.343.051,23	101.149,01
Acionistas/Sócios	0,00	0,00
TOTAL	3.593.151,89	139.283,35

No valor 1.250.100,66 € inclui a importância de 1.158.858,58 € correspondente à adenda ao Contrato Programa aprovado em Reunião de Câmara no dia 8 de março de 2021 e na Assembleia Municipal de 19 de março de 2021.

Na rubrica de Outros devedores está incluído o valor de 2.202.562,94 € referente ao reconhecimento do contrato realizado com o POSEUR referente ao segundo aviso.

12.3 Capital Próprio

12.3.1 Ações representativas do capital social

A 31 de Dezembro de 2020, o capital social da empresa é totalmente detido pelo Município de Braga.

12.3.2 Capital Social

A empresa tem um capital social de 6.250.000,00 euros que se encontra totalmente realizado.

12.3.3 Detalhe dos movimentos ocorridos nas rubricas do capital próprio:

Movimentos ocorridos nas rubricas de capital	Capital	Resultados Transitados	Ajustamentos em ativos financeiros	Outras variações no Capital Próprio	Resultado líquido do período	Totais
Saldo a 01-01-2020	6.250.000,00	-6.119.511,48	0,00	1.092.548,05	153.706,87	1.376.743,44
Cobertura de prejuízos						0,00
Alterações de políticas contabilísticas						0,00
Aplicação do resultado líquido do período anterior		153.706,87			-153.706,87	0,00
Outras alterações no capital próprio		-43.994,75		2.747.850,07		2.703.855,32
Resultado líquido do período					21.168,04	21.168,04
Saldo a 31-12-2020	6.250.000,00	-6.009.799,36	0,00	3.840.398,12	21.168,04	4.101.766,80

Comparativo:

Movimentos ocorridos nas rubricas de capital	Capital	Resultados Transitados	Ajustamentos em ativos financeiros	Outras variações no Capital Próprio	Resultado líquido do período	Totais
Saldo a 01-01-2019	6.250.000,00	-6.156.763,19	0,00	1.153.418,08	37.251,71	1.283.906,60
Cobertura de prejuízos						0,00
Alterações de políticas contabilísticas						0,00
Aplicação do resultado líquido do período anterior		37.251,71			-37.251,71	37.251,71
Outras alterações no capital próprio				-60.870,03		-98.121,74
Resultado líquido do período					153.706,87	153.706,87
Saldo a 31-12-2019	6.250.000,00	-6.119.511,48	0,00	1.092.548,05	153.706,87	1.376.743,44

12.4 Fornecedores

12.4.1 Detalhe da rubrica de Fornecedores

	Quantia escriturada 31.12.2020	Quantia escriturada 31.12.2019
Fornecedores c/c	457.468,51	626.652,76
Fornecedores títulos a pagar	0,00	0,00
Fornecedores retenções efectuadas	0,00	0,00
Fornecedores em contencioso	0,00	0,00
TOTAL	457.468,51	626.652,76

12.4.2 Maturidade dos saldos

Quantia escriturada em 31/12/2020	Até 90 dias	De 90 a 180 dias	Mais 180 dias	Totais
Fornecedores c/c	457.468,51	0,00	0,00	457.468,51
TOTAL	457.468,51	0,00	0,00	457.468,51

Comparativo:

Quantia escriturada em 31/12/2019	Até 90 dias	De 90 a 180 dias	Mais 180 dias	Totais
Fornecedores c/c	601.473,25		25.179,51	626.652,76
TOTAL	601.473,25	0,00	25.179,51	626.652,76

12.5 Outras dívidas a pagar

Outras dívidas a pagar - Corrente	Quantia escriturada 31.12.2020	Quantia escriturada 31.12.2019
Pessoal	0,00	0,00
Fornecedores de investimentos	22.749,42	126.913,64
Credores por acréscimos	795.732,27	789.960,31
Juros	0,00	3.229,22
Outros acréscimos de gastos	6.143,45	26.090,16
Remunerações a liquidar	789.588,82	760.640,93
Adiantamentos por conta de vendas	0,00	0,00
Outros credores	1.044.301,22	374.413,20
Acionistas/Sócios	0,00	0,00
TOTAL	1.862.782,91	1.291.287,15
Outras dívidas a pagar - Não Corrente	Quantia escriturada 31.12.2020	Quantia escriturada 31.12.2019
Pessoal	0,00	0,00
Fornecedores de investimentos	0,00	0,00
Credores por acréscimos	0,00	0,00
Seguros	0,00	0,00
Juros	0,00	0,00
Outros acréscimos de gastos	0,00	0,00
Remunerações a liquidar	0,00	0,00
Adiantamentos por conta de vendas	0,00	0,00
Outros credores	319.447,99	399.310,03
Acionistas/Sócios	0,00	0,00
TOTAL	319.447,99	399.310,03

As remunerações a liquidar referem-se à estimativa de férias e respetivos encargos (gastos de 2020 a pagar em 2021 e de 2019 a pagar em 2020, respetivamente). Estes valores foram calculados com base nos mesmos critérios utilizados em exercícios anteriores.

O valor de outros credores inclui o valor de 399.310,03 € em 2020 referentes à dívida para com a ADSE (Direção-Geral de Proteção Social aos Funcionários e Agentes da Administração Pública), relativa a despesas com a saúde a suportar pela empresa, nos termos do Decreto-Lei n.º 118/83, de 25 de fevereiro, republicado pelo Decreto-Lei n.º 234/2005, de 30 de dezembro, sendo de períodos anteriores ao início das funções desta equipa de Gestão. Deste valor, foram imputados 79.862,04 € a pagamentos de curto prazo, sendo o valor que consta no quadro como não corrente, exclusivo da ADSE, a pagar em exercícios posteriores a 2021. Nos exercícios económicos de 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 e 2019 foram amortizados às dívidas anteriores o valor de 374.197,32 €, tendo em 2020 amortizado 79.862,04 €.

13. Outras informações

13.1 Diferimentos

Diferimentos - Gastos a reconhecer	Quantia escriturada 31.12.2020	Quantia escriturada 31.12.2019
Gastos a reconhecer	14.927,18	15.442,61
TOTAL	14.927,18	15.442,61

Diferimentos - Rendimentos a reconhecer	Quantia escriturada 31.12.2020	Quantia escriturada 31.12.2019
Titulos de transporte	95.613,51	50.734,50
TOTAL	95.613,51	50.734,50

13.2 Financiamentos obtidos

A rubrica de financiamentos obtidos apresenta, a 31 de dezembro de 2020, os seguintes valores:

2020

Descrição	Menos de 1 ano	Entre 1 e 5 anos	Mais de 5 anos	TOTAL
Locações financeiras	5.113,24 €	13.754,61 €	- €	18.867,85 €
Empréstimos obtidos	2.818.834,50 €	4.395.338,00 €	6.431.732,58 €	13.645.905,08 €
Outros	- €	- €	- €	- €
Total	2.823.947,74 €	4.409.092,61 €	6.431.732,58 €	13.664.772,93 €

Comparativo:

Descrição	Menos de 1 ano	Entre 1 e 5 anos	Mais de 5 anos	TOTAL
Locações financeiras	6.289,30 €	18.867,85 €	- €	25.157,15 €
Empréstimos obtidos	7.116.649,02 €	1.173.159,90 €	1.115.065,40 €	9.404.874,32 €
Outros	- €	- €	- €	- €
Total	7.122.938,32 €	1.192.027,75 €	1.115.065,40 €	9.430.031,47 €

13.3 Custo de empréstimos obtidos

Os TUB-EM, têm suportado juros para conseguir efetuar o seu giro comercial, em virtude de ter prejuízos anteriores ao ano de 2013. Ao longo destes anos, esta rubrica tem condicionado bastante os investimentos futuros e também o aumento dos seus resultados.

Descrição	Valor período 2020	Valor período 2019
Juros e rendimentos similares suportados	- €	- €
Juros de financiamentos obtidos	- €	- €
Juros e gastos similares suportados	144.437,21 €	82.835,74 €
Juros de financiamentos suportados	122.284,88 €	82.279,97 €
<i>Juros de empréstimos bancários</i>	<i>122.284,88 €</i>	<i>82.279,97 €</i>
<i>Juros de locações financeiras</i>	<i>- €</i>	<i>- €</i>
Outros juros de financiamentos obtidos	22.152,33 €	555,77 €

13.4 Fornecimentos e serviços externos

Descriminação dos valores constantes na demonstração de resultados, referente aos fornecimentos e serviços externos:

Fornecimentos e serviços externos	2020	2019
Subcontratos	154.289,65	410.949,49
Trabalhos especializados	149.640,29	169.386,23
Publicidade e propaganda	33.315,37	58.021,46
Vigilância e segurança	212.193,31	37.620,25

Honorários	71.452,45	71.653,96
Comissões	61.805,97	68.676,68
Conservação e reparação	310.322,48	227.168,96
Outros serviços especializados	92.904,26	79.962,60
Ferramentas e utensílios de desgaste rápido	12.127,90	3.891,02
Livros e documentação técnica	963,92	501,80
Material de escritório	28.631,26	14.830,06
Artigos para oferta	15.509,54	1.691,28
Títulos de transporte pré-comprados	5.288,22	0,00
Eletricidade	39.397,38	45.065,86
Combustíveis	0,00	752,83
Água	6.801,73	5.603,75
Outros fluídos	0,00	10,01
Deslocações e estadas	1.577,06	9.700,52
Transportes de pessoal	410,90	0,00
Transportes de mercadorias	449,28	99,57
Rendas e alugueres	30.537,66	18.982,64
Comunicação	55.137,70	47.714,73
Seguros	308.642,38	315.221,07
Despesas de representação	1.530,10	1.662,75
Limpeza, higiene e conforto	121.474,47	120.224,99
Outros serviços	7.883,06	21.670,33
TOTAL	1.722.286,34	1.731.062,84

13.5 Outros Rendimentos

Outros rendimentos	2020	2019
Rendimentos suplementares	46.319,91	86.162,49
Descontos de pronto pagamento obtidos	0,00	348,40
Recuperação de dívidas a receber	0,00	0,00
Ganhos em inventários	0,00	0,00
Rendimentos e ganhos nos restantes activos financeiros	0,00	0,00
Rendimentos e ganhos nos restantes activos não financeiros	2.992,09	4.208,78
Juros obtidos	0,00	0,00
Outros	195.669,23	135.154,81
TOTAL	244.981,23	225.874,48

Na rubrica outros está incluída uma imputação de subsídios para investimento que no ano de 2019 foi de 103.137,24 euros e no exercício de 2020 foi de 141.659,80 euros.

Nos rendimentos suplementares está incluída um valor referente à venda de gasóleo que no ano de 2019 foi de 600,07 euros contra 257,11 euros no exercício de 2020.

13.6 Outros Gastos

Outros gastos	2020	2019
Impostos	70.492,87	39.940,26
Descontos de pronto pagamento concedidos	0,00	0,00
Dívidas incobráveis	0,00	0,00
Perdas em inventários	0,00	0,00
Diferenças de câmbio desfavoráveis	0,00	0,00
Ganhos e perdas nos restantes activos financeiros	0,00	0,00
Ganhos e perdas em investimentos não financeiros	16.285,59	8.833,26
Outros	37.285,16	30.965,12
TOTAL	124.063,62	79.738,64

13.7 Garantias bancárias e outras responsabilidades extra-contabilísticas

A 31 de Dezembro de 2020 a empresa tinha constituída a seguinte garantia financeira, a favor da Agência Portuguesa do Ambiente, (APA):

Banco/Beneficiário	Descrição	2020 Valor	2019 Valor	Prazo
Banco Comercial Português, S.A.	Garantia da responsabilidade civil ambiental da TUB-EM, nos termos do Decreto-Lei n.º 147/2008, de 29/07	5.000,00	5.000,00	Indeterminado
TOTAL		5.000,00	5.000,00	

Como garantias aos financiamentos bancários de curto-prazo, foram entregues cartas conforto do Município às respetivas instituições.

Para o financiamento de médio-longo prazo, também foi dada uma carta conforto do Município à instituição financeira.

13.8 Proposta de aplicação dos resultados

Tendo em consideração os valores dos resultados transitados negativos de exercícios anteriores, a proposta de aplicação dos resultados líquidos positivos é de que os mesmos devem ser transferidos para cobertura dos resultados transitados anteriores.

14. Impostos sobre o rendimento

14.1 Principais componentes de gastos/rendimentos de impostos sobre o rendimento

A TUB-EM beneficiou da majoração prevista no n.º 4 do artigo 70.º do Estatuto dos Benefícios Fiscais no valor de 433.384,35 €, que corresponde ao valor do gasóleo adquirido no ano de 2020. Em 2019 o valor foi de 533.042,83 €.

Descrição	2020	2019
Resultado antes de impostos	29.288,15	158.716,05
Imposto Corrente	8.120,11	5.009,18
Imposto Diferido		
Imposto sobre o rendimento do período	8.120,11	5.009,18
Tributações autónomas	8.120,11	5.009,18
Taxa efetiva de imposto	27,72%	3,16%

14.2 Divulgações relacionadas com impostos e contribuições

Activo	31.12.2020	31.12.2019
Imposto sobre o valor acrescentado	0,00	15.297,48
Imposto sobre o rendimento das pessoas colectivas		
Imposto estimado	0,00	0,00
IRC a Receber	0,00	0,00
Pagamento especial por conta	16.357,19	16.357,19
Retenções na fonte	0,00	0,00
Outras tributações	2.264,00	2.264,00
TOTAL ACTIVO	18.621,19	33.918,67
Passivo	31.12.2020	31.12.2019
Retenções na fonte sobre rendimento	44.667,36	41.435,18
Imposto sobre o valor acrescentado	7.143,21	0,00
Contribuições para a segurança social	147.062,42	135.977,53
Tributos das autarquias locais	0,00	0,00
Imposto sobre o rendimento das pessoas colectivas		
Imposto a pagar	8.120,11	5.009,18
Pagamento por conta	0,00	0,00
Retenções na fonte	0,00	0,00
Outras tributações	3.470,63	3.512,63
TOTAL PASSIVO	210.463,73	185.934,52

15. Réditos

15.1 Políticas contabilísticas adotadas para o reconhecimento de rédito

A atividade dos TUB-EM reconhece o rédito das prestações de serviços no exato momento da sua materialização. Em outubro de 2020 iniciou-se o Contrato de Concessão com o Município de Braga que terá uma duração de 10 anos.

15.2 Quantia de cada categoria significativa de rédito reconhecida durante o período:

	2020	2019
Vendas de bens	0,00	0,00
Prestações de serviços	6.729.197,66	7.071.499,63
TOTAL	6.729.197,66	7.071.499,63

	2020	2019
Mercado interno	6.729.197,66	7.071.499,63
TOTAL	6.729.197,66	7.071.499,63

	2020	2019
Titulos de Transporte	5.831.760,59	6.989.352,56
Estacionamento	897.437,07	82.147,07
TOTAL	6.729.197,66	7.071.499,63

16. Contabilização dos subsídios do Governo e divulgação de apoios do Governo

16.1 Políticas contabilísticas adotadas

No âmbito dos contrato-programas celebrados entre o Município de Braga e os TUB-EM para a compensação financeira, como contrapartida das obrigações assumidas pelos TUB-EM conducentes à prossecução de atribuições sociais determinadas pela Câmara Municipal de Braga e consubstanciadas na prática de preços e descontos sociais e na exploração de linhas por natureza deficitárias, apuram-se os seguintes valores reconhecidos na conta 75 – Subsídios à Exploração, de 5.231.691,39 € e 5.268.331,48 €, com referência, respetivamente, aos exercícios de 2020 e 2019.

Descrição	Do Município - Valor Atribuído Per. Anterior	Do Município - Valor Atribuído Período	Do Município - Valor Imputado Período
Para ativos intangíveis			
Subsídios à exploração	5.268.331,48	5.231.691,39	5.231.691,39
Valor dos reembolsos efetuados no período			
De subsídios ao investimento			
De subsídios à exploração			
Total	5.268.331,48	5.231.691,39	5.231.691,39

16.2 Natureza e extensão dos subsídios do Governo reconhecidos nas demonstrações financeiras e indicação de outras formas de apoio do Governo

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

As demonstrações financeiras referentes aos exercícios de 2020 e de 2019 contemplam os ajustamentos preconizados na revisão à FAQ n.º 13 da CNC, conforme referido na nota 4.1-Imposto sobre o rendimento, com base nos 21% da taxa de IRC aplicável aos exercícios de 2020 e de 2019.

A 31 de dezembro de 2020 e 2019, os valores registados no balanço e demonstração dos resultados relativos a subsídios para investimentos são os seguintes:

Descrição	2020	2019
Outras variações no capital próprio - Subsídios atribuídos (5931)	4.861.263,57	1.382.972,22
Outras variações no capital próprio - Ajustamentos subsídios (5932)	-1.020.865,45	-290.424,17
Outros rendimentos e ganhos - Imputação subsídios ao investimento (7883)	141.659,80	103.137,24

16.3 Informação adicional

Os TUB efetuaram uma candidatura ao POSEUR II para a aquisição de 32 viaturas novas, sendo sete viaturas elétricas e 25 viaturas de gás natural. Esta candidatura foi apresentada em 26 de outubro de 2018, tendo sido aprovada em 21 de janeiro de 2019 e o contrato foi assinado em 6 de março de 2019. Os valores totais submetidos da candidatura são de 9.736.661,23 euros e a contribuição do FEDER/FC é de 3.619.951,15 euros. Apesar da candidatura apresentada ter sido objeto de aprovação e o contrato assinado em 2019, os TUB não reconheceram, por esse facto, nas contas de 2019 qualquer registo contabilístico. Assim, todos os efeitos contabilísticos decorrentes deste contrato estão a ser materializados nos exercícios económicos de 2020 e 2021.

Os Acordos de Colaboração Técnico-Financeira referentes a subsídios atribuídos a fundo perdido para financiamento de investimentos (ativos fixos tangíveis), com registo contabilístico em 2020 e 2019 são os seguintes:

Entidade/Investimento/Nº contrato	Valor do financiamento	Valor em dívida		Valor que falta reconhecer em ganhos	
		31-12-2020	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2019
DGTTF - Bilhética n.º 12/06	367.828,00	0,00	0,00	34.816,95	54.321,39
POSEUR	5.035.439,92	2.294.121,90	95.762,01	4.816.825,26	1.314.562,45
IMT - Fundo Transportes	26.086,60	0,00	0,00	9.621,36	14.088,38
Total	5.429.354,52	2.294.121,90	95.762,01	4.861.263,57	1.382.972,22

17. Benefícios dos empregados

17.1 Benefícios da cessação do emprego

Não houve nenhuma cessação de contrato por iniciativa da empresa.

17.2 Número de funcionários à data do balanço

Em 31 de dezembro de 2020, a empresa empregava 351 funcionários, dos quais 47 eram mulheres. Em 31 de Dezembro de 2019, a TUB E.M. empregava 347 funcionários, dos quais 43 eram mulheres.

17.3 Pessoal ao serviço da empresa e horas trabalhadas

Descrição	Ano 2019		Ano 2020	
	Nº Médio de Pessoas	Nº de Horas Trabalhadas	Nº Médio de Pessoas	Nº de Horas Trabalhadas
Pessoas remuneradas	347	522.939	351	536.256
Pessoas não remuneradas				
Pessoas ao serviço da empresa por tipo horário	347	522.939	351	536.256
Pessoas a tempo completo	347	522.939	351	536.256
(das quais pessoas remuneradas)	347	522.939	351	536.256
Pessoas a tempo parcial				
(das quais pessoas remuneradas)				
Pessoas ao serviço da empresa por sexo	347	522.939	351	536.256
Masculino	304	452.947	304	463.344
Feminino	43	69.992	47	72.912

Dos valores acima indicados estavam alocados à atividade de estacionamento à superfície 10 trabalhadores, sendo 8 do sexo masculino e 2 do feminino.

17.4 Benefícios dos empregados de curto prazo

Gastos com pessoal	2020	2019
Remunerações dos órgãos sociais	103.527,02	96.497,82
Remunerações do pessoal	5.780.592,37	5.658.854,66
Encargos sobre remunerações	1.276.164,28	1.240.572,64
Seguros de acidentes trabalho	101.499,92	101.356,25
Outros gastos com pessoal	80.131,05	45.483,49
TOTAL	7.341.914,64	7.142.764,86

18. Divulgações exigidas por diplomas legais

18.1 Honorários faturados pelo Revisor Oficial de Contas

	2020	2019
Revisão legal das contas	11.070,00	11.070,00
Serviços de garantia de fiabilidade		
Consultoria fiscal		
Outros serviços		
TOTAL	11.070,00	11.070,00

18.2 Dívidas ao Estado e à segurança social em mora

A empresa tem a sua situação contributiva regularizada perante o Estado e a Segurança Social.

19. Provisões, ativos e passivos contingentes

Existe uma contraordenação interposta pelo Ministério do Ambiente, no valor de 24.075 euros, à qual o departamento jurídico dos TUB procedeu à devida reclamação, tendo assim fundada expectativa de que terá um desfecho favorável à empresa.

20. Acontecimentos após a data do balanço

20.1 Autorização para emissão

As demonstrações financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2020 foram aprovadas pelo Conselho de Administração da TUB-EM a 17 de maio de 2021, sendo remetidas à Assembleia Geral e Câmara Municipal de Braga para respetiva aprovação.

20.2 Atualização da divulgação acerca das condições à data do balanço

Não foram efetuados ajustamentos das quantias reconhecidas nas presentes demonstrações financeiras.

No início do ano de 2020, foi reportado, a nível nacional e internacional, um crescente número de casos de infeção da população com o novo coronavírus, designado de Covid-19, tendo sido decretado pela OMS, no mês de março de 2020, o estado de pandemia mundial. Esta situação mantém-se ainda em 2021, não havendo ainda qualquer perspetiva de mitigação dos efeitos da mesma. Em Portugal, em resposta à pandemia, e tendo em vista o controlo da propagação do vírus, o Governo e as Autoridades de Saúde têm vindo a implementar um conjunto de iniciativas de cariz extraordinário, com implicações diretas e relevantes na população e no tecido empresarial.

Os efeitos desta pandemia fizeram-se sentir nomeadamente na redução significativa do número de passageiros transportados, o que originou uma redução de atividade. Contudo a Administração continua a acompanhar de forma atenta os desenvolvimentos desta situação, a qual, dada a sua natureza, tem inerente um elevado grau de incerteza, quer quanto à duração, quer quanto à magnitude e extensão dos seus efeitos.

Para a mitigação do risco de contágio, os autocarros andaram em circulação apenas com a porta traseira em funcionamento. Nesse sentido, a Autarquia decidiu não proceder a qualquer cobrança de títulos de viagem, durante os meses de março, abril e maio.

É nossa intenção proceder continuamente, com base na melhor informação disponível à data, a uma adequada avaliação dos impactos (diretos e indiretos) decorrentes desta pandemia, quer do ponto de vista económico-financeiro, quer do ponto de vista operacional e das condições de evolução futura da atividade. Estamos também empenhados em implementar todas as medidas que se afigurem necessárias para minimizar os danos que daqui possam advir para os TUB, para os seus colaboradores e para todos os agentes económicos com quem se relaciona.

Da análise efetuada, concluímos e reafirmamos enquanto órgão de gestão que, apesar dos impactos decorrentes do aparecimento da pandemia COVID-19, o pressuposto da continuidade, utilizado na preparação das demonstrações financeiras, se mantém apropriado.

Braga, 17 de maio de 2021

O Conselho de Administração

O Contabilista Certificado n.º 21522

Teotónio Luís Vieira de Andrade dos Santos

Sandra Cristina Leitão Cerqueira

3. Relatório e Parecer do Fiscal Único



RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO

Senhores Acionistas,

No cumprimento das disposições legais e estatutárias, vimos, na qualidade de Fiscal Único da sociedade **TUB – Transportes Urbanos de Braga, E.M.** apresentar o nosso parecer sobre o Relatório e demais documentos de prestação de contas elaborados pelo Conselho de Administração, relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2020.

1. Atendendo ao contexto descrito, no exercício das nossas funções:

- a) Acompanhámos a gestão da sociedade através do contacto mantido com o Conselho de Administração e os departamentos Financeiro e de Contabilidade, solicitando os esclarecimentos que, nas circunstâncias, entendemos convenientes;
- b) Averiguámos a observância da lei e do cumprimento do contrato de sociedade;
- c) Procedemos a verificações dos livros, registos contabilísticos e documentos que lhe servem de suporte e avaliámos a eficácia do sistema de controlo interno da sociedade, com a periodicidade e extensão consideradas necessárias e aplicáveis;
- d) Examinámos as demonstrações financeiras e demais documentos de prestação de contas da sociedade, à luz dos princípios contabilísticos e critérios valorimétricos adotados.

2. Em resultado dos procedimentos efetuados, consideramos relevante referir os seguintes aspetos:

- a) À data de 31 de dezembro de 2020 a sociedade já não se encontra numa situação de perda de metade do capital, nos termos previstos no art. 35º do Código das Sociedades Comerciais, devido ao incremento verificado na rubrica de Ajustamentos / outras variações no capital próprio, relativo aos subsídios ao investimento registados no exercício;
- b) Ainda assim, a sociedade apresenta no capital próprio resultados transitados negativos, pelo que neste contexto se torna necessário ter em atenção as obrigações previstas na lei n.º 50/2012, de 31 de agosto (legislação que aprova o regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais), bem como as condições impostas para a continuidade da atividade empresarial local;
- c) A lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, determina que é competência do Município de Braga (n.º 2 do art. 40.º), na qualidade de detentor da totalidade do capital social da sociedade, realizar



uma transferência financeira por forma a equilibrar os resultados do exercício, caso o resultado antes de imposto se apresente negativo (a lei anterior – lei n.º 53-F/2006, de 29 de dezembro – indicava que essa obrigação do Município existia quando os resultados de exploração operacional acrescidos dos encargos financeiros fossem negativos). Apesar disso, em exercícios anteriores estas transferências não foram realizadas pelo Município, motivo pelo qual a sociedade apresenta um montante de, aproximadamente, 6 010 000 euros de resultados transitados negativos.

3. Tendo em consideração as verificações, fiscalizações e diligências executadas, bem como os documentos de prestação de contas da sociedade e a Certificação Legal das Contas por nós emitida, sem reservas e com duas ênfases – uma relativa aos impactos da atual situação de pandemia e outra referente à transição para SNC-AP, (a qual anexamos para integrar o presente Relatório e Parecer), **concluimos que:**

- A Contabilidade, as Demonstrações Financeiras, o Relatório de Gestão e o Relatório de Boas práticas de Governo Societário satisfazem as disposições legais e estatutárias e refletem a atividade da sociedade no exercício em causa, bem como a sua situação económica e financeira;
- Os atos da Administração que são do nosso conhecimento não colidem com a lei nem com os estatutos da sociedade;

e somos de parecer que a Assembleia Geral deve:

- Aprovar o Relatório de Gestão e as Contas referentes ao período findo em 31 de dezembro de 2020;
- Aprovar a proposta de aplicação de resultados apresentada pela Administração;
- Proceder à apreciação da Administração e da Fiscalização da sociedade, nos termos previstos no artº. 455º. do Código das Sociedades Comerciais.

Braga, 24 de maio de 2021

G. Castro, R. Silva, A. Dias & F. Amorim, SROC, Lda.
(SROC 153, CMVM 20161463)

4. Certificação Legal das Contas



CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião

Auditámos as demonstrações financeiras anexas de **TUB – Transportes Urbanos de Braga, E.M.** (a Entidade), que compreendem o balanço em 31 de dezembro de 2020 (que evidencia um total de 20 778 868 euros e um total de capital próprio de 4 101 767 euros, incluindo um resultado líquido de 21 168 euros), a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e o anexo que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira de **TUB – Transportes Urbanos de Braga, E.M.** em 31 de dezembro de 2020 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.

Bases para a opinião

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção "Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras" abaixo. Somos independentes da Entidade nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

Estamos convictos de que a prova de auditoria que obtivemos é suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião.

Ênfases

1. Conforme divulgado no Relatório e Contas de 2020, chamamos a atenção para os impactos decorrentes da atual situação de pandemia por Covid-19 na redução do nível de atividade da Entidade, resultante da quebra no número de passageiros transportados. Todavia, e apesar do contexto de incerteza que caracteriza esta situação, a Administração continua a acompanhar de forma atenta os desenvolvimentos da mesma, procurando proceder continuamente a uma avaliação dos impactos (diretos e indiretos) e também implementar todas as medidas que se afigurem necessárias para minimizar os danos que daqui possam



G. CASTRO, R. SILVA, A. DIAS & F. AMORIM, SROC, LDA

advir para a Entidade, os seus colaboradores e todos os agentes económicos com quem se relaciona.

2. Conforme divulgado no Anexo e no Relatório de Gestão, dada a incerteza existente quanto à obrigatoriedade de adoção efetiva do novo referencial contabilístico (SNC-AP) no exercício de 2020 e a complexidade do processo de transição, quer ao nível da contabilidade financeira, quer orçamental, quer ainda da contabilidade de gestão, a Entidade entendeu adequado aplicar de forma supletiva a opção preconizada pela IPSAS 23, a qual prevê um período de três anos para o processo de transição, por forma a assegurar a integralidade e plenitude do mesmo, o cômputo rigoroso de todos os correspondentes efeitos e a necessária consistência das políticas contabilísticas e divulgações associadas. Face ao contexto descrito, as demonstrações financeiras e demais elementos de prestação de contas referentes ao exercício de 2020, incluindo o Relatório de Gestão, seguem o referencial contabilístico utilizado nos exercícios anteriores, pelo que se encontram integralmente preparados e apresentados de acordo com o SNC.

A nossa opinião não é modificada em relação a estas matérias.

Responsabilidades do órgão de gestão pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

- preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Entidade de acordo com Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística;
- elaboração do relatório de gestão nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devido a fraude ou a erro;
- adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISA detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.



G. CASTRO, R. SILVA, A. DIAS & F. AMORIM, SROC, LDA

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISA, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;
- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, al. e) do Código das Sociedades Comerciais, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.



G. CASTRO, R. SILVA, A. DIAS & F. AMORIM, SROC, LDA

OUTRA INFORMAÇÃO

O órgão de gestão é responsável pela outra informação. A outra informação obtida à data do nosso relatório é o Relatório de Boas práticas de Governo Societário adotadas em 2020.

A nossa opinião sobre as demonstrações financeiras não cobre a outra informação e não expressamos qualquer tipo de garantia de fiabilidade sobre essa outra informação.

No âmbito da auditoria das demonstrações financeiras, a nossa responsabilidade é fazer uma leitura da outra informação acima identificada e, em consequência, considerar se essa outra informação é materialmente inconsistente com as demonstrações financeiras, com o conhecimento que obtivemos durante a auditoria ou se aparenta estar materialmente distorcida.

Não temos nada a relatar a este respeito.

Braga, 24 de maio de 2021

G. Castro, R. Silva, A. Dias & F. Amorim, SROC Lda.

(SROC 153; CMVM 20161463)