



Handwritten signature and date: 21/10/24

**ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE
VILA REAL, REALIZADA NO DIA 21 DE OUTUBRO DE 2024**

N.º 22/2024

LOCAL: Salão Paroquial de Gontães. -----

PRESIDÊNCIA: Alexandre Manuel Mouta Favaio (PS).-----

VEREADORES PRESENTES: Mara Lisa Minhava Domingues (PS), Adriano António Pinto de Sousa (PS), Luís Manuel Tão de Sousa Barros (PSD) e Nataniel Mário Alves Araújo (PSD).-----

AUSÊNCIAS JUSTIFICADAS: Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos (PS) e Carlos Manuel Gomes Matos da Silva (PS).-----

SECRETARIOU: Eduardo Luís Varela Rodrigues – Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro.-----

HORA DE ABERTURA: Declarada aberta pelo Senhor Vice-Presidente, quando eram 18 horas.-----

OUTRAS PRESENÇAS: Diretora do Departamento de Planeamento e Gestão do Território, Diretor do Departamento de Equipamentos e Infraestruturas, Diretor do Departamento de Estratégia e Coordenação, Presidente do Conselho de Administração da Empresa Municipal Vila Real Social e Presidente da Direção da Associação para o Desenvolvimento da Régia Douro Park.-----

SUMÁRIO

I - ANTES DA ORDEM DO DIA5

II – ORDEM DO DIA

ASSEMBLEIA MUNICIPAL

1. - Deliberações da Sessão Ordinária da Assembleia Municipal realizada no dia 30 de setembro de 2024.....6

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO

2. - Processo de Inquérito n.º 1/2024 - Relatório Final7
3. - Consolidação de mobilidade interna intercategorias para Coordenador Técnico (área de Cultura)7
4. - Concessão de exploração de quiosque sito na Avenida 1.º de Maio - Requerente: Danilo Marconi – Contribuinte n.º 3192404019
5. - Associação de Municípios do Vale do Douro Norte - Encargos com a Gestão do Centro de Recolha Oficial Intermunicipal do Vale do Douro-Norte.....13
6. - Quiosque Municipal sito na Rua da Misericórdia Requerentes: Guido Manuel Nascimento Bento Pinto – Contribuinte n.º 167625659 / Maria de Lourdes Ribeiro Ferreira – Contribuinte n.º 16096105015
7. - Renovação da isenção do IMI, nos termos da alínea a) do n.º 2 do artigo 45.º do EBF - Prédios urbanos objeto de reabilitação - Requerente: Luís Miguel Batista Alves19
8. - Aquisição de estacionamento no Piso -5 do Edifício do Parque.....22
9. - Balancete da Tesouraria - Período de 1 a 15 de outubro de 202424

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO

10. - Proposta de procedimento relativo aos pedidos de alteração de utilização de edifícios ou frações autónomas, no âmbito do novo regime jurídico designado “Simplex Urbanístico” - Decreto-Lei n.º 10/2024, de 8 de janeiro25

DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA

11. - Processo nº 5/83 - Leonida de Jesus Faceira - Freguesia de Mateus29
12. - Processo nº 264/23 - Instituto de Emprego e Formação Profissional, I.P. - União de Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras33
13. - Processo nº 197/22 - Costa & Carreira, Lda. - Freguesia de Vila Real39

SERVIÇOS DE PLANEAMENTO E MOBILIDADE

14. - Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real - Abertura do período de Discussão Pública42

DEPARTAMENTO DE EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS

15. - Aprovação do Projeto de Execução para o “Acesso entre a Rua Eng.º Joaquim Botelho de Lucena e Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro45

DIVISÃO DE AÇÃO SOCIAL E SAÚDE

16. - Pedido de parecer – Turnos das farmácias para 202550
17. - Protocolo de Cooperação Internacional ao Nível da Inovação Social | Câmara Municipal de Sabrosa, Câmara Municipal de Vila Real, Ayuntamiento de Sevilla, Consejería de Universidad, Innovación e Investigación da Junta de Andalucía e Labme Innovación Social51

DIVISÃO DE EDUCAÇÃO, DESPORTO E JUVENTUDE

18. - Atribuição do Apoio a Transportes - Associativismo Desportivo – ano civil 202452
19. - Protocolo de Cooperação entre o Município e as Associações de Modalidade do Concelho de Vila Real – Época 2023/2024 – ano civil 202453

20. - Assembleia Municipal Infantil – Proposta de tema para 2024/2025 - Pensar o Futuro
– Os desafios da Inteligência Artificial55

21. - Subsídio às Juntas de Freguesia/Coletividades - Marchas Populares de Santo
António – 12 de junho de 202456

22. - 9º Congresso Nacional FGP 2024 - Atribuição de subsídio57

23. - Atribuição das Comparticipações Municipais às Coletividades Desportivas-
2024/202558

DIVISÃO DE CULTURA

24. - Apoio à realização de ciclo de teatro do Centro Cultural Lordelense.....62

III – INTERVENÇÃO DO PÚBLICO63

I - ANTES DA ORDEM DO DIA

O Vereador Alexandre Favaio deu início à reunião, começando por cumprimentar os presentes e informou sobre a justificação das ausências do Presidente da Câmara e do Vereador Carlos Silva.

Referiu-se à forma como decorrem este tipo de reuniões públicas, em que existiam duas fases, a 1ª era a de uma reunião normal e a 2ª era para participação do público que poderia colocar ao executivo questões que gostaria de ver esclarecidas.

O Vereador Nataniel Araújo, referiu-se à sua intervenção na reunião pública da CM realizada na Freguesia de Parada de Cunhos a propósito do flagelo dos incêndios florestais, em que transmitiu uma palavra de solidariedade para com as populações do concelho e dos concelhos vizinhos que foram fustigados pelos fogos florestais, bem como para as Associações Humanitárias de Bombeiros de Vila Real pelo excelente trabalho realizado no seu combate, tendo na altura questionado o executivo municipal se já tinha sido feito algum levantamento de prejuízos ocorridos no nosso concelho, e que medidas preventivas junto da comunidade a Câmara Municipal tinha tomado, durante o ano, no domínio da prevenção dos fogos florestais para evitar este tipo de catástrofes, bem como se tinham sido efetuados contactos com as corporações de bombeiros para aferir sobre as necessidades destas ao nível dos meios de combate.

Na altura foi prontamente respondido pelo Vereador Alexandre Favaio que houve contactos com as Associações de Bombeiros de Vila Real e que estava em curso o levantamento dos prejuízos levados a cabo pelo Gabinete Técnico Florestal em colaboração com as Freguesias e as Comissões de Baldios, pelo que aproveita a oportunidade para questionar se os trabalhos do levantamento foram concluídos ou se ainda continuam, e lamentavelmente chegou à conclusão passados uns dias, após os Vereadores do PSD terem reunido com as duas Corporações de Bombeiros, que o executivo não tinha efetuado quaisquer reuniões ou contactos com estas Associações sobre a temática dos episódios ocorridos, o que mostra a ligeireza com que o executivo camarário trata questões de tão grande importância.

Assim, era importante que o Sr. Vice-Presidente respondesse de uma forma clara se tinha havido reuniões ou contactos com as Associações de Bombeiros.

Em resposta, o Vereador Alexandre Favaio referiu que o Vereador Nataniel Araújo tinha cometido algumas imprecisões, reafirmando que gosta pouco de fazer politiquice

com os Bombeiros. Sobre a questão dos levantamentos dos prejuízos, os mesmos terão de ser realizados até ao dia 15 de novembro para efeito de candidaturas ao seu financiamento. Este levantamento, conduzido pelo Gabinete Técnico Florestal em colaboração com o DEI e as Freguesias assoladas pelos Fogos Florestais está em curso, e espera que fique concluído até ao dia 4 de novembro.

Sobre medidas preventivas junto da comunidade, durante o ano, no domínio da prevenção dos fogos florestais informou que o Gabinete Técnico Florestal, as Freguesias e as Comissões de Baldios, levaram a cabo uma série de ações de sensibilização das populações, de natureza preventiva como o Fogo Controlado para diminuir a probabilidade do nº de ignições, que felizmente foram muito poucas em Vila Real.

Relativamente aos contatos com as Associações Humanitárias de Bombeiros, eles foram permanentes e no terreno das operações, estando atualmente a ser preparada uma candidatura de 285 000 € aos Fundos Comunitários que prevê a aquisição de Equipamentos de Proteção Individual para os Bombeiros, para os quais é necessário um parecer da ANEPC-Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil, uma vez que esta responsabilidade destes equipamentos pertence ao Estado Central. Se para o Sr. Vereador Nataniel Araújo a noção de contacto são reuniões de natureza formal então não houve contacto, mas se o contacto é perceber junto das Associações quais são suas necessidades, posso-lhe dizer que houve muitos contactos. Reuniões formais só após o parecer da ANEPC. -----

II - ORDEM DO DIA

ASSEMBLEIA MUNICIPAL

- Deliberações da Sessão Ordinária da Assembleia Municipal realizada no dia 30 de setembro de 2024

----- 1. – Presente à reunião as deliberações da Sessão Ordinária da Assembleia Municipal realizada no dia 30 de setembro de 2024, cujo exemplar se anexa. -----

-----**DELIBERAÇÃO: Tomar conhecimento.**-----

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO

- Processo de Inquérito nº 1/2024

- Relatório Final

----- 2. - Presente à reunião o Relatório Final respeitante ao Processo de Inquérito nº 1/2024, mandado instaurar por Despacho do Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro, datado de 8 de julho de 2024, que se anexa.

Em 10/10/2024 o **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Presidente,

Concordo. Pode ser presente à reunião da CM para eventual aprovação da pena proposta, nos termos da informação dos serviços”.

Por Despacho de 15/10/2024 o **Senhor Presidente da Câmara** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aplicar a pena de repreensão escrita, nos termos do relatório final apresentado pela inquiridora.** -----

- Consolidação de mobilidade interna intercategorias para Coordenador Técnico (área de Cultura)

----- 3. - Presente à reunião proposta do Senhor Presidente da Câmara do seguinte teor:

“1 – O regime da mobilidade previsto na Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas (LGTFP), aprovada em anexo à Lei n.º 35/2014 de 20 de junho, nos artigos 92º e seguintes regula as situações, as modalidades e a forma de operar a mobilidade interna dos trabalhadores com contrato de trabalho em funções públicas.

2 - O Município de Vila Real aprovou, em 17 de maio de 2021, o Regulamento Interno da Mobilidade Interna, publicado em Diário da República, II Serie, n.º 115 de 16 de junho de 2021, que visa disciplinar o procedimento de mobilidade, intercarreiras e intercategorias, visando o recrutamento interno.

3 – O artigo 99º-A da LGTFP e o artigo 27º do Regulamento Interno preveem a possibilidade de Consolidação da mobilidade intercarreiras ou intercategorias.

4 - Tendo em consideração o quadro normativo anteriormente referido, as necessidades dos Serviços e após procedimento interno de seleção, foi assinado acordo de mobilidade interna intercategorias a 01-02-2022, pelo período de 18 meses, com efeitos a partir de 1 de fevereiro de 2022, na carreira de Assistente Técnico e categoria de Coordenador Técnico do trabalhador, **Paulo Manuel Gonçalves Araújo**, a exercer funções no Teatro Municipal.

5 – A consolidação da mobilidade intercategorias, de acordo com o artigo 27º do Regulamento Interno poderá consolidar-se definitivamente na categoria por decisão do responsável do órgão executivo, tendo em consideração os elementos que o júri, nomeado para o efeito, tenha recolhido, o relatório que o trabalhador deve apresentar. A avaliação final traduz-se numa escala de 0 a 20 valores, considerando-se concluído com sucesso quando o trabalhador tenha obtido uma avaliação não inferior a 14 valores.

6 – Atendendo à situação em causa, estão reunidos os requisitos constantes nas alíneas a) a d) do n.º 1 e no n.º 2 do art.º 99º-A da LGTFP, uma vez que:

- Não houve necessidade de acordo do órgão ou serviço de origem para a constituição da mobilidade;
- Existe acordo do trabalhador para a consolidação da mobilidade;
- Está previsto, no mapa de pessoal para 2024, o posto de trabalho necessário na carreira de Assistente Técnico e na categoria de Coordenador Técnico;
- A mobilidade em execução teve uma duração superior ao do período experimental exigido para a carreira de destino;
- O trabalhador em causa é detentor dos requisitos habilitacionais necessários e legalmente exigidos para o recrutamento do posto de trabalho a ocupar e tem

conhecimentos e experiência no exercício das funções que está a desempenhar, conforme relatório de atividades que apresentou.

7 – A mobilidade interna foi acompanhada pelos Técnicos Superiores do Município e a exercer funções no Teatro Municipal, e avaliada pelos mesmos com **19 valores**.

8 - Nos termos do disposto no n.º 5 do art.º 99º-A da LGTFP a mobilidade dos trabalhadores das autarquias locais pode consolidar-se definitivamente mediante proposta do dirigente máximo do serviço e decisão do responsável pelo órgão executivo.

9 – De acordo com o parecer da Associação Nacional de Município n.º 50/03/2017 de 23-03-2017, o referido n.º 5 do art.º 99º-A deverá ser interpretado no sentido de que a consolidação de situações de mobilidade intercarreiras e intercategorias de trabalhadores dos Municípios é da competência da Câmara Municipal, sob proposta do seu Presidente.

Pelo exposto, proponho que a Câmara Municipal autorize:

1 - A consolidação definitiva da mobilidade interna intercategorias para a categoria de Coordenador Técnico, da carreira Assistente Técnico, com efeitos a partir da publicação da presente decisão no Diário da República do seguinte trabalhador: Paulo Manuel Gonçalves Araújo.

2 – Que o referido trabalhador seja colocado na 1ª posição remuneratória, nível remuneratório 15 da tabela única, da carreira de Assistente Técnico e categoria de Coordenador Técnico, a que corresponde a remuneração de 1 333,35€”.-----

-----DELIBERAÇÃO: Autorizar a consolidação da mobilidade na categoria de Coordenador Técnico, do trabalhador Paulo Manuel Gonçalves Araújo, nos termos propostos. -----

- Concessão de exploração de quiosque sito na Avenida 1.º de Maio

- Requerente: Danilo Marconi – Contribuinte n.º 319240401

----- 4. - Presente à reunião informação da Divisão Jurídica e de Fiscalização do seguinte teor:

“Informação

Factos:

- Por requerimento n.º 15979, de 12/09/2024, o Requerente identificado em epígrafe vem responder ao ofício da Câmara Municipal com a referência n.º 2024,CM,S,G,3916, de 23/08/2024, referindo o seguinte:

“Confirmo pleno interesse no arrendamento do quiosque da 1.º de Maio. Porém contra oferto o valor mensal para 50€, pelo motivo de termos uma loja particular em frente, n.º 186, com 50 m2, incluindo wc por 550€, aproximadamente 11€ por m2, também que o período de chuva se aproxima. Peço deferimento com a devida atenção.”;

- Em face do aqui exposto, foi solicitado o enquadramento jurídico da pretensão.

Antecedentes:

- Na reunião de 27/11/2023, o Executivo Camarário deliberou aprovar a abertura do procedimento para a concessão do quiosque sito na Avenida 1.º de Maio;

- Foi aprovada a Hasta Pública para Concessão de Exploração do Quiosque sito na Avenida 1.º de Maio em Vila Real, pelo período de 5 (cinco) anos, tacitamente renovada por iguais períodos;

- Ao procedimento foi dada a devida publicidade tendo sido afixados exemplares do Edital n.º 07/2024 de 11/01/2024, nos vários locais de estilo e publicados em dois jornais de âmbito regional, Notícias de Vila Real e Voz de Trás-os-Montes, ambos publicados em 17/01/2024, tendo sido fixado como prazo limite para apresentação de propostas o dia 15/02/2024;

- Findo o prazo suprarreferido, não houve apresentação de qualquer proposta;

- Na reunião de Câmara Municipal, de 08/04/2024, foi aprovada a proposta de não adjudicação do procedimento, com fundamento no disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 79.º do Código dos Contratos Públicos (CCP) - nenhum candidato se haja apresentado ou nenhum concorrente haja apresentado proposta-, bem como a revogação da decisão de contratar, nos termos do previsto no n.º 1 do artigo 80.º igualmente do CCP;

- Através do requerimento n.º 7051 de 19/04/2024, o Requerente veio manifestar interesse no “arrendamento do quiosque situado na Avenida 1.º de Maio, em frente à saída da ponte metálica para comercialização de gelados, frozen e açaf”;

- Por ofício da Câmara Municipal com a referência n.º 2024,CM,S,G,3916, de 23/08/2024, foi questionado o Requerente se mantém o interesse na adjudicação da concessão do quiosque pelo valor base definido no anterior procedimento, isto é, pelo valor de 100€ de renda mensal;



- Por sua vez, por ofício datado de 12/09/2024, o Requerente vem responder ao ofício da Câmara Municipal, referindo que mantém o interesse no arrendamento do quiosque, porém pelo valor mensal de 50€.

Análise:

- Os quiosques são destinados a atividades que tenham em vista a promoção do turismo ou a venda dos seguintes produtos: produtos de papelaria e tabacaria, (designadamente, jornais, revistas, outras publicações periódicas, esferográficas, postais, tabaco), artesanato, flores, souvenirs ou títulos de transporte;
- A gestão deste espaço não constitui uma atividade de serviço público, já que serviço público é uma tarefa administrativa que a lei atribui a um ente público, tratando-se antes da cessão de uma infraestrutura que integra o domínio municipal, traduzida na transferência temporária e geralmente onerosa do direito de utilizar e gerir um equipamento/espaço;
- Nos termos do n.º 8 do artigo 5.º do CCP, a parte II do mesmo Código só é aplicável quando o objeto de tais contratos abranja prestações típicas de contratos de concessão de serviços públicos;
- Estando em causa um contrato de concessão de exploração de um quiosque, bem imóvel do domínio privado do município, encontra-se excluída a aplicação das regras constantes no CCP, o que significa que a formação de um contrato desta natureza não está sujeita à obrigação de adoção de um procedimento pré-contratual;
- A concessão de exploração do quiosque deverá, todavia, ser precedida de procedimento que garanta o cumprimento dos princípios da igualdade, transparência e da concorrência, na formação do respetivo contrato, gerando iguais oportunidades para todos os eventuais interessados;
- A prática comum dos Municípios incide no recurso ao procedimento de concurso público/hasta pública para adjudicação do direito de exploração de espaços, com a elaboração dos respetivos cadernos de encargos e programas do procedimento, em respeito pelos princípios da concorrência e da transparência;
- Assim, uma vez que foi aberto procedimento de licitação em hasta pública, divulgado no sítio da Internet da Câmara Municipal de Vila Real e através de editais publicados nos jornais locais, não tendo sido apresentada qualquer proposta;

- Considerando ainda que, nos termos da alínea a) do artigo 24.º do Código dos Contratos Públicos, qualquer que seja o objeto do contrato a celebrar, pode adotar-se o ajuste direto quando em anterior concurso público nenhum concorrente tenha apresentado proposta;
- Dada a inexistência de regulamentação municipal sobre a concessão do direito de ocupação e exploração de quiosques na via pública, e considerando a tendência de atratividade decrescente na exploração dos referidos espaços;
- Considerando que até à presente data não houve qualquer outra manifestação de interesse na concessão por parte de eventuais interessados.

Conclusão:

1. Apesar de a cessão de exploração de quiosque não estar abrangida pelas regras previstas na parte II do CCP, a prática comum incide no recurso ao procedimento de concurso público para adjudicação do direito de exploração de espaços, com a elaboração dos respetivos cadernos de encargos e programas do procedimento, em respeito pelos princípios da concorrência e da transparência;
2. Inexiste regulamentação municipal sobre a concessão do direito de instalação, ocupação e exploração de quiosques na via pública e verifica-se uma tendência decrescente de atratividade na exploração dos referidos espaços;
3. Considerando os antecedentes supramencionados e tendo sido cumpridos os procedimentos de hasta pública, que garantiram o cumprimento dos princípios da igualdade, transparência e da concorrência, não tendo nenhum concorrente apresentado proposta;
4. Considerando que até à presente data não houve qualquer outra manifestação de interesse na concessão por parte de eventuais interessados;
5. Considerando que o Requerente mantém a intenção de arrendar o quiosque sito na Avenida 1.º de Maio, mas pelo valor de 50€ de renda mensal;
6. Pode a Câmara Municipal, se assim entender, deliberar autorizar a concessão da exploração do quiosque, sito na Avenida 1.º de Maio, ao Requerente Danilo Marconi, pelo valor de 50€ de renda mensal, pelo período de 5 (cinco) anos, tacitamente renovado por iguais períodos, e nos restantes termos e condições previstos nas peças procedimentais”.

Em 09/10/2024 o **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Presidente,



Concordo. Pode ser presente à reunião da CM para aprovação, nos termos da informação dos serviços”.

Por Despacho de 09/10/2024 o **Senhor Presidente da Câmara** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** **Autorizar a concessão de exploração do quiosque da Avenida 1º de Maio a Danilo Marconi, mediante o pagamento da renda mensal de 50 €, pelo prazo de 5 anos, renováveis por iguais períodos, nos termos da informação dos serviços.**-----

- Associação de Municípios do Vale do Douro Norte

- Encargos com a Gestão do Centro de Recolha Oficial Intermunicipal do Vale do Douro-Norte

----- 5. - Presente à reunião email da Associação de Municípios do Vale do Douro Norte, registado sob o nº 17769, datado de 09/10/2024 do seguinte teor:

“Com vista ao Município de Vila Real poder cumprir com as suas obrigações no que concerne à Gestão do Centro de Recolha Oficial Intermunicipal do Vale do Douro-Norte e das esterilizações dos animais desse Município, remete-se em anexo um ficheiro com a seguinte informação:

- Folha “*Divida a 28-08-2024*” - com as dívidas do Município de Vila Real à AMVDN, na presente data, que totalizam nos nossos registos € 5.330,54, **com vista às dívidas poderem ser validadas e liquidadas;**

- Folha “*Valores por Faturar até30_06_24*” - com o cálculo das despesas com a Gestão do Centro de Recolha Oficial Intermunicipal do Vale do Douro-Norte de outubro de 2023 a junho de 2024 imputáveis ao Município de Vila Real e o valor das esterilizações dos animais desse Município de janeiro a junho de 2024, **com vista à emissão da respetiva Requisição pelo Município de Vila Real e envio para a AMVDN, para posteriormente ser emitida a respetiva Nota de Transferência pela AMVDN;**

- Folha “*Estimativa 2º Semestre de 2024*” – com o apuramento dos valores imputáveis ao Município de Vila Real, relativos às despesas do contrato com a Gestão do Centro de

Recolha Oficial Intermunicipal do Vale do Douro-Norte no 2º semestre de 2024, e com a estimativa das esterilizações dos animais desse Município no 2º semestre de 2024, **com vista ao Município de Vila Real, poder efetuar os registos necessários que permitam suportar estes encargos previsíveis quando devidos;**

- Folha “*Estimativa 2025*” – com o apuramento da estimativa dos valores imputáveis ao Município de Vila Real, relativos às despesas do contrato com a Gestão do Centro de Recolha Oficial Intermunicipal do Vale do Douro-Norte e das esterilizações dos animais desse Município **no ano de 2025, com vista a poderem constar nas Grandes Opções do Plano e Orçamento para o ano de 2025 e seguintes do Município de Vila Real;**

Adicionalmente, envia-se o contrato relativo à Gestão do Centro de Recolha Oficial Intermunicipal do Vale do Douro-Norte, celebrado entre a AMVDN e a FCC Environment Portugal S.A., que vigorará entre a 1 de julho de 2024 e 31 de dezembro de 2026, se não for denunciada até 31 de março de 2025. Os valores aí constantes estão sujeitos a atualização anual, de acordo com a taxa de variação média anual do Índice de Preços no Consumidor, total exceto habitação, do ano civil anterior, nos termos do ponto 15 do Programa do Concurso”.

Listagem das Dívidas do Município de Vila Real à Associação de Municípios do Vale-Douro Norte, à data de 28-08-2024

CM	Pedido	Data	Descrição	Dívida em 28-08-2024
VRL	NT19-056	08/07/2019	Trabalhos Extras CANIL-EE -Palmiresíduos, Resinorte e Clean	600,07 €
	NT19-63	16/07/2019	PMEPC - Fase 7 - Restantes 5%	1 762,90 €
	NT21-000		Gestão CANIL - Zona envolvente e ETAR-Fat.39_FCC	368,40 €
	NT21-0000		Gestão CANIL - Zona envolvente e ETAR-Fat.60_FCC	990,81 €
			Juros de Mora - FCC Environment - 1/12/2021 a 31/12/2021	129,16 €
			Juros de Mora - FCC Environment - 1/01/2022 a 31/01/2022	153,50 €
	NT22-036A	15/06/2022	Juros de Mora - FCC Environment - 1/02/2022 a 31/04/2022	453,13 €
	NT22-052	11/08/2022	Juros de Mora - FCC Environment - 1/04/2022 a 31/06/2022	407,33 €
	NT22-071	17/11/2022	Juros de Mora - FCC Environment - 1/08/2022 a 31/08/2022	220,95 €
	NT22-079	17/11/2022	Juros de Mora - FCC Environment - 1/07/2022 a 31/07/2022	244,30 €
TOTAL				5 330,54 €

Descrição	Valor Mensal	Nº de Meses	Total
Gestão do CPAVDN Janeiro/2024 a Junho/2024	4 360,41	6	26 162,46
Esterilizações 1º Trimestre/ 2024			2 610,06
Esterilizações 2º Trimestre/ 2024			3 269,34
TOTAL			32 041,86

Período	Descrição	Valor Mensal	Nº de Meses	Total
	Gestão do CPAVDN julho/2024 a dezembro/2024	4 532,06	6	27 192,36
2º Sem. 2024	Estimativa Esterilizações 3º e 4º Trimestre 2024 (valores iguais ao 1º e 2º Trimestre de 2024)			5 879,40
	TOTAL			33 71,76

A despesa tem o cabimento orçamental n.º 3993/2024
 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 04.05.01.04
 Projeto do PAM: 2022/A/87 Valor: 70.444,16 €.

-----**DELIBERAÇÃO:** Autorizar a transferência para a Associação de Municípios do Vale do Douro Norte até ao valor de 70.444,16 €, nos termos solicitados.

- Quiosque Municipal sito na Rua da Misericórdia

Requerentes: Guido Manuel Nascimento Bento Pinto – Contribuinte n.º 167625659 / Maria de Lourdes Ribeiro Ferreira – Contribuinte n.º 160961050

----- 6. - Presente à reunião informação da Divisão Jurídica e de Fiscalização do seguinte teor:

“Informação

Factos:

Por requerimento com o registo n.º 15784, datado de 11/09/2024, o Requerente Guido Manuel Nascimento Bento Pinto solicitou o seguinte:

“Tomando conhecimento que o quiosque pertença da Câmara Municipal sito na Rua da Misericórdia já se encontra livre de pessoas e bens, é do meu interesse tomar de arrendamento tal espaço afim de nele poder divulgar e comercializar as cervejas que produzo, nomeadamente a Cerveja Bila.

Gostaria pois de obter toda a informação necessária a tal propósito e solicitar os bons ofícios do Município nesse sentido, indico o meu n.º de contacto e aguardo a vossa resposta”.

Através do pedido com o registo n.º 16901, de 27/09/2024, a Requerente Maria de Lourdes Ribeiro Ferreira requereu o seguinte:

“Tendo conhecimento que o quiosque da Rua da Misericórdia se encontra vago, venho por este meio manifestar interesse em explorá-lo, solicitando informação sobre as condições de atribuição do mesmo.”

Antecedentes:

1 - Em reunião de Câmara Municipal, de 18/09/2023, foi deliberado autorizar a concessão da exploração do quiosque a Celeste Ferreira Barrosos de Veras Gonçalves sob a condição de liquidação dos valores em dívida no valor de 1200€ (sendo 150€ referente ao ano 2021, 600€ referente ao ano 2022 e 450€ referente ao ano 2023);

2 - Por ofício n.º 4878, datado de 14/03/2024, a Requerente Celeste Gonçalves solicitou autorização para realização de obras urgentes que permitissem a otimização do espaço e o funcionamento da concessão;

3 - A Câmara Municipal, na sua reunião ordinária de 29/07/2024, deliberou aprovar a redução da dívida no valor equivalente às obras a realizar no quiosque sito na Rua da Misericórdia, previamente comunicadas aos serviços municipais do DEI, para efeitos de fiscalização e validação dos valores;

4 - As obras de reparação da cobertura do quiosque foram orçamentadas no valor total de 651,90€ e, considerando que o valor total da dívida ascende à importância de 1.200,00€, foi comunicado à Requerente Celeste Gonçalves, por ofício com o Registo n.º 2024,CM,S,G,3636, de 01/08/2024, que deveria liquidar a parte restante do valor em dívida, no montante de 548,10€.

5 – Entretanto, a Divisão Jurídica e de Fiscalização foi informada pelos serviços de atendimento municipais que Celeste Gonçalves entregou a chave do quiosque, encontrando-se o referido espaço livre de pessoas e bens.

Análise:

- De acordo com o n.º 3 do artigo 16.º do Anexo IV do Código Regulamentar do Município de Vila Real, os quiosques propriedade do Município poderão ser atribuídos pela Câmara Municipal através de concessão nos termos da legislação em vigor;

- Nos termos do n.º 8 do artigo 5.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), a parte II do mesmo Código só é aplicável quando o objeto de tais contratos abranja prestações típicas de contratos de concessão de serviços públicos;

- A parte II do referido Código regula os procedimentos a adotar para a formação dos contratos, determinando no n.º 1 do seu artigo 31.º como procedimentos privilegiados para a formação dos contratos de concessão de serviços públicos, o concurso público, o concurso limitado por prévia qualificação, o procedimento de negociação ou o diálogo concorrencial;
- Os serviços que se pretendem contratualizar não revestem a natureza de serviços públicos;
- A concessão de exploração do quiosque deverá, todavia, ser precedida de procedimento que garanta o cumprimento dos princípios da igualdade, transparência e da concorrência, na formação do respetivo contrato, gerando iguais oportunidades para todos os eventuais interessados;
- Assim, a concessão de exploração do quiosque deverá ser precedida de procedimento de licitação em hasta pública, divulgada no sítio da Internet da Câmara Municipal de Vila Real e através de editais publicados nos jornais locais, sendo que o critério de adjudicação será o valor da proposta mais elevado;
- Nos termos do disposto na alínea ee) do n.º 1 do artigo 33.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro compete à Câmara Municipal aprovar a referida concessão, fixando as condições gerais;
- De acordo com o n.º 5 do artigo 16.º do Anexo IV do Código Regulamentar do Município de Vila Real: *“Nos quiosques poderá ser autorizado o exercício de todos os ramos de comércio que não sejam vedados, por regulamentação própria, aos feirantes e vendedores ambulantes.”*;
- Nos termos do n.º 6 do artigo 16.º do Anexo IV do Código Regulamentar: *“O comércio em quiosques é extensível ao ramo alimentar desde que cumpridos os requisitos exigidos nas normas legais e regulamentares para o efeito.”*;
- Assim, a obtenção da autorização para a atividade pretendida é da responsabilidade do adjudicatário.

Conclusão:

1. Em reunião de Câmara Municipal, de 18/09/2023, foi deliberado autorizar a concessão da exploração do quiosque a Celeste Ferreira Barrosos de Veras Gonçalves sob a condição de liquidação dos valores em dívida no valor de 1200€;
2. Em reunião de 29/07/2024, a Câmara Municipal deliberou aprovar a redução da dívida no valor equivalente às obras a realizar no quiosque sito na Rua da Misericórdia, pelo que foi comunicado à Requerente Celeste Gonçalves, por ofício datado de

01/08/2024, que deveria liquidar a parte restante do valor em dívida, no montante de 548,10€;

3. Entretanto, a Divisão Jurídica e de Fiscalização foi informada pelos Serviços de Atendimento municipais que Celeste Gonçalves não pagou a quantia em dívida e entregou as chaves do quiosque, encontrando-se o referido espaço livre de pessoas e bens;
4. Em face do exposto, ao abrigo da alínea ee) do n.º 1 do artigo 33.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual, propõe-se que a Câmara Municipal aprove o seguinte:
 - a) Tipo de Procedimento a adotar, aprovar a abertura do procedimento por Concurso Público para a Concessão de Exploração do Quiosque sito na Rua da Misericórdia em Vila Real, pelo período de 5 anos, tacitamente prorrogado por períodos sucessivos de 5 anos;
 - b) Valor base do procedimento, 100€ valor mínimo da prestação da renda mensal;
 - c) Critério de adjudicação, proposta que apresente o valor da renda mensal mais alto;
 - d) Peças do procedimento, concretamente, o Programa de Concurso e Caderno de Encargos (condições gerais e condições específicas), em anexo à presente informação;
 - e) Designação do júri do procedimento, constituído pelos seguintes elementos:
 - Presidente: Eduardo Luís Varela Rodrigues
 - Vogais efetivos:
 - 1.º - Teresa Raquel Carvalho de Queirós
 - 2.º - Daniel Francisco Simão Rosas de Carvalho
 - Vogais suplentes:
 - 1.º - Filipe José Martins Machado
 - 2.º - Daniela Patrícia Guedes Sousa”.

Em 11/10/2024 o **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Presidente,

Concordo. Pode ser presente à reunião da CM para aprovação, nos termos da informação dos serviços”.

Por Despacho de 15/10/2024 o **Senhor Presidente da Câmara** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: 1 - Aprovar a abertura do procedimento do concurso para a concessão da exploração do quiosque, nos termos da informação dos serviços;**
2 - Notificar o anterior concessionário a pagar o valor em dívida de 1.200,00 €.-----

- Renovação da isenção do IML, nos termos da alínea a) do n.º 2 do artigo 45.º do EBF - Prédios urbanos objeto de reabilitação

- Requerente: Luís Miguel Batista Alves

----- 7. - Presente à reunião informação da Divisão Jurídica e de Fiscalização do seguinte teor:

“Informação:

Factos:

Através do requerimento n.º 11200 de 26/06/2024, o Requerente identificado em epígrafe vem solicitar a renovação da isenção do IML, referente ao imóvel sito na Rua Madame Brouillard, n.º 17, inscrito na matriz predial urbana da Freguesia de Vila Real sob o artigo 4428 e descrito na Conservatória do Registo Predial sob o n.º 422/20220823-H da Freguesia de Vila Real.

Enquadramento Legal:

De acordo com o n.º 1 do artigo 45.º do Estatuto dos Benefícios Fiscais (EBF), na redação dada pela Lei n.º 114/2017, de 29/12, os prédios urbanos ou frações autónomas concluídos há mais de 30 anos ou localizados em áreas de reabilitação urbana beneficiam dos incentivos previstos no presente artigo, desde que preencham cumulativamente as seguintes condições:

- a) Sejam objeto de intervenções de reabilitação de edifícios promovidas nos termos do Regime Jurídico da Reabilitação Urbana, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 307/2009, de 23 de outubro, ou do regime excecional do Decreto-Lei n.º 53/2014, de 8 de abril;
- b) Em consequência da intervenção prevista na alínea anterior, o respetivo estado de conservação esteja dois níveis acima do anteriormente atribuído e tenha, no mínimo, um nível bom nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 266-B/2012, de

31 de dezembro, e sejam cumpridos os requisitos de eficiência energética e de qualidade térmica aplicáveis aos edifícios.

Por sua vez, o n.º 2 do artigo 45.º reporta-se aos benefícios fiscais que podem ser concedidos aos imóveis que preencham os requisitos acima mencionados, concretamente:

Isenção do imposto municipal sobre imóveis por um período de três anos a contar do ano, inclusive, da conclusão das obras de reabilitação, podendo ser renovado, a requerimento do proprietário, por mais cinco anos no caso de imóveis afetos a arrendamento para habitação permanente ou a habitação própria e permanente;

Isenção do imposto municipal sobre as transmissões onerosas de imóveis nas aquisições de imóveis destinados a intervenções de reabilitação, desde que o adquirente inicie as respetivas obras no prazo máximo de três anos a contar da data de aquisição;

Isenção do imposto municipal sobre as transmissões onerosas de imóveis na primeira transmissão, subsequente à intervenção de reabilitação, a afetar a arrendamento para habitação permanente ou, quando localizado em área de reabilitação urbana, também a habitação própria e permanente;

Redução a metade das taxas devidas pela avaliação do estado de conservação a que se refere a alínea b) do n.º 1.

O n.º 6 do artigo 45.º dispõe que a prorrogação de isenção de IMI pelo período adicional de cinco anos depende de deliberação da Assembleia Municipal, sob proposta da Câmara Municipal, nos termos do n.º 2 do artigo 16.º do Regime Financeiro das Autarquias Locais e das Entidades Intermunicipais, sendo o respetivo reconhecimento efetuado pela Câmara Municipal nos termos do n.º 4 do presente artigo.

Análise da Pretensão:

Encontrando-se o Requerente a beneficiar da isenção pelo período de 3 anos, com início em 2022 e fim em 2024, é possível verificar que o Requerente ainda se encontra numa situação de isenção.

Prevendo a alínea a) do n.º 2 e o n.º 6 do artigo 45.º do EBF, a possibilidade de renovação da referida isenção pelo período adicional de 5 anos, submete-se à consideração superior o deferimento de tal pretensão, a qual incidirá apenas sobre o alargamento do prazo da isenção.

A Assembleia Municipal, na sua sessão ordinária de 21-12-2023 deliberou aplicar a seguinte taxa do IMI para 2023 a liquidar no ano de 2024:

Alínea c) do n.º 1 do artigo 112 do DL n.º 287/2003 = 0,385%

Assim,

- O valor patrimonial da fração H, determinado em 2022, foi de € 89.040,00.

No pressuposto da manutenção da taxa do IMI nos próximos anos, o valor do imposto que está a ser objeto de reconhecimento para potencial isenção é no montante de € 342,80/ano.

Em Conclusão:

I – Por deliberação da Câmara Municipal de 12/12/2022, foi aprovada a concessão de isenção de pagamento do IMI referente à fração H do imóvel inscrito na matriz predial urbana da Freguesia de Vila Freguesia de Vila Real sob o n.º 4428 e descrito na Conservatória do Registo Predial sob o n.º 422/20220823-H da Freguesia de Vila Real, pelo período de 3 anos (início 2022 e fim 2024).

II – A pretensão do requerente de prorrogação de isenção por um período adicional de 5 anos é legalmente admissível, por força do estabelecido no n.º 6 do artigo 45.º do EBF, devendo ser submetida a autorização da Assembleia Municipal, em cumprimento do estipulado no n.º 2 do artigo 16.º do Regime Financeiro das Autarquias Locais e das Entidades Intermunicipais”.

Em 11/10/2024 o **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Presidente,

Concordo. Pode ser presente à reunião da CM para aprovação, nos termos da informação dos serviços”.

Por Despacho de 14/10/2024 o **Senhor Presidente da Câmara** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar submeter à aprovação da Assembleia Municipal a prorrogação da isenção de pagamento do IMI, por um período adicional de 5 anos, da fração H do imóvel inscrito na matriz predial urbana da Freguesia de Vila Real sob o**

n.º 4 428, nos termos do n. 6 do artigo 45.º do Decreto-Lei n.º 215/89, de 1 de Julho, na sua atual redação, (Estatuto dos Benefícios Fiscais) em conjugação com o n.º 2 do artigo 16º da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro, e alínea c) do n.º 1 do artigo 25º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.-----

- Aquisição de estacionamento no Piso -5 do Edifício do Parque

----- **8.** - Presente à reunião informação do Serviço de Auditoria Interna do seguinte teor:

“I. Enquadramento e Factos

O Sr. Hélder Rodrigues através de email remetido em 03/10/2024, veio propor a atualização do valor de aquisição do Piso (-5) do Edifício Parque sito na Avenida 1º de Maio, por meio da aplicação do coeficiente do índice de preços no consumidor no qual resultaria o valor de 385 797,54 euros (trezentos e oitenta e cinco mil, setecentos e noventa e sete euros, cinquenta e quatro cêntimos).

Ficando assim, a aguardar a aprovação do valor e a indicação da data para celebração da escritura de compra e venda por parte do Município.

Neste contexto, cumpre informar:

- 1- A autorização para aquisição do prédio urbano para construção de parque de estacionamento foi aprovada em reunião de câmara datada de 22/03/2021, que também aprovou a minuta do contrato promessa compra e venda.
- 2- Depois de várias insistências, em 10/08/2023 foi celebrado o contrato promessa de compra e venda (doravante CPCV), onde na cláusula segunda consta que o Município se obriga a adquirir o prédio pelo valor total de 336.000,00€ (trezentos e trinta e seis mil euros).
- 3- No ato da celebração do respetivo CPCV foi paga a importância de 100.800,00€ (cem mil e oitocentos euros), correspondente a 30% do valor total sendo que os restantes 70% seriam pagos no ato da escritura pública.

- 4- Apesar das várias tentativas por parte da Câmara Municipal (CM) para o agendamento da escritura pública, a verdade é que estas sempre se revelaram infrutíferas.
- 5- A 31/10/2023, a CM rececionou um email por parte da empresa de Hélder Rodrigues onde manifestam disponibilidade para agendamento da escritura a partir do dia 05/11/2023.
- 6- A CM encetou todas as diligências necessárias para o agendamento da escritura pública, tendo inclusive sido emitida a Ordem de Pagamento n.º 715 e o cheque n.º 4463671.
- 7- O Sr. Hélder Rodrigues sem qualquer justificação desmarcou o agendamento referido no ponto anterior, no Cartório Notarial de Vila Real - Dr. Nuno Gonçalo Rodrigues.
- 8- A 21/08/2024, apresentou requerimento com o pedido de autorização para utilização das frações, o que não era impedimento para a celebração da escritura com a CMVR, uma vez que com a entrada em vigor da Lei n.º 10/2024 de 8 de janeiro, a 01/01/2024, deixou de ser exigida a licença de utilização para a celebração da escritura pública.
- 9- Através de telefonema no dia 09/09/2024, a Dr.ª Rosalina Rodrigues (filha do Sr. Hélder Rodrigues) afirmou que celebravam a escritura pública com o Município de Vila Real, após a emissão das licenças de utilização relativas às frações localizadas no Edifício do Parque que se encontravam em falta, uma vez que este era um formalismo exigido pelas Instituições de Crédito para conceder empréstimos aos compradores.
- 10- Foi com surpresa que a CM de Vila Real rececionou o email (de 03/10/2024) que deu mote à presente informação, dado que a pretensão apresentada resulta num diferencial de 49.797,44€ entre o valor estabelecido no CPCV e o valor peticionado à data.

II. Conclusão:

Aquando da celebração do CPCV, o Sr. Hélder Rodrigues comprometeu-se a vender o **Piso -5** do Edifício do Parque pelo valor 336.000,00€.

O Município de Vila Real por diversas vezes tentou proceder à celebração da escritura pública, não sendo possível pelos motivos já elencados e aos quais a CM é alheia.

Face ao exposto, deve ser indeferido o pedido de acréscimo de 49.797,44€ ao valor estabelecido no CPCV, uma vez que esta situação se arrasta por motivos imputáveis ao requerente”.

Em 15/10/2024 o **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Presidente,

Concordo. Pode ser presente à reunião da CM para indeferimento do pedido de aumento do valor de aquisição, nos termos da informação dos serviços”

Por Despacho de 15/10/2024 o **Senhor Presidente da Câmara**, concordou remetendo o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Indeferir o pedido, nos termos da informação dos serviços.**
O Vereador Luís Tão ausentou-se da discussão e votação deste ponto.-----

- **Balancete da Tesouraria**

- **Período de 1 a 15 de outubro de 2024**

----- 9. - Presente à reunião o Balancete da Tesouraria de 1 a 15 de outubro/2024, o qual apresenta o seguinte movimento de valores em (euros):

Saldo do Período Anterior	18.847.650,02
Cobrado Durante o Período	379.383,95
Pago Durante o Período	3.043.550,31
Saldo para a Semana Seguinte	16.183.483,66
Discriminação do Saldo	
• De Operações Orçamentais	14.901.255,43
• De Operações Não Orçamentais	1.282.228,23

-----**DELIBERAÇÃO: Tomar conhecimento.**-----

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO

- Proposta de procedimento relativo aos pedidos de alteração de utilização de edifícios ou frações autónomas, no âmbito do novo regime jurídico designado “Simplex Urbanístico” - Decreto-Lei n.º 10/2024, de 8 de janeiro

----- 10. - Presente à reunião informação da Diretora do Departamento de Planeamento e Gestão do Território do seguinte teor:

“I - Enquadramento

Com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 10/2024, de 8 de janeiro, tem-se verificado um aumento significativo de pedidos de alteração de utilização de comércio/serviços para habitação, com particular incidência na área central da cidade de Vila Real.

No sentido de orientar e uniformizar os critérios de análise das comunicações prévias com prazo para alteração de utilização, nomeadamente os artigos 62.º B e 62.º C do Decreto-Lei n.º 555/99 de 16 de dezembro, na sua atual redação, importa densificar os conceitos indeterminados e que podem conduzir a uma discricionariedade dispersa de análise, como é o caso do conceito de idoneidade do edifício ou fração para o uso pretendido.

Esta matéria foi já alvo de análise por este Departamento e deliberado favoravelmente pela Câmara Municipal em 23/03/2020, cabendo agora fazer uma reanálise, considerando as alterações legislativas entretanto ocorridas.

II - Antecedentes

Em 23/03/2020 a Câmara Municipal deliberou aprovar que os pedidos de alteração da autorização de utilização de edifícios ou frações deviam observar os seguintes critérios:

- *“Em primeiro lugar, afigura-se fundamental que o edifício ou fração do pedido tenha uma entrada/saída autónoma para o espaço público ou partes comuns, no caso de frações integradas em edifícios constituídos em regime de propriedade horizontal;*
- *Em segundo lugar, afigura-se a necessidade de analisar os procedimentos, tendo em consideração a realidade existente. Deste modo, os serviços municipais podem indeferir o pedido caso entendam, fundamentalmente, que o uso proposto não se compagina com a utilização dominante dos edifícios ou frações da envolvente;*
- *Nas situações referidas na alínea anterior está em causa a proteção e o desenvolvimento do equilíbrio urbanístico e da funcionalidade do ambiente urbano;*

- *Em terceiro lugar o uso do edifício ou fração deve respeitar o projeto de segurança contra incêndios, devendo o pedido ser acompanhado do termo de responsabilidade subscrito por técnico legalmente habilitado ou do certificado emitido pela Autoridade Nacional para a proteção civil.”*

III - Análise

1. No âmbito da prática corrente da gestão urbanística deste Município tem-se verificado um aumento significativo dos pedidos de alteração de utilização dos edifícios ou frações autónomas de comércio/serviços para habitação, situação que levou à deliberação da Câmara Municipal de 23/03/2020, supra transcrita.
2. A pressão que Portugal enfrenta na criação de fogos habitacionais, situação que também se verifica no Município de Vila Real, associada à entrada em vigor do *Simplex Urbanístico* que veio aligeirar e simplificar os procedimentos de gestão urbanística, trouxeram consigo um acréscimo substancial dos pedidos de alteração de utilização de edifícios ou frações de comércio/serviços para habitação.
3. Efetivamente, o Decreto-Lei n.º 10/2024, de 8 de janeiro teve como principal objetivo a simplificação administrativa dos procedimentos de gestão urbanística através da eliminação de licenças, autorizações, atos e procedimentos dispensáveis ou redundantes.
4. Por seu turno, quando exista alteração de uso sem obra sujeita a controlo prévio, deve ser apresentada uma comunicação prévia com um prazo de 20 dias para o município responder, considerando-se aceite o pedido de autorização de utilização, caso o município não responda.
5. Submetida a comunicação para a utilização, alteração da utilização ou alteração de alguma informação relativa à utilização (por exemplo aumento do número de fogos eventualmente resultante do aumento do número de pisos, concretizado ao abrigo de uma isenção), o interessado tem de esperar pelo menos 20 dias para poder iniciar a utilização, uma vez que o presidente da câmara municipal pode, nesse prazo, opor-se a tal utilização mediante a determinação da realização de uma vistoria sempre que verifique que o termo de responsabilidade não se encontre completo ou existirem indícios sérios de que o edifício não é idóneo para o fim pretendido.
6. A vistoria é realizada nos termos do artigo 65.º, devendo as conclusões da mesma ser seguidas de declaração de conformidade do edifício (cujo modelo não se encontra na

- Portaria, mas que deve ser produzido no processo) ou da sua fração ou da imposição de obras de alteração.
7. No caso da imposição de obras de alteração decorrentes da vistoria, o edifício ou a sua fração apenas pode ser utilizado após a verificação da adequada realização dessas obras, mediante nova vistoria a requerer pelo interessado, a qual decorre no prazo de 10 dias a contar do respetivo requerimento. Nos termos do n.º 6 do artigo 65.º, o decurso do prazo referido no número anterior sem a realização da vistoria implica a não oposição à utilização do edifício ou da sua fração, podendo o edifício ser utilizado.
 8. A idoneidade do edifício ou fração para a utilização prevista deve ser averiguada não apenas do ponto de vista “externo” (conformidade com regras de planeamento e com parâmetros de dimensionamento), mas também, e essencialmente, “interno”, abrangendo, portanto, a possibilidade de análise de aspetos que os municípios estão impedidos de apreciar em sede de apreciação dos projetos para a realização da obra.
 9. Ainda quanto à idoneidade do edifício ou fração para o uso pretendido importa recordar a informação que sustentou a deliberação da Câmara Municipal de 23/03/2020 onde se lê: “Quanto à questão relativa à idoneidade do edifício para o uso pretendido, importa esclarecer que se trata de um conceito geral e abstrato e que, ao abrigo do princípio da discricionariedade da Administração, cumpre concretizar, com vista a densificar quais os critérios que podem conduzir ao indeferimento do pedido (...) com fundamento na falta de idoneidade do edifício ou fração”.
 10. Por outro lado, importa também esclarecer que o *Simplex Urbanístico*, veio estabelecer a simplificação dos procedimentos urbanísticos, contudo mantém-se, naturalmente, a obrigatoriedade de as operações urbanísticas cumprirem as normas legais e regulamentares aplicáveis.
 11. Além disso, não obstante o cumprimento de normas legais e regulamentares aplicáveis constantes dos planos de ordenamento, a alteração de utilização terá de ter em consideração a idoneidade do edifício, critério que também é analisado à luz da envolvente, dado que o correto ordenamento do território terá de ter em consideração um conjunto de fatores, não podendo atender a edifícios ou frações de forma isolada, mas antes no conjunto onde se inserem.
 12. Deste modo, como já decorre da informação aprovada em reunião de Câmara de 23/03/2020 a idoneidade do edifício “assume especial relevo quando o edificado envolvente se destina a uma utilização específica (comércio, por exemplo) e numa

das frações se pretende um uso diferente (habitação) que pode descaracterizar a envolvente e fomentar o desequilíbrio urbanístico daquela zona.”

13. Outra questão que importa aos serviços municipais salvaguardar prende-se com a segurança de pessoas e bens, não podendo a alteração de utilização afetar a mesma. Assim, apesar de a Portaria n.º 71-A/2024, de 27 de fevereiro não estabelecer como elemento instrutório a ficha de segurança contra incêndios, sugere-se que a comunicação prévia seja instruída com tal elemento.
14. Igualmente sugere-se a apresentação do plano de acessibilidades acompanhado do respetivo termo de responsabilidade subscrito por técnico legalmente habilitado para o efeito.

IV - Proposta

Em face do exposto e, dada a necessidade de densificar conceitos gerais e abstratos que presidem à análise técnica dos pedidos/comunicações de alteração de utilização, devem ser tidos em consideração os critérios definidos e aprovados através da deliberação de Câmara Municipal, datada de 23/03/2020, para gerir a idoneidade do edifício ou fração para a utilização pretendida.

Assim, a idoneidade do edifício ou fração para o uso pretendido deverá ser apreciada nas seguintes dimensões:

- a) Idoneidade do edifício ou fração do ponto de vista exterior, que se prende com o cumprimento das normas constantes dos planos de ordenamento do território aplicáveis, bem como dos parâmetros de dimensionamento;
- b) Idoneidade do edifício ou fração para o uso pretendido do ponto de vista do local onde se insere, através de uma análise da dinâmica envolvente, isto é, os serviços municipais devem apreciar se a alteração pretendida respeita a integração urbana, não provocando um desequilíbrio urbanístico;
- c) Idoneidade do edifício do ponto de vista interno, abrangendo, portanto, a possibilidade de análise de aspetos que os municípios estão impedidos de apreciar em sede de apreciação dos projetos para a realização da obra.

Quanto ao plano de acessibilidades e à ficha de segurança contra incêndios, embora estes elementos não sejam obrigatórios, sugere-se a sua entrega, considerando a necessidade de garantir a acessibilidade a edifícios ou frações, bem como a segurança dos mesmos.

Matias
1107

Por fim, importa ainda referir que os critérios acima definidos visam, simplesmente, garantir o correto ordenamento do território e uma correta coexistência de usos, de modo a pugnar pela compatibilidade de usos sem afetar a dinâmica e o equilíbrio urbanístico que compete à Câmara Municipal garantir.

V - Conclusão

Assim sendo, e considerando:

- Que os pedidos de alteração de utilização se têm densificado desde a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 10/2024, de 8 de janeiro;
- Que compete ao Município regularizar as questões elencadas na proposta que consta no ponto anterior;
- A necessidade de uniformizar e densificar os conceitos a que devem estar sujeitos os pedidos de alteração de utilização aqui enquadrados;
- A urgência em implementar esta proposta, sob pena dos pedidos pendentes serem tacitamente aceites;

Propõe-se a aprovação da presente proposta, devendo esta ser remetida ao Executivo Municipal, para ratificação, com efeitos imediatos”.

Em 08/10/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** emitiu o seguinte Despacho:

“Concordo.

1 - Considerando o carácter de urgência exposto na presente informação, aprovo.

2 - Aplique-se com efeitos imediatos.

3 - Envie-se à próxima reunião de câmara, para ratificação deste meu despacho”.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Ratificar o Despacho do Vereador do Pelouro, nos termos do nº 3 do artigo 35º da Lei nº 75/2013 de 12 de setembro.**

DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA

- **Processo nº 5/83**

- **Leonida de Jesus Faceira**

- **Freguesia de Mateus**

----- **11.** - Presente à reunião requerimento de Pontarca – Sociedade de Construção

Civil, Lda. registado sob o n.º 7855/24, datado de 06/05/2024, submetendo para apreciação do Executivo Municipal a apresentação de elementos ao pedido de alteração às especificações de alvará de operação de loteamento sito em rua da Raia, freguesia de Mateus.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“1. INTRODUÇÃO

Através de requerimento n.º 7855/24 de 06/05/2024, constante do processo de loteamento n.º 5/83 vem o Requerente apresentar elementos ao pedido de alteração às especificações de alvará de operação de loteamento sito em rua da Raia, freguesia de Mateus, Vila Real. O prédio urbano denominado por Lote 11, encontra-se inscrito na matriz predial sob o artigo n.º 1360 da freguesia de Mateus e descrito na Conservatória do Registo Predial sob o n.º 91/19860401, com uma área total de 649,00 m² e confronta com arruamento.

2. ENQUADRAMENTO DA PRETENSÃO

No Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação (RJUE):

A pretensão tem enquadramento legal no disposto na alínea a), do n.º2, do artigo 4.º do RJUE.

3. ANTECEDENTES

Alvará de Operação de Loteamento n.º 5/83 emitido em 28 de abril de 1983.

Aditamento 1 ao alvará de loteamento com alteração às especificações do lote 8, do qual resultaram os lotes 9 e 10.

Requerimento n.º 7855/24 de 06/05/2024 – Pedido de alteração às especificações do alvará de loteamento para o Lote 11.

Deliberação de câmara de 01/07/2024 que determina a consulta pública previa no âmbito do pedido de alteração cf. informação técnica de 06/06/2024, da qual se transcreve:

“... 4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO

A instrução dos procedimentos de licenciamento devem observar o disposto no artigo B-1/5.º e Anexo II do CRMVR e n.º 15 da Portaria n.º 71-A/2024 de 27 de fevereiro com as necessárias adaptações.

4.1 Documentos apresentados/ em falta: O pedido encontra-se devidamente instruído.

4.2 Georreferenciação: correta, cf. informação dos Serviços de Mobilidade e Planeamento de 26/03/2024.

4.3. Legitimidade/ certidão de teor: o requerente faz o pedido na qualidade de proprietário do prédio urbano.

5 LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

5.1 PUVR - Carta de Zonamento

O terreno em causa encontra-se classificado como “Solo Urbano – Espaços Urbanos de Baixa Densidade”.

Zona 3 – Zona Especial de Proteção do Aeródromo de Vila Real.

5.2 PUVR - Carta de condicionantes/ Servidões

Sem condicionantes e/ou servidões.

6. PARECERES A ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS

Sem consultas.

7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

7.1 Caracterização da pretensão

O requerente propõe a alteração ao alvará de loteamento n.º 5/83 emitido em 28/04/1983, para construção de habitação bifamiliar, de tipologia T3, com dois pisos – rés-do-chão e andar – e retificação da área do lote em função da medição do levantamento topográfico.

7.2 Parâmetros urbanísticos – LOTE 11

	Loteamento	Proposto	Varição
Área do prédio urbano			
Lote 11	649,00 m ²	660,50 m ² (Cf. levantamento Topográfico)	
Área de Implantação	180,00 m ²	272,00 m ²	> 3%
Área de Construção	360,00 m ²	464,00 m ²	> 3%
Área de Impermeabilização	Não é parâmetro caracterizador da pretensão		
Índice de utilização	Não é parâmetro caracterizador da pretensão		
Cércea	R/C + 1P	RC + 1P	
Usos	Habitação	Habitação	
N.º de fogos	1	2	> 3%
Estacionamento privativo		2 Lugares / fogo	
Estacionamento Público	Não está prevista a execução de novos arruamentos, pelo que a pretensão fica dispensada de dotação de estacionamento público.		

7.3 Conformidade do projeto de alteração ao loteamento

Pretensão em área do Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real.

7.3.1 Plano de Urbanização de Vila Real – PUVR

Para a categoria de espaços em causa, o regulamento apenas fixa limites para o n.º de fogos, em um máximo de 2, cércea máxima de 2 pisos e uma frente urbana mínima de 15 m, ao que se verifica a conformidade da pretensão.

Da análise do pedido não resultam desconformidades legais ou regulamentares.

7.3.2 Código Regulamentar

1. A pretensão reúne condições de assegurar os 20% de área permeável de logradouro, cf. fixado no artigo B-1/65.º do Código Regulamentar de Vila Real.

2. A edificação segue o alinhamento da frente urbana e lateral do proposto em loteamento.

3. A alteração de loteamento será precedida de consulta pública, ao abrigo do n.º 5, do artigo B-1/21.º do CRMVR e do artigo 101.º do Código do Procedimento Administrativo.

Da análise do pedido não resultam desconformidades legais ou regulamentares.

7.3.3 RGEU

Fica assegurado o afastamento mínimo de 3m para abertura de janelas.

Remete-se a responsabilidade para o termo de responsabilidade dos autores dos projetos.

7.3.4 Outras Disposições Regulamentares

Remete-se o cumprimento de outras normas regulamentares e legislativas para o termo de responsabilidade dos autores dos projetos.

7.3.5 Aspeto Exterior e Inserção Urbana e Paisagística

Em termos de inserção, a proposta destaca-se pelo acréscimo do recuo da edificação que se prolonga ao longo do arruamento transversal, que permitirá definir um novo alinhamento ao longo daquela, visto tratar-se de um lote de gaveto. Assim sendo, e numa perspetiva formal, funcional e de valorização estética do conjunto onde se integra, a proposta não levanta questões relevantes.

7.3.6 Infraestruturas

O loteamento encontra-se servido com infraestruturas públicas em funcionamento.

8. Cedências para Espaços Verdes, Equipamentos e Infraestruturas de Utilização Coletiva

A cedência afigura-se desajustada face às condições funcionais e características físicas da envolvente e da dimensão e/ou configuração da parcela, pelo que se propõe a compensação ao município resultante do acréscimo de área bruta de construção.

Acedência = $0,40 \times (464,00\text{m}^2 - 360,00\text{m}^2) = 0,40 \times 104,00\text{m}^2 = 41,60\text{m}^2$ - abrigo do n.º 2, do artigo 37.º do regulamento do PUVR.

Valor patrimonial – determinado pelo simulador da AT – Autoridade Tributária e Aduaneira – cf. folha de cálculo anexa.

Valor a compensar = $0,25 \times \text{VPT} = 0,25 \times 2.370,00\text{€} = 592,50\text{€}$ - al. a), n.º 1, artigo H/25.º do regulamento de Taxas do Código Regulamentar.”

4. TRAMITAÇÃO PROCESSUAL

Decorrido o prazo da consulta pública não há a registar oposição escrita da maioria da área dos lotes constantes em alvará.

5. CONCLUSÃO/ PROPOSTA DE DECISÃO

Em face do exposto, propõe-se a emissão de parecer favorável relativamente à pretensão apresentada pelo Requerente, devendo o pedido ser remetido à reunião de câmara para os devidos efeitos.

Mais se informa, que após deliberação do executivo, seja notificado o Requerente vir requerer a emissão do aditamento ao alvará de loteamento após pagamento da taxa devida no valor de 138,32€, cf. o disposto no n.º 1, do artigo 74.º do RJUE, com redação

atualizada do DL 555/99 de 16 de dezembro. Ainda para esse efeito, deve previamente ser liquidada a compensação determinada no pt. 8 da presente informação”.

(1) Nos termos do n.º 6 do artigo 10.º do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação aprovado pelo Decreto-Lei n.º 555/99 de 16 de dezembro, na sua redação atual, qualquer irregularidade que seja detetada nos termos de responsabilidade apresentados pelos técnicos no que respeita ao cumprimento das normas legais e regulamentares aplicáveis, bem como à conformidade dos projetos apresentados com os planos municipais de ordenamento do território aplicáveis ou licença, de loteamento quando exista, serão imediatamente comunicadas à respetiva associação pública de natureza profissional onde o técnico está inscrito ou ao organismo público legalmente reconhecido no caso dos técnicos cuja atividade não esteja abrangida por associação pública para os devidos efeitos legais”.

Em 13/10/2024 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Propõe-se o envio à reunião de Câmara Municipal, para deliberar a aprovação do pedido de alteração ao loteamento, nos termos da informação”.

Por Despacho de 14/10/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Deferir, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Processo n.º 264/23**

- **Instituto de Emprego e Formação Profissional, I.P.**

- **União de Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras**

----- **12.** - Presente à reunião requerimento de Instituto de Emprego e Formação Profissional, I.P. registado sob o n.º 17103/24, datado de 01/10/2024, submetendo para apreciação do Executivo Municipal o pedido de emissão de parecer prévio não vinculativo, no âmbito de projeto de licenciamento de alterações em edifício existente, sito no Loteamento Industrial, Lote 2, Lugar de Borralheira ou Gafaria, União de Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“1. INTRODUÇÃO

Através do requerimento n.º 17103/24 datado de 01.10.2024, constante do processo n.º 264/23, vem o requerente solicitar a emissão de **Parecer Prévio Não Vinculativo**, no âmbito de Projeto de Licenciamento de Alterações em Edifício Existente, sito no Loteamento Industrial, Lote 2, Lugar de Borracheira ou Gafaria, inscrito na matriz predial sob o artigo n.º 873, de natureza urbana, e descrito na Conservatória do Registo Predial sob o n.º 957/19941207 da Freguesia de Constantim.

O prédio tem uma área total de 34100,00 m² e confronta a Norte com arruamento público e loteamento industrial, a Sul com arruamento público de acesso ao Lote 4 e loteamento industrial, a Nascente com Amândio Miranda Pereira e Lotes n.º 3 e 4 e a Poente com arruamento público.

2. ENQUADRAMENTO LEGAL

A pretensão apresentada pelo requerente tem enquadramento legal na alínea b) do n.º 1 e no n.º 2, ambos do artigo 7.º do Regime Jurídico da Urbanização e Edificação (RJUE).

3. ANTECEDENTES

Processo de loteamento 7/00:

- Pedido de alteração ao loteamento – Lote 2, através do requerimento n.º 21501/23, datado de 14.11.2023. Presente na Reunião de Câmara de 27.11.2023, tendo como deliberação submeter a discussão pública. Através do ofício n.º 1007, de 21.02.2024, foi o requerente informado da deliberação de deferimento da pretensão, a qual caduca no prazo de 1 ano se não for requerida a emissão do respetivo alvará;
- Pedido de emissão do alvará de loteamento, através do requerimento n.º 16152/24, datado de 16.09.2024. Através do ofício n.º 4688, de 04.10.2024, foi comunicada a emissão de aditamento ao alvará de loteamento à Conservatória do Registo Predial de Vila Real. Através do ofício n.º 4689, de 04.10.2024, foi informado o requerente do deferimento da pretensão, tendo sido enviado o aditamento ao alvará de loteamento urbano n.º 5/2024, emitido em 25.09.2024.

4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO

4.1 Documentos apresentados:

O pedido encontra-se instruído de acordo com o disposto nos pontos I e III do Anexo I da Portaria n.º 71-A/2024, de 27 de Abril, e de acordo com e no artigo B-1/5.º e Anexo II do CRMVR.

4.2 Análise dos elementos apresentados:

Nada a referir.

4.3 Georreferenciação:

Sem informação.

4.4 Legitimidade / Certidão da Conservatória do Registo Predial:

O requerente faz o pedido na qualidade de proprietário, de acordo com a Certidão Permanente da Conservatória do Registo Predial apresentada. Refere-se ainda que este registo deve ser atualizado, de acordo com o aditamento n.º 5/2024 ao alvará de loteamento urbano da iniciativa da Câmara Municipal de Vila Real.



4.5 Localização:



5. LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

5.1 Carta de Zonamento do Plano de Urbanização de Vila Real

O local encontra-se na classe de Solo Urbano e na categoria de espaços de Atividades Económicas – Áreas Empresariais Estruturadas.

5.2 Carta de condicionantes / Servidões do Plano de Urbanização de Vila Real

De acordo com a Planta de Condicionantes, não recaem sobre a área objeto da pretensão servidões administrativas nem restrições de utilidade pública.

6. PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS

Sem consultas.

7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

7.1 Caracterização da pretensão

Pretende, através do presente requerimento, solicitar a emissão de parecer prévio não vinculativo, com a intenção de legalizar as edificações existentes e proceder ao

licenciamento de alterações, de acordo com o Plano de Intervenção aprovado ao abrigo do PRR - Plano de Recuperação e Resiliência.

O lote em questão está atualmente a albergar as “Instalações do Serviço de Formação Profissional de Vila Real” e é composto pelos seguintes blocos:

- E1 – Portaria;
- E2 – Edifício principal;
- E3 – Edifício de carpintaria e armazém de madeiras;
- E4 – Edifício precário construído pelos formandos;
- E5 – Armazém precário;
- E6 – Posto de transformação.

Verifica-se que o requerente pretende:

- alterar as áreas de implantação e de construção, bem como o n.º de pisos.

Os edifícios identificados como E4 e E5 correspondem a edifícios precários, que são construídos e destruídos em contexto de formação, não sendo por isso contabilizados para o presente efeito.

7.2 Parâmetros e aspetos urbanísticos

Parâmetros	Existente	Proposto	Alvará de Lot.
Área total do lote (m ²)	34.100,00	34.100,00	34.100,00
Área de implantação (m ²)	8.322,97	8.100,71	8.100,71
Área de construção (m ²)	10.319,09	9.959,49	9.959,49
Área de impermeabilização (m ²)	16.957,36	17.722,32	-
Índice utilização	0,30	0,29	-
Índice de impermeabilização (%)	49,73	51,97	-
N.º de pisos acima da cota de soleira	2	2	2
N.º de pisos abaixo da cota de soleira	0	1	1
Uso	Serv. - Centro de formação prof.	Serv. - Centro de formação prof.	-
Cércea	R/C + Piso 1	Cave + R/C + Piso 1	Cave + R/C + Piso 1

7.3 Conformidade do projeto de arquitetura:

7.3.1 Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real:

São aplicáveis as seguintes normas do PU:

DISPOSIÇÕES COMUNS DA INTEGRAÇÃO TERRITORIAL

a) Artigo 14.º - Condicionamentos estéticos, ambientais e paisagísticos:

Para garantir uma correta integração na envolvente, ou para proteção e promoção dos valores culturais, arquitetónicos, ambientais e paisagísticos, a Câmara Municipal impõe condicionamentos de ordem arquitetónica, construtiva, estética ou ambiental, designadamente:

- a) À implantação das edificações, nomeadamente aos alinhamentos, recuo, afastamento e profundidade;
- b) À volumetria das construções e ao seu aspeto exterior;
- c) À ocupação ou impermeabilização do solo, bem como à alteração do coberto vegetal;

d) À mobilização de solos, com alteração da sua morfologia.

Considera-se que a proposta apresentada pode ser aceite, estando assegurada a integração urbanística.

b) Artigo 16.º - Estacionamento:

De acordo com o n.º 1 do artigo 16.º do RPUCVR, nas situações de comércio / serviços, o estabelecimento das exigências de estacionamento mínimo é:

Comércio / Serviços: 1 lugar / 50 m² de a.c. com. ou serv.

De acordo com a proposta apresentada, temos:

- Comércio / Serviços: 9.959,49 m² / 50 m² = 199 lugares para veículos ligeiros

Da consulta das peças desenhadas, verifica-se que estão assinalados 199 lugares, pelo que nada há a opor. Verifica-se que não há necessidade de criação de estacionamento público, dado não haver criação de infraestruturas viárias, de acordo com o n.º 5 do mesmo artigo.

SOLO URBANO

c) Artigo 37.º - Áreas para espaços verdes, equipamentos e infraestruturas de utilização coletiva:

Nos termos do artigo 37.º, do RPUCVR, nas operações de loteamento e nas operações urbanísticas que, nos termos do CRMVR, sejam consideradas como de impacte relevante ou semelhante a loteamento, devem prever-se áreas destinadas à implantação de espaços verdes, equipamentos e infraestruturas de utilização coletiva.

A área global do conjunto das parcelas destinadas a espaços verdes e equipamentos de utilização coletiva a que se refere o número anterior não poderá ser inferior a 0,40 m²/m² dessa área de construção destinada a outros usos, que não indústria e armazéns.

A área de construção proposta diminui em relação à área de construção inicial, pelo que não há lugar a cedências de áreas destinadas à implantação de espaços verdes, equipamentos e infraestruturas de utilização coletiva.

d) Artigo 47.º - Identificação e Usos – Espaços de atividades económicas:

1 - Os espaços de atividades económicas destinam -se predominantemente à instalação de unidades industriais e de armazenagem ou correspondem a estabelecimentos comerciais que, pela sua dimensão e impacto na organização e funcionamento do solo urbano, exigem uma qualificação própria, compreendendo:

a) Áreas empresariais;

b) Áreas comerciais pontuais.

2 - Nestas áreas admitem -se usos complementares com o uso dominante, desde que compatíveis com este, nomeadamente serviços, comércio e equipamentos, incluindo estabelecimentos hoteleiros.

3 - Nas áreas empresariais admite -se que as unidades possam englobar alojamento de pessoal ao serviço ou de pessoal de vigilância e segurança, não podendo a área de construção para esse fim ultrapassar 100 m² de área de pavimentos.

4 - Na instalação de novas unidades industriais, devem ser observados critérios de incomodidade e segurança, procurando que as unidades potencialmente mais ruidosas ou cuja atividade envolva substâncias perigosas para o homem e o ambiente sejam localizadas em áreas mais afastadas dos recetores sensíveis.

5 - Sempre que os efluentes residuais produzidos em unidades industriais não cumpram com os parâmetros de descarga fixados para a rede pública, é obrigatório o pré -tratamento desses efluentes residuais.

6 - Qualquer das subcategorias definidas no n.º 1 divide -se, conforme se encontrem com as malhas urbanas estabilizadas ou sem uma estrutura que permita a sua ocupação ordenada, nas seguintes categorias operativas, respetivamente:

- a) Estruturado;
- b) A estruturar.

De acordo com o apresentado, o uso é mantido, pelo que nada há a opor.

e) Artigo 42.º Regime de edificabilidade – Espaços de atividades económicas:

1 - As intervenções nas áreas empresariais devem garantir, sem prejuízo do disposto para a SUOPG que possam integrar, a correta integração urbana, nomeadamente quanto à volumetria, alinhamentos e compatibilidade de usos com a ocupação envolvente, a satisfação do estacionamento necessário à atividade gerada e a requalificação do espaço público de circulação viária e pedonal.

2 - Nas áreas empresariais permite-se a colmatação dos espaços livres por novas unidades de acordo com o projeto de loteamento já aprovado ou, caso não e verifique esta situação, na observância de algumas regras:

- a) No interior de cada lote exista o espaço necessário ao movimento de cargas e descargas, bem como ao estacionamento próprio, sem prejuízo da normal afluência de tráfego nas vias públicas;
- b) O índice de utilização não exceda 0,75 da área do lote ou parcela;
- c) A altura da fachada não exceda 12 metros, salvo instalações técnicas especiais devidamente justificadas;
- d) A percentagem máxima de impermeabilização é de 75%.

De acordo com o apresentado, verifica-se que o índice de utilização é de 0,29, valor abaixo do valor máximo permitido.

A altura da fachada é de 8,43 m, estando abaixo do limite máximo permitido.

De acordo com os valores apresentados, verifica-se que a impermeabilização, 51,97 %, está a cumprir o estipulado no presente artigo.

7.3.2 Aditamento n.º 5/2024 ao Alvará de loteamento urbano de iniciativa da Câmara Municipal:

“----- LOTE NÚMERO DOIS - com a área de 34100,00 metros quadrados, a confrontar a Norte com Arruamento Público e Loteamento Industrial, Sul com Arruamento Público de acesso e Lotes 3 e 4 e Loteamento Industrial, Nascente com Amândio Miranda Pereira e Lotes n.ºs. 3 e 4 e poente com Arruamento Público, destinado à construção de um edifício para Serviços – Centro de Formação Profissional, constituído por 3 pisos (1 piso abaixo da cota de soleira e 2 pisos acima da cota de soleira), com a área de implantação de 8100,71 metros quadrados, e a área de construção para 9959,49 metros quadrados. A área de impermeabilização cumpre o estipulado no artigo 48.º do Regulamento Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real (PUCVR). Os lugares de estacionamento obrigatórios estão previstos no interior do lote, dando assim cumprimento ao art. 16º Do referido Regulamento.-----“

8. CONCLUSÃO / PROPOSTA DE DECISÃO

Em face do exposto, e tendo em conta que já foi emitido o aditamento n.º 5/2024 ao alvará de loteamento urbano da iniciativa da Câmara Municipal de Vila Real, propõe-se a emissão de parecer favorável relativamente à pretensão apresentada pelo Requerente, nomeadamente à emissão de Parecer Prévio Não Vinculativo”.

Em 14/10/2024 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Tratando-se de uma operação urbanística isenta de controlo prévio, nos termos do Decreto-Lei n.º 10/2024, de 8 de janeiro, especificamente ao abrigo do n.º 7.º do RJUE, propõe-se remeter o presente parecer à reunião do Executivo Municipal, para deliberar a aprovação do parecer prévio não vinculativo e, nesse seguimento, a devida comunicação ao requerente”.

Por Despacho de 15/10/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o parecer favorável prévio não vinculativo, nos termos da informação dos serviços.**-----

- Processo n.º 197/22
- Costa & Carreira, Lda.
- Freguesia de Vila Real

----- **13.** - Presente à reunião requerimento de Costa & Carreira, Lda. registado sob o n.º 8313/23, datado de 05/05/2023, submetendo para apreciação do Executivo Municipal os projetos relativos às obras de urbanização associadas ao pedido de licenciamento de construção de edifício de habitação multifamiliar, a levar a efeito na Rua Dr. Otílio Figueiredo, freguesia de Vila Real.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“1. INTRODUÇÃO

Através do requerimento n.º 8313/23 de 04.05.2023, constante do processo n.º 197/22 veio o requerente apresentar os Projetos relativos às Obras de Urbanização associadas ao Pedido de Licenciamento de Construção de edifício de habitação multifamiliar, a levar a efeito na Rua Dr. Otílio Figueiredo, freguesia de Vila Real, inscrito na matriz predial sob o artigo n.º 341 e descrito na Conservatória do Registo Predial sob o n.º 487/19901204 da freguesia de Vila Real.

2. ENQUADRAMENTO LEGAL

A pretensão apresentada tem enquadramento legal na alínea b), do n.º 2, do artigo 4.º, do Regime Jurídico da Urbanização e Edificação (RJUE).

3. ANTECEDENTES

Processo n.º 142/22 – Pedido de demolição das edificações existentes, muros de vedação e limpeza de terreno - Parecer favorável, sancionado com despacho datado de 27.07.2022. O presente pedido tem os seguintes antecedentes:

- Ofício n.º 3188, datado de 24.06.2022 – foi o requerente notificado, para no prazo de 20 dias anexar os elementos, de acordo com a informação técnica;
- Ofício n.º 4179, datado de 18.08.2022 – foi o requerente informado do parecer desfavorável da pretensão;
- Ofício n.º 5293, datado de 14.10.2022 – foi o requerente informado que foi deliberado deferir a pretensão nos termos do parecer dos serviços técnicos. Foi ainda informado do valor da compensação pela não cedência e de que dispunha de 6 meses para a apresentação dos projetos específicos;
- Ofício n.º 6637, datado de 22.12.2022 – foi o requerente informado que foi aceite a anexação dos projetos de especialidades. Foi ainda informado do valor da compensação pela não cedência e do valor das taxas devidas.
- Ofício n.º 741, datado de 01.02.2023 – foi o requerente informado do deferimento do pedido de emissão de Alvará de Obras de Construção;

Alvará de Obras de Construção n.º 17/23 - Início: 2023.01.31 Fim: 2027.01.31

- Ofício n.º 1027, datado de 14.02.2023 – foi o requerente notificado para apresentar os projetos referentes às obras de urbanização constantes do processo de licenciamento;
- Ofício n.º 2232, datado de 07.05.2024 – foi o requerente informado do parecer emitido pelos Serviços Técnicos da Divisão de Gestão Urbanística, relativamente aos projetos referentes às Obras de Urbanização;
- Ofício n.º 3802, datado de 12.08.2024 - foi o requerente informado do parecer emitido pelos Serviços Técnicos da Divisão de Gestão Urbanística, relativamente ao parecer emitido pela Águas do Interior Norte.

4. ANÁLISE

O requerente, através dos requerimentos n.º 12370/24, datado de 15.07.2024, e n.º 8313/24, datado de 27.04.2024, constantes do processo n.º 197/22, veio apresentar elementos no âmbito das obras de urbanização associadas ao pedido de licenciamento para construção de um edifício de habitação multifamiliar, a levar a efeito na Rua Dr. Otílio Figueiredo, Vila Real.

Relativamente aos projetos de especialidades pronunciou-se o Departamento de Equipamentos e Infraestruturas (DEI), com as conclusões que se transcrevem e que constam da informação em anexo:



“(…) os projetos de especialidades apresentados podem ser considerados como aceites e fixada a caução no valor de € 113.697,03, conforme informação”

5. CAUÇÃO

Foi fixada caução no valor total de 113.697,03 €, resultante de 102.429,75 € + IVA (6%) + taxas administrativas (5%), conforme quadro abaixo:

Caucão das obras de urbanização	
Projetos de Especialidades	Valor (€)
Projeto das Redes Prediais de Gás	4.621,00
Projeto das Infraestruturas Elétricas	8 745,95
Projeto de Instalações de Telecomunicações	3 138,00
Projeto das Infraestruturas de Abastecimento de Água	8 000,00
Projeto das Infraestruturas de Drenagem de Águas Residuais	17 500,00
Projeto das Infraestruturas de Drenagem de Águas Pluviais	7 000,00
Projeto de Arruamentos e Vias de Comunicação	36 047,80
Projeto de Sinalização	2 477,00
Projeto dos Resíduos Sólidos Urbanos	9 000,00
Plano de Segurança e Saúde, Resíduos de Construção e Demolição e Estaleiro	5 900,00
Total da estimativa orçamental das obras de urbanização	102 429,75
IVA (6%)	6 145,79
Taxas Administrativas (5%)	5 121,49
Valor Total	113 697,03

6. CONCLUSÃO

Em face do exposto, propõe-se notificar o requerente quanto ao valor a liquidar, relativamente à caução de obras de urbanização associadas ao pedido de licenciamento para construção de um edifício de habitação multifamiliar, a levar a efeito na Rua Dr. Otilio Figueiredo, Vila Real”.

Em 14/10/2024 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Propõe-se o envio à reunião do Executivo Municipal para deliberar a aprovação das presentes obras de urbanização, nos termos da informação dos serviços”.

Por Despacho de 15/10/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar as obras de urbanização associadas ao pedido de licenciamento para construção de um edifício de habitação**

multifamiliar, a levar a efeito na Rua Dr. Otílio Figueiredo, Vila Real, e fixar a caução no valor total de 113.697,03 €, nos termos da informação dos serviços.-----

SERVIÇOS DE PLANEAMENTO E MOBILIDADE

- Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real - Abertura do período de Discussão Pública

----- **14.** - Presente à reunião informação do Chefe dos Serviços de Planeamento e Mobilidade do seguinte teor:

1. INTRODUÇÃO

O Município de Vila Real tem desenvolvido medidas estratégicas que contribuem para uma mobilidade mais segura e planeada, com o objetivo de diminuir os atuais níveis de sinistralidade, a par da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030 – Visão Zero, com a política de segurança rodoviária da Comissão Europeia 2021-2030 e ainda com a Declaração de Estocolmo sobre Segurança Rodoviária. Como exemplo dessas medidas tem-se a aprovação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) e do Plano Municipal de Segurança Rodoviária (PMSR) em 2023.

De forma a dar continuidade a esta estratégia, numa perspetiva mais direcionada com o transporte escolar, o Município elaborou o Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real.

2. ENQUADRAMENTO

A 07 de novembro de 2023 foi celebrado um contrato de prestação de serviços entre o Município de Vila Real e a OPT – Otimização e Planeamento de Transportes, S.A. para a elaboração do Plano Mobilidade Escolar de Vila Real, adiante denominado de PME.

A elaboração deste Plano teve como objetivo desenvolver medidas estratégicas de apoio técnico e de decisão por forma a dar resposta a questões relacionadas à mobilidade municipal escolar. Assim, foi redefinido o modelo de mobilidade escolar no concelho de Vila Real, dando especial destaque a uma mobilidade sustentável ao promover o uso de modos alternativos ao veículo automóvel. Com a implementação das medidas propostas neste PME, o Município pretende que os benefícios de uma mobilidade escolar sustentável alcance os alunos, uma vez que as crianças podem ser mais ativas e saudáveis, menos dependentes dos pais e com maior autoestima e autonomia, para os pais, pois podem ficar com uma melhor gestão do seu tempo e menos dependentes do automóvel, e para a sociedade em geral, pois passa a existir menos trânsito e acidentes rodoviários e assim um ambiente menos poluído.

3. ANÁLISE

A elaboração do PME teve início com a realização de uma reunião de arranque onde foram apresentadas as equipas que iriam participar neste trabalho, discutiram-se as definições gerais do mesmo, o planeamento dos trabalhos, os circuitos de articulação e de comunicação e ainda os próximos passos a desenvolver.

Foi apresentada uma Versão Preliminar do PME a 30 de novembro de 2023, onde foi apresentado um diagnóstico inicial da comunidade escolar do concelho de Vila Real. Da análise da informação obtida no que respeita aos modos de mobilidade dos estudantes, resultante da consulta dos CENSOS 2021, constatou-se que, para a elaboração de um Plano com soluções mais adequadas à comunidade escolar de Vila Real, seria necessário obter informações mais detalhadas. Neste sentido, foi desenvolvido um inquérito a toda a comunidade escolar, desde o 1º ciclo até ao ensino superior, o qual foi distribuído pelos diferentes estabelecimentos de ensino, cabendo aos professores inquirir os alunos.

A 01 de março de 2024, foi apresentada a Versão de Discussão do PME. Nesta versão, com o diagnóstico elaborado foi possível identificar os padrões da mobilidade escolar, a composição do parque escolar, a rede de transporte público existente que serve esta comunidade e a sua utilização e as condições de acessibilidade por modos ativos existentes em cada agrupamento escolar. Com esta informação, foram identificados os potenciais de mudança existentes em cada situação escolar. Também foi apresentado nesta versão um plano de ação para a implementação do PME.

Com o objetivo de auscultar todos os intervenientes nesta matéria, foi organizada uma Sessão Participativa. Esta decorreu a 16 de maio de 2024, na Escola Secundária São Pedro, e contou com a presença de Encarregados de Educação e Docentes dos vários agrupamentos de escolas, elementos das Forças de Segurança, e o Concessionário dos Transportes Públicos de Vila Real. Sendo estes os principais intervenientes e visados neste Plano, esta Sessão teve como objetivo principal apresentar-lhes o PME em elaboração e perceber as suas preocupações, sugestões e ideias para a melhoria da mobilidade escolar no território.

A Versão da Proposta Final do PME foi entregue a 10 de julho de 2024, na qual foram analisados os resultados da Sessão Participativa. Destaca-se que esta versão se encontra estruturada em três partes:

- A primeira, já referida anteriormente nas outras versões, corresponde ao diagnóstico. Este tem como objetivo dar a conhecer o panorama da mobilidade dos estudantes no concelho de Vila Real, através do cruzamento dos dados de mobilidade com a caracterização do espaço público e das infraestruturas de mobilidade nas envolventes dos estabelecimentos de ensino. Relativamente aos dados de mobilidade, estes foram obtidos através da consulta dos CENSOS 2021 e dos inquéritos realizados em sala de aula;
- Na segunda parte deste PME pretende-se determinar o potencial de mudança dos hábitos de mobilidade dos alunos. Esta análise foi realizada através do cruzamento dos dados recolhidos no diagnóstico com as infraestruturas de mobilidade

existentes em cada escola. Nesta parte também é apresentado um plano de rotas de transporte escolar, otimizado à realidade do concelho;

- Na terceira parte é materializado o plano de ação, através de diferentes fichas de ação que sistematizam a estratégia a adotar pelo Município, sendo também detalhado o modelo de gestão, avaliação e monitorização.

Por último, e em forma de apresentação do PME ao público em geral, foi realizada uma apresentação pública do Plano no dia 16 de setembro de 2024 no edifício da Câmara Municipal de Vila Real. Considera-se que esta Versão da Proposta Final do PME, elaborada e entregue pela OPT, cumpre com os objetivos inicialmente estabelecidos, pelo que se encontra em condições de ser apresentada em Reunião de Câmara e submetida a um período de Discussão Pública. Pretende-se com estes momentos de participação pública a interação de todos os cidadãos com o PME em elaboração, dando-o a conhecer e às suas propostas de implementação, assim como recolher sugestões e preocupações para a elaboração da Versão Final do PME.

4. PROPOSTA/ CONCLUSÃO

- Considerando a descrição do conteúdo da Proposta do Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real atrás descrita;
- Considerando que são apresentadas propostas concretas para a boa execução do Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real;
- Considerando a necessária e importante auscultação pública sobre a presente Proposta do Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real.

Propõe-se:

- Encaminhar a presente Proposta do Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real a Reunião de Câmara para deliberar a aprovação da abertura da Discussão Pública deste Plano por um período de 20 dias”.

Em 14/10/2024 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Propõe-se o envio da presente informação à reunião de Câmara Municipal, para deliberar a aprovação da abertura do período de discussão pública do Plano de Mobilidade Escolar, nos termos propostos”.

Em 15/10/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** emitiu o seguinte Despacho:


“Envie-se à reunião de câmara nos termos propostos”.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Autorizar a abertura do período de discussão pública do Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real, nos termos da informação dos serviços.-----

DEPARTAMENTO DE EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS

- Aprovação do Projeto de Execução para o “Acesso entre a Rua Eng.º Joaquim Botelho de Lucena e Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro

----- 15. - Presente à reunião informação do Serviço de Estudos e Projetos do seguinte teor:

1. Objeto	
	Aprovação do Projeto de Execução para o “Acesso entre a Rua Eng.º Joaquim Botelho de Lucena e Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro”.
2. Análise	
	<p>Do Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real (PUCVR) publicado em Diário da República, 2.ª série, através do Aviso n.º18469/2020 de 13 de novembro, consta na planta de Zonamento uma via distribuidora principal entre a Rua Eng.º Joaquim Botelho Lucena e o Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro, integrada na estrutura da rede viária urbana.</p> 

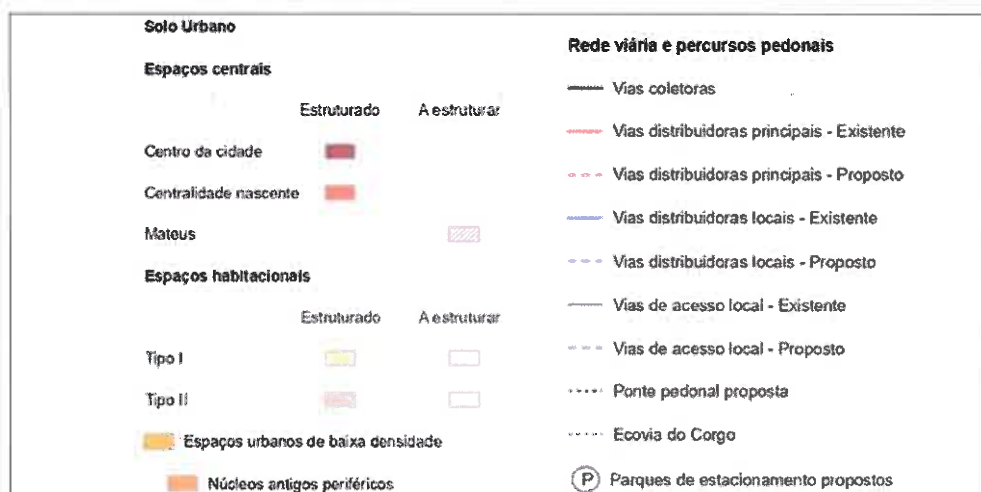


Figura 1 – Extrato da Planta de Zonamento do PUCVR

A criação desta via distribuidora principal tem por objetivo permitir a circulação do trânsito no sentido poente na Rua Eng.º Joaquim Botelho Lucena e inviabilizar o troço de sentido proibido em parte dessa via.



Figura 2 – Panorâmica da Rua Eng.º Joaquim Botelho Lucena na zona de interdição de circulação



Figura 3 – Panorâmica do Bairro Sá Carneiro

A construção deste arruamento vai ainda permitir incrementar a melhoria da circulação pedonal e criar zonas pedonais acessíveis e adequadas à mobilidade condicionada, entre ambos os arruamentos onde existe uma diferença de cota relevante.

Os Serviços de Planeamento e Mobilidade elaboraram então uma proposta para a respetiva via que careceu de ser desenvolvida, pelo que se tornou necessário a elaboração de um Projeto de Execução para a concretização da referida obra.

Neste âmbito, foi adjudicada a aquisição da prestação de serviços para a elaboração do Projeto de Execução para a construção do Acesso entre a Rua Eng.º Joaquim Botelho de Lucena e Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro à empresa PlanUrb, Engenharia e Arquitetura – Pedro Amaral Unipessoal, Lda. O Projeto de Execução agora apresentado pela equipa projetista é constituído por um conjunto de projetos, aonde se inclui o projeto do traçado, a sinalética, drenagem de águas pluviais, a iluminação pública e o paisagismo.

Assim, a intervenção consiste em ligar a Rua Eng.º Joaquim Botelho Lucena e o Bairro Francisco Sá Carneiro, permitindo o acesso ao interior do mesmo e sobretudo à Av. da Universidade. A Rua Eng.º Joaquim Botelho Lucena possui neste troço uma largura de 7 m de faixa de rodagem (3,5m em cada sentido), ladeada a norte por um muro de suporte.



Figura 4 – Panorâmica da Rua Eng.º Joaquim Botelho Lucena

Na zona de criação de dois sentidos, a intervenção passará por demolir o muro para implantar um passeio pedonal com 1,2 m de largura e pela reformulação da sinalização horizontal e vertical.

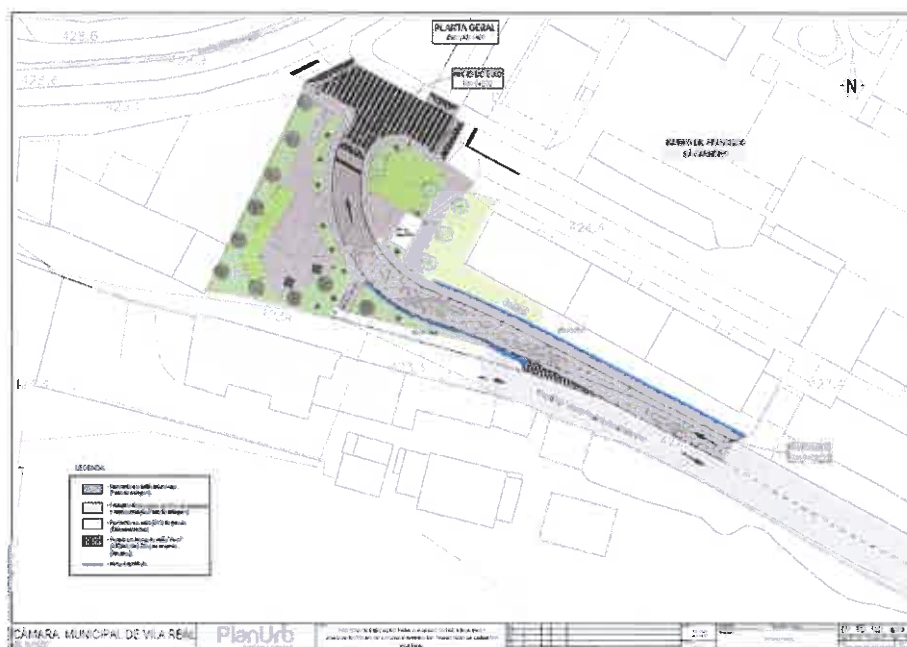


Figura 5 – Planta Geral do Arruamento

A zona envolvente será reabilitada com a criação de espaços verdes dotados de mobiliário urbano, incluindo zonas de estar, a concretização de estruturas de suporte e escadarias para vencer os desníveis acentuados existentes, a implementação de sistema de drenagem de águas pluviais e reformulação da iluminação.

De acordo com o mapa de medições e orçamento apresentado no projeto de execução o valor da obra totaliza **286 524,83 € (duzentos e oitenta e seis mil, quinhentos e vinte e quatro euros e oitenta e três cêntimos)**, conforme quadro resumo:



PROJETO DE EXECUÇÃO PARA O ACESSO ENTRE A RUA ENG.º JOAQUIM BOTELHO DE LUCENA E BAIRRO DR. FRANCISCO SÁ CARNEIRO
PROJECTO DE EXECUÇÃO

Código	Designação dos Trabalhos	RESUMO ORÇAMENTAL		
1	TERRAPLENAGEM			10 483,38 €
2	DRENAGEM			17 775,00 €
3	PAVIMENTAÇÃO			79 841,45 €
4	OBRAS ACESSÓRIAS			81 661,00 €
5	EQUIPAMENTOS DE SINALIZAÇÃO E SEGURANÇA			12 481,00 €
6	PAISAGISMO			46 543,00 €
7	INFRAESTRUTURAS ELÉTRICAS DE SERVIÇO PÚBLICO			21 730,00 €
8	DIVERSOS			16 000,00 €
TOTAL:				286 524,83 €

Mais se acrescenta, que o atual projeto já considera as dinâmicas dos particulares para a zona em questão, integrando já o pedido de informação prévia apresentado para a envolvente.

3. Conclusão

Face ao exposto, proponho que o assunto seja presente à reunião do Executivo com vista a ser aprovado o Projeto de Execução para o “Acesso entre a Rua Eng.º Joaquim Botelho de Lucena e Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro”.

Em 15/10/2024 o **Chefe de Serviços** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Diretor

Concordo com a proposta de aprovação do Projeto de Execução”.

Em 15/10/2024 o **Diretor do DEI** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador Adriano Sousa

Concordo, proponho que a informação seja presente à Reunião do Executivo Municipal para aprovação do presente projeto de execução”.

Em 15/10/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** emitiu o seguinte Despacho:

“Envie-se à reunião, para deliberação nos termos propostos e dos pareceres infra”.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Aprovar o projeto de execução do “Acesso entre a Rua Eng.º Joaquim Botelho de Lucena e Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro”, nos termos da informação dos serviços.----

DIVISÃO DE AÇÃO SOCIAL E SAÚDE

- Pedido de parecer – Turnos das farmácias para 2025

----- **16.** - Presente à reunião email da Infarmed – Autoridade Nacional de Medicamento e Produtos de Saúde, I.P. registado sob o nº 17264, datado de 03/10/2024 do seguinte teor:

“Informamos que nos termos do disposto no n.º 5 do artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 54/2024, de 6 de setembro, a competência das Administrações Regionais de Saúde, prevista no artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 53/2007, de 8 de março, relativa à aprovação dos turnos das farmácias, foi transferida para o INFARMED - Autoridade Nacional do Medicamento e Produtos de Saúde, I. P., tendo a Associação Nacional de Farmácias, nos termos do preceituado no n.º 1 do art. 3.º da Portaria n.º 277/2012, de 12 de setembro, remetido a proposta que anexamos para vigorar no município de V. Exa. no próximo ano civil.

Nesta conformidade, solicita-se a pronúncia de V. Exa., para efeitos do disposto no n.º 2 do art. 3.º, da referida Portaria n.º 277/2012, a emitir no prazo de **10 dias**, com vista à aprovação e divulgação das escalas dos turnos das farmácias, para o ano de 2025, nos prazos legalmente aplicáveis”.

Em 10/10/2024 o **Chefe de Divisão** emitiu o seguinte parecer:

“Senhora Vereadora:

Nos termos do nº 2 do art.º 3º da Portaria 277/2012, de 12/09 o parecer da Câmara Municipal deve ser emitido até ao dia 30 de outubro.

Contudo, o Infarmed solicita a emissão do mesmo no prazo de 10 dias.

Nada havendo a opor à proposta apresentada, sugiro e solicito que V. Exa. profira despacho de emissão de parecer positivo e de submissão do mesmo a ratificação da Câmara Municipal na próxima reunião de dia 21, assim se cumprindo com o solicitado pelo Infarmed”.

Em 10/10/2024 a **Vereadora Mara Minhava** emitiu o seguinte Despacho:

“Proponho a emissão de parecer positivo à proposta de escalas dos turnos das farmácias para o ano de 2025.

Submeto à aprovação/ratificação do Executivo Municipal na sua primeira reunião após esta data”-----

-----**DELIBERAÇÃO: Ratificar o Despacho da Vereadora do Pelouro, nos termos do nº 3 do artigo 35º da Lei nº 75/2013.**-----

- Protocolo de Cooperação Internacional ao Nível da Inovação Social | Câmara Municipal de Sabrosa, Câmara Municipal de Vila Real, Ayuntamiento de Sevilla, Consejería de Universidad, Innovación e Investigación da Junta de Andalucía e Labme Innovación Social

----- **17.** - Presente à reunião proposta da Vereadora Mara Minhava do seguinte teor:

“Considerando a importância do estabelecimento de parcerias para o desenvolvimento e implementação de Planos de Impacto Social e Económico entre Portugal e Espanha;

Considerando que a LABME (Laboratório de Inovação Social) tem como objeto social a implementação de Planos de Impacto Social e Económico para a revitalização dos territórios, o que pressupõe a realização de atividades formativas, culturais, sociais e empresariais relacionadas com a inovação social e o empreendedorismo;

Considerando que as diferentes entidades reconhecem que as problemáticas sociais que afetam o território poderão ser mais bem respondidas através de um ecossistema robusto que permita o desenvolvimento de projetos sustentáveis no âmbito do Empreendedorismo de Impacto e Inovação Social, desenvolvendo soluções eficientes e eficazes, especificamente desenhadas e implementadas pelos diferentes grupos populacionais, com vista ao bem-estar comum;

Considerando a necessidade de se desenvolverem projetos conjuntos que permitam a revitalização da Andaluzia e de Portugal através do empreendedorismo social, tendo as idiossincrasias territoriais associadas aos rios Guadalquivir e Douro como espinha dorsal dos seus territórios;

Considerando que a LABME, para consolidar a comunidade de empreendedores de Espanha e Portugal, tem organizado congressos internacionais de inovação social,

decorrendo o último neste mês de outubro, em Sevilha, com a participação da Câmara de Vila Real;

Proponho ao Executivo Municipal a assinatura do **Protocolo de Cooperação Internacional** (em anexo) para a implementação de planos de impacto social e económico entre Portugal e Andaluzia, para a revitalização dos territórios a partir da inovação social e do empreendedorismo social, partindo dos ecossistemas socioeconómicos dos rios Douro e Guadalquivir como eixos estruturantes.”.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o Protocolo de Cooperação Internacional.**-----

DIVISÃO DE EDUCAÇÃO, DESPORTO E JUVENTUDE

- Atribuição do Apoio a Transportes - Associativismo Desportivo – ano civil 2024

----- **18.** - Presente à reunião poposta do Vereador Alexandre Favaio do seguinte teor:

“Considerando o disposto no Código Regulamentar do Município de Vila Real;

Considerando que o Município tem como competências apoiar atividades de natureza social, cultural, educativa, desportiva, recreativa ou outra de interesse para o município, incluindo aquelas que contribuam para a promoção da saúde e prevenção das doenças.

Considerando que o Município de Vila Real tem como missão, na área do Desporto, desenvolver e apoiar iniciativas de natureza desportiva dirigidas a todos os segmentos da população, bem como criar as condições materiais e fomentar o estabelecimento de parcerias com o movimento associativo que contribuam para a generalização do acesso à prática desportiva.

Considerando fundamental apoiar as entidades ou organizações associativas no transporte de atletas, integrados nos diversos escalões de formação da respetiva associação, para a prática de atividades desportivas no âmbito de provas oficiais e apenas na disputa de campeonatos nacionais das diferentes associações de modalidade com protocolo de colaboração com o município de Vila Real.

Foi aprovado e publicado no Diário da Republica, 2ª Serie nº 59, em 22/03/2024, o Regulamento Municipal de Apoio a Transportes - Associativismo Desportivo.



Na época desportiva 2023/2024, ano civil 2024, serão comparticipadas 14 coletividades com o valor global de **26.880.00€**, conforme quadro abaixo indicado, e que o mesmo seja autorizado e deliberado pelo Executivo Municipal enquanto tal, no uso da competência prevista do artigo 33º nº 1 al. u) da Lei nº 75/2013 de 12 de setembro, ratificando-se a realização das despesas suportadas”.

Comparticipações Apoio a Transportes — Associativismo Desportivo – ano civil 2024

Nº	Nome da Associação / Clube	Valor da Comparticipação
502081430	A.A.UTAD	800.00€
501158243	Abambres Sport Clube	1.760.00€
501180281	Académico Alves Roçadas	1.920.00€
502514949	Ass. D.C. Escola Diogo Cão	4.800.00€
514142308	Ass. Santa Marinha de Vila Marim	640.00€
504223348	Basket Clube de Vila Real	3.840.00€
501097686	Centro C. Arrabães	1.280.00€
510701140	Clube de Ténis de Mesa Vila Real	800.00€
502107014	Clube de Vila Real	800.00€
501391827	Ginásio Clube de Vila Real	1.280.00€
506215725	Grupo Cicloturismo Bila Bikers	1.280.00€
505127652	Núcleo de Atletismo de Vila Real	320.00€
501617680	Sport Clube de Vila Real	5.600.00€
501842730	Sport Vila Real e Benfica	1.760.00€
Total (14)		26.880.00€

A despesa tem o cabimento orçamental nº. 4103/2024
 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 04.07.01
 Projeto do PAM: 2022/A/145 Valor: 26.880,00 €.

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta.**-----

- Protocolo de Cooperação entre o Município e as Associações de Modalidade do Concelho de Vila Real – Época 2023/2024 – ano civil 2024

----- **19.** - Presente à reunião poposta do Vereador Alexandre Favaio do seguinte teor:

“Considerando que o Decreto-Lei nº345/99 de 27 de Agosto, no Capítulo II artigo 4º estabelece a obrigatoriedade dos exames de avaliação médica – desportiva para a inscrição de candidatos nas Federações Desportivas;

Considerando as dificuldades encontradas pelas Associações de Modalidade / Clubes Desportivos para a realização dos mesmos, foi aprovado, na reunião de Executivo Municipal de 21 de Setembro de 2005, o Protocolo entre esta Autarquia e cada Associação de Modalidade existente no nosso Concelho, tendo em vista o apoio financeiro do Município de Vila Real às referidas Associações de Modalidade para efeitos da realização dos exames médicos por parte dos agentes desportivos dos clubes.

Tendo em conta o nº de atletas por modalidade e o levantamento do nº de exames médicos realizados, a comparticipação por associação de modalidade, no ano de 2024, é a seguinte:

Associação de Modalidade	Comparticipação 2024
Associação de Andebol de Vila Real	75 Exames x 10.00€ = 750.00€
Associação de Atletismo de Vila Real	1 Exames x 10.00€ = 10.00€
Associação de Basquetebol de Vila Real	240 Exames x 10.00€ = 2.400.00€
Associação de Ciclismo de Vila Real	50 Exames x 10.00€ = 500.00€
Associação de Ténis de Mesa de V. Real	69 Exames x 10.00€ = 690.00€
Associação Regional Natação do Nordeste	63 Exames x 10.00€ = 630.00€
Associação de Futebol de Vila Real	1055 Exames x 10.00€ = 10.550.00€
Associação Dist. de Karaté de Vila Real	9 Exames x 10.00€ = 90.00€
Associação de Ginástica de Vila Real	0.00€
Associação de Voleibol de Trás-os-Montes	157 Exames x 10.00€ = 1.570.00€

Assim, e nos termos do presente Protocolo, para a época Desportiva (2023/2024), ano civil 2024, o apoio financeiro total às Associações de Modalidade é no valor de 17.190,00€ (Dezassete mil cento e noventa euros)”.

A despesa tem o cabimento orçamental nº. 4102/2024 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 04.07.01 Projeto do PAM: 2022/A/136 Valor: 17.190,00 €.

DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta, nos termos da alínea u) nº 1º do artº 33º do Anexo I da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro.

- Assembleia Municipal Infantil – Proposta de tema para 2024/2025 - Pensar o Futuro – Os desafios da Inteligência Artificial

----- 20. - Presente à reunião informação da Divisão de Educação, Desporto e Juventude do seguinte teor:

“1. Foi aprovada a proposta de realização de Assembleia Municipal Infantil, pelo Ex. Mo Executivo Municipal, em reunião do dia 30 de maio de 2016.

2. Esta proposta foi discutida no Conselho Pedagógico de ambos os Agrupamentos de Escolas, tendo recebido parecer favorável.

3. Também o Conselho Municipal de Educação deliberou, emitir parecer favorável à implementação desta atividade.

4. Assim, e para que se possa operacionalizar a realização da atividade acima referida, os Serviços de Educação da CMVR, propõem como tema para debater na AMInf, no ano letivo 2024/2025, “Pensar o Futuro – Os desafios da Inteligência Artificial”:

A Inteligência Artificial (IA) está a moldar o futuro de uma forma que antes parecia impossível. No entanto, esta transformação traz consigo uma série de desafios, a vários níveis, nomeadamente, ética e responsabilidade, impacto no trabalho, segurança e privacidade, desinformação, desigualdade, regulação e confiabilidade, entre outras.

Estes desafios exigem colaboração entre governos, empresas, pesquisadores e a sociedade civil para garantir que a IA seja desenvolvida e utilizada de forma responsável e benéfica para todos. O futuro da IA é promissor, mas a sua implementação deve ser cuidadosamente gerida”.

Por Despacho de 14/10/2024 o Vereador Alexandre Favaio remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar como tema o debater na Assembleia Municipal Infantil “Pensar o Futuro – Os desafios da Inteligência**

**Artificial”, nos termos do nº 7 das Normas de
Funcionamento da Assembleia Municipal Infantil.-----**

- Subsídio às Juntas de Freguesia/Coletividades

- Marchas Populares de Santo António – 12 de junho de 2024

----- **21.** - Presente à reunião proposta do Vereador Alexandre Favaio do seguinte teor:

“Ao promover e patrocinar a realização das Marchas de Santo António, o Município de Vila Real tem em conta a relevância social, histórica, cultural e de animação deste evento, enraizado no seio das comunidades em que se integram as coletividades que as organizam, bem como o incentivo aos nossos criadores artísticos para a promoção da região. As Marchas de Santo António são um meio que visa estimular as Freguesias e outras Coletividades para a sua dinamização, incentivando a qualidade das suas participações”.

O Programa das Festas da Cidade 2024 contempla a realização das Marchas Populares no dia 12 de junho, importante atividade que implica despesas para as Freguesias e outras Coletividades participantes.

Assim, proponho a atribuição de uma verba no valor de 2.000,00€ (dois mil euros) para cada uma das dezanove Juntas de Freguesia, bem como à Associação Desportiva, Cultural, Recreativa da Escola Secundária Morgado de Mateus e Associação de Pais e Encarregados de Educação do Agrupamento de Escolas Diogo Cão, que participaram no desfile, conforme consta da lista infra expressa:

FREGUESIA/COLETIVIDADE	ENTIDADE	Valor	Nº Participantes
Abaças	Junta de Freguesia	2.000,00€	1
Arroios	Junta de Freguesia	2.000,00€	2
Andrães	Junta de Freguesia	2.000,00€	3
Campeã	Junta de Freguesia	2.000,00€	4
Folhadela		2.000,00€	5
Mateus	Junta de Freguesia	2.000,00€	6
Mondrões	Junta de Freguesia	2.000,00€	7
Parada de Cumhos	Junta de Freguesia	2.000,00€	8
Torgueda	Junta de Freguesia	2.000,00€	9
Vila Marim	Junta de Freguesia	2.000,00€	10
UF Adoufe/V. da Samardã	União de Freguesias	2.000,00€	11
UF Borbela/Lamas de Olo	União de Freguesias	2.000,00€	12
UF Constantim/Vale Nogueiras	União de Freguesias	2.000,00€	13

UF Mouços/Lamares	União de Freguesias	2.000,00€	14
UF S. Tomé do Castelo /Justes	União de Freguesias	2.000,00€	15
UF Nogueira/Ermida	União de Freguesia	2.000,00€	16
UF Pena/Q/V. Cova	União de Freguesias	2.000,00€	17
Freguesia de Vila Real	Freguesia de Vila Real	2.000,00€	18
Associação de Pais e Encarregados de Educação – Agrupamento de Escolas Diogo Cão	Associação de Pais e Encarregados de Educação – Agrupamento de Escolas Diogo Cão (NIF: 509160310)	2.000,00€	19
Associação Desportiva, Cultural e Recreativa da Escola Secundária Morgado de Mateus	Associação Desportiva, Cultural e Recreativa da Escola Secundária Morgado de Mateus (NIF: 504233955)	2.000,00€	20
Valor global n° de Participantes na edição das Marchas de Stº António em 12 de Junho de 2024		(40.000,00€)	(20)

A despesa tem os cabimentos orçamentais n.ºs. 460 e 2861/2024
 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 04.05.01.02 e 04.07.01
 Projetos do PAM: 2022/A/206 e 2022/A/187 Valor: 40.000,00 €.

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta do Vereador, nos termos da alínea u)**
n.º 1º do art.º 33º do Anexo I da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro.

- 9º Congresso Nacional FGP 2024

- Atribuição de subsídio

----- **22.** - Presente à reunião proposta do Vereador Alexandre Favaio do seguinte teor:

“A Federação de Ginástica de Portugal (NIF 501 381 074) em parceria com o Município de Vila Real e a Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro vão realizar o 9º Congresso Nacional FGP 2024, nos dias 12 e 13 de outubro na cidade de Vila Real.

Esta modalidade tem vindo a crescer nos últimos anos, tendo atualmente conquistado Campeões Europeus e Diplomas Olímpicos, nas disciplinas que compõem a modalidade. Este evento é de enorme importância para o crescimento da modalidade, quer a nível nacional, e internacional. O Congresso tem um impacto considerável na atividade económica da região e particularmente da nossa cidade.

Este evento acarreta muitas despesas e dada a relevância da iniciativa proponho a atribuição de um subsídio no valor de 1.500.00€, à organização do evento (Federação de

Ginástica de Portugal), a fim de minimizar os custos da referida ação e que o mesmo seja autorizado e deliberado pelo Executivo Municipal enquanto tal, no uso da competência prevista do artigo 33º nº 1 al. u) da Lei nº 75/2013 de 12 de setembro, ratificando-se a realização das despesas suportadas”.

A despesa tem o cabimento orçamental nº. 4125/2024 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 04.07.01 Projeto do PAM: 2022/A/130 Valor: 1.500,00 €.

-----**DELIBERAÇÃO: Ratificar o Despacho do Vereador do Pelouro, nos termos do nº 3 do artigo 35º da Lei nº 75/2013.**-----

- Atribuição das Participações Municipais às Coletividades Desportivas-2024/2025

----- **23.** - Presente à reunião proposta do Vereador Alexandre Favaio do seguinte teor:

“Considerando o disposto no Código Regulamentar do Município de Vila Real;

Considerando que importa atribuir ao movimento associativo os apoios financeiros no início de cada época desportiva, para que estes consigam iniciar com as atividades a que se propõem;

Considerando que está previsto no Código Regulamentar do Município de Vila Real a atribuição de 60% da participação, no início de cada época desportiva, e os 40% no final da mesma;

Considerando a transitoriedade desta situação/ procedimento, propõe-se que, neste ano, tal como no ano anterior, seja atribuído **40 % no ato da assinatura do Contrato Programa, 20% em fevereiro de 2025 e os restantes 40% no final da época 2024/2025, após avaliação/balanço das mesmas e entrega do Relatório de atividades.**

Considerando que algumas Coletividades, neste momento, não reúnem todas as condições legais para a deliberação do Executivo Municipal, caso entreguem mais tarde os referidos documentos, serão analisados e proposta a comparticipação à posterior.

Para a época desportiva 2024/2025, neste momento, serão comparticipadas 44 coletividades com o valor global de **226.9000.00€**. No entanto, os encargos a suportar no corrente ano, que é de 40% é de **90.760.00€** e os restantes 60%, no valor de **136.140.00€**, a liquidar no ano 2025.

Nestes termos, o valor global das comparticipações financeiras às 31 Associações Desportivas com atividade regular e contínua é de **212.600.00€**, e às 13 Associações Desportivas com atividade pontual é de **14.300.00€**, e que o mesmo seja autorizado e deliberado pelo Executivo Municipal enquanto tal, no uso da competência prevista do artigo 33º nº 1 al. u) da Lei nº 75/2013 de 12 de setembro, ratificando-se a realização das despesas suportadas”.

Comparticipações às Associações Desportivas do Concelho com Atividade Regular e Contínua Época 2024/2025

Nº	Nº CONTRIBUINTE	Nome da Associação / Clube	Valor previsto da Comparticipação	40 % da Comparticipação (a liquidar na assinatura do Contrato Programa)	20 % da Comparticipação (a liquidar em fev)	40 % da Comparticipação (a liquidar no final da época)
1	02081430	A.A.UTAD	12500.00€	5320.00€	2660.00€	5320.00€
2	501158243	Abambres Sport Clube	20.000.00€	8704.00€	4352.00€	8704.00€
3	501180281	Académico Alves Roçadas	8250.00€	4068.00€	2034.00€	4068.00€
4	504292556	Artes Marciais Chinesas Nan Shaolin	1250.00€	500.00€	250.00€	500.00€
5	501329730	Ass. D. C. Constantim	8500.00€	3400.00€	1700.00€	3400.00€
6	502514949	Ass. D.C. Escola Diogo Cão	31500.00€	14520.00€	7260.00€	14520.00€

7	503164437	Ass. de Modelismo	4.000.00€	1.600.00€	800.00€	1.600.00€
8	502677635	Associação de Caminheiros Vila Real	2250.00€	900.00€	450.00€	900.00€
9	505628910	Ass. Tias – os – M ONTES	750.00€	300.00€	150.00€	300.00€
10	514142308	Ass. Santa Marinha de Vila Marim	3000.00€	1200.00€	600.00€	1200.00€
11	504223348	Basket Clube de Vila Real	13500.00€	5400.00€	2700.00€	5400.00€
12	501097686	Centro C. Arrabães	7500.00€	3000.00€	1500.00€	3000.00€
13	501238204	Centro Desportivo da Campeã	1500.00€	600.00€	300.00€	600.00€
14	501833803	CCD- Câmara Municipal	1.500.00€	600.00€	300.00€	600.00€
15	501662650	Clube Académico da Arrabóia	2.500.00€	1000.00€	500.00€	1000.00€
16	510701140	Clube de Ténis de Mesa Vila Real	6.350.00€	2540.00€	1270.00€	2540.00€
17	502107014	Clube de Vila Real	5000.00€	2000.00€	1000.00€	2000.00€
18	501542574	Clube Vila-realense Pesca Desportiva	1750.00€	700.00€	350.00€	700.00€
19	502335360	Futebol Clube de Lordelo	2.500.00€	1000.00€	500.00€	1000.00€
20	501391827	Ginásio Clube de Vila Real	19.000.00€	7600.00€	3800.00€	7600.00€
21	506215725	Grupo Cicloturismo Vila Bikers	6000.00€	2400.00€	1200.00€	2400.00€
22	501780009	Grupo de Montanhismo	2.500.00€	1000.00€	500.00€	1000.00€
23	501952071	Grupo Desp. Bairro Latino	3.000.00€	1200.00€	600.00€	1200.00€
24	505127652	Núcleo de Atletismo de Vila Real	3.500.00€	1400.00€	700.00€	1400.00€
25	506957224	Ormação	1.250.00€	500.00€	250.00€	500.00€
26	506326225	Paralisia Cerebral – Associação de Paralisia Cerebral de Vila Real	2.000.00€	800.00€	400.00€	800.00€
27	502727411	Sociedade Columbófila	2.000.00€	800.00€	400.00€	800.00€
28	501617680	Sport Clube de Vila Real	27.000.00€	10800.00€	5400.00€	10800.00€
29	501842730	Sport Vila Real e Benfica	10.500.00€	4200.00€	2100.00€	4200.00€

30	509181546	Taekwondo Clube de Vila real	1.250.00€	500.00€	250.00€	500.00€
31	518167887	Real Douro Volei Associação	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
Total (31)			212.600.00€	85.040,00€	42.520.00€	85.040,00€

Comparticipações às Associações Desportivas do Concelho com Atividade Pontual

Época 2024/2025

Nº	Nº CONTRIBUINTE	Nome da Associação / Clube	Valor previsto da Participação	40 % da Participação (a liquidar na assinatura do Contrato Programa)	20 % da Participação (a liquidar em fev)	40% da Participação (a liquidar no final da época)
1	502233710	Clube Desportivo Esperanças Santa Marina	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
2	509477950	Centro Social C. S. João de Arroios	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
3	500803560	Clube Automóveis de Vila Real	5.000.00€	2.000.00€	1.000.00€	2.000.00€
4	902099531	Clube de Krav Maga de Vila Real	750.00€	300.00€	150.00€	300.00€
5	501155201	Ass. Humanitária Bombeiros Vol. Salv. Publica Cruz Branca	750.00€	300.00€	150.00€	300.00€
6	510316972	Mérito Rebelde – Ass. Cultural e Recreativa	1.000.00€	400.00€	200.00€	400.00€
7	503843326	Núcleo de árbitros de Futebol Henrique Silva – Vila Real	2.000.00€	800.00€	400.00€	800.00€
8	514235152	Viver Lordele – Associação Cultural Desportiva e Social	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
9	514212144	ADCTATA – Associação Desp. CULT Trabalhadores dos Impostos	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
10	506500807	Grupo Danças e Cantares da Lage	500.00€	200.00€	100.00€	200.00€
11	516457667	Trilhos Semelhantes – Associação	1500.00€	600.00€	300.00€	600.00€
12	517525739	Ensaio dos Sentidos - Associação	400.00€	160.00€	80.00€	160.00€
13	517263351	Os Salta à Corrente-GRUPO BTT	400.00€	160.00€	80.00€	160.00€
Total (13)			14.300.00€	5.720.00€	2.860,00€	5.720.00€

A despesa tem o cabimento orçamental n.º 3930/2024

Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 04.07.01

Projetos do PAM: 2022/A/132 e 2022/A/133 Valor global do encargo: 226.900,00

Repartição do Encargo:

Ano 2024 - 90.760,00 €

Ano 2025 -136.140,00 €-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta do Vereador do Pelouro, nos termos da alínea u) n.º 1º do artº 33º do Anexo I da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro.**-----

DIVISÃO DE CULTURA

- Apoio à realização de ciclo de teatro do Centro Cultural Lordelense

----- **24.** - Presente à reunião informação da Divisão de Cultura do seguinte teor:

“O Centro Cultural Lordelense organiza o 2.º Ciclo de Teatro de Lordelo entre os dias 28 de Setembro e 12 de Outubro, visando a promoção e dinamização culturais entre associações da região norte e mantendo viva a arte e as tradições do teatro amador.

Considerando que este Grupo tem tido uma actividade meritória na preservação e promoção dos valores culturais e sociais do teatro amador no Concelho de Vila Real, com uma longevidade e uma intensidade de produção e criação assinaláveis;

Considerando ainda que o Centro Cultural Lordelense têm desenvolvido prolífico trabalho em prol da Cultura para além das actividades do seu Grupo de Teatro;

Propõe-se a atribuição de um apoio extraordinário para ajudar às despesas com este ciclo de teatro no valor de 600 €”.

Em 11/10/2024 a **Vereadora Mara Minhava** emitiu o seguinte Despacho:

“Concordo com a informação, pelo que a submeto à Reunião de Câmara”.

A despesa tem o cabimento orçamental n.º 4104/2024 Classificação Orgânica: 02
Classificação Económica: 04.07.01 Projeto do PAM: 2022/A/109
Valor: 600,00 €.

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta, nos termos da alínea u) n.º 1.º do art.º 33.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro.**-----

III – INTERVENÇÃO DO PÚBLICO

Deu a palavra à **Sra. Presidente da União de Freguesias** que começou por cumprimentar todos os presentes e agradecer a presença de todos.

Agradeceu ao executivo a realização desta sua reunião descentralizada na freguesia, pois desta forma a política fica mais próxima das populações, passando de imediato a enumerar alguns dos compromissos assumidos e as dificuldades de os honrar, devido à falta de mão-se-obra, como é o caso do alargamento de 6 metros da rua da Levidia em Penacova, em que havia uma parceria entre a freguesia, a CM e a comissão de Baldios de Vila Cova e Mascozelo. A empresa Socorpena tinha-se comprometido executar os trabalhos durante o mês de outubro, mas falhou e atualmente diz que não tinha capacidade para colocar os meios no terreno. Referiu-se à rua do Sr. dos Aflitos em Vila Cova, outra parceria com os Baldios de Vila Cova e Mascozelo, que está na fase de orçamentos para se adjudicar a uma empresa, mas também aqui há falta de material “cubos de granito”. Existe ainda a Rua de Baixo de Sirarelhos, que tem um Contrato-Programa com o município, e pode vir a não ser executada, pelo facto das empresas convidadas não apresentarem propostas e por o tempo no inverno não o permitir. Abordou o assunto de uma casa ao lado do edifício do Salão Paroquial de Gontães, aonde está a decorrer a presente reunião, em que há cerca de 6 anos três dos Herdeiros manifestaram a vontade de a ceder à Junta de Freguesia, para alargamento e qualificação do Largo das Festas de Gontães, que facilitaria as manobras do autocarro, a preparação das marchas de Santo António, etc. Após contactos com cerca de doze herdeiros, houve um que se opôs, manifestando também ter interesse na sua aquisição por ser proprietário da casa ao lado. O processo de aquisição foi aprovado na Assembleia de Freguesia e enviado para a CM, tendo conhecimento que o Tribunal tinha uma avaliação de cerca de 20 000 € e por isso, solicitava ao executivo municipal qual o ponto de situação da aquisição desta casa.

Por outro lado, há uma série de pavimentações de estradas em que o município e a freguesia se comprometeram, como é o caso urgente da aldeia de Sirarelhos que está cheia de buracos e já não adianta tapá-los, uma vez que com as chuvas eles aparecem novamente. Há também a EM 1212 que vem de Mondrões até ao cruzamento de Arrabães sendo uma estrada que atravessa várias freguesias: Torgueda, Mondrões e Pena/Quintã/Vila Cova é necessário fazer uma intervenção pois é muito utilizada pelos seus fregueses. Outra das suas preocupações é saber se existe um Plano Municipal de Defesa Contra Incêndios na Floresta,, pois esta freguesia está no meio da floresta e no Verão é o pânico de se morrer queimado em Quintã, pois os Bombeiros não têm forma de lá chegar, pois só há uma via. A CM deveria ser mais rigorosa com os privados na obrigação de limparem os terrenos envolventes às casas, principalmente dentro da aldeia. E não é só Quintã, mas também Vila Cova, Vilarinho, Gontães, etc.

Outro assunto que levantou foi a redução de Baldio para Pastoreio do gado, que apesar de não ser competência da freguesia, é limitador da atividade económica de grande parte da população local, sendo o seu principal meio de subsistência.

Em resposta o **Vereador Alexandre Favaio**s informou que a pavimentação da rua Central de Sirarelhos e da EM 1212, de entre outras, estão previstas no Pacote de Pavimentações que aguarda o visto do Tribunal de Contas e logo que o contrato esteja visado, as obras começam. Quanto às restantes pavimentações está solidário com a freguesia sobre o facto de as empresas não responderem às solicitações para estas pequenas obras, por falta de mão-de-obra.

Sobre a Casa de Gontães houve um pedido de apoio técnico ao município em 2023, que foi aprovado pela Câmara Municipal, tendo sido enviadas cartas aos herdeiros e de facto existe um herdeiro que não vende e que pretende exercer o direito de preferência. A única saída é a expropriação não amigável neste caso, e para tal é necessário um projeto de alargamento do largo principal que fundamente o interesse público na aquisição da habitação para a sua demolição e integração no domínio público, sendo um processo administrativo complexo e moroso que envolve várias entidades.

Sobre a redução anual da área de Baldio para Pastoreio é um assunto comum a muitos concelhos, já houve uma reunião com representantes dos Baldios que nos deram um conjunto de informações e foi entregue um documento ao Vereador Carlos Silva, atualmente Deputado na Assembleia da República, para ser apreciado na Comissão de Agricultura.



Sobre a existência de um Plano Municipal de Defesa Contra Incêndios na Floresta, que contém as áreas de maior perigosidade e medidas de prevenção, a resposta é sim. A CM já tem uma série de candidaturas para financiamento de intervenções nos mosaicos, ou seja, a retirada de material combustível de determinadas áreas, o desmate e o abate de algumas árvores que constituem perigosidade, etc. Quanto aos privados é a GNR que levanta os Autos de Contraordenação e a CM notifica-os para proceder à limpeza, e aplica as coimas, podendo substituí-los em casos urgentes.

O Sr. **Padre Manuel Queirós** começou por cumprimentou os presentes e a sua intervenção vai no sentido de dar conta e partilhar alguns desafios da comunidade., onde existem três igrejas paroquiais (S. Miguel, Vila Cova e Quintã), oito Capelas e alguns edifícios. O município já ajudou para a concretização de algumas obras, como o Salão junto da igreja Paroquial, a pintura da igreja de Vila Cova, a Casa Mortuária de Sirarelhos, etc., mas subsistem alguns casos mais complicados como o da Capela de Sirarelhos, edifício com infiltrações de água, tendo já sido efetuadas candidaturas para financiamento destas obras, da Capela de Vilarinho e também de Vila Cova, no Sub-Programa II do NORTE 2020, sendo que o pouco que se vai fazendo é com a ajuda das Comissões de festas. Mas as preocupações não são só as obras, mas também as pessoas e neste domínio quis dar conta e explicar o projeto **“Operação Samaritano”**, sobre as pessoas com algumas dificuldades em colaboração com diversas entidades, que nasceu no período da Pandemia, tendo destacado a importância do Centro Social e Paroquial da Campeã que abrange as populações da freguesia de Pena/Quintã/Vila Cova. São parceiras do projeto a **Together Internacional Portugal**, organização de transformação social, impulsionando o desenvolvimento de comunidades e a **Associação Nacional dos Alistados das Formações Sanitárias**, uma organização não governamental, que vieram visitar-nos e apoiar na resposta a pessoas, maior de 70 anos, com fragilidade de saúde e que viviam isoladas, à semelhança do que já tinham feito noutros concelhos, nomeadamente na operação Aconchego em Grândola, no Alentejo. Fez a apresentação do projeto **“Operação Samaritano”** que se iniciou em 28/05/2021, o qual consta como anexo à presente ata.

A Sr^a. **Inocência Machado**, natural de Mascozelo, questionou o executivo sobre qual seria o destino e finalidade do edifício da ex-Escola de Mascozelo, pois não há qualquer lugar para se fazer reuniões com o povo, etc.

O **Sr. Agostinho Carriço**, referiu-se à falta de saneamento na sua e em outras casas e se há maneira de resolver o problema, pois paga a taxa de saneamento, sem usufruir do mesmo, uma vez que a única solução é a utilização de uma fossa séptica com os gastos inerentes à sua manutenção e limpeza.

Em resposta o **Vereador Alexandre Favaio**, agradeceu a exposição do Sr. Padre Manuel Queirós sublinhando a disponibilidade do município para ajudar nas intervenções previstas.

Sobre a Escola de Mascozelo informou que existe um contrato de arrendamento com a Freguesia, a qual que está em negociação com a Comissão de Baldios de Vila Cova para a sua utilização em proveito de toda a população, sendo que o município de Vila Real não tem intenção de vender esta ou outras escolas a particulares.

Sobre o Saneamento informou que a taxa de cobertura do concelho em 2013, início do 1º Mandato, era de 64% e agora, após um investimento de cerca de 30 milhões de euros, a taxa era de 83%. Informou que a ADIN está a preparar outros projectos para encontrar solução para a parte do concelho, que ainda não tem rede, sendo que esta empresa intermunicipal colabora e disponibiliza apoios para duas limpezas anuais das fossas, que é uma das componentes do saneamento. Destacou o facto de ainda existir uma freguesia que não tem uma casa com Saneamento Básico que é a União de Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes.

O **Sr. Carlos Dias**, na qualidade de Presidente da Comissão de Baldios de Vila Cova e Mascozelo. Referiu-se à importância do papel dos Baldios na Sociedade, não sendo só pelos incêndios ou limpeza da floresta, mas sim pelo tratamento de todo o ecossistema que está implementado no Baldio. É uma pena que agora numa altura do ano em que já não há incêndios, nada se faça para que não voltem a acontecer. O nosso Baldio tem a sorte de ter uma receita dos Paques Eólicos que nos facilita os trabalhos de limpeza, etc. O município deveria lançar uma taxa paga por todos para benefício dos Baldios com vista a combater toda a problemática dos Incêndios Florestais. Pela sua parte sempre mostrou disponibilidade junto da Junta de Freguesia, para colaborar em alguns investimentos quer na limpeza dos acessos como na reabilitação de edifício da ex-escola de Mascozelo. Aproveitou a oportunidade para convidar o executivo municipal para a inauguração, no dia 9 de novembro, do Parque Infantil de Vila Cova, pela altura do magusto anual.

O Sr. **Manuel Domingues** na sua intervenção referiu que vinha para falar da questão dos Baldios, mas este assunto já tinha sido abordado, sublinhando o facto dos agricultores estarem a ser muito penalizados pois não têm área para trabalhar e não há uma verdadeira política de apoio aos agricultores. Os sucessivos Governos teimam em atacar os Baldios e neste momento, na nossa freguesia, em 2023/2024 não houve um agricultor que não fosse penalizado em mais de 50%. Não há apoios à instalação de Jovens Agricultores e depois fala-se de incêndios e estes só aparecem porque não há agricultura, não há pastores, não há animais, etc. A maior parte dos agricultores vive da ajuda monetária dos filhos, uma vez que os rendimentos são muito poucos. É muito importante que os municípios valorizem os agricultores, pois em Portugal ser agricultor é uma vergonha, ao contrário de muitos países em que é uma honra.

Concretamente referiu-se aos apoios do município de Vila Real aos agricultores, e se era possível fazê-lo como outros municípios de uma forma automática, pois em Vila Real os agricultores têm de ir à CM para fazer o pedido e outra vez para lhes ser entregue o cheque, ou seja, têm despesas duas vezes ou mais com o transporte, quando a celebração de um Protocolo com a Associação de Criadores de Gado “Bons e Valentos” que tem sede em Vila Pouca de Aguiar e é entidade que regista e controla a criação, simplificaria os processos e as candidaturas passariam a ser automáticas, sem que ninguém ficasse de fora, e por outro lado uma simples transferência bancária do apoio, pouparia tempo e dinheiro aos agricultores. Isto sim, seria dignificar a profissão do Agricultor.

Por último era importante valorizar a Cooperativa Agrícola, valorizar a criação do Gado Maronês como faz o município de Castro Daire com incentivos diretos ao Agricultor e não a Associações, referentes à criação de gado bovino, caprino e ovino do concelho.

Em resposta o **Vereador Alexandre Favaio**s informou que o município faz ações de fogo controlado articuladas com os Bombeiros, ações de sensibilização, aos domingos e após as missas, sobre fogos florestais, o financiamento de parte das despesas com a existência de quatro equipas de Sapadores Florestais e de Equipas de Intervenção Permanente nas Associações Humanitárias de Bombeiros, ambas que estão em permanência durante todo o ano.

Sobre o desafio do município lançar uma taxa a reverter para os Baldios, não existe base, mas já houve um contacto de uma empresa do Mercado Voluntário do Carbono interessada em reunir com as Comissões de Baldios e proprietários florestais de alguma dimensão, para perceber a possibilidade de fazer acordos que permitam comercializar e

gerar receitas nestas áreas. É um assunto em que promoveremos a articulação entre as partes interessadas.

Sobre a intervenção do Sr. Manuel Domingues, informou que sim, devem ser feitos reajustes ao Regulamento Municipal de Concessão de Apoio Financeiro ao Fomento da Produção Pecuária, tendo em conta a atribuição dos subsídios, o que poderá ser feito em sede de revisão do Código Regulamentar. Sobre a problemática da agricultura, infelizmente é resultado de más políticas nacionais seguida ao longo de muitos anos, com a redução dos apoios desde a adesão à União Europeia, estando a CM de Vila Real sempre ao lado dos seus agricultores. -----

- Aprovação da ata em minuta e encerramento da reunião

----- 25. – E não havendo mais nada a tratar, a Câmara deliberou, por unanimidade aprovar a presente ata, em minuta, nos termos e para efeitos consignados no artigo 57º da Lei nº 75/2013, 12 de setembro, a qual vai assinada pelo Senhor Vice-Presidente da Câmara e por mim, Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro, com funções de Secretário que a mandei elaborar. Seguidamente foi encerrada a reunião quando eram 20H00. -----

O DIRETOR DE DEPARTAMENTO,


(Eduardo Luís Varela Rodrigues)

O VICE-PRESIDENTE DA CÂMARA,


(Alexandre Manuel Mouta Favaio)



Assembleia Municipal de Vila Real

DELIBERAÇÕES DA SESSÃO ORDINÁRIA REALIZADA ÀS 20H30 DE 30 DE SETEMBRO DE 2024, CONSTANTES DA ATA APROVADA EM MINUTA

A Ata de 30 de abril de 2024, Sessão Ordinária, colocada à votação foi aprovada com a seguinte:

— **DELIBERAÇÃO:** - Aprovada por unanimidade.

O Grupo Parlamentar Municipal do Partido Socialista da Assembleia Municipal de Vila Real apresentou uma Moção, aprovada por maioria.

Foi lida pelo seu representante, o qual se transcreve.

O DEPUTADO MUNICIPAL (RODRIGO SÁ): - No uso da palavra, disse: Moção: «Pelo pagamento imediato da dívida do Estado Português à Sevenair e pela retoma da ligação aérea Bragança-Vila Real- Viseu- Cascais-Portimão».

“A ligação aérea de Trás-os-Montes e Alto Douro a Viseu, a Cascais e ao Algarve é um recurso estratégico fundamental para a região, potenciador da economia e turismo e a sua subsídio representa um pequeno esforço financeiro do estado central, em prol da unidade do território nacional.

Este serviço foi iniciado ainda nos anos 70 do século passado, embora com várias mudanças de modelo de exploração, de concessionário e com várias interrupções ao longo do tempo. A última dessas interrupções havia acontecido por decisão do governo liderado por Pedro Passos Coelho, em 2012, retirando este recurso valioso para a região com a justificação de o mesmo ser proibido pela União Europeia, o que nunca se demonstrou.

A partir de 2015, por decisão do governo liderado por António Costa, o serviço foi retomado, nos moldes atuais. A retoma e ampliação da ligação aérea foi extremamente bem recebida e as taxas de ocupação justificaram a decisão política.

Em 28 de fevereiro de 2024 o contrato de concessão entre o Estado Português e a empresa Sevenair terminou, sem que o governo tivesse concluído o concurso público internacional necessário à prossecução da ligação aérea. Para evitar a sua interrupção imediata, foi feito um ajuste direto à empresa concessionária pelo anterior governo, que foi repetido pelo atual governo, estando o serviço assegurado até ao dia 30 de setembro de 2024, embora reduzido.

Foi com consternação e espanto que tomamos conhecimento, na passada semana, de que a empresa concessionária não está disponível para novo ajuste direto porque, não só ainda não recebeu o pagamento dos dois ajustes diretos efetuados, como também de outros valores anteriores que reivindica, num total de 3,8 milhões de euros.

É chocante e inaceitável que o governo português, seja ele qual for, que exige o pagamento atempado das obrigações dos cidadãos, não adote o mesmo comportamento perante terceiros. A gravidade deste comportamento é ampliada pelo facto de o mesmo



Assembleia Municipal de Vila Real

levar à interrupção da ligação aérea, com todas as consequências que isso acarreta para a mobilidade, a economia e o desenvolvimento desta parte do território.

Assim,

- Considerando que a ligação aérea é um recurso valioso para a região;*
- Considerando que a sua interrupção terá consequências negativas graves;*
- Considerando que é inaceitável que o governo de Portugal não cumpra as suas obrigações financeiras perante quem lhe presta serviços;*
- Considerando que é obrigatório que o governo se empenhe, de uma vez por todas, na retoma desta ligação aérea;*

A Assembleia Municipal de Vila Real, reunida em Sessão Ordinária a 30 de setembro de 2024, exige ao governo que:

- Liquide imediatamente todos os valores em falta perante a Sevenair;*
- Leve a bom porto, imediatamente, as conversações necessárias com a mesma empresa no sentido da retoma temporária da ligação aérea;*
- Encerre, com toda a urgência, o concurso público internacional que permita a reposição das condições normais de concessão da ligação aérea Bragança – Vila Real – Viseu – Cascais – Portimão.*

Desta decisão será dado conhecimento ao Presidente da República, ao Primeiro-ministro de Portugal, ao Ministro das Infraestruturas, aos Partidos Políticos com assento na Assembleia da República e à empresa Sevenair.

Vila Real, 30 de setembro de 2024^o.

ORDEM DO DIA

1º Ponto: - Apreciar a informação escrita do Senhor Presidente da Câmara Municipal, nos termos da alínea c) do nº 2 do artigo 25º, do Anexo I da Lei 75/2013 de 12 de setembro.

----- DELIBERAÇÃO: Tomado conhecimento.

Apuramento dos Votos: 39 presenças de 41 membros efetivos.

2º Ponto: - Aprovar o Pacote Fiscal para 2025, que inclui a fixação: da Taxa Municipal de Direitos de Passagem; do percentual de participação do município no IRS; das Taxas da Derrama; da Taxa do IMI; da redução da taxa do IMI atendendo ao número de dependentes; da elevação da taxa do IMI nos casos de prédios urbanos devolutos e em ruínas da Freguesia de Vila Real, nos termos das alíneas b), c) e d) do nº 1 do art.º 25º do Anexo I da Lei nº75/2013, de 12 de setembro.

----- DELIBERAÇÃO: Aprovado, por maioria, o Pacote Fiscal para 2025.

Apuramento dos Votos: 39 presenças de 41 membros efetivos.

Contra: 8 Votos dos Grupos Parlamentares Municipais do PSD, CDS-PP e Partido CHEGA.



Assembleia Municipal de Vila Real

Do PSD 5 votos: Maria João Filomena dos Santos Monteiro, Pedro Fernando Seixas Leite da Silva, José Armando da Silva Alves, Alina Maria Azevedo Sousa Vaz, Sónia Isaura dos Santos Lamelrão.

Do CDS-PP: Maria José Félix Pinto Augusto Rebelo e Ricardo Manuel Ferreira da Costa.

Do Partido CHEGA 1 voto: Luís Daniel Perdigão Simões.

Abstenções: 0 Votos.

A favor: 31 Votos do Grupo Parlamentar Municipal do PS.

Apresentaram Declaração de Voto os Grupos Parlamentares Municipais do PSD, CDS-PP e PS.

3º Ponto: - Aprovar a Desagregação da União de Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras, e a criação das novas Freguesias de Constantim e de Vale de Nogueiras, nos termos da lei nº 39/2021, de 24 de Junho.

----- **DELIBERAÇÃO:** Aprovada, por unanimidade, a Desagregação da União de Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras.

Apuramento dos Votos: 36 presenças de 41 membros efetivos.

4º Ponto: - Aprovar a proposta de Delegação de Competências no Conservatório de Vila Real – Comendador Manuel Correia Botelho (CVR-CMCB), e transitoriamente na Associação Cultural Comendador Manuel Correia Botelho, ao abrigo do Decreto Lei n.º 21/2019, de 30 de Janeiro e da alínea K) do n.º 1 do artigo 25º do Anexo I da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro.

----- **DELIBERAÇÃO:** Aprovada, por unanimidade, a proposta de Delegação de Competências no Conservatório de Vila Real – Comendador Manuel Correia Botelho (CVR-CMCB).

Apuramento dos Votos: 36 presenças de 41 membros efetivos.

5º Ponto: - Aprovar a alteração à Estrutura Orgânica e ao Mapa de Pessoal do município, nos termos do artigo 6º do Decreto-Lei n.º 305/2009, de 23 de outubro, do artigo 29º do Anexo da Lei nº 35/2014, de 20 de Junho, e das alíneas m) e o) do n.º 1 do artigo 25 do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.

----- **DELIBERAÇÃO:** Aprovada, por maioria, a alteração à Estrutura Orgânica e ao Mapa de Pessoal do município.

Apuramento dos Votos: 39 presenças de 41 membros efetivos.

Contra: 0 Votos.

Abstenções: 8 Votos dos Grupos Parlamentares Municipais do PSD, CDS-PP e Partido CHEGA.



Assembleia Municipal de Vila Real

Do PSD 5 votos: Maria João Filomena dos Santos Monteiro, Pedro Fernando Seixas Leite da Silva, José Armando da Silva Alves, Alina Maria Azevedo Sousa Vaz, Sónia Isaura dos Santos Lameirão.

Do CDS-PP: Maria José Félix Pinto Augusto Rebelo e Ricardo Manuel Ferreira da Costa.

Do Partido CHEGA 1 voto: Luís Daniel Perdigão Simões.

A favor: 31 Votos do Grupo Parlamentar Municipal do PS.

6º Ponto: - Aprovar a alteração ao artigo 12.º do Regulamento do Estatuto do Provedor do Cidadão com Deficiência ou Incapacidade do Município, nos termos do disposto na alínea g) do n.º 1 do artigo 25.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.

----- **DELIBERAÇÃO:** Aprovada, por unanimidade, a alteração ao artigo 12.º do Regulamento do Estatuto do Provedor do Cidadão com Deficiência ou Incapacidade do Município

Apuramento dos Votos: 39 presenças de 41 membros efetivos.

7º Ponto: - Aprovar a prorrogação da isenção de pagamento do IMI, para o ano de 2024, do imóvel inscrito na matriz predial urbana da Freguesia de Vila Freguesia de Vila Real sob o n.º 3 755, nos termos do n.ºs 5 e 7 do artigo 46.º do Decreto-Lei nº 215/89, de 1 de Julho, na sua atual redação, (Estatuto dos Benefícios Fiscais) em conjugação com o n.º 2 do artigo 16º da Lei nº 73/2013, de 3 de setembro, e alínea c) do n.º 1 do artigo 25º do Anexo I da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro.

----- **DELIBERAÇÃO:** Aprovada, por unanimidade, a prorrogação da isenção de pagamento do IMI, para o ano de 2024.

Apuramento dos Votos: 39 presenças de 41 membros efetivos.

Vila Real, 09 de outubro de 2024

O Primeiro Secretário da Mesa da Assembleia Municipal,

(Henrique de Matos Morgado, Prof.)

Ao Sr. Presidente,
Concordo. Pode ser presente à reunião da CM para eventual aprovação da perna proposta, nos termos da informação dos serviços.



À reunião de CM

15-10-2024 - Rui Santos

10-10-2024
O Diretor do DAF
Eduardo Varela

Proc. Inquérito 1/2024

RELATÓRIO FINAL

Concluída a fase de defesa, nos termos e para os efeitos do disposto no n.º 4 do artigo 194.º da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada pela Lei n.º 35/2014, de 20 de junho (doravante LGTFP), na qualidade de instrutora nomeada, dou por concluído o processo de inquérito mandado instaurar por despacho do Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro datado de 8 de julho de 2024 e procedo à elaboração do presente relatório final.

A instauração do presente processo de inquérito foi determinada para averiguação dos factos participados pela trabalhadora Elvira Maria Teixeira Azevedo, Técnica Superior dos Serviços Urbanos da Divisão do Ambiente, através do envio do ofício 11632, factos esses que terão envolvido a trabalhadora Anabela Pimentel Gonçalves de Queiroz Rebelo, também a exercer funções como Técnica Superior nos mesmos serviços.

De acordo com o teor do referido ofício, a 27 de junho de 2024, a participante terá abordado todos os colegas, incluindo a trabalhadora visada para retirar as viaturas do parque de estacionamento do Centro de Ciência, com vista a permitir o corte do ervado do estacionamento, na medida em que esse espaço iria ser utilizado, no âmbito do Circuito Internacional de Vila Real, nesse fim-se-semana. Todos os funcionários concordaram, com exceção da trabalhadora visada, a qual terá sido mal-educada, faltando-lhe ao respeito, e proferindo palavras ofensivas, concretamente “sua vaca”.

Esta situação foi testemunhada por todos os funcionários do Centro de Ciência e chefias presentes. Mais referiu tratar-se de uma situação recorrente, solicitando diligências quanto ao comportamento/assédio perpetrado pela trabalhadora visada, equacionando apresentar queixa na PSP pela prática de um crime de injúrias.

Nestes termos, no dia 17 de julho de 2024, procedi à abertura do presente processo de inquérito.

Com a abertura do inquérito foi apensado o ofício enviado pela trabalhadora Elvira Azevedo.



Foi ouvida a trabalhadora, a qual reiterou todo o conteúdo da exposição apresentada, para a qual se remete e se dá por integralmente reproduzida, destacando-se o facto de, contrariamente a todos os colegas, a Eng. Anabela Rebelo se ter recusado a retirar a viatura, dirigindo-se à reclamante sempre aos gritos e com insultos inusitados, mandando-a calar e chamando-a de vaca. Referiu ainda que o mau ambiente já se arrasta há alguns anos, tendo inclusive ocorrido episódios semelhantes anteriormente.

Posteriormente, foi ouvida a trabalhadora visada, e sendo confrontada com o teor da exposição, genericamente confirmou todos os factos reportados na exposição, admitindo que não agiu corretamente, mas não terá gostado da forma prepotente e provocatória da abordagem da colega, referindo que a Eng. Elvira a terá proibido de lhe falar, já em 2020-2021. Confirmou que a Eng. Elvira a chamou de mal educada, e em resposta disse-lhe “se sou mal educada, tu és uma vaca”. Embora não se queira desculpar, referiu que é uma expressão que utiliza com alguma frequência, sem qualquer sentido pejorativo.

Mais referiu que não guardou rancor, nem tem problema em assumir e pedir desculpa, mas mantinha a sua atitude de não retirar o carro, perante a abordagem.

Foi ouvida a Chefe de Divisão do Ambiente, Dra. Ana Mafalda Vaz de Carvalho, referindo sumariamente o seguinte:

“Relativamente a esta ocorrência, não assistiu ao início da confusão. Estava no interior do edifício ao telefone, e deparou-se com a saída abrupta dos funcionários.

Perante o facto de ter acontecido alguma coisa de grave, deslocou-se para a entrada do edifício, onde já estavam ambas a entrar, tendo assistido ao insulto, não tendo havido resposta por parte da Eng. Elvira, tendo apenas referido que era mal-educada.

Face ao tom da conversa, houve necessidade, em conjunto com o Eng. Ricardo, de se meterem entre as duas, para evitar que a conversa escalasse.

Confirma que o relacionamento das funcionárias com a Eng. Anabela não é bom, não existindo o mínimo de convivência.”

Foram também ouvidas as trabalhadoras Sílvia Maria Magalhães Medeiros Morais e Nélia Avelina Silvana Miguel Brigas, assistente Técnica e Técnica Superior, respetivamente, a exercerem funções na Divisão do Ambiente, as quais confirmaram os factos reportados, referindo ambas que apenas assistiram ao fim da confusão, quando alertadas pela discussão no exterior, tendo conseguido ouvir a Eng. Elvira a dirigir-se à Eng. Anabela referindo que não



lhe admitia que a chamasse mais de vaca, tendo a colega visada referido expressamente que iria continuar a chamá-la de vaca, porque é isso que ela é.

Por último, foi ouvido Ricardo Nuno Azevedo Ribeiro, a exercer funções de Coordenador dos Serviços Urbanos na Divisão do Ambiente, o qual declarou o seguinte:

“Relativamente a esta ocorrência, informou que no dia em causa encontrava-se no Centro de Ciência a empresa de manutenção de espaços verdes, que tinha ordens para proceder ao corte da vegetação existente no parque de estacionamento, que serviria de apoio às corridas, implicando a retirada dos carros.

O declarante ao sair do edifício, foi abordado pela Eng. Elvira, a qual solicitou que retirasse o veículo, dirigindo-se ao mesmo para esse efeito. Nessa altura, a Eng. Anabela que se encontrava também no local, foi também interpelada pela Eng. Elvira no mesmo sentido.

De imediato e em tom elevado, a mesma respondeu que não tirava carro nenhum, porque a Eng. Elvira não mandava nela.

Ao ouvir, aproximou-se de ambas, tentando perceber o que se passava, tendo ouvido a Eng. Elvira a referir que não percebi o porquê desta atitude, e que se não conseguisse retirar a viatura, isso era com ela.

Face ao tom que a conversa estava a levar, tentou encaminhar a Eng. Anabela para o interior do edifício, tendo a Eng. Elvira dito que ela estava a ser mal-educada, ao que a Eng. Anabela respondeu que ela era uma “vaca”.

Neste momento, a Eng. Elvira aproximou-se e disse-lhe que não lhe admitia, que iria fazer queixa dela e que desta vez não passaria.

Tentou sempre afastá-las, mantendo-se, contudo, a discussão entre ambas, apesar das várias tentativas.

Verificando que não estava a conseguir acalmá-las, chamou as colegas que se encontravam no interior do edifício, que após questionarem o que se passava, foi-lhes confirmado por ambas o já relatado, repetindo-se os insultos.

A Nélia e a Sílvia levaram a Eng. Elvira para outro edifício, tendo o declarante ficado a acalmar a Eng. Anabela, conjuntamente com a Dra. Mafalda, mas sem sucesso.

Confirma que a Eng. Anabela tem um temperamento difícil, mas como superior direto da mesma, procura mediar os relacionamentos, admitindo-se já terem ocorrido situações desagradáveis entre alguns colegas, mas nunca com estas dimensões.”



Posto isto, importa referir que o processo de inquérito, tal como previsto na Lei, tem por fim apurar factos determinados, tratando-se de uma tentativa de descoberta da verdade disciplinar, eventualmente conducente à instrução de um processo disciplinar.

Comprovando-se a veracidade dos factos denunciados, e reportando-me a infrações exclusivamente disciplinares, os mesmos configuram a prática de atos suscetíveis de integrarem uma violação do dever de correção, que consiste em tratar com respeito os utentes dos órgãos ou serviços e os restantes trabalhadores e superiores hierárquicos, constantes das alínea h) do n.º 2 do artigo 73.º da LTFP, a que poderão ser aplicáveis as sanções disciplinares previstas nos artigos 183.º e ss. do mesmo diploma.

Pese embora, em situações extremas de atuação com grave negligência ou grave desinteresse pelo cumprimento dos deveres funcionais e em casos de comportamentos que atentem gravemente contra a dignidade e o prestígio da função, poder ser aplicável a sanção de multa, nos termos da alínea c) do artigo 184.º da LGTFP, e não obstante todos os testemunhos terem confirmado não se tratar de um ato isolado, considera-se que os factos concretamente descritos, se enquadrarão como infrações suscetíveis de aplicação de uma repreensão escrita, atenta a verificação da circunstância atenuante prevista na alínea b) do n.º 2 do artigo 190.º (confissão espontânea), por força do disposto no n.º 3 da mesma disposição, que prevê a possibilidade de se aplicar uma sanção disciplinar inferior, nestes casos.

Analizadas e apreciadas as declarações prestadas, conjuntamente com os restantes dados existentes no processo, conclui-se que existem elementos suficientes para considerar provado o cometimento objetivo de infração disciplinar.

Concretamente, está em causa a violação do dever de correção, para com uma colega, consubstanciando tal facto a prática de uma infração disciplinar.

Sendo certo que os elementos típicos da infração disciplinar são o facto ilícito, ou seja a conduta concreta e a culpa que consiste na censura ético-jurídica atribuída a essa conduta, importou avaliar e enquadrar o comportamento da trabalhadora.



Atendendo às circunstâncias e evidências apuradas, considerou-se que:

- O mau relacionamento entre as trabalhadoras é evidente, sendo do conhecimento de todos os colegas, facto que terá causado as reações verificadas, consequência, no nosso entender, de má interpretação das respetivas atitudes;
- Se terá tratado de um episódio lamentável, tendo sido referido por alguns dos declarantes que já ocorreram situações desagradáveis protagonizadas pela trabalhadora visada, embora nunca com estas dimensões;
- Apesar de censurável, não se conseguiu provar tratar-se de um comportamento doloso, mas sim meramente negligente, demonstrativo de ausência de respeito e correção ao injuriar a colega, em pleno local de trabalho, no exercício das suas funções;
- Que o episódio foi presenciado, quer pelos trabalhadores e dirigentes da Divisão do Ambiente, quer pelos trabalhadores da empresa de manutenção dos espaços verdes;
- Assim, provou-se o teor da discussão, com o cariz injurioso que a participante imputa, pelo que a prática destes atos são suscetíveis de integrar a violação do dever de correção, previsto na alínea h) do n.º 2 do artigo 73.º da LGTFP;
- Não se logrou produzir provas de uma atitude provocatória, alegadamente perpetrada pela participante.

Assim,

I - Graduada devidamente a gravidade da conduta, e estando em causa a violação do dever geral de correção, tal conduta seria punível com a sanção de multa, nos termos da alínea c) do artigo 184.º da LGTFP.

II - No entanto e não obstante a censurabilidade da conduta da trabalhadora, mas considerando que a trabalhadora confessou espontaneamente os factos reportados, tendo assumido e mostrando-se disposta a apresentar desculpas, a sanção poderá ser atenuada, consubstanciando a confissão uma circunstância atenuante, equacionando-se a aplicação de uma sanção disciplinar inferior.

III - Considerando que, nos termos do n.º 2 do artigo 194.º da LGTFP, a sanção disciplinar de repreensão escrita poderá ser aplicada sem dependência de processo disciplinar, salvaguardando-se apenas a audiência e defesa da arguida, foi a trabalhadora notificada da intenção de se lhe aplicar a pena de repreensão escrita, dispondo do prazo máximo de 5 dias



para, querendo, produzir a sua defesa por escrito, nos termos do disposto no n.º 4 do artigo 194.º da LGTFP.

IV- Na mesma data, a trabalhadora declarou, por email (a fls. 20), não ter intenção de exercer o seu direito de defesa, assumindo a responsabilidade, estando disposta a pedir desculpa se considerado necessário.

Face ao exposto, atendendo a todo o circunstancialismo, após valoração de todos os critérios, e promovida a audiência da trabalhadora, propõe-se a punição da trabalhadora com uma repreensão escrita, nos termos do disposto no artigo 184.º, em conjugação com o n.º 2 do artigo 194.º da LGTFP, conforme documento em anexo.

Por força do disposto no n.º 4 do artigo 197.º da LGTFP, a aplicação desta sanção disciplinar é da competência do órgão executivo. Assim, o presente relatório deverá ser remetido ao Executivo Municipal que deverá deliberar a aplicação da pena disciplinar, no prazo de 30 dias, por escrutínio secreto.

Vila Real, 11 de outubro de 2024

A Inquiridora
RAQUEL QUEIROS - 10-10-2024

Teresa Raquel Carvalho Queirós



ANEXO I DO RELATÓRIO FINAL

Proposta de Texto de Repreensão Escrita

Atendendo à caracterização e natureza da pena proposta, a qual se consubstancia numa chamada de atenção ao arguido pela prática de um comportamento merecedor de reparo, propõe-se que a pena de repreensão escrita seja nos seguintes termos:

“Merecem reparo os comportamentos perpetrados por V. Exa. no dia 27 de junho de 2024, quando, abordada pela colega Elvira Maria Teixeira Azevedo, para retirar a viatura do parque de estacionamento do Centro de Ciência, por forma a permitir a execução de trabalhos de manutenção dos espaços verdes, lhe dirigiu palavras menos próprias e insultuosas.

Os comportamentos adotados por V. Exa. não podem ser admitidos a um trabalhador em funções públicas, consubstanciando a violação da disciplina, respeito e correção que deverá subsistir nas relações laborais.

Exigia-se e esperava-se, assim, de V. Exa. uma atuação diferente, pautada pela correção e urbanidade, consistindo, no caso concreto, em tratar com respeito os colegas.

Deverá V. Exa. ponderar e refletir nos seus comportamentos, para que modos de atuação como os supra descritos, e que determinaram a aplicação da presente pena disciplinar, não se voltem a repetir, sob pena de incorrer na figura jurídica da reincidência, nos termos da alínea f) do n.º 1 e do n.º 3 do artigo 191.º da LTFP, sendo mais gravosas as consequências disciplinares que daí advirão.”



Contrato n.º A2401

Gestão do Centro de Recolha Oficial Intermunicipal do Vale do Douro-Norte - 2024-2025

Entre

A **Associação de Municípios do Vale do Douro-Norte**, pessoa coletiva n.º 502 459 417, sita na Avenida Carvalho Araújo, n.º 7, 5000-657 VILA REAL, representada pelo senhor Paulo Jorge Peres Teixeira da Silva, Presidente do Conselho Diretivo, a seguir designado como **PRIMEIRO OUTORGANTE**, no uso de competência própria, nos termos dos Estatutos, e,

A **FCC Environment Portugal S.A.**, a seguir designada como **SEGUNDO OUTORGANTE**, representada pelo senhor Manuel José Mendes Simões, portador do Cartão de Cidadão 09499202, válido até 15/01/2030, na qualidade de Procurador, cuja identidade foi legalmente reconhecida e com poderes para o ato, como foi verificado pela Procuração emitida a 24 de novembro de 2020 e,

Tendo em conta que:

- a) O presente contrato foi precedido de um procedimento de Concurso Público, nos termos do disposto na alínea c) do n.º 1 do artigo 16.º e da alínea a) do n.º 1 do artigo 20.º, todos do Código dos Contratos Públicos, conforme publicitação no Diário da República, efetuada através do Anúncio de Procedimento n.º 5351/2024, de 25 de março de 2024;
- b) A adjudicação foi efetuada por deliberação do Conselho Diretivo da Associação de Municípios do Vale do Douro-Norte de 06 de junho de 2024.
- c) A minuta do contrato foi aprovada por deliberação do Conselho Diretivo da Associação de Municípios do Vale do Douro-Norte de 06 de junho de 2024 e foi objeto de pronuncia favorável por parte do Segundo Outorgante;
- d) O encargo para o ano económico de 2024, no valor de 152 766,00€ e dos anos de 2025 e 2026 será satisfeito pela dotação orçamental do projeto "2024/A/1 — Centro de Proteção Animal" incluído no Plano de Atividades Mais Relevantes 2024 - 2028, e suportado pela rubrica orçamental "02.02.20 – Outros Trabalhos Especializados" do Orçamento de 2024 da Associação de Municípios do Vale do Douro-Norte tendo o n.º de compromisso 13/2024;

É celebrado e reciprocamente aceite o presente contrato de aquisição de serviços, a qual se rege pelas cláusulas seguintes:



CLÁUSULA PRIMEIRA

OBJETO

O presente contrato tem por objeto principal a prestação dos serviços de Gestão do Centro de Recolha Oficial Intermunicipal do Vale do Douro-Norte.

CLÁUSULA SEGUNDA

PREÇO CONTRATUAL

1. Pela aquisição de serviços objeto do contrato, o Primeiro Outorgante obriga-se a pagar ao Segundo Outorgante o montante mensal de 20 700 € (vinte mil e setecentos euros) ao qual acrescerá IVA à taxa legal em vigor, sendo o valor máximo da prestação de serviços, incluindo a possível renovação de 621.000,00 € (seiscentos e vinte e um mil euros);
2. O pagamento do encargo previsto no n.º anterior será efetuado nos termos do artigo 7º do Caderno de Encargos, cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido.

CLÁUSULA TERCEIRA

PRAZO DE EXECUÇÃO

1. A duração do presente contrato é fixada em 12 meses, iniciada a 1 de julho de 2024, sendo renovável até 31 de dezembro de 2026, se não for denunciada até 31 de março de 2025.
2. O contrato mantém-se em vigor até à conclusão dos serviços em conformidade com os respetivos termos e condições e o disposto na lei, sem prejuízo das obrigações acessórias que devam perdurar para além da cessação do contrato.

CLÁUSULA QUARTA

ADMINISTRAÇÃO DIRETA PROVISÓRIA

1. O Primeiro Outorgante poderá ordenar a entrada em regime de administração direta provisória, se por razões inerentes ao Segundo Outorgante — salvo em caso de greve do pessoal ou de condições excecionais que tornem a execução do serviço impossível ou anormalmente perigosa — e até que este se encontre em condições de assegurar o normal cumprimento do contrato, se verificarem os seguintes casos:

- a. O Segundo Outorgante interromper a prestação do serviço por um período igual ou superior a 48 horas, sem que tenha sido obtido acordo prévio do Primeiro Outorgante;



- b. A segurança pública e a higiene forem comprometidas por incumprimento ou negligência do Segundo Outorgante e este se recusar a tomar as medidas que forem prescritas;
- c. O Segundo Outorgante não assegurar as obrigações de manutenção previstas no Caderno de Encargos.

2. O Primeiro Outorgante terá o direito de tomar posse de todos os equipamentos e locais indispensáveis à execução do serviço, 24 horas após notificação escrita ao Segundo Outorgante, que não terá efeitos suspensivos.

3. Confirmados os motivos que deram origem ao regime de administração direta provisória, o Segundo Outorgante não terá direito a qualquer remuneração, suportando ainda os encargos resultantes da manutenção dos serviços e quaisquer despesas extraordinárias necessárias ao restabelecimento da normalidade da exploração que não possam ser cobertas pela remuneração normal.

CLÁUSULA QUINTA

RESOLUÇÃO DE LITÍGIOS- FORO COMPETENTE

Para resolução de todos os litígios decorrentes do contrato quer referentes à sua interpretação, quer referentes à sua execução, fica estipulada a competência do tribunal administrativo de círculo de Mirandela, com expressa renúncia a qualquer outro.

CLÁUSULA SEXTA

COMUNICAÇÕES E NOTIFICAÇÕES

1. Sem prejuízo de poderem ser acordadas outras regras quanto às notificações e comunicações entre as partes do contrato, estas devem ser dirigidas, nos termos do Código dos Contratos Públicos, para a sede contratual de cada uma.

2. Qualquer alteração das informações de contacto constantes do contrato deve ser comunicada à outra parte.

CLÁUSULA SÉTIMA

DOCUMENTOS INTEGRANTES DO CONTRATO

1. Nos termos do n.º 2 do artigo 96.º do Código dos Contratos Públicos, fazem parte integrante deste contrato, e a eles se recorrerá quando necessário, o Caderno de Encargos e a Proposta do Segundo Outorgante.

2. Em caso de dúvidas prevalece em primeiro lugar o texto do presente contrato, seguidamente o caderno de encargos e em último lugar a proposta que foi apresentada pelo Segundo Outorgante.



CLÁUSULA OITAVA GESTOR DO CONTRATO

Nos termos do artigo 290º-A do Código dos Contratos Públicos, a execução do contrato é acompanhada pelo Médico Veterinário Municipal de Vila Real, António Luís Antunes de Almeida, designado Gestor do Contrato.

CLÁUSULA NONA PRODUÇÃO DE EFEITOS

Este contrato produz efeitos a partir de 1 de julho de 2024, com exceção dos pagamentos que só serão efetuados após a publicação do mesmo no Portal dos Contratos Públicos, nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 127º do Código dos Contratos Públicos.

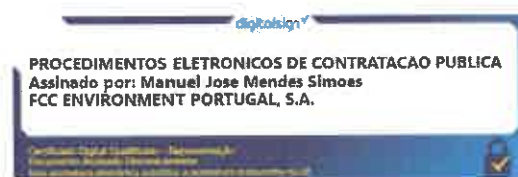
O presente contrato tem nove cláusulas escritas em quatro páginas, e está conforme a vontade de ambas as partes que, por tal motivo, o vão assinar, considerando-se válido à data da última assinatura.

Pelo Primeiro Outorgante

Assinado por: **PAULO JORGE PERES TEIXEIRA DA SILVA**
Num. de Identificação: 03830389
Data: 2024.06.14 10:29:56+01'00'



Pelo Segundo Outorgante





PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	OPT	Versão preliminar	30 de novembro de 2023
2.0	<u>Coordenação da Equipa:</u> Sandra Vasconcelos Lameiras	Versão para discussão	1 de março de 2024
3.0	<u>Coordenação Técnica:</u> Miguel Lopes André Pinto Cristiana Morais João Maia Manuel Filgueiras	Versão final	10 de julho de 2024

Código

20240710_R_CMVila Real_PRJ_0278_PME

Cliente



Cofinanciado por



Fundo para o Serviço
Público de Transportes

Conteúdo	Página
1. INTRODUÇÃO	1
2. OBJETIVOS GERAIS DO PME DE VILA REAL	2
3. DIAGNÓSTICO	3
3.1 PARQUE ESCOLAR	3
3.1.1 Introdução	3
3.1.2 Agrupamento de Escolas Diogo Cão	6
3.1.3 Agrupamento de Escolas de Morgado de Mateus	16
3.1.4 Escola Secundária Camilo Castelo Branco	21
3.1.5 Escola Secundária de São Pedro	22
3.2 PADRÕES DE MOBILIDADE	23
3.2.1 Panorama Geral	23
3.2.2 Inquérito à População Escolar	27
3.3 REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO	32
3.3.1 Introdução	32
3.3.2 Transportes Urbanos de Vila Real	33
3.3.3 Zonamento e Tarifário	35
3.3.4 Rede de Transporte Escolar contratualizado	37
3.4 UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE ESCOLAR	39
3.4.1 Dados gerais de utilização	39
3.4.2 Agrupamento de Escolas Diogo Cão	40
3.4.3 Agrupamento de Escolas de Morgado de Mateus	41
3.4.4 Escola Secundária Camilo Castelo Branco	43
3.4.5 Escola Secundária de São Pedro	44
3.5 CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE POR MODOS ATIVOS	45
3.5.1 Introdução	45
3.5.2 Agrupamento de Escolas Diogo Cão	46
3.5.3 Agrupamento de Escolas de Morgado de Mateus	51
3.5.4 Escola Secundária Camilo Castelo Branco	55
3.5.5 Escola Secundária de São Pedro	56
4. AVALIAÇÃO DO POTENCIAL DE MUDANÇA	57
4.1 INTRODUÇÃO	57
4.2 POTENCIAL SOCIAL	58
4.3 POTENCIAL URBANO – OTIMIZAÇÃO DE CIRCUITOS	61
5. PLANO DE AÇÃO	66
5.1 EDUCAÇÃO	67
5.2 COMPORTAMENTOS	78
5.3 INFRAESTRUTURA E PLANEAMENTO	86
5.4 GESTÃO E MONITORIZAÇÃO	102
6. SESSÃO DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA	104
6.1 ENQUADRAMENTO	104
6.2 CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA DOS PARTICIPANTES	106
6.3 REFLEXÃO SOBRE OS CONTRIBUTOS	107
6.3.1 Introdução	107
6.3.2 Agrupamento de Escolas Diogo Cão	107
6.3.3 Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus	110
6.3.4 Escola Secundária Camilo Castelo Branco	112

6.3.5	Escola Secundária de São Pedro	114
6.3.6	Análise Geral	116
6.4	RECOLHA DE PROBLEMAS, IDEIAS E SUGESTÕES	118
7.	CONCLUSÕES E DESENVOLVIMENTOS FUTUROS	120
8.	BIBLIOGRAFIA	121

Figura	Página
Fig. 1 Parque Escolar em Vila Real (do 1º ciclo ao Ensino Secundário)	4
Fig. 2 Parque Escolar em Vila Real (Estabelecimentos com pré-escolar)	5
Fig. 3 Inserção urbana do JI de Parada de Cunhos	7
Fig. 4 Inserção urbana do JI de Vila Marim	7
Fig. 5 Inserção urbana do JI de Borbela	8
Fig. 6 Inserção urbana do JI de Gravelos	8
Fig. 7 Inserção urbana do JI do Bairro de S. Vicente de Paula	9
Fig. 8 Inserção urbana do JI de Pousada	9
Fig. 9 Inserção urbana do JI de Mondrões	10
Fig. 10 Inserção Urbana da EB1/JI nº2 (S. Vicente de Paula)	10
Fig. 11 Inserção Urbana da Escola EB1/JI nº 3 de Vila Real (Corgo/ Ferreiros)	11
Fig. 12 Inserção Urbana da Escola EB1/JI nº 6 de Vila Real (Flores)	11
Fig. 13 Inserção Urbana da Escola EB1/JI de Arrabães	12
Fig. 14 Inserção Urbana do Centro Escolar das Árvores	12
Fig. 15 Inserção Urbana da Escola EB1/JI do Prado	13
Fig. 16 Inserção Urbana da Escola EB1 de Vendas de Cima	13
Fig. 17 Inserção Urbana da Escola EB1/JI de Vila Seca	14
Fig. 18 Inserção Urbana da Escola EB1/JI de Vilarinho da Samardã	14
Fig. 19 Inserção Urbana do Centro Escolar de Lordelo	15
Fig. 20 Inserção Urbana da Escola EB2/3 Diogo Cão	15
Fig. 21 Inserção urbana do JI de Torneiros	16
Fig. 22 Inserção urbana do JI de Vila Meã	17
Fig. 23 Inserção urbana do JI de Mateus	17
Fig. 24 Inserção urbana do JI de Ponte	18
Fig. 25 Inserção Urbana do Centro Escolar de Abade de Mouçós	18
Fig. 26 Inserção Urbana do Centro Escolar do Douro	19
Fig. 27 Inserção Urbana da Escola EB1/JI nº7 de Vila Real (Araucária)	19
Fig. 28 Inserção Urbana da Escola EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral	20
Fig. 29 Inserção Urbana da Escola Secundária Morgado de Mateus	20
Fig. 30 Inserção Urbana da Escola Secundária Camilo Castelo Branco	21
Fig. 31 Inserção Urbana da Escola Secundária de São Pedro	22
Fig. 32 Repartição modal da população residente e empregada em Vila Real	24
Fig. 33 Repartição modal da população residente e estudante em Vila Real	25
Fig. 34 Estrutura do questionário destinado aos alunos	27
Fig. 35 Resultados das respostas à questão 'Como se deslocam de casa para a escola?'	28
Fig. 36 Resultados das respostas à questão 'Como se deslocam da escola para casa?'	28
Fig. 37 Padrões de mobilidade nas viagens pendulares casa-escola, de acordo com o ano escolar	29
Fig. 38 Grau de independência dos alunos, de acordo com o ano escolar	29
Fig. 39 Padrões de mobilidade nas viagens pendulares casa-escola, de acordo com o estabelecimento de ensino	30
Fig. 40 Grau de independência dos alunos, de acordo com o estabelecimento de ensino	30
Fig. 41 Rede Urbana dos Transportes Urbanos de Vila Real	33
Fig. 42 Rede Municipal dos Transportes Urbanos de Vila Real	34
Fig. 43 Zonamento (72 zonas) em vigor nos Transportes Urbanos de Vila Real	36
Fig. 44 Rede de Transporte Escolar contratualizado	38

Fig. 45 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar os estabelecimentos do Agrupamento de Escolas Diogo Cão – Transporte regular	40
Fig. 46 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar os estabelecimentos do Agrupamento de Escolas Diogo Cão – Transporte de aluguer	41
Fig. 47 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar os estabelecimentos do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus – Transporte regular	42
Fig. 48 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar os estabelecimentos do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus – Transporte de aluguer	42
Fig. 49 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar a Escola Secundária Camilo Castelo Branco – Transporte regular	43
Fig. 50 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar a Escola Secundária de São Pedro – Transporte regular	44
Fig. 51 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar a Escola Secundária de São Pedro – Transporte de aluguer	44
Fig. 52 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB2/3 Diogo Cão	46
Fig. 53 Condições de acessibilidade pedonal ao Centro Escolar das Árvores	47
Fig. 54 Condições de acessibilidade pedonal ao Centro Escolar de Lordelo	47
Fig. 55 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB1/JI nº2 de Vila Real	48
Fig. 56 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB1/JI nº3 de Vila Real	49
Fig. 57 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB1/JI nº6 de Vila Real	49
Fig. 58 Condições de acessibilidade pedonal à Escola Secundária Morgado de Mateus	52
Fig. 59 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral	52
Fig. 60 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB1/JI nº7 da Araucária	53
Fig. 61 Condições de acessibilidade pedonal à Escola Secundária Camilo Branco	55
Fig. 62 Condições de acessibilidade pedonal à Escola Secundária de São Pedro	56
Fig. 63 Modos de Avaliação do Potencial de Mudança	57
Fig. 64 Resultados das respostas à questão ‘Como gostarias de te deslocar para a escola?’	58
Fig. 65 Resultados das respostas à questão ‘Como gostarias de te deslocar para a escola?’, de acordo com o ano escolar	59
Fig. 66 Resultados das respostas à questão ‘Como gostarias de te deslocar para a escola?’, de acordo com o estabelecimento de ensino	60
Fig. 67 Fluxograma com metodologia de otimização de transporte escolar no município de Vila Real	65
Fig. 68 Fatores Críticos. Fonte: ENMAP 2030	66
Fig. 69 Exemplo de Ficha de Ação da Temática Educação	68
Fig. 70 Exemplo de jogo educativo	69
Fig. 71 Exemplo de <i>banner</i> para promoção do jogo educativo	70
Fig. 72 Exemplos de eventos realizados em Vila Real no âmbito da Semana Europeia da Mobilidade	72
Fig. 73 Representação da Serpente de Tráfego	73
Fig. 74 Exemplo de aplicação móvel destinada à promoção da mobilidade sustentável (Fonte: muvgame.com)	74
Fig. 75 Exemplo de aula prática de bicicleta numa escola do ensino básico	75
Fig. 76 Exemplo da aplicação do projeto “The City of Children”	76
Fig. 77 Exemplo de Ficha de Ação da Temática Comportamentos	79
Fig. 78 Exemplo do kit a distribuir pelas escolas do município	82
Fig. 79 Exemplo de Pedibus no concelho da Maia (Fonte: CM Maia)	83
Fig. 80 Metodologia de Implementação de PediBus (Fonte: IMT- Manual PediBus)	84
Fig. 81 Exemplo de autocarro ciclável no concelho de Lisboa (Fonte: CM Lisboa)	85
Fig. 82 Exemplo de Ficha de Ação da Temática Infraestrutura	87

Fig. 83 Exemplo de School street em Londres (Fonte: transportxttra.com)	89
Fig. 84 Probabilidade de fatalidade em função da velocidade do impacto num atropelamento	91
Fig. 85 Sinalização Vertical C13, A14 e I8	92
Fig. 86 Exemplo de soluções a implementar em zonas de coexistência (Fonte: Street Design Guide)	92
Fig. 87 Sinalização vertical de entrada e saída em zona de coexistência (H46 e H47)	92
Fig. 88 Faseamento da aplicação de projetos piloto	94
Fig. 89 Exemplo de sobrelevação de passadeiras (Fonte: Street Design Guide)	95
Fig. 90 Exemplo de Implementação de um estrangulamento de faixa de rodagem (Fonte: Street Design Guide)	96
Fig. 91 Rede ciclável proposta no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável	99
Fig. 92 Exemplo de estacionamento para bicicletas em U	100
Fig. 93 Exemplo de Kiss & Go em Vila Real	101
Fig. 94 Estrutura de Gestão	102
Fig. 95 Principais objetivos da monitorização	103
Fig. 96 Situação dos Participantes na Sessão de Participação Pública	106
Fig. 97 Duração da situação descrita na Ficha de Participante	106
Fig. 98 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Diogo Cão às ações da temática 'Educação'	107
Fig. 99 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Diogo Cão às ações da temática 'Comportamentos'	108
Fig. 100 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Diogo Cão às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'	109
Fig. 101 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus às ações da temática 'Educação'	110
Fig. 102 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus às ações da temática 'Comportamentos'	110
Fig. 103 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'	111
Fig. 104 Opinião dos participantes da Escola Secundária Camilo Castelo Branco às ações da temática 'Educação'	112
Fig. 105 Opinião dos participantes da Escola Secundária Camilo Castelo Branco às ações da temática 'Comportamentos'	113
Fig. 106 Opinião dos participantes da Escola Secundária Camilo Castelo Branco às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'	113
Fig. 107 Opinião dos participantes da Escola Secundária de São Pedro às ações da temática 'Educação'	114
Fig. 108 Opinião dos participantes da Escola Secundária de São Pedro às ações da temática 'Comportamentos'	115
Fig. 109 Opinião dos participantes da Escola Secundária de São Pedro às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'	115
Fig. 110 Resumo da opinião dos participantes às ações da temática 'Educação'	116
Fig. 111 Resumo da opinião dos participantes às ações da temática 'Comportamentos'	117
Fig. 112 Resumo da opinião dos participantes às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'	117

Tabela	Página
Tab. 1 Distribuição dos alunos por ciclo e por estabelecimento de ensino/ agrupamento no ano letivo 2023/2024	3
Tab. 2 Tarifário dos Transportes Urbanos de Vila Real em vigor em 2023	37
Tab. 3 Distribuição dos requerentes do transporte escolar por ciclo e por estabelecimento de ensino/ agrupamento	39
Tab. 4 Distribuição dos requerentes do transporte escolar contratualizado por ciclo e por estabelecimento de ensino/ agrupamento	39
Tab. 5 Principais barreiras de acessibilidade por modos ativos e/ou transporte público às escolas do agrupamento Diogo Cão	51
Tab. 6 Principais barreiras de acessibilidade por modos ativos e/ou transporte público às escolas do agrupamento Morgado Mateus	54
Tab. 7 Circuitos de aluguer de transporte escolar para o ano letivo 2023/2024 (em táxi ou veículo particular)	62
Tab. 8 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos	63
Tab. 9 Comparação do plano de otimização de rotas com o modelo atual	64
Tab. 10 Propostas de ações na temática 'Educação'	67
Tab. 11 Propostas de ações na temática 'Comportamentos'	78
Tab. 12 Material a produzir para fins de divulgação	80
Tab. 13 Propostas de ações na temática 'Infraestrutura'	86
Tab. 14 Distribuição dos membros da equipa técnica na sessão de participação	105

1. Introdução

Este Estudo tem por objetivo assessorar os técnicos e decisores políticos do Município de Vila Real na resposta às questões ligadas à mobilidade municipal escolar, através da elaboração de um Plano de Mobilidade Escolar (PME), que representa hoje um avanço significativo nas estratégias de planeamento da acessibilidade escolar. Trata-se de um documento que tem como objetivo uma visão integrada sobre o território, no que concerne à mobilidade e a todo o contexto escolar que ela envolve. A mobilidade da população escolar tem um papel fundamental para o cumprimento dos desígnios que constam na Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC) e na Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (ENMAP). O DL n.º 16/2023, de 27 de fevereiro estabelece as regras de elaboração e aprovação de planos de transporte escolar e pelo qual a elaboração deste se rege.

Concretamente, o objetivo central deste plano passa por redefinir o modelo de mobilidade escolar do território e a atualização da estratégia de mobilidade sustentável ao promover o uso de modos alternativos ao veículo automóvel. Vários estudos na literatura internacional reforçam que o hábito de usar o transporte público ou modos ativos desde cedo aumenta significativamente a probabilidade de continuar a usá-los na vida adulta (Scheiner, 2007; Sattlegger & Rau, 2016). São inúmeros os benefícios da mobilidade escolar sustentável, não só para os alunos, mas também para os pais e sociedade em geral. De forma genérica, elencam-se os seguintes benefícios:

Alunos

- As crianças percebem que podem ser mais ativas e saudáveis;
- Menos dependentes dos pais;
- Com maior autoestima e autonomia.

Pais

- Menos reféns dos horários escolares;
- Menor dependência da utilização do carro;
- Menos stress e melhor gestão do tempo.

Sociedade

- Menos trânsito causado na cidade;
- Menos acidentes rodoviários;
- Ambiente menos poluído.

Para alavancar estes benefícios é necessário atuar transversalmente na infraestrutura de mobilidade e no espaço público, de onde se destacam a infraestrutura pedonal e ciclável, o acesso e a configuração da rede de transporte público e, naturalmente, a relação dos mesmos com o automóvel. Ao mesmo tempo, é importante intervir sobre o comportamento humano, através de ações de sensibilização e capacitação dos diferentes agentes com influência no sistema de mobilidade.

2. Objetivos gerais do PME de Vila Real

Um Plano de Mobilidade Escolar é um documento estratégico e orientador que pretende apresentar os termos base de uma alternativa estratégica da mobilidade dos estudantes no concelho. Através de um conjunto de ações será possível contribuir para diminuir a dependência do automóvel, aumentar o número de deslocações a pé, em bicicleta e em transporte público. Apesar de incidir sobre a mobilidade escolar, é expectável que os impactos positivos das ações a desenvolver se propaguem a toda a população.

Este Plano de Mobilidade Escolar apresenta, assim, múltiplas vantagens:

- Conhecer os padrões de mobilidade da comunidade escolar;
- Avaliar a qualidade da infraestrutura de mobilidade no entorno aos estabelecimentos de ensino;
- Identificar ações de melhoria da infraestrutura de mobilidade e do espaço público na envolvente aos estabelecimentos de ensino;
- Repensar o modelo de transporte de alunos de e para as escolas, reduzindo o número de trajetos contratualizados e aumentando a atratividade do transporte regular;
- Fomentar a consciencialização ambiental e financeira dos hábitos de mobilidade sustentáveis;
- Promover a participação da comunidade na aplicação da estratégia;
- Sustentar futuras candidaturas aos fundos estruturais e a outras linhas de financiamento de origem nacional ou europeia, demonstrando a maturidade das políticas públicas.

Este documento estrutura-se em três grandes secções.

A primeira, correspondendo ao diagnóstico, tem como objetivo dar a conhecer o panorama da mobilidade dos estudantes no concelho de Vila Real. Tal é possível através do cruzamento de dados de mobilidade com a caracterização do espaço público e da infraestrutura de mobilidade (transporte público, modo pedonal e ciclável) na envolvente aos diferentes estabelecimentos de ensino. No que respeita aos dados de mobilidade, e apesar da relevância dos dados provenientes dos Censos, é importante reconhecer as suas limitações, nomeadamente por agregar todo o universo da população estudante no concelho (ou seja, desde o 1º ciclo até ao ensino superior). Como tal, a realização de inquéritos à população estudantil foi vista como uma forma de colmatar esta limitação. Tendo em conta as restrições impostas pelo RGPD à elaboração de questionários a populações abaixo de determinada idade, os inquéritos foram centrados no professor e na sala de aula.

A segunda secção deste PME tem como objetivo determinar o potencial de mudança dos hábitos de mobilidade dos alunos. Para tal, escola a escola, são cruzados os dados dos inquéritos realizados com a infraestrutura de mobilidade, sinalizando pontos de melhoria. Esta secção inclui também um plano de rotas de transporte escolar, otimizado à realidade do concelho.

Na terceira secção é materializado o plano de ação, através de diferentes fichas de ação que sistematizam a estratégia a adotar pelo município, sendo também detalhado o modelo de gestão, avaliação e monitorização.

3. Diagnóstico

3.1 Parque Escolar

3.1.1 Introdução

O Parque Escolar, público, em Vila Real conta com dois Agrupamentos de Escolas: Diogo Cão, Morgado de Mateus e duas escolas não agrupadas: Secundária Camilo Castelo Branco e a Secundária São Pedro. A população escolar que frequenta o ensino público em Vila Real, ascende a 6 289 alunos, distribui-se pelos principais estabelecimentos de ensino de acordo com a tabela seguinte.

Tab. 1 Distribuição dos alunos por ciclo e por estabelecimento de ensino/ agrupamento no ano letivo 2023/2024

Escolas/ Agrupamentos	Número de alunos						
	Jl	1º CICLO	2º CICLO	3º CICLO	Ensino Sec.	Cursos Prof.	Total
AE Diogo Cão	566	1 029	572	232	-	-	2 399
AE Morgado de Mateus	312	572	272	471	270	71	1 968
ES Camilo Castelo Branco	-	-	-	294	502	-	796
ES S. Pedro	-	-	-	528	540	58	1 126
Total	878	1 601	844	1 525	1 312	129	6 289

Os Agrupamentos Escolares Diogo Cão e Morgado de Mateus incluem Jardins de Infância e Escolas Básicas, sendo que apenas este último abrange igualmente o ensino secundário. As Escolas Secundárias Camilo Castelo Branco e São Pedro além do ensino secundário também lecionam o 3º ciclo. A última disponibiliza cursos profissionais, juntamente com a Escola Secundária Morgado Mateus.

O 1º ciclo é aquele que no ano letivo 2023/2024 agrega o maior número de alunos (1601), seguida do 3º ciclo (1525) e do ensino secundário (1312). Os cursos profissionais agregam o menor número de alunos. Seguidamente analisa-se cada estabelecimento de ensino em pormenor.

Os estabelecimentos que lecionam o segundo e terceiro ciclos, bem como o ensino secundário e o ensino profissional, localizam-se nas sedes de agrupamento, próximos ao centro da cidade de Vila Real. Isto faz com que fora deste território apenas se localizem Escolas do 1º ciclo e Jardins de Infância. Na figura seguinte é apresentada a localização dos estabelecimentos escolares que lecionam o 1º ciclo e anos superiores (4 a nível secundário/técnico-profissional), 2 a nível do ensino básico do 2º e 3º ciclo e 13 a nível do ensino básico do 1º ciclo).

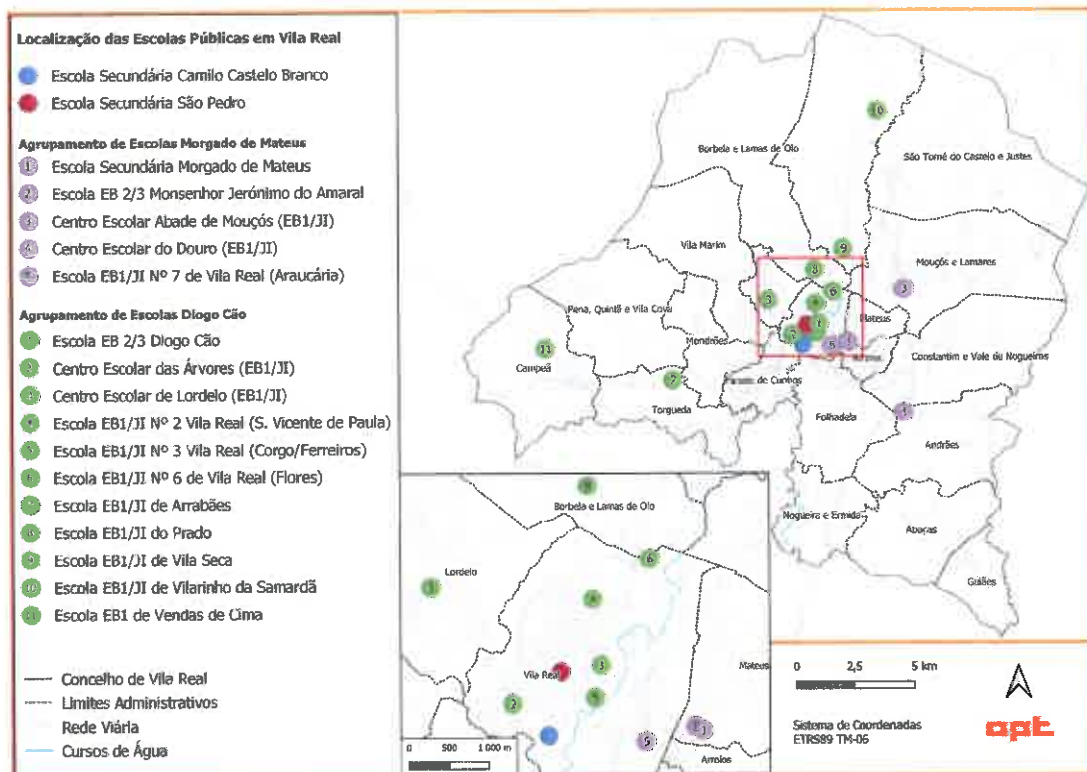


Fig. 1 Parque Escolar em Vila Real (do 1º ciclo ao Ensino Secundário)

A freguesia central do concelho concentra um total de oito estabelecimentos de ensino, valor que aumenta para doze quando considerados os limites da cidade de Vila Real. Este território apresenta níveis de urbanidade significativamente mais elevados do que o restante território concelhio, fomentando as deslocações em modos ativos, mas também em transporte público, em virtude da operação da rede dos Transportes Urbanos de Vila Real.

Deste mapa torna-se também evidente que um número elevado de freguesias (10) não dispõe de qualquer estabelecimento de ensino. Este é o caso das freguesias de Abaças, Arroios, Guiães, Folhadela, Mondrões, Parada de Cunhos e da U.F. de Constantim e Vale de Nogueiras, da U.F. de Pena, Quintã e Vila Cova, da U.F. de Nogueira e Ermida e da U.F. de São Tomé do Castelo e Justes.

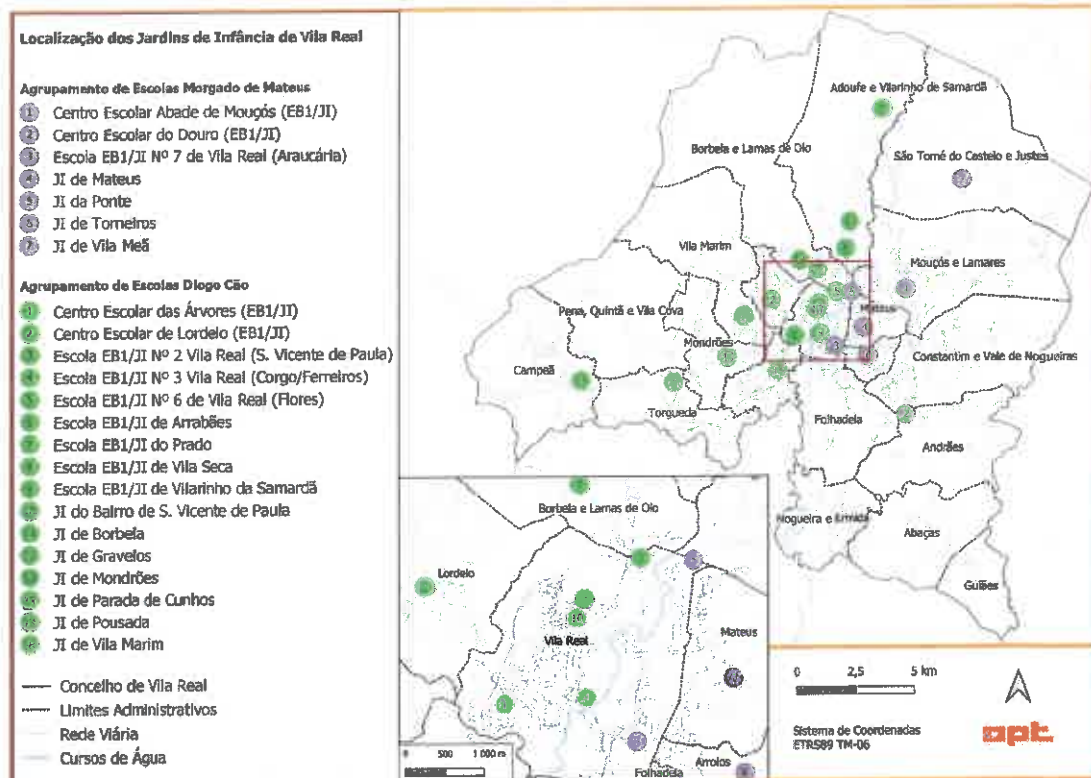


Fig. 2 Parque Escolar em Vila Real (Estabelecimentos com pré-escolar)

No caso dos estabelecimentos com pré-escolar, a situação é, em tudo semelhante à análise anterior, sendo, no entanto, apenas 6 as freguesias sem qualquer oferta educativa. Tal deve-se ao facto de ainda operarem jardins de infância nas freguesias de Mondrões, Parada de Cunhos, Vila Marim e U.F. de São Tomé do Castelo e Justes.

Esta distribuição dos equipamentos escolares leva a que, para grande parte dos alunos nas freguesias periféricas, o uso de modos ativos nas deslocações para a escola seja uma impossibilidade, obrigando a recorrer ao transporte escolar, com custos para o município, ou utilizando o transporte individual, com prejuízo para o sistema ambiental.

3.1.2 Agrupamento de Escolas Diogo Cão

A sede do Agrupamento de Escolas Diogo Cão (AEDC) situa-se no centro de Vila Real e está inserida na EB 2/3 Diogo Cão contabilizando 804 alunos dos 2º e 3º ciclos. Tendo como área de influência pedagógica toda a margem direita do Corgo, este agrupamento é o maior do concelho de Vila Real, tanto em número de alunos, como de estabelecimentos de ensino (sete jardins de infância e dez escolas básicas (EB) do 1º ciclo que incluem também Jardim de Infância (JI)):

- Jardim de Infância de Parada de Cunhos
- Jardim de Infância de Vila Marim
- Jardim de Infância de Borbela
- Jardim de Infância de Gravelos
- Jardim de Infância do Bairro de S. Vicente de Paula
- Jardim de Infância de Pousada
- Jardim de Infância de Mondrões
- Escola EB1 N° 2 Vila Real (S. Vicente de Paula)
- Escola EB1 N° 3 Vila Real (Corgo/Ferreiros)
- Escola EB1 N° 6 de Vila Real (Flores)
- Escola do 1º CEB de Arrabães
- Escola do 1º CEB Prado
- Escola do 1º CEB de Vendas de Cima
- Escola do 1º CEB de Vila Seca
- Escola do 1º CEB de Vilarinho da Samardã
- Centro Escolar das Árvores
- Centro Escolar de Lordelo
- Escola EB 2/3 Diogo Cão (sede de agrupamento)

De seguida é apresentada, em forma de mapa, a inserção urbana de cada um dos estabelecimentos de ensino do concelho, de forma a entender a sua relação com a rede viária, o modelo de ocupação urbana da envolvente e a proximidade à rede de transporte público, nomeadamente as paragens dos Transportes Urbanos de Vila Real.

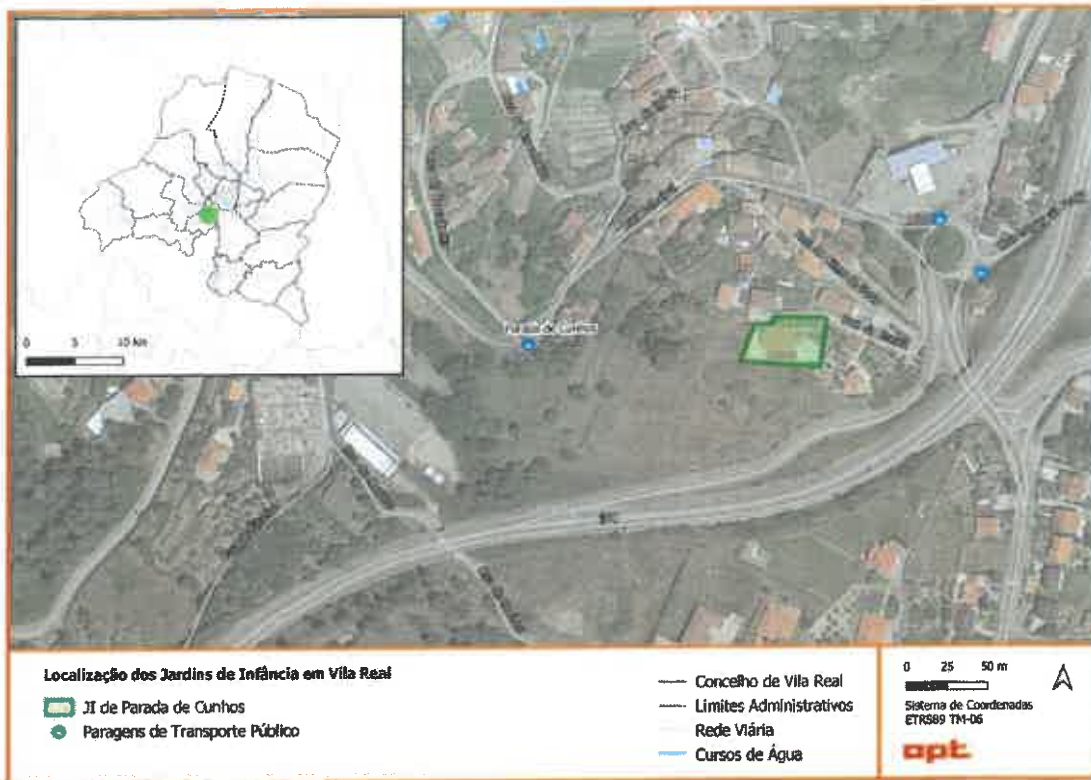


Fig. 3 Inserção urbana do JI de Parada de Cunhos

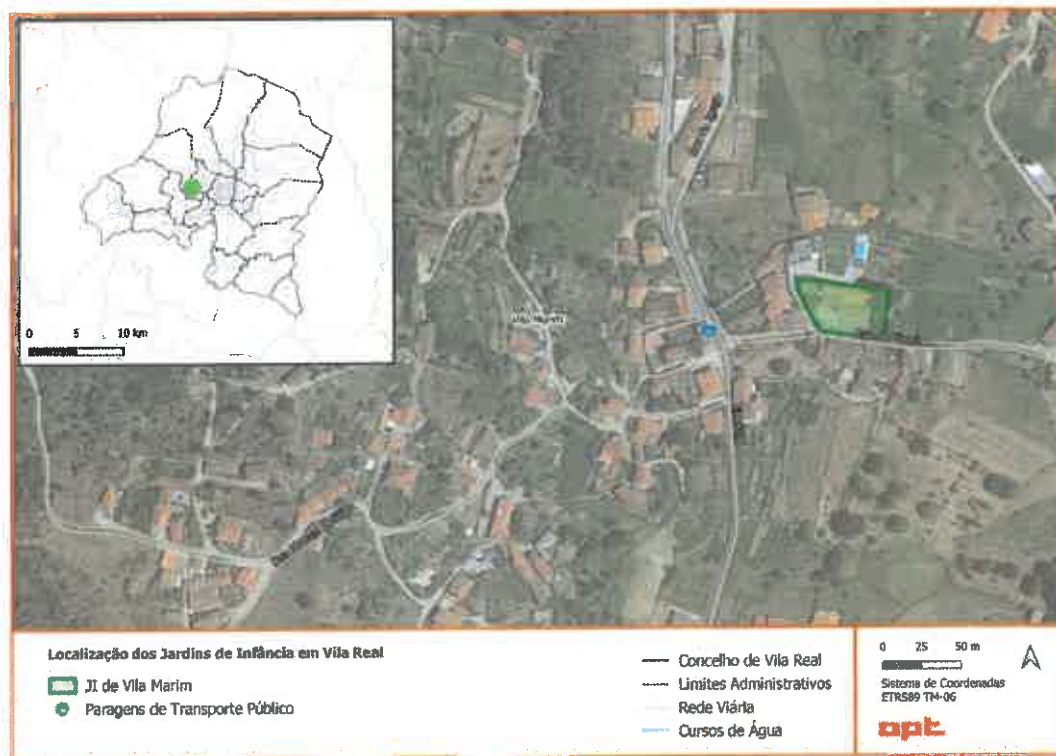


Fig. 4 Inserção urbana do JI de Vila Marim

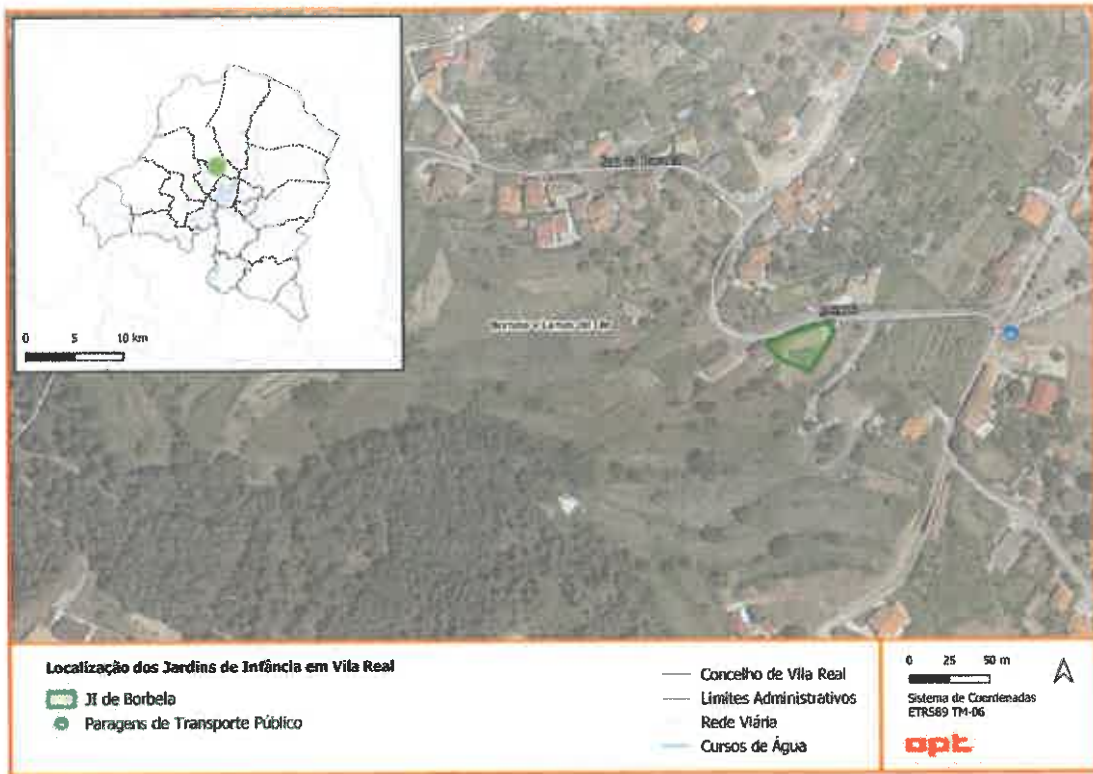


Fig. 5 Inserção urbana do JI de Borbela

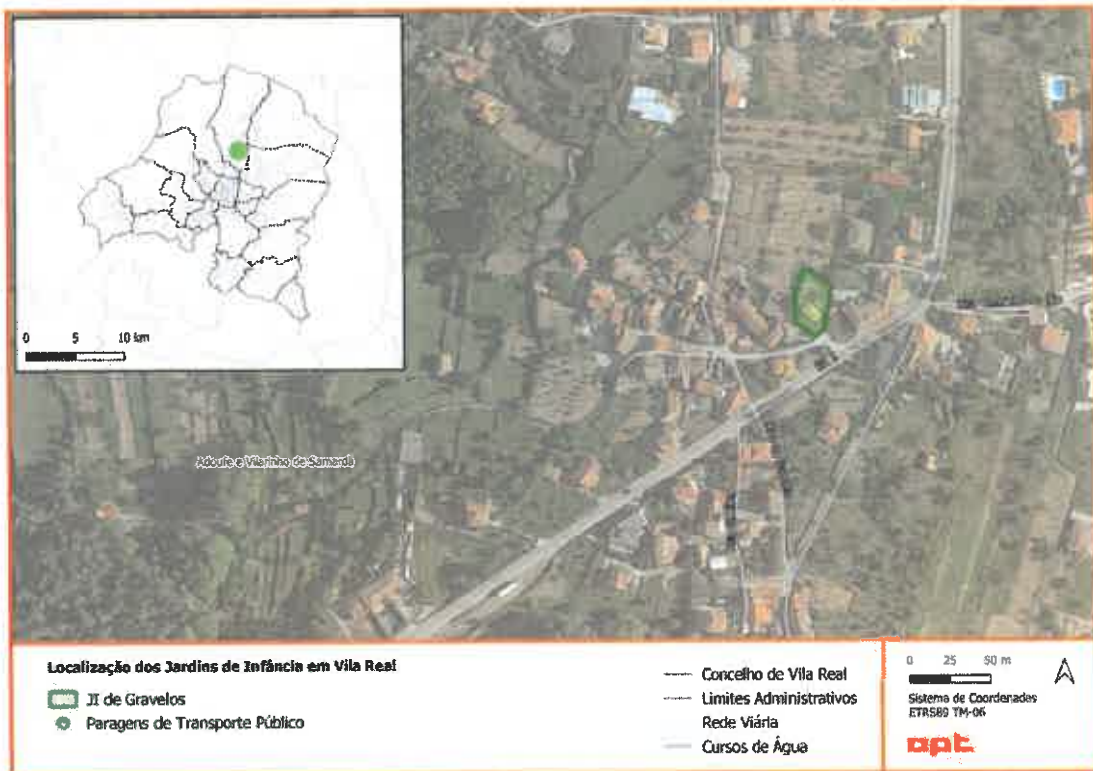


Fig. 6 Inserção urbana do JI de Gravelos

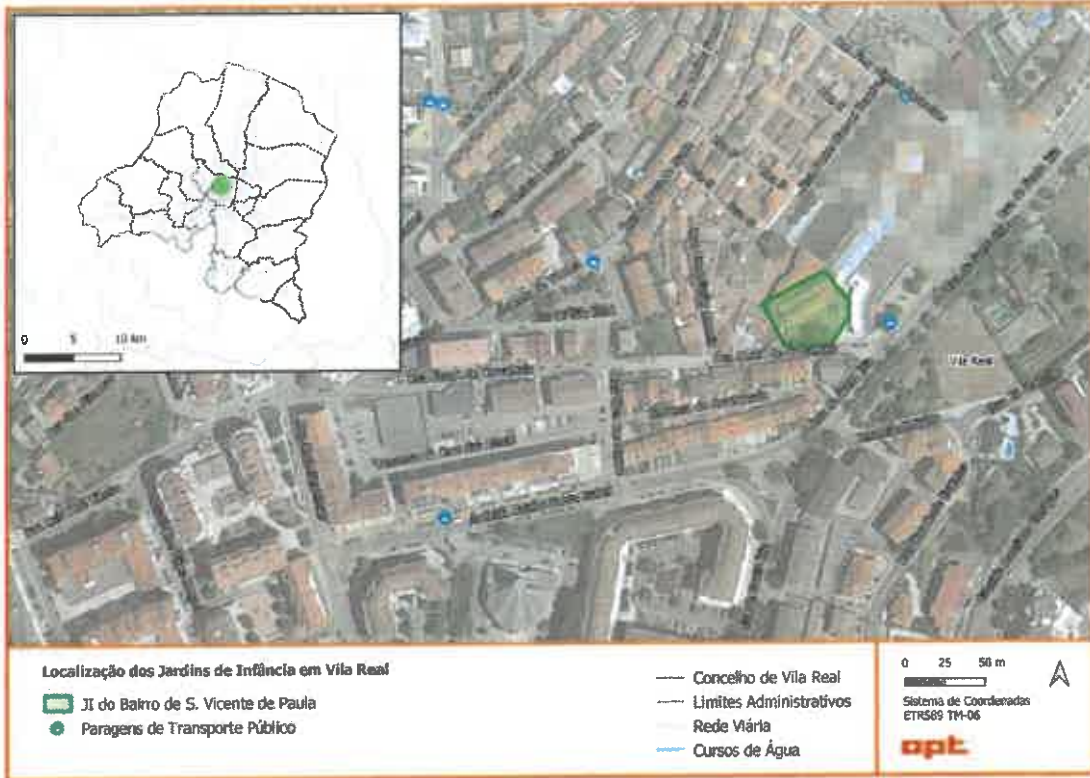


Fig. 7 Inserção urbana do JI do Bairro de S. Vicente de Paula

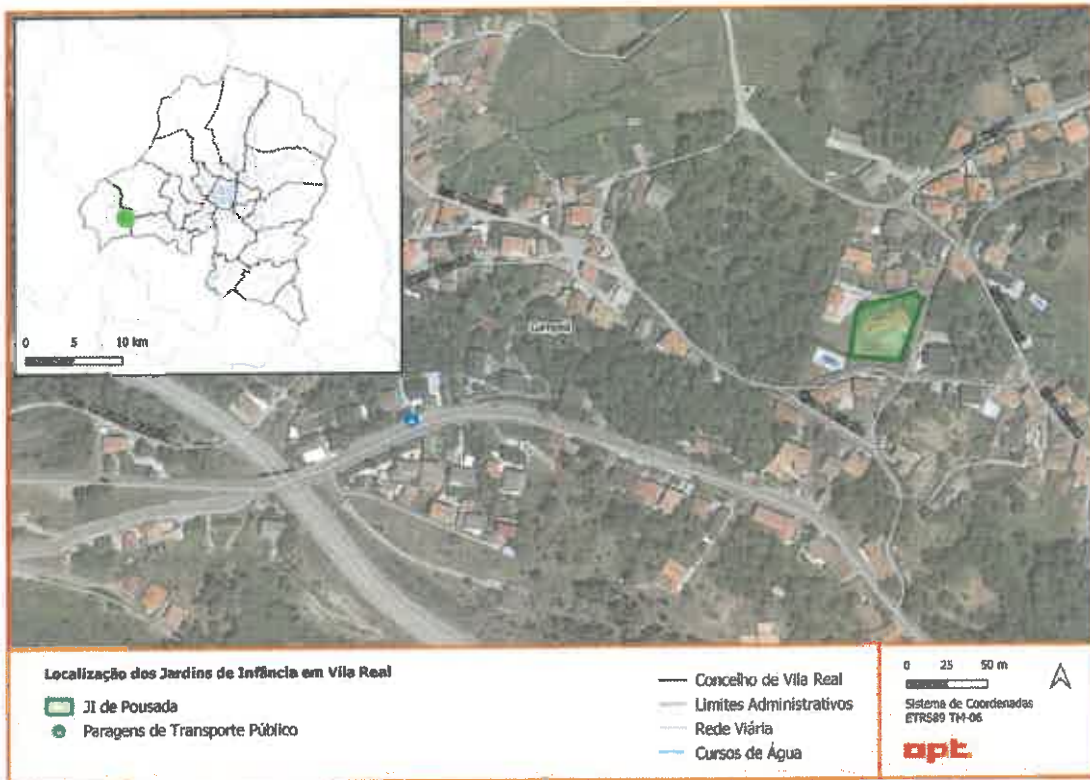


Fig. 8 Inserção urbana do JI de Pousada

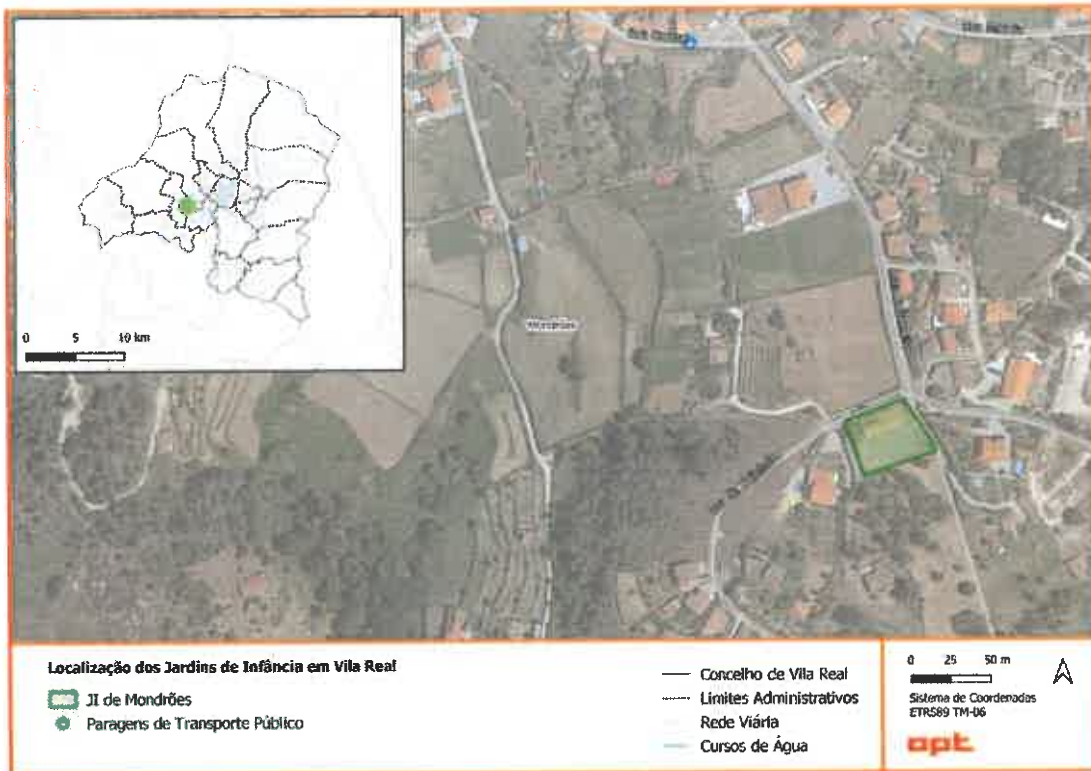


Fig. 9 Inserção urbana do JI de Mondrões

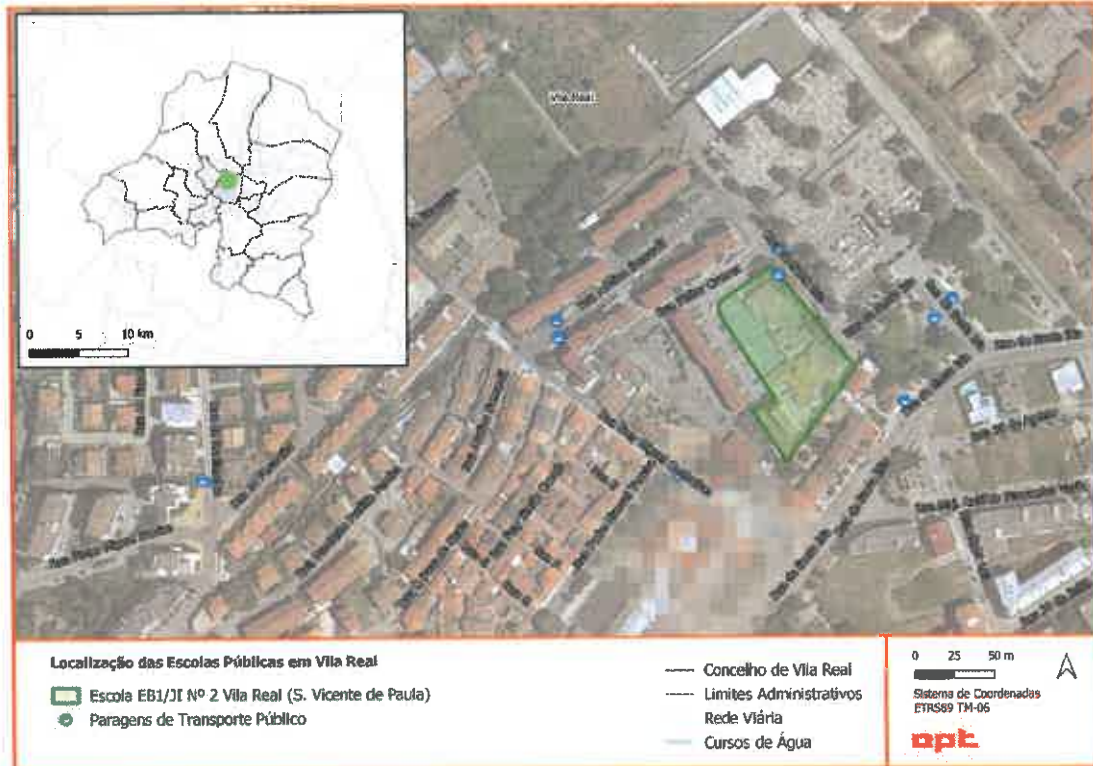


Fig. 10 Inserção Urbana da EB1/JI nº2 (S. Vicente de Paula)

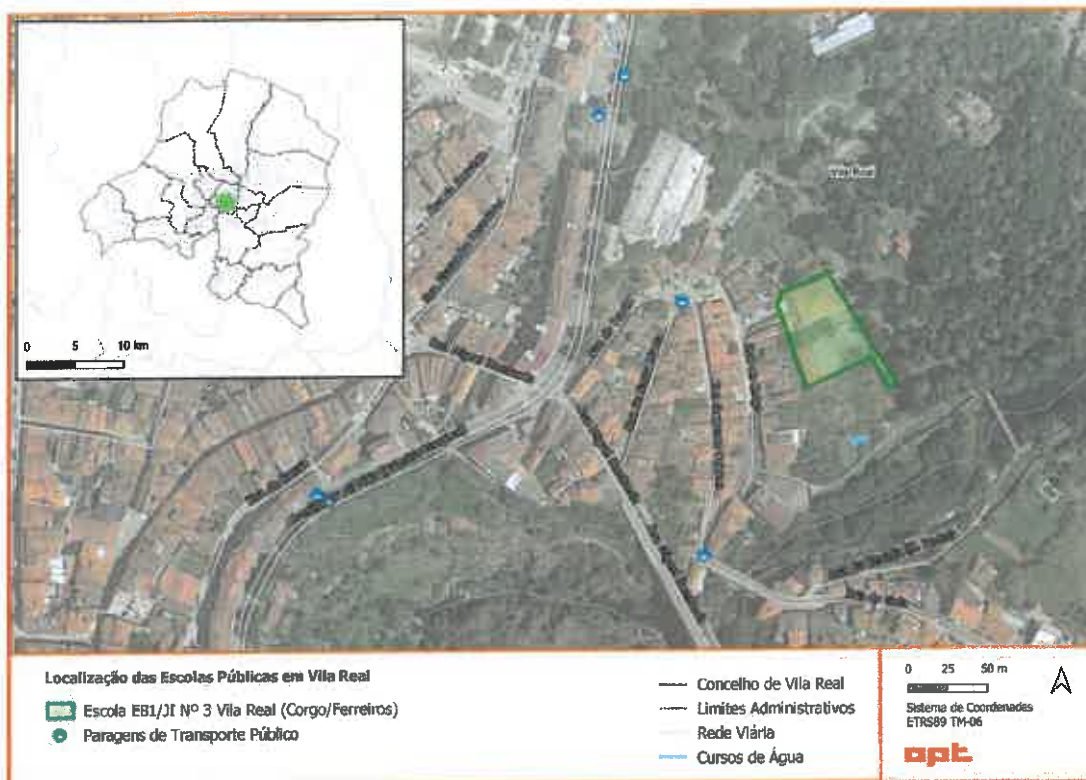


Fig. 11 Inserção Urbana da Escola EB1/JI nº 3 de Vila Real (Corgo/ Ferreiros)

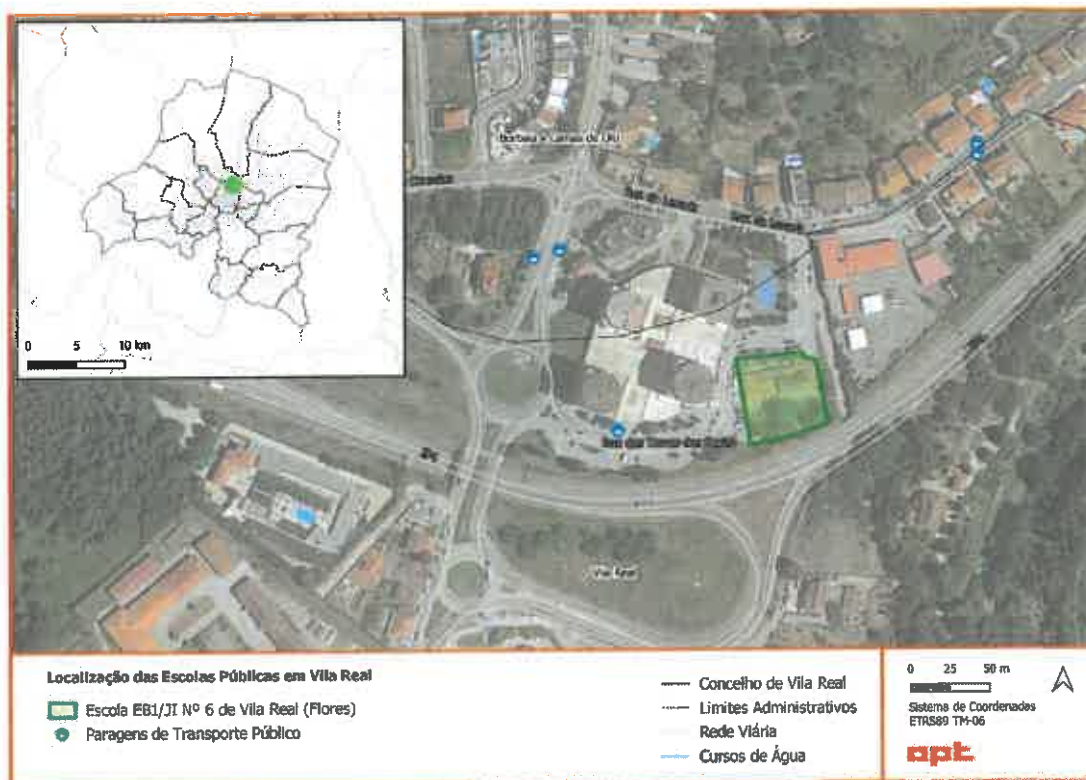


Fig. 12 Inserção Urbana da Escola EB1/JI nº 6 de Vila Real (Flores)

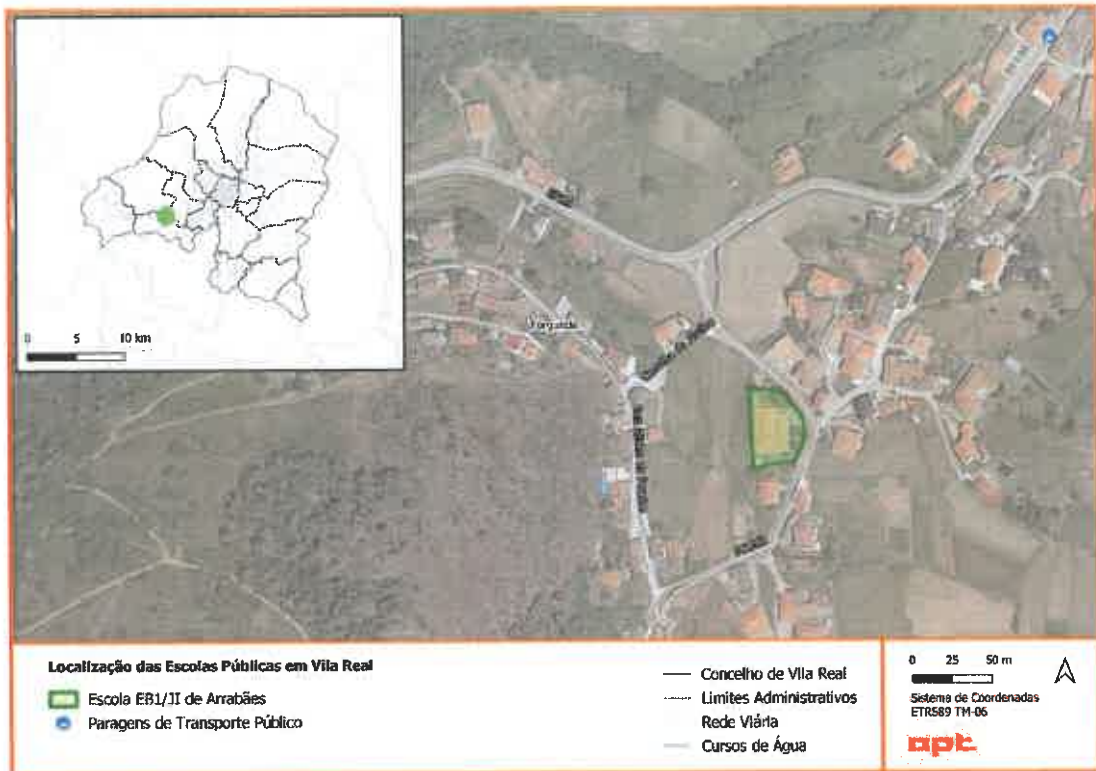


Fig. 13 Inserção Urbana da Escola EB1/II de Arrabães

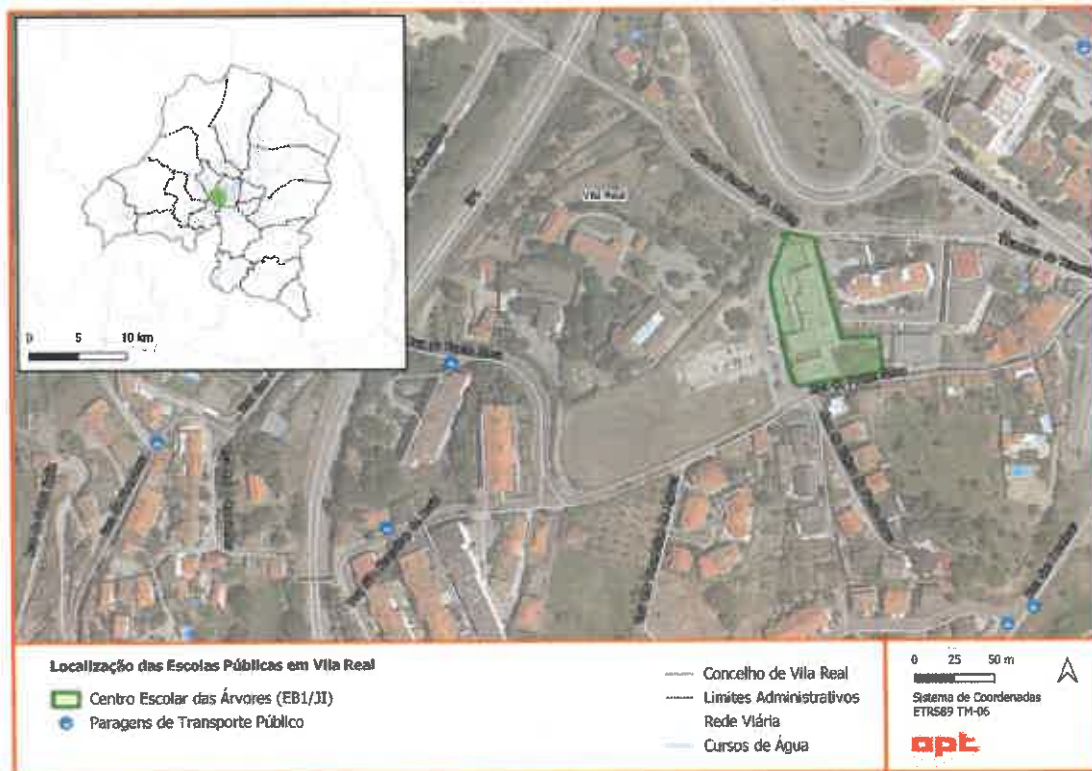


Fig. 14 Inserção Urbana do Centro Escolar das Árvores

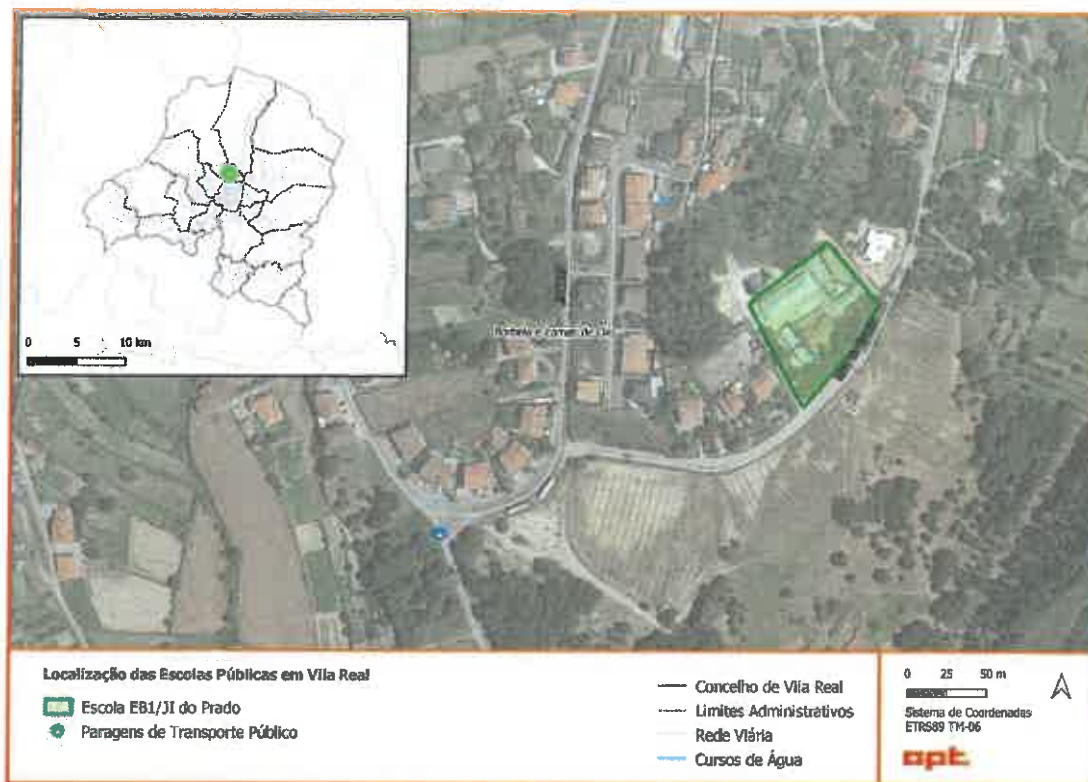


Fig. 15 Inserção Urbana da Escola EB1/JI do Prado

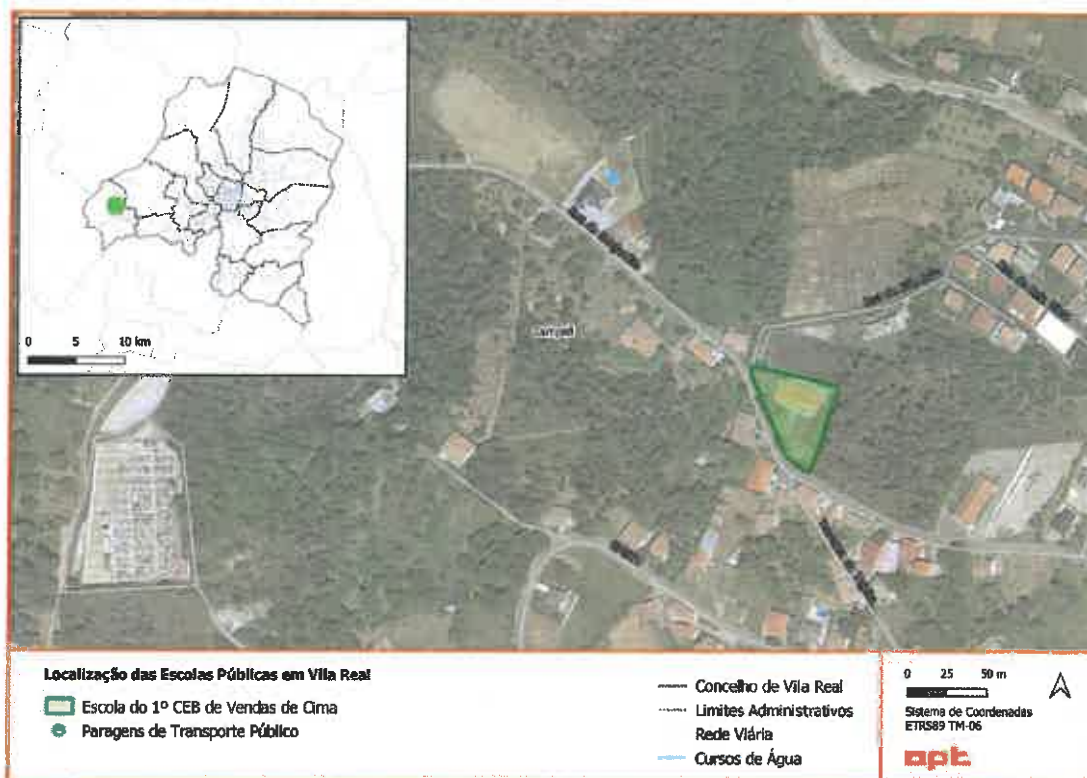


Fig. 16 Inserção Urbana da Escola EB1 de Vendas de Cima

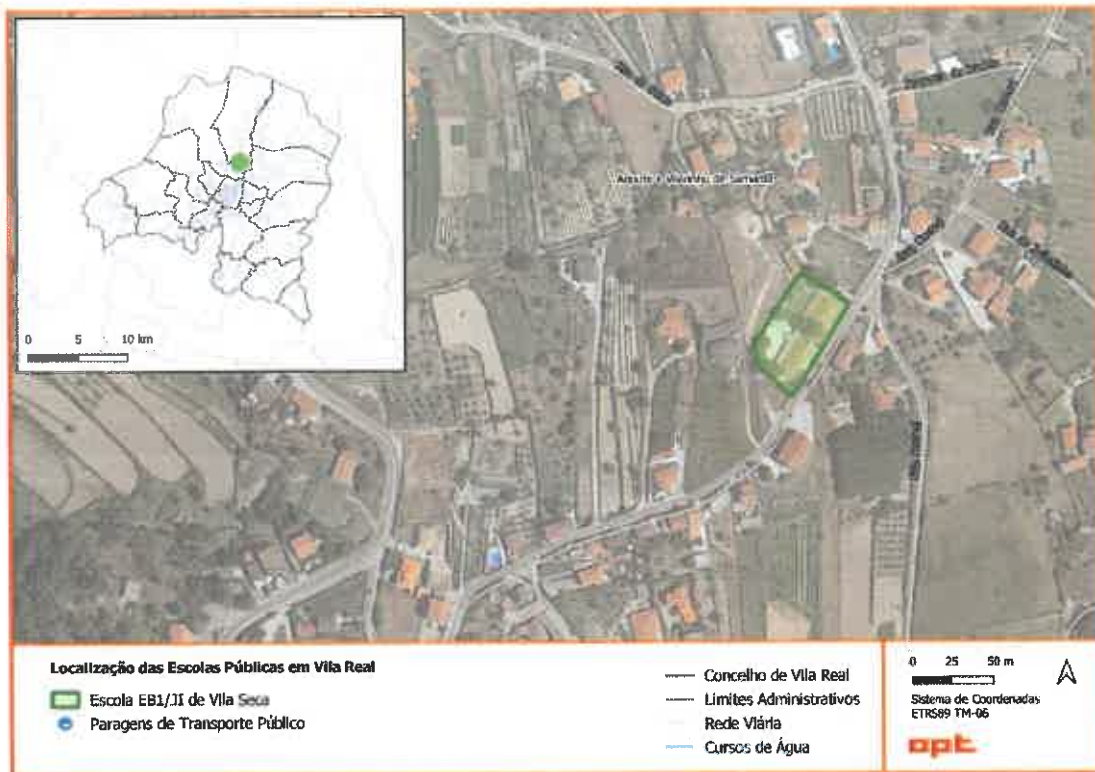


Fig. 17 Inserção Urbana da Escola EB1/JI de Vila Seca



Fig. 18 Inserção Urbana da Escola EB1/JI de Vilarinho da Samardã

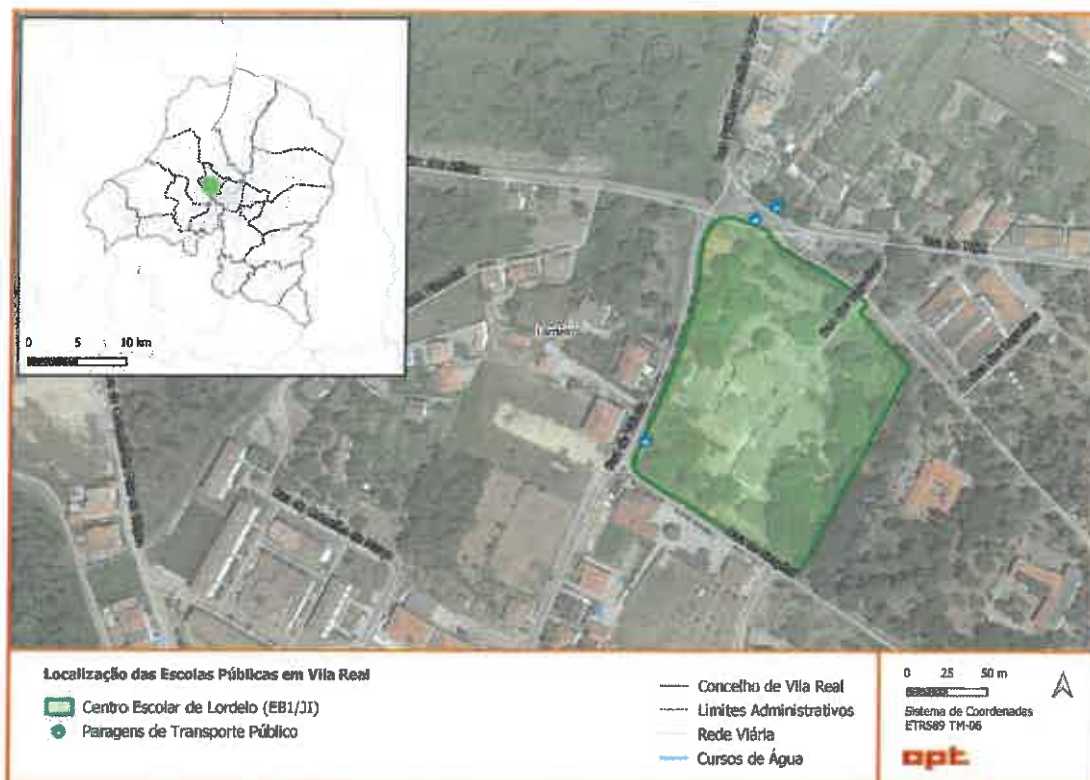


Fig. 19 Inserção Urbana do Centro Escolar de Lordelo

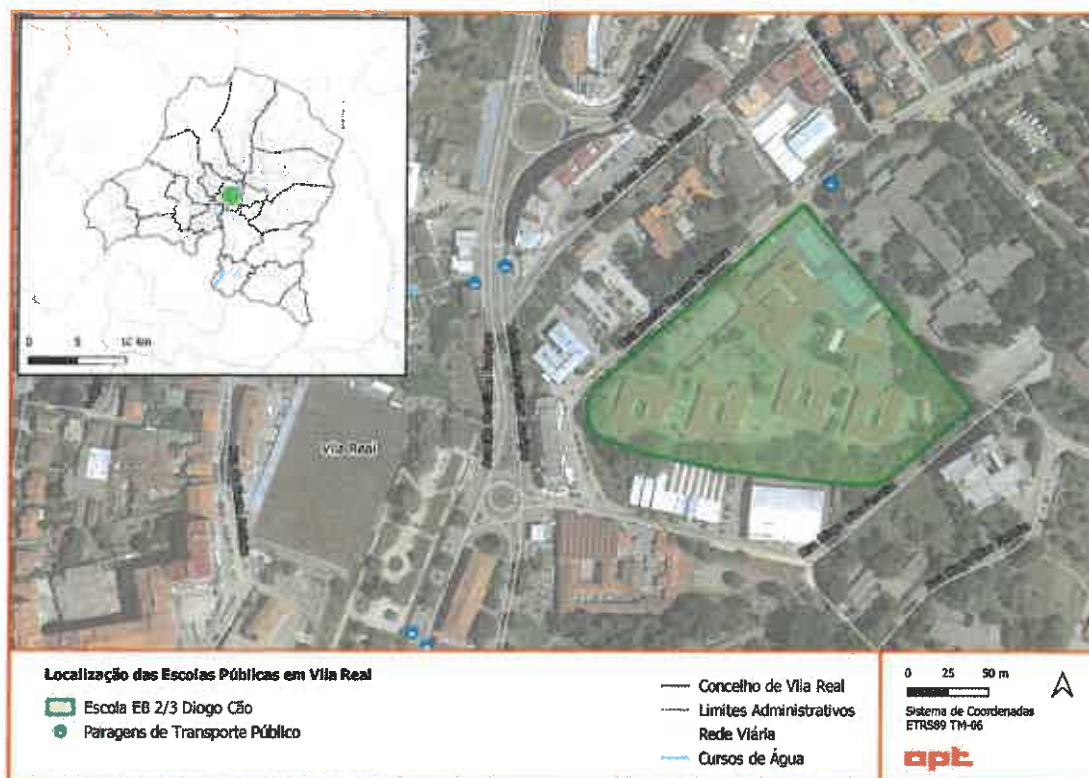


Fig. 20 Inserção Urbana da Escola EB2/3 Diogo Cão

3.1.3 Agrupamento de Escolas de Morgado de Mateus

Tendo como área pedagógica a margem esquerda do Corgo, no presente ano letivo, o Agrupamento de Escolas de Morgado de Mateus (AEMM) abrange um total 1968 alunos repartidos por quatro JI, três EB com JI, a EB 2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral e a ES Morgado de Mateus:

- Jardim de Infância de Torneiros
- Jardim de Infância de Vila Meã
- Jardim de Infância de São Martinho-Mateus
- Jardim de Infância de Ponte
- Escola Básica Abade de Mouçós
- Escola Básica do Douro
- Escola Básica n.º 7 de Vila Real (Araucária)
- Escola Básica Monsenhor Jerónimo do Amaral
- Escola Secundária Morgado de Mateus (sede de agrupamento)

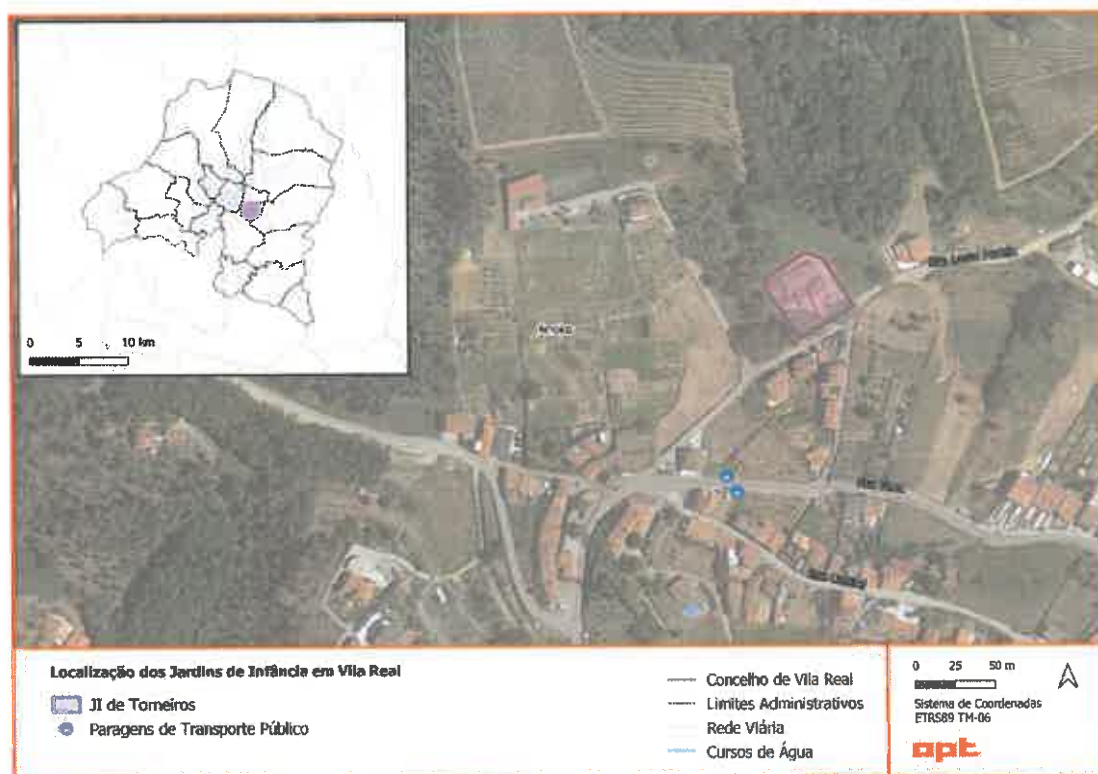


Fig. 21 Inserção urbana do JI de Torneiros

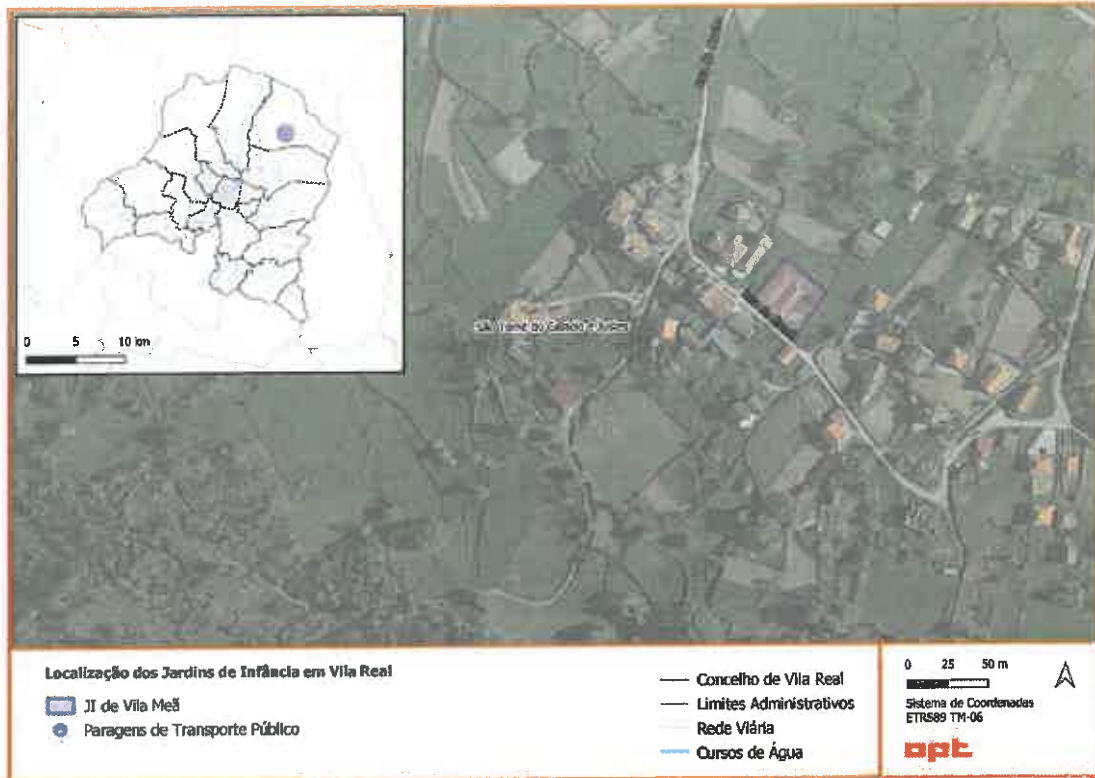


Fig. 22 Inserção urbana do JI de Vila Meã

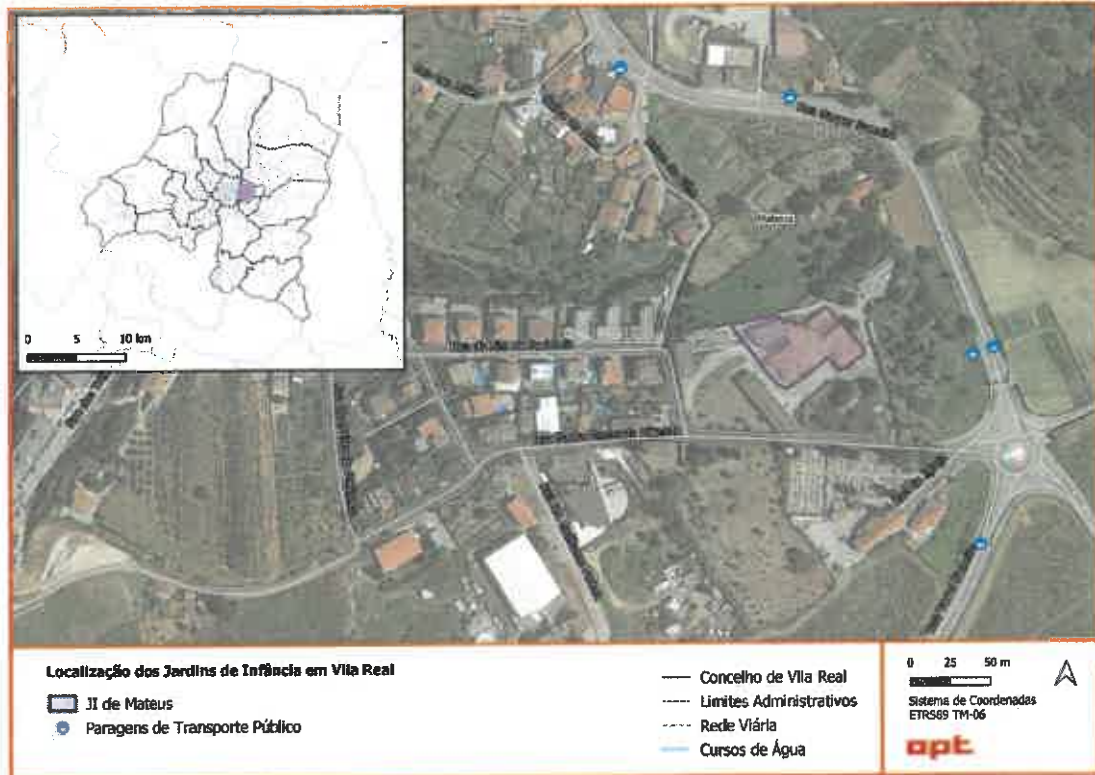


Fig. 23 Inserção urbana do JI de Mateus

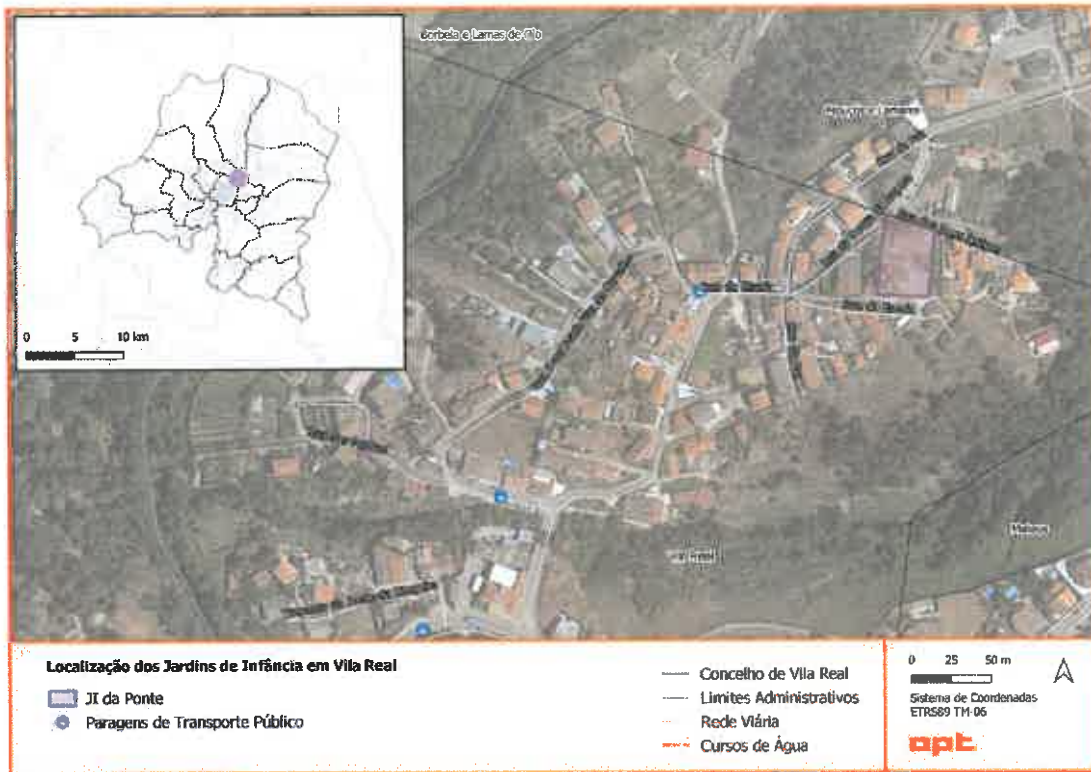


Fig. 24 Inserção urbana do JI de Ponte

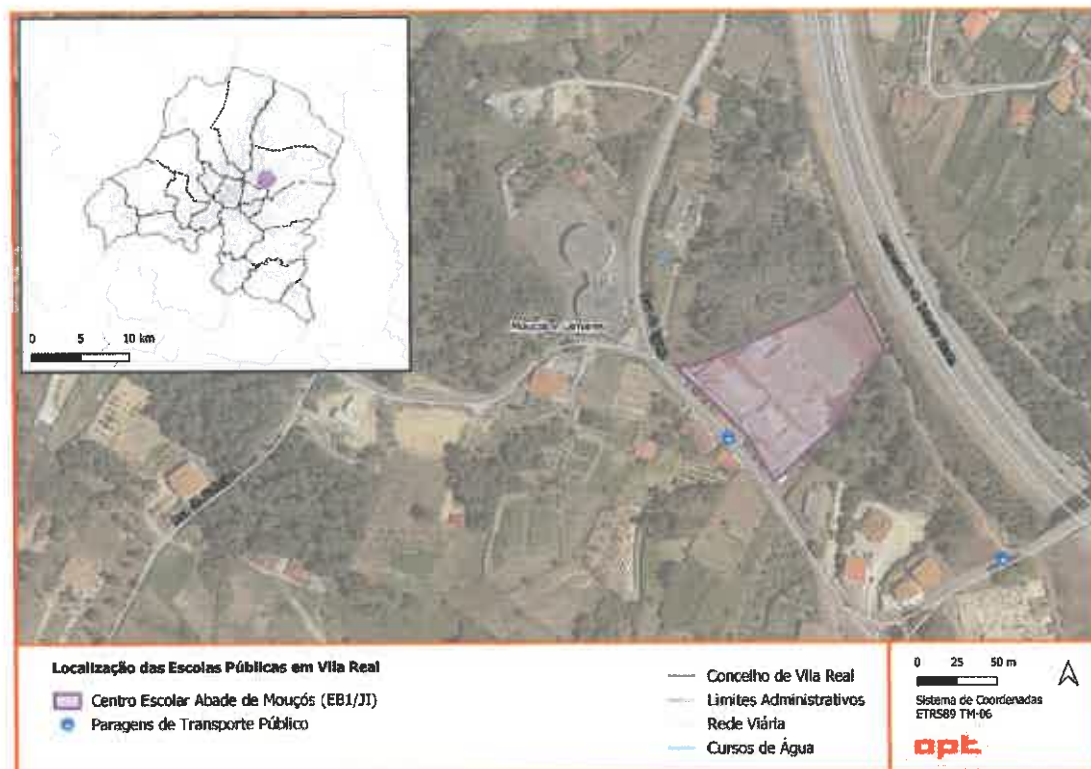


Fig. 25 Inserção Urbana do Centro Escolar de Abade de Mouços

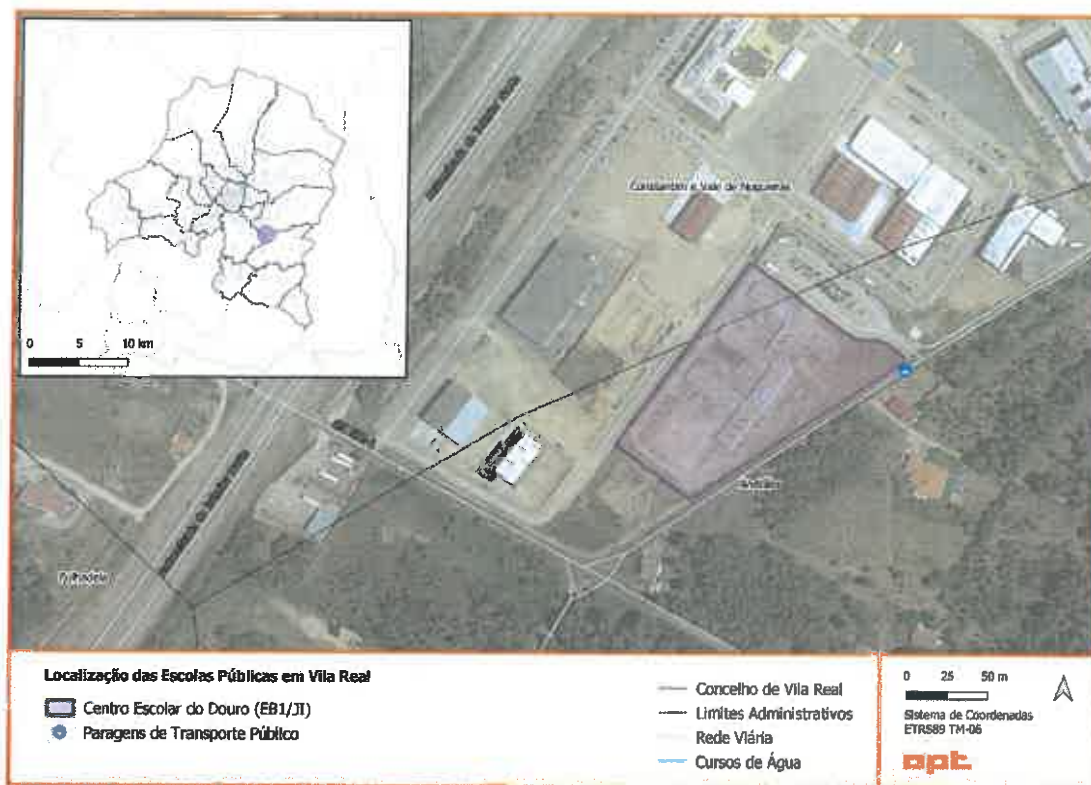


Fig. 26 Inserção Urbana do Centro Escolar do Douro

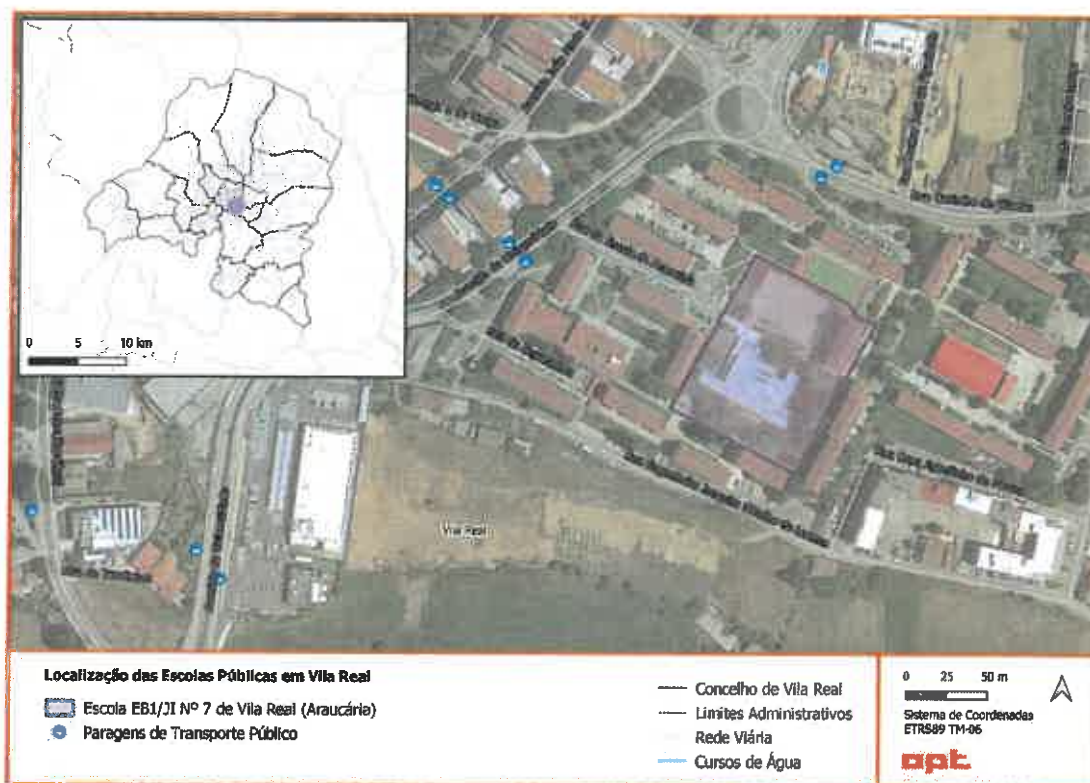


Fig. 27 Inserção Urbana da Escola EB1/JI n°7 de Vila Real (Araucária)

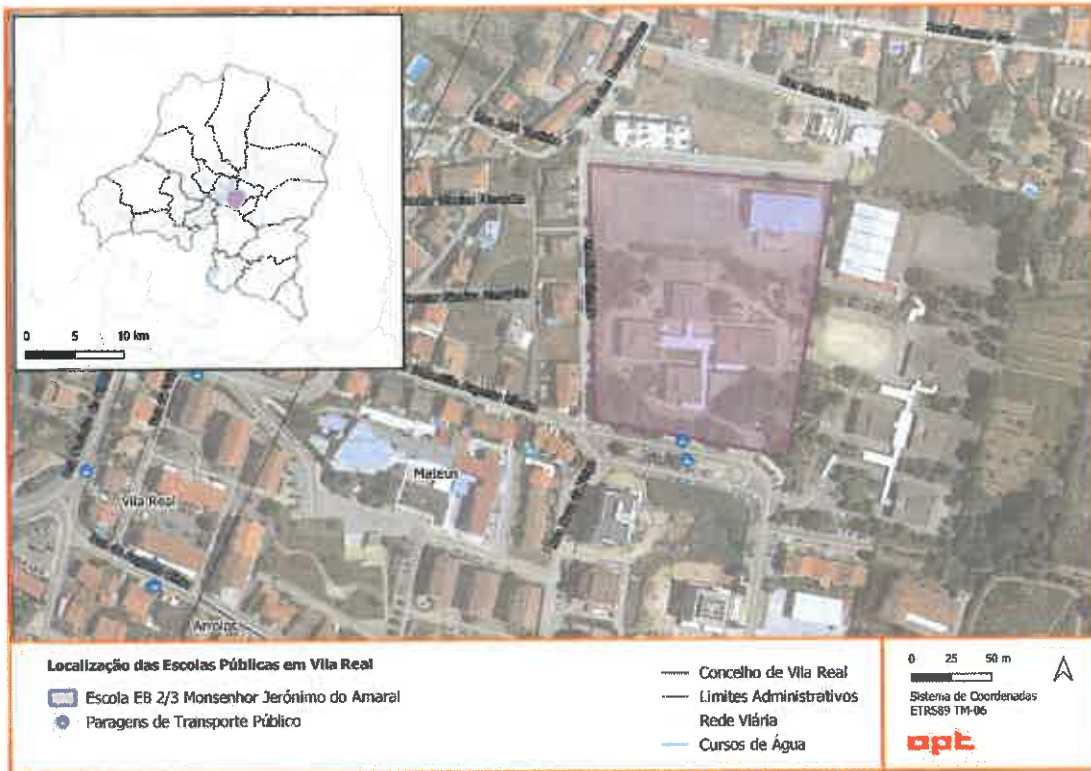


Fig. 28 Inserção Urbana da Escola EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral

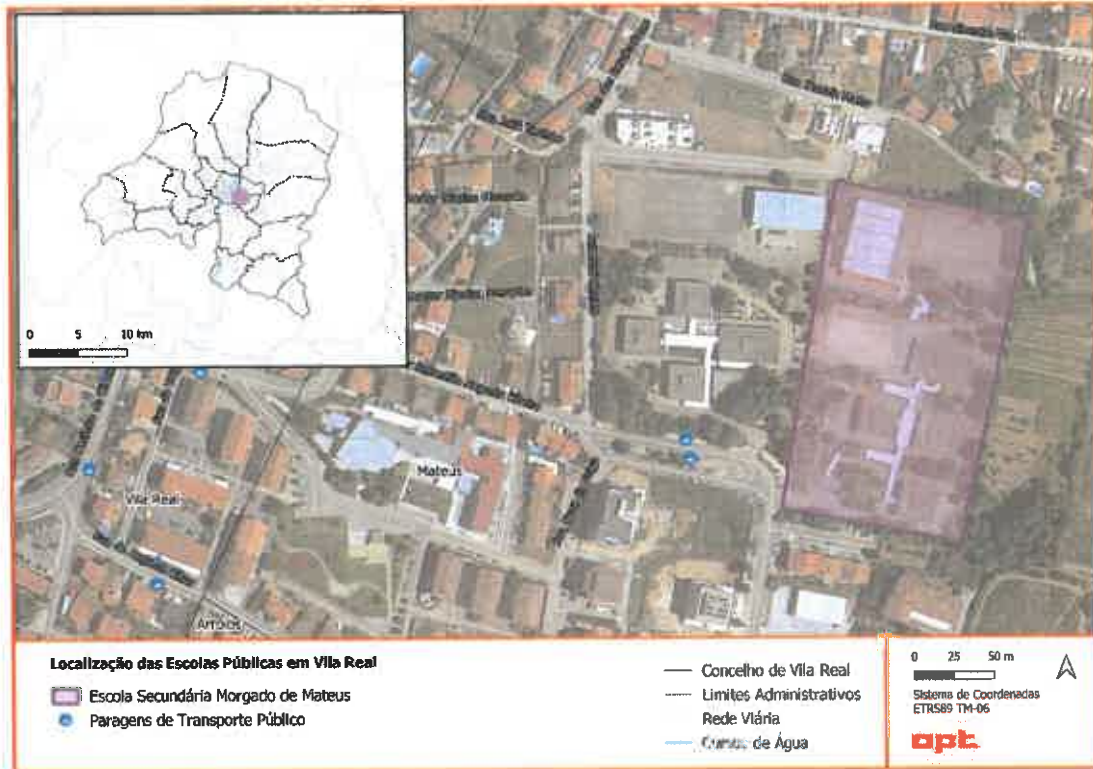


Fig. 29 Inserção Urbana da Escola Secundária Morgado de Mateus

3.1.4 Escola Secundária Camilo Castelo Branco

A Escola Secundária Camilo Castelo Branco surge como escola não integrada, localizada no núcleo antigo da cidade de Vila Real, também conhecida como Vila Velha, mesmo ao lado do edifício da Câmara Municipal Vila Real. No presente ano letivo frequentam esta escola um total de 796 alunos repartido pelo 3º ciclo do ensino básico (294) e pelo ensino secundário (502).

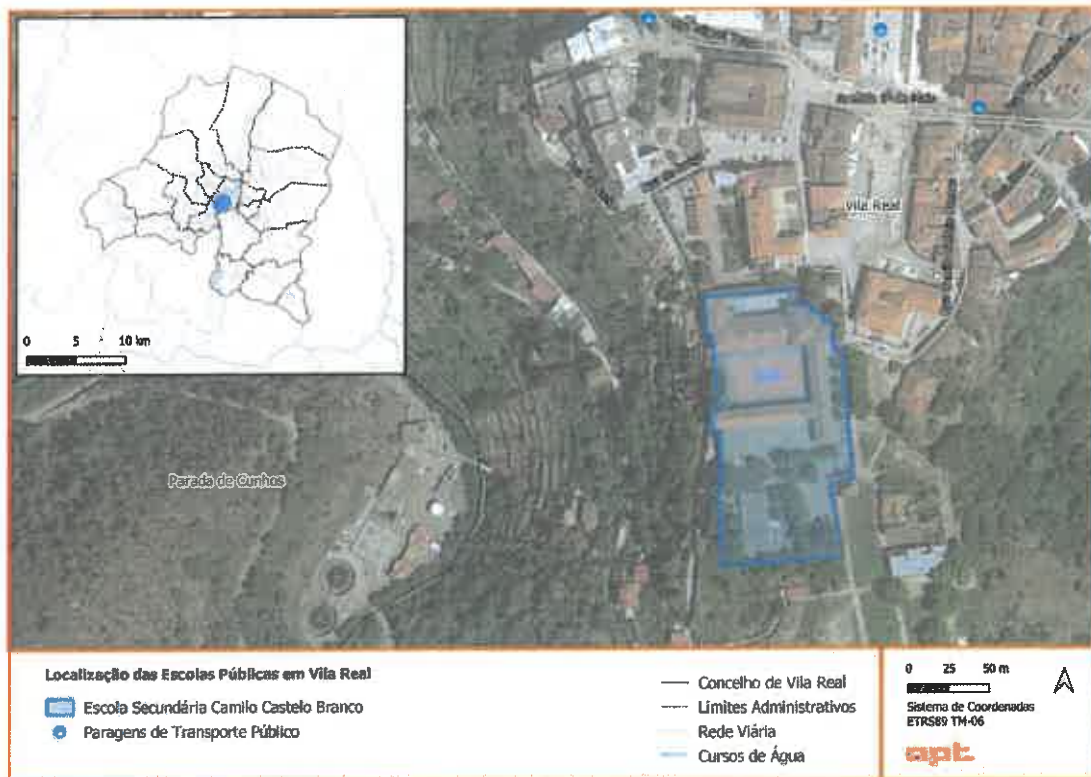


Fig. 30 Inserção Urbana da Escola Secundária Camilo Castelo Branco

3.1.5 Escola Secundária de São Pedro

A Escola Secundária de São Pedro encontra-se a uma cota mais alta no centro urbano de Vila Real, já nas imediações da Nossa Senhora da Conceição e a norte do Mercado Municipal. Tal como a Secundária Camilo Castelo Branco surge como escola não integrada em qualquer agrupamento escolar.

A oferta formativa da escola é abrangente englobando o 3º ciclo do ensino básico, o ensino secundário e o ensino técnico-profissional. O número de alunos do 3º ciclo é equiparado ao número de alunos do ensino secundário, 528 e 540 alunos, respetivamente. No contexto técnico-profissional existem 58 alunos.

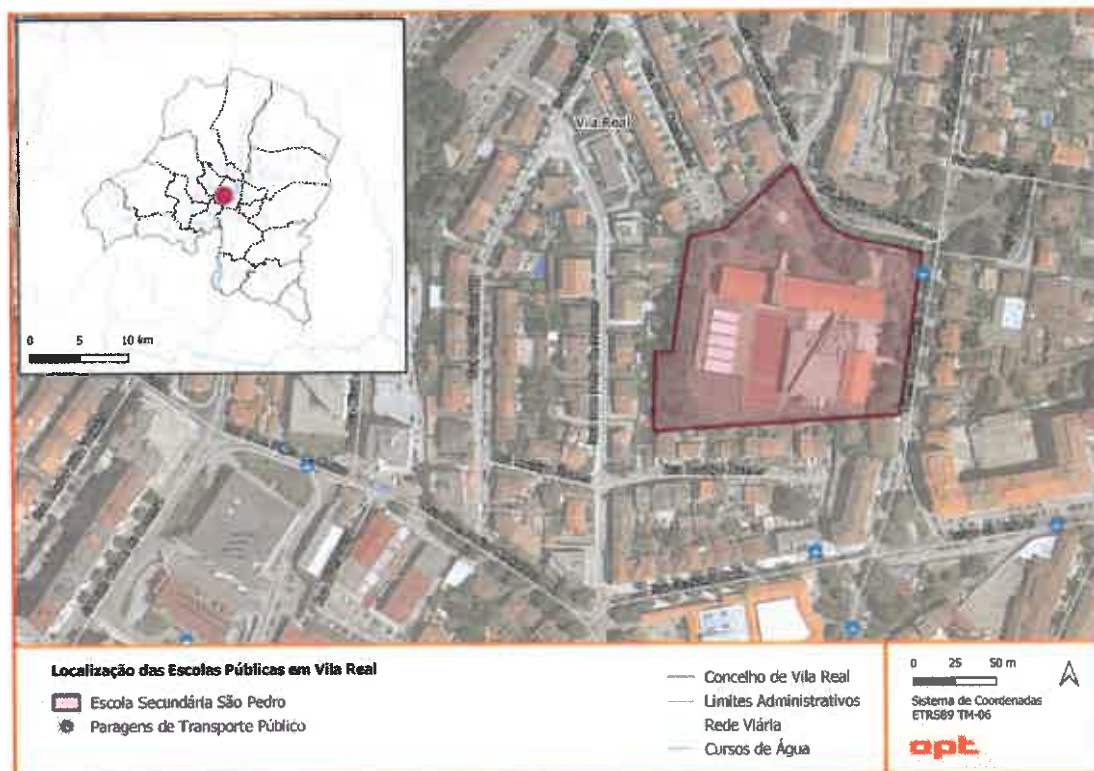


Fig. 31 Inserção Urbana da Escola Secundária de São Pedro

3.2 Padrões de Mobilidade

3.2.1 Panorama Geral

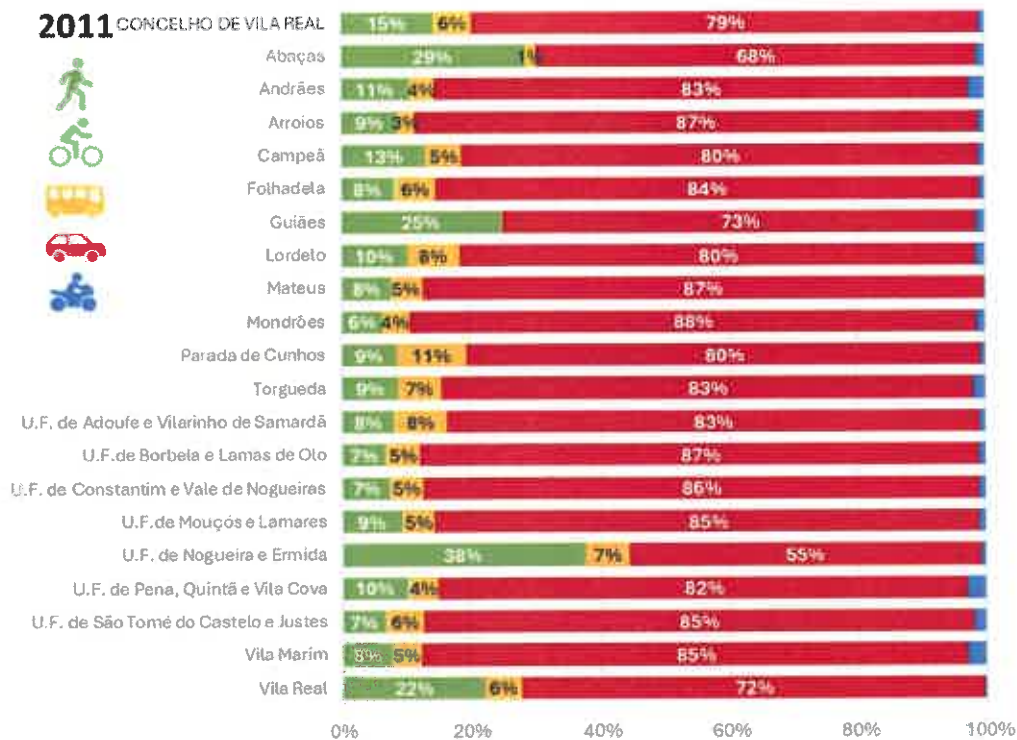
Sem o conhecimento dos padrões de mobilidade da população escolar não é, naturalmente, possível identificar a extensão do esforço necessário para a alteração do paradigma de mobilidade.

O Instituto Nacional de Estatística, em cada momento censitário, sendo o mais recente de 2021, avalia os movimentos pendulares da população residente. Estes identificam os movimentos quotidianos da população entre o seu local de residência e o seu local de trabalho ou estudo, caracterizando-se segundo o modo de transporte principal utilizado. Apesar de não existir uma definição concreta do que define efetivamente o modo principal, entende-se que o mesmo diz respeito aquele no qual um determinado indivíduo despende a maior percentagem do tempo total de viagem.

Dado incidir apenas sobre os movimentos pendulares, os dados dos Censos não permitem, efetivamente, conhecer a realidade dos restantes movimentos da população. No entanto, é também sabido que o modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares acaba por condicionar a escolha modal na restante cadeia de viagens ao longo do dia. Neste sentido, a reflexão sobre o modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares permite tecer algumas considerações sobre a qualidade da infraestrutura de mobilidade e de como as necessidades de mobilidade da população se articulam com a oferta.

Segue-se a apresentação dos padrões de mobilidade da população residente empregada em Vila Real, num primeiro momento, e da população que reside e estuda em Vila Real, num segundo momento. De notar que nesta segunda análise estão, forçosamente, incluídos os alunos da UTAD.

População Empregada



População Empregada

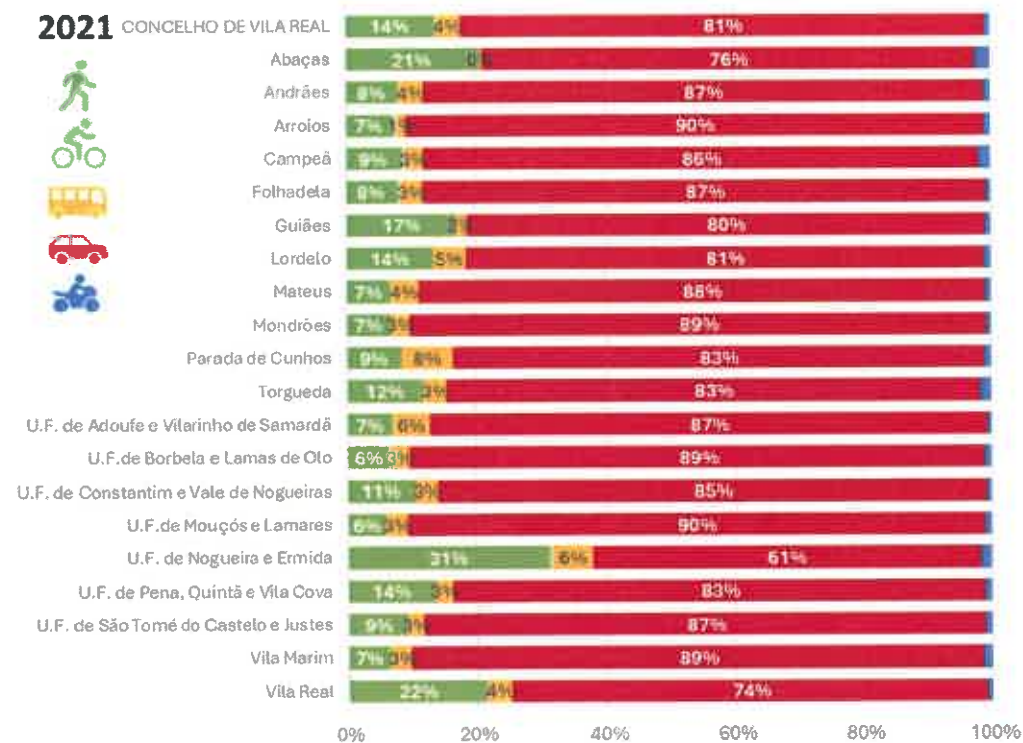
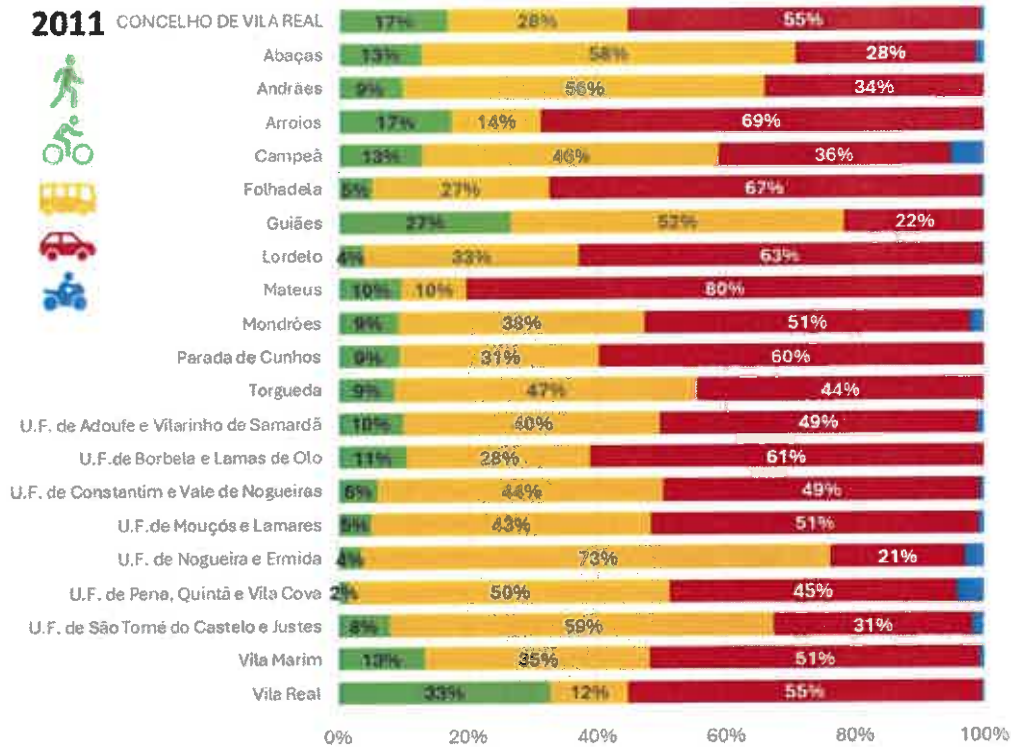


Fig. 32 Repartição modal da população residente e empregada em Vila Real

População Estudante



População Estudante

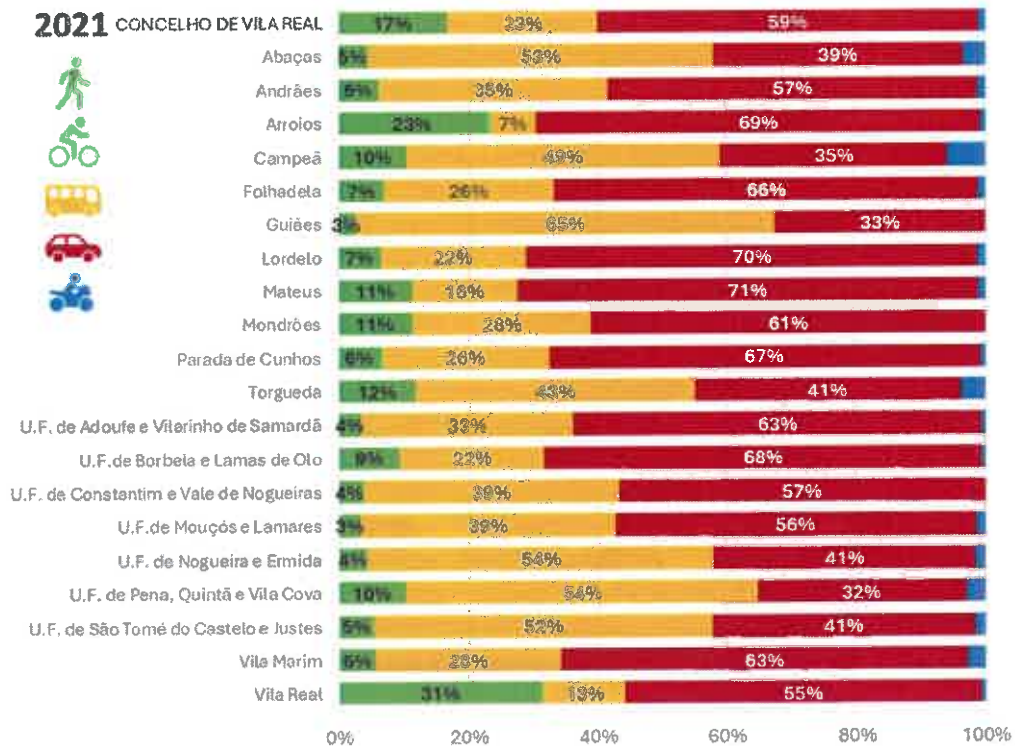


Fig. 33 Repartição modal da população residente e estudante em Vila Real

Conforme as figuras anteriores ilustram, o automóvel é o principal meio de transporte utilizado pelos residentes de Vila Real nos seus movimentos pendulares, quer sejam trabalhadores quer sejam estudantes. Existem, no entanto, importantes diferenças, quer em termos de evolução entre momentos censitários, quer entre freguesias ou de acordo com a situação do indivíduo (trabalhador ou estudante).

No que diz respeito à população empregada destaca-se, em primeiro lugar, a reduzida utilização do transporte público (6% em 2011 e 4% em 2021), a predominância do automóvel (79% em 2011 e 81% em 2021) e a quase completa ausência da bicicleta (0,2% em 2021). Existem, no entanto, freguesias com comportamentos claramente distintos. Se no caso da freguesia de Vila Real é natural registar-se uma maior utilização do modo pedonal (22% em 2011 e 2021) em virtude dos maiores níveis de urbanidade, tal também se verifica em territórios com uma natureza claramente rural, como é o caso de Abaças, Guiães e a U.F. de Nogueira e Ermida, sinalizando uma elevada percentagem de deslocações de curta distância. No que respeita ao transporte público, denota-se a maior percentagem de utilização na freguesia de Parada de Cunhos (8%), contrastando com a freguesia de Abaças ou Arroios onde este valor se situa próximo de 1%. É, na verdade, na freguesia de Arroios onde a utilização do automóvel é mais intensa, representando 9 em cada 10 movimentos pendulares.

Esta situação sinaliza, à partida, que excetuando o território mais central do concelho, e algumas freguesias onde a bacia de emprego consegue dar uma resposta significativa à procura local, o automóvel é a única alternativa de mobilidade nas deslocações casa-trabalho.

Passando a análise para a população estudante a situação altera-se significativamente. Apesar do automóvel continuar a ser o modo mais utilizado (55% em 2011 e 59% em 2021), o transporte público apresenta-se como o segundo mais utilizado (28% em 2011 e 23% em 2021). Este tem maior peso nas freguesias periféricas, onde o transporte escolar se apresenta como a alternativa mais económica, em virtude do isolamento do território. Destes são exemplo Abaças, Campeã, Guiães, U.F. De Nogueira e Ermida, U.F de Pena, Quintã e Vila Nova, e U.F. de São Tomé do Castelo e Justes. Contrariamente à tendência registada na globalidade do concelho, em algumas freguesias a utilização do transporte público sofreu um aumento entre 2011 e 2021, como é o caso de Campeã, Guiães, Mateus, U.F. de Pena, Quintã e Vila Cova, e Vila Real. Quanto aos modos ativos, a média do concelho de 17% é fortemente influenciada pelas freguesias de Vila Real (31%) e Arroios (23%), contrastando com a maioria das freguesias rurais, onde o modo pedonal tem uma taxa de utilização inferior a 10% e, em muitos casos, inferior a 5%. Tal é resultado das reduzidas densidades populacionais, da elevada distância entre os locais de residência e os estabelecimentos escolares e a ausência de infraestrutura pedonal.

3.2.2 Inquérito à População Escolar

Com vista a complementar a informação proveniente dos Censos, o processo de diagnóstico deste plano incluiu a realização de um inquérito à população escolar. De forma a cumprir as imposições do Regulamento Geral de Proteção de Dados, nomeadamente a impossibilidade de questionar diretamente indivíduos com idade inferior a 15 anos, o inquérito foi distribuído pelos diferentes estabelecimentos de ensino, cabendo aos professores inquirir os alunos. Os alunos foram convidados a responder, levantando a mão na opção que consideraram adaptar-se à sua realidade, registando o professor a frequência de cada resposta. Foram então inquiridos, durante o mês de abril de 2024 (entre os dias 5 e 27), em todos os estabelecimentos de ensino do município, os alunos a partir do 1º ciclo, tendo-se realizado 4380 questionários, no que corresponde a um universo de 4476 alunos e 229 turmas. Desta amostra obtiveram-se 91% de respostas válidas (4082 alunos e 209 turmas).

As quatro questões abordaram o modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares casa/escola e vice-versa, a autonomia dos estudantes nessas deslocações e o modo de transporte que gostariam de utilizar. Não foram colocadas questões relativas ao tempo de viagem ou distância percorrida, por apresentarem uma maior dificuldade de resposta por parte dos estudantes, o que poderia levar a resultados incorretos.

P1. Como se deslocam para a escola?

- A pé
- De bicicleta
- De transporte público
- De carro

P2. Vão sozinhos ou acompanhados?

- Sozinho
- Acompanhado

P3. Como se deslocam para casa?

- A pé
- De bicicleta
- De transporte público
- De carro

P4. Como gostariam de se deslocar para a escola?

- A pé
- De bicicleta
- De autocarro
- De carro

Fig. 34 Estrutura do questionário destinado aos alunos

As figuras seguintes apresentam os resultados provenientes da realização do inquérito.

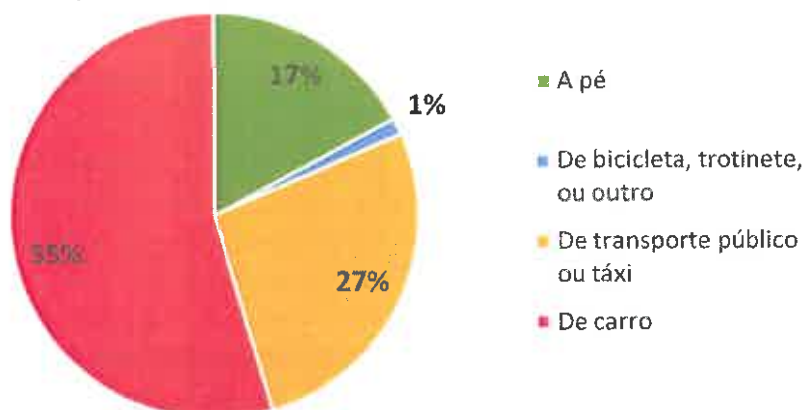


Fig. 35 Resultados das respostas à questão 'Como se deslocam de casa para a escola?'

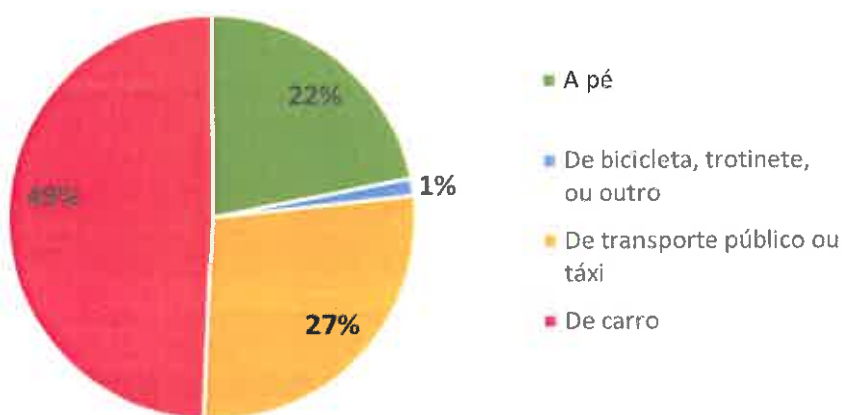


Fig. 36 Resultados das respostas à questão 'Como se deslocam da escola para casa?'

Relativamente ao modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares é notória a utilização do automóvel, estando os valores em linha com aqueles obtidos na análise aos Censos 2021. Assim, na primeira deslocação do dia, mais de metade (55%) utiliza o automóvel, seguindo-se o transporte público (27%) e o modo pedonal (17%). Durante o período da tarde os resultados são, porém, ligeiramente distintos. Neste caso, o automóvel perde representatividade (de 55% para 49%), diferença que é absorvida por um maior número de deslocações a pé (17% para 22%), enquanto no transporte público mantém-se a quota de 27%.

Concluindo-se daqui que, a maioria dos alunos que usa o transporte público para se deslocar desde casa até à escola, também utilizará este modo de transporte para se deslocar desde a escola até casa, presumivelmente devido à falta de alternativas. No entanto, cerca de 5% dos alunos deslocam-se a pé no final do dia quando o poderiam também fazer nas deslocações de casa para a escola ao início do dia, optando neste caso por viajar em automóvel, por conveniência. Estes 5%, que tendo em conta a dimensão do universo da população escolar no concelho, não é um valor desprezável, representam, assim, o universo de alunos com potencial mais imediato para a mudança. Segue-se a avaliação estratificada consoante o ano de ensino.

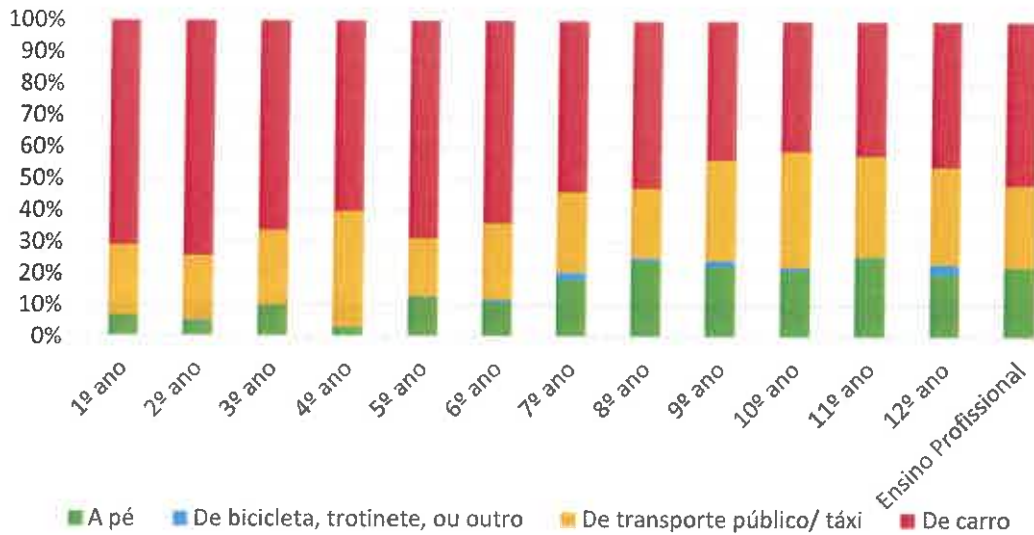


Fig. 37 Padrões de mobilidade nas viagens pendulares casa-escola, de acordo com o ano escolar

Verifica-se, tendencialmente, uma redução gradual na utilização do automóvel em linha com o aumento da idade dos alunos e, naturalmente, da sua independência nas deslocações, compensada com o aumento nas deslocações a pé. Apesar da concentração de todas as aulas a partir do 5º ano num número limitado de estabelecimentos de ensino, o que poderia indiciar um aumento gradual na utilização do transporte público, este mantém-se relativamente estável. A utilização da bicicleta ou trotinete surge apenas a partir do 6º ano de escolaridade, embora sempre em valores muito reduzidos. O valor mais elevado de utilização do automóvel surge no 2º ano (75%) e o menor no 10º ano (41%). No que respeita ao transporte público o valor mais elevado surge no 10º ano (37%) e o menor no 5º ano (18%). Já as deslocações a pé variam entre os 3% (4º ano) e os 23% (8º ano).

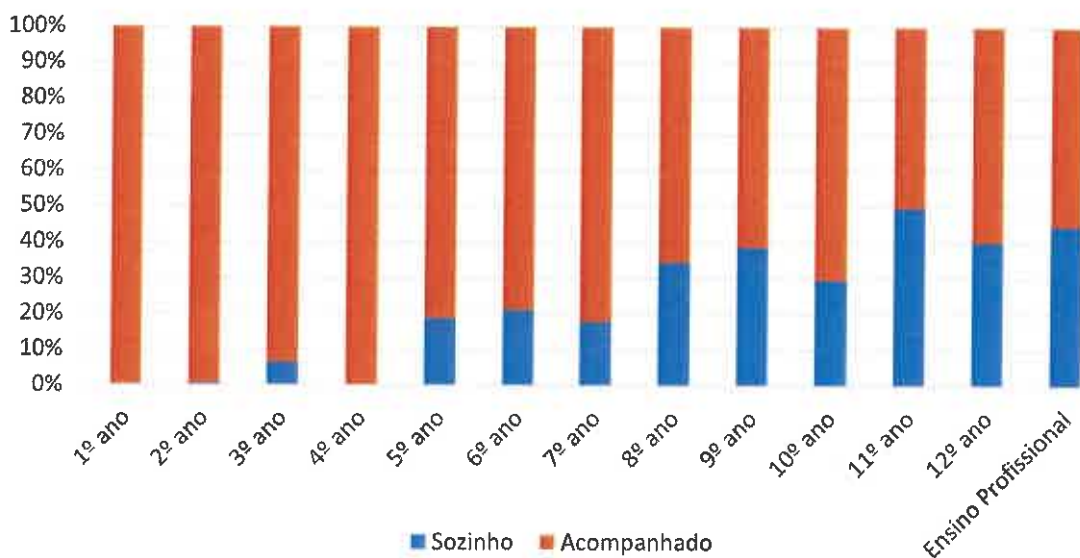


Fig. 38 Grau de independência dos alunos, de acordo com o ano escolar

Conforme esperado verifica-se um aumento gradual na autonomia. Isto é, se no primeiro ano de escolaridade 100% dos alunos afirmaram deslocar-se acompanhados para a escola, no ensino secundário e profissional os níveis de autonomia são mais elevados, com cerca de 40% dos alunos a afirmar deslocarem-se sozinhos.

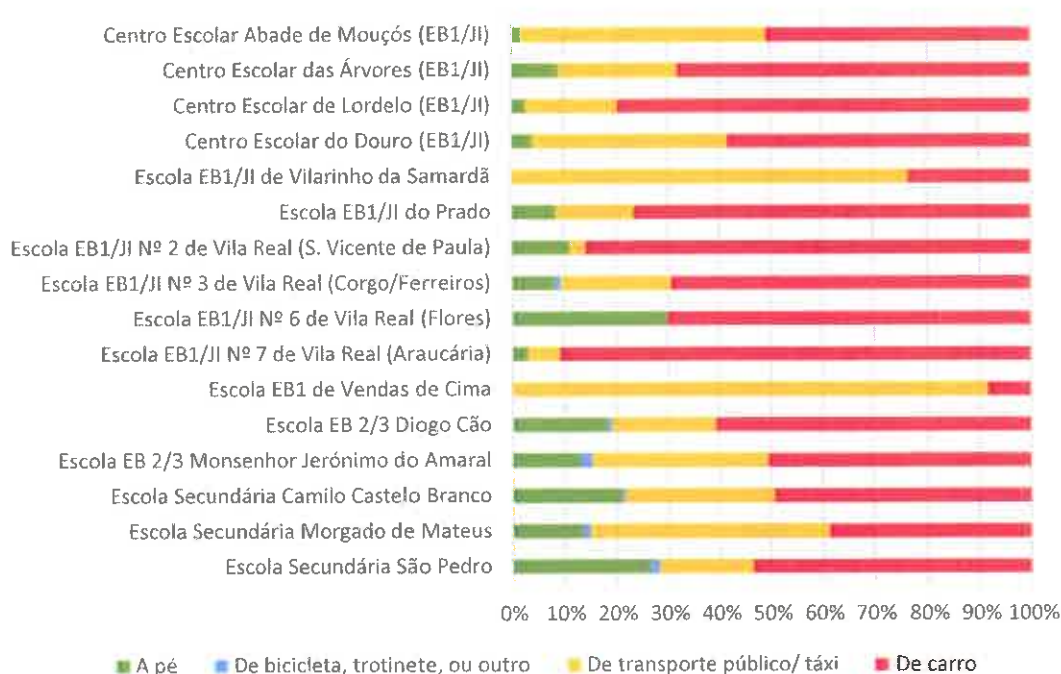


Fig. 39 Padrões de mobilidade nas viagens pendulares casa-escola, de acordo com o estabelecimento de ensino

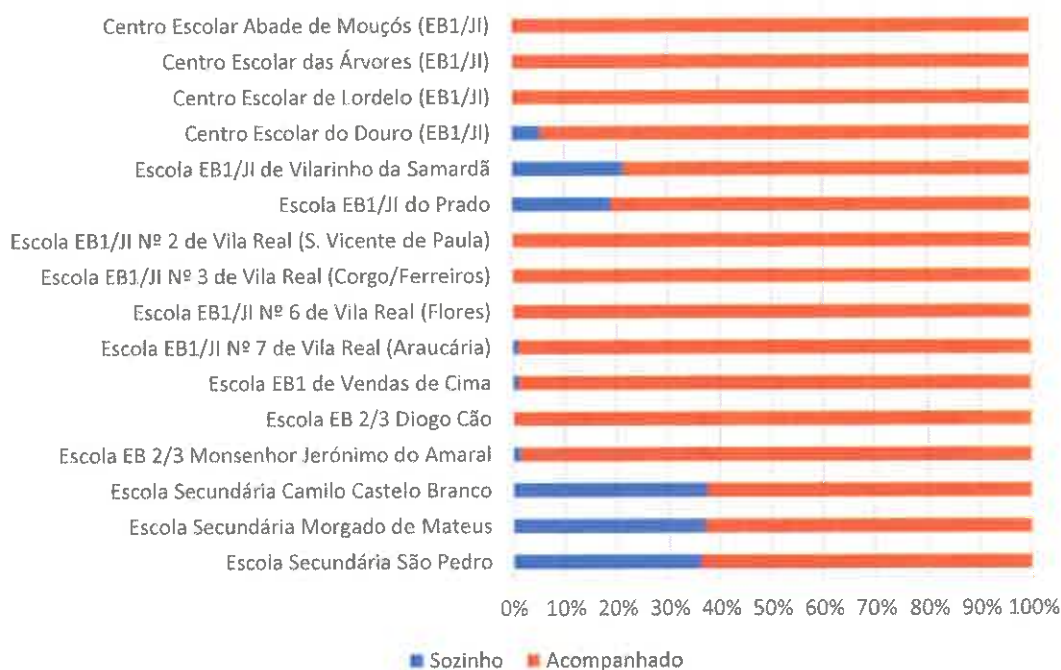


Fig. 40 Grau de independência dos alunos, de acordo com o estabelecimento de ensino

A análise por estabelecimento de ensino permite, todavia, identificar padrões claramente variáveis. Os estabelecimentos de ensino com uma maior percentagem de viagens utilizando o transporte público localizam-se nas freguesias mais distantes do centro de Vila Real, nomeadamente, a Escola EB1 de Vendas de Cima (92%), a Escola EB1/JI de Vilarinho da Samardã (76%) e o Centro Escolar Abade de Mouços (48%). Nestes dois primeiros identifica-se, também, a particularidade de não existirem viagens efetuadas a pé. Também a Escola Secundária Morgado de Mateus, a EB 2/3 Jerónimo do Amaral e a Escola Secundária Camilo Castelo Branco apresentam valores representativos de deslocações pendulares dos estudantes com recurso ao transporte público, o que se deve ao facto destas escolas e deste nível de ensino existirem apenas na zona mais central de Vila Real, tendo os estudantes das diversas freguesias de se deslocar para as mesmas.

Embora fosse expectável que as escolas nas freguesias mais periféricas registassem maiores taxas de utilização do automóvel, os valores mais elevados são encontrados em dois estabelecimentos localizados na cidade de Vila Real e próximos a focos de grande concentração populacional, nomeadamente a EB1/JI nº2 (S. Vicente de Paula) e a EB1/JI nº 7 (Araucária).

No que diz respeito às deslocações a pé, destacam-se a EB1/JI Nº6 de Vila Real (30%), a Escola Secundária São Pedro (26%), a Escola Secundária Camilo Castelo Branco (21%) e a EB 2/3 Diogo Cão (18%). Todas estas escolas têm em comum a sua localização na freguesia central de Vila Real, onde as condições de acessibilidade pedonal são relativamente favoráveis.

Analisou-se ainda a autonomia nas deslocações pendulares casa/escola dos alunos, tendo em conta o estabelecimento de ensino que frequentam. Como seria de esperar, devido à crescente idade dos alunos, as 3 escolas secundárias são as que apresentam uma maior percentagem (cerca de 37%) de deslocações sem qualquer acompanhante. Há ainda 2 outros casos, que despertam maior curiosidade, por se tratarem de alunos do 1º ciclo, em que cerca de 20% dos mesmos se deslocam sozinhos para a escola – EB1/JI do Prado e EB1/JI de Vilarinho do Samardã.

A análise à última questão, relacionada com o modo de transporte preferencial dos alunos, será abordada mais à frente neste relatório, enquadrada na avaliação do potencial de mudança.

3.3 Rede de Transporte Público

3.3.1 Introdução

De forma sumária, a rede de transporte escolar em Vila Real estrutura-se em três modelos:

- Circuitos utilizando a rede dos Transportes Urbanos de Vila Real (apenas são disponibilizados passes aos alunos);
- Minicircuitos de aluguer (carrinhas e táxis de 9 lugares) que fazem o transporte casa -> paragem dos Transportes Urbanos de Vila Real;
- Circuitos de alunos com necessidades educativas especiais que fazem o transporte casa -> escola.

A esta situação há que somar uma situação extraordinária, fruto da vaga de imigração que o país tem atravessado, e à qual Vila Real não é exceção. Ao longo dos últimos meses tem-se registado o preenchimento das vagas nos estabelecimentos de ensino da área de residência, obrigando o município a contratar serviços extraordinários para transporte para os estabelecimentos escolares que ainda possuem vagas. Esta situação foi identificada como sendo de grande preocupação para o município, dado que a maioria são estudantes do 1º ciclo, para os quais o município assegura transporte gratuito entre o local de residência e a escola. No presente, o município acumula já 24 minicircuitos que dão resposta a esta procura, tendo elevados custos associados. Anteriormente o município assegurava a comparticipação integral do valor do passe escolar dos alunos não abrangidos pelo transporte escolar gratuito e utilizadores do passe 4_18, situação que se viu alterada com a Portaria nº 7-A/2024, de 5 de janeiro, que transfere o ónus dessa comparticipação para o Orçamento de Estado. No entanto, o modelo adotado para a compensação aos municípios obriga a uma utilização mínima mensal dos títulos de transporte, sob pena de não ser comparticipado integralmente o seu custo, no caso da CIM Douro cada beneficiário tem de validar no mínimo 10 vezes por mês para ser pago o valor do título de referência por inteiro.

Somando todos estes elementos, facilmente se conclui que a despesa para o erário público do transporte escolar é significativa, justificando a necessidade da otimização da operação do serviço de transporte escolar.

3.3.2 Transportes Urbanos de Vila Real

Outrora servida pela linha ferroviária do Corgo, estabelecendo a ligação entre o Peso da Régua e Chaves, Vila Real atualmente dispõe apenas de serviços de transporte público em autocarro. Os Transportes Urbanos de Vila Real disponibilizam quatro tipologias de linhas, com características operacionais distintas.

As oito linhas urbanas, circunscritas em grande parte ao território da cidade de Vila Real, que apresentam uma oferta mais regular, com frequências de circulação mais elevadas:

- Linha 1 – Lordelo – UTAD
- Linha 2 – Parada de Cunhos – Bairro do Boque
- Linha 3 – IEFP – Flores
- Linha 4 – UTAD – Montezelos – Borbela
- Linha 5 – Mosteirô – Terminal Rodoviário
- Linha 6 – Mouçós – Vila Real
- Linha 7 – Linha Minibus
- Linha 12 – UTAD – Vila Marim.

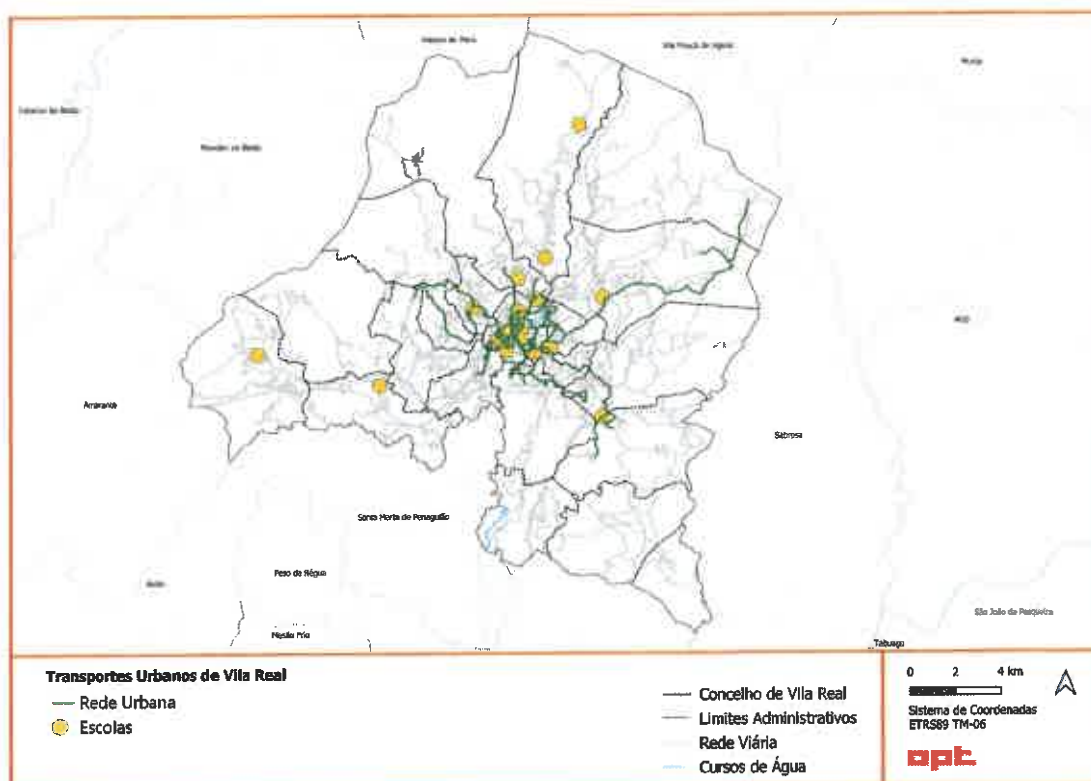


Fig. 41 Rede Urbana dos Transportes Urbanos de Vila Real

As doze linhas municipais, por sua vez, servem as freguesias periféricas e têm como principal função a disponibilização de um serviço regular, embora menos frequente, aos principais equipamentos da cidade central:

- Linha 11 – S. Miguel da Pena – Vila Real
- Linha 13 – Pomarelhos – Arnadelo – Vila Real
- Linha 14 – Vila Cova – Vila Real
- Linha 15 – Balsa – Vila Real
- Linha 21 – Águas Santas – Vila Real
- Linha 22 – Vila Nova – Parada de Cunhos
- Linha 23 – Justes – Sanguinhedo – Vila Real
- Linha 31 – Galafura – Vila Real
- Linha 32 – Povoação – Vila Real
- Linha 41 – Lamas de Olo – Vila Real
- Linha 42 – Testeira – Vila Real
- Linha 51 – Ludares – Vila Real

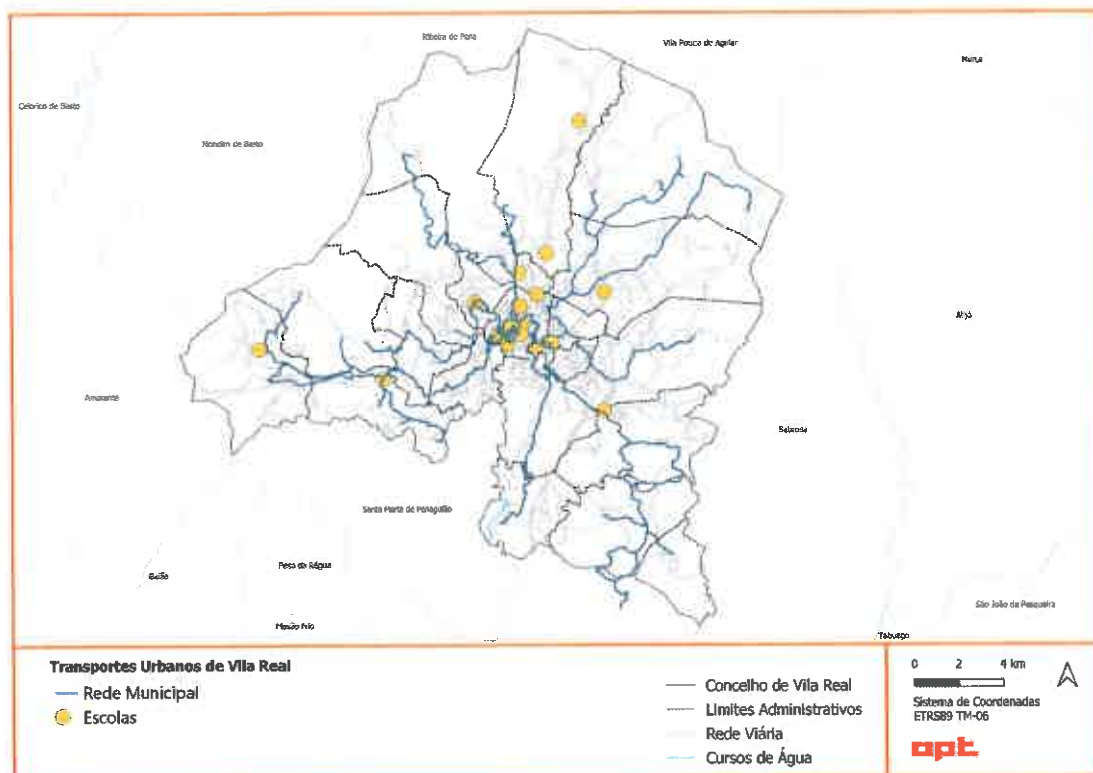


Fig. 42 Rede Municipal dos Transportes Urbanos de Vila Real

A linha noturna, outra das tipologias de linhas dos TUVR, resume-se a uma linha circular, que circula entre as 21h e as 23h55, abrangendo em grande parte o centro da cidade de Vila Real, e ainda equipamentos como o Hospital e a Universidade. Esta última não será considerada no estudo, uma vez que não se enquadra no âmbito da mobilidade escolar.

Por fim, a última tipologia diz respeito às linhas escolares, num total de 4 linhas, que diferem das anteriores por operarem apenas durante o período de aulas, garantindo o acesso a um número restrito de estabelecimentos de ensino.

- Linha 103 – Timpeira – Escola Básica de Mouçós
- Linha 105 – S. Cosme – Escola Básica de Mouçós
- Linha 106 – Vila Nova de Cima – Câmara Municipal
- Linha 107 – Terminal Rodoviário – Escola Diogo Cão

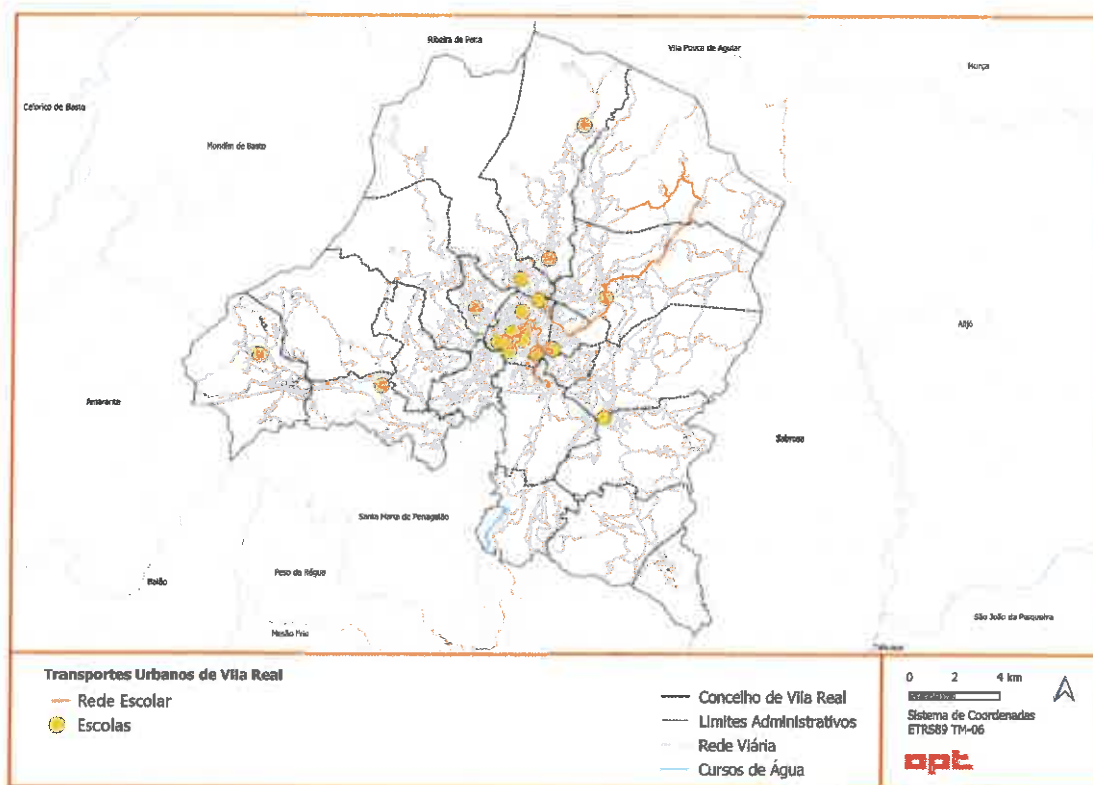


Figura 14 Rede Escolar dos Transportes Urbanos de Vila Real

3.3.3 Zonamento e Tarifário

O sistema tarifário da rede dos urbanos de Vila Real assenta num sistema de zonas que inicialmente se divide em 19 zonas, pese embora, atualmente esteja a ser aplicado um outro zonamento que subdividirá estas zonas contabilizadas, como já acontece na linha 4. Tal resulta em 72 zonas aplicadas a 375 paragens, o que significa, aproximadamente, cinco paragens por zona, ainda que se assista a zonas com uma única paragem, principalmente em áreas mais periféricas do município. Por acréscimo, são visíveis paragens que não são servidas por nenhuma linha, ainda que esse facto possa alterar-se em futuras revisões da rede.

Tais variações tornam todo o sistema desnecessariamente complexo, resultando em custos de viagem muito variáveis e pouco previsíveis, principalmente quando avaliadas as linhas de âmbito municipal. Embora não seja disponibilizado oficialmente um mapa do zonamento, as figuras

seguintes ilustram os resultados de um exercício de definição espacial da delimitação das diferentes zonas.

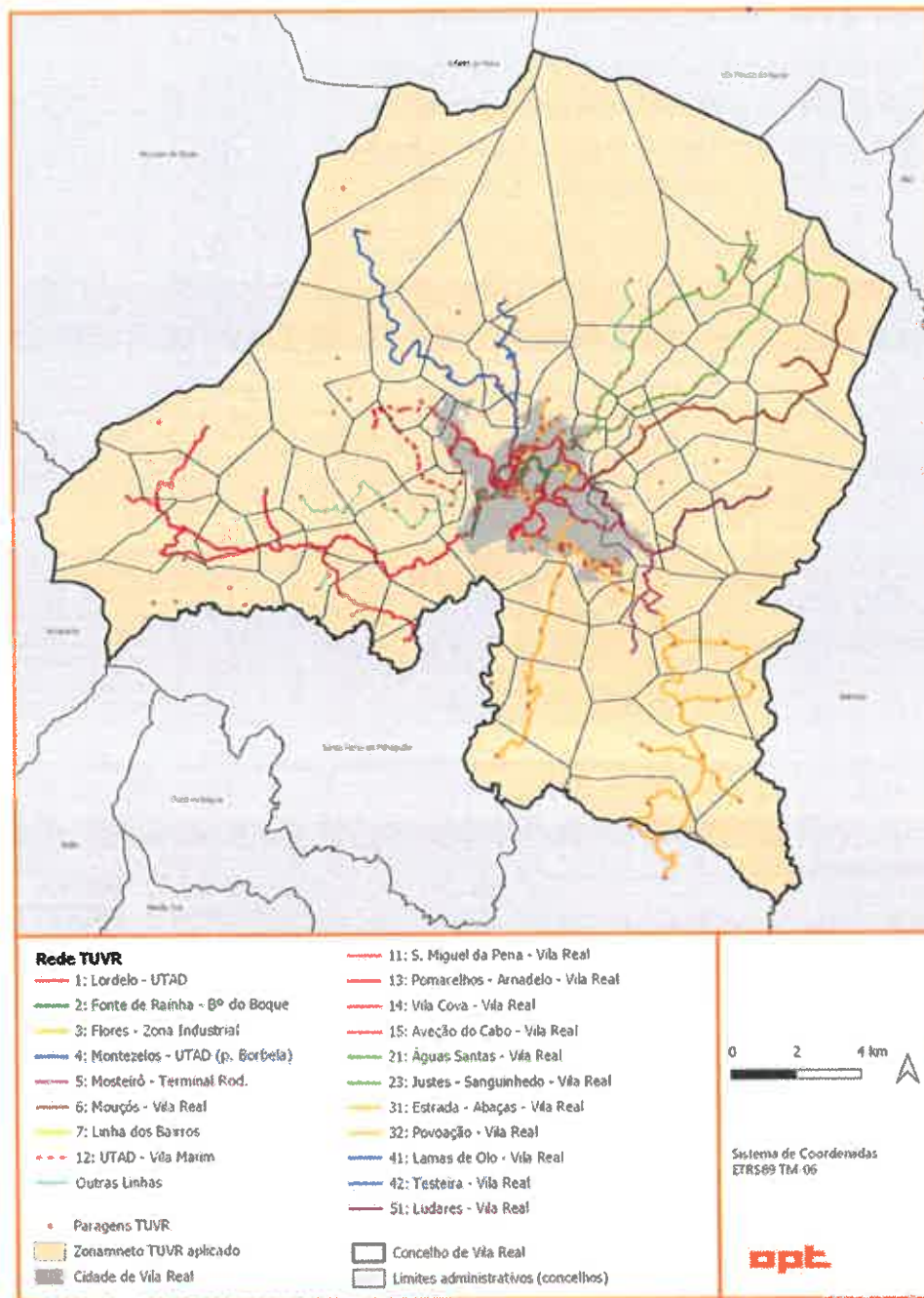


Fig. 43 Zonamento (72 zonas) em vigor nos Transportes Urbanos de Vila Real

A tabela seguinte apresenta o tarifário aplicado às 19 zonas inicialmente referidas.

Tab. 2 Tarifário dos Transportes Urbanos de Vila Real em vigor em 2023

Bilhetes de bordo				Assinaturas mensais			
Zona(s)	Preço	Zona(s)	Preço	Zona(s)	Preço	Zona(s)	Preço
1	1,10 €	11	3,40 €	1	22,00 €*	11	83,80 €
2	1,55 €	12	3,60 €	2	28,20 €	12	83,80 €
3	2,00 €	13	3,80 €	3	40,35 €	13	94,40 €
4	2,25 €	14	4,05 €	4	40,35 €	14	102,25 €
5	2,40 €	15	4,30 €	5	51,00 €	15	111,25 €
6	2,50 €	16	4,60 €	6	50,95 €	16	116,30 €
7	2,60 €	17	4,65 €	7	63,10 €	17	120,90 €
8	2,75 €	18	4,80 €	8	63,10 €	18	125,75 €
9	2,95 €	19	4,95 €	9	73,20 €	19	129,80 €
10	3,15 €			10	73,20 €		

* antes ao PART este título apresentava um custo de 28,20€

Assim, o preço de um bilhete de bordo varia entre os 1,10€ e os 4,95€, enquanto uma assinatura mensal pode custar entre 22,00€ e 129,80€. O facto de a contribuição do PART (Programa de Apoio à Redução Tarifária) apenas incidir sobre a modalidade de uma zona aumenta a disparidade territorial no acesso ao serviço de transporte público dentro e fora da Zona 1. Naturalmente que, com as recentes alterações na lei, o encargo dos passes para os estudantes é nulo. No entanto, para o município de Vila Real, enquanto autoridade de transportes, ser reembolsado do valor do título de referência por inteiro, é necessário garantir, por cada passe, um mínimo de 10 validações mensais.

3.3.4 Rede de Transporte Escolar contratualizado

Conforme referido no início deste relatório e face às necessidades de deslocação dos alunos, que muitas vezes não se articulam com o traçado da rede de transporte público, o município contratualiza um conjunto de traçados complementares, operados com táxis ou carrinhas de 9 lugares, que estabelecem a ligação entre os locais de residência e as paragens de autocarro mais próximas. Dentro desta categoria enquadra-se também o transporte para alunos com necessidades educativas especiais.

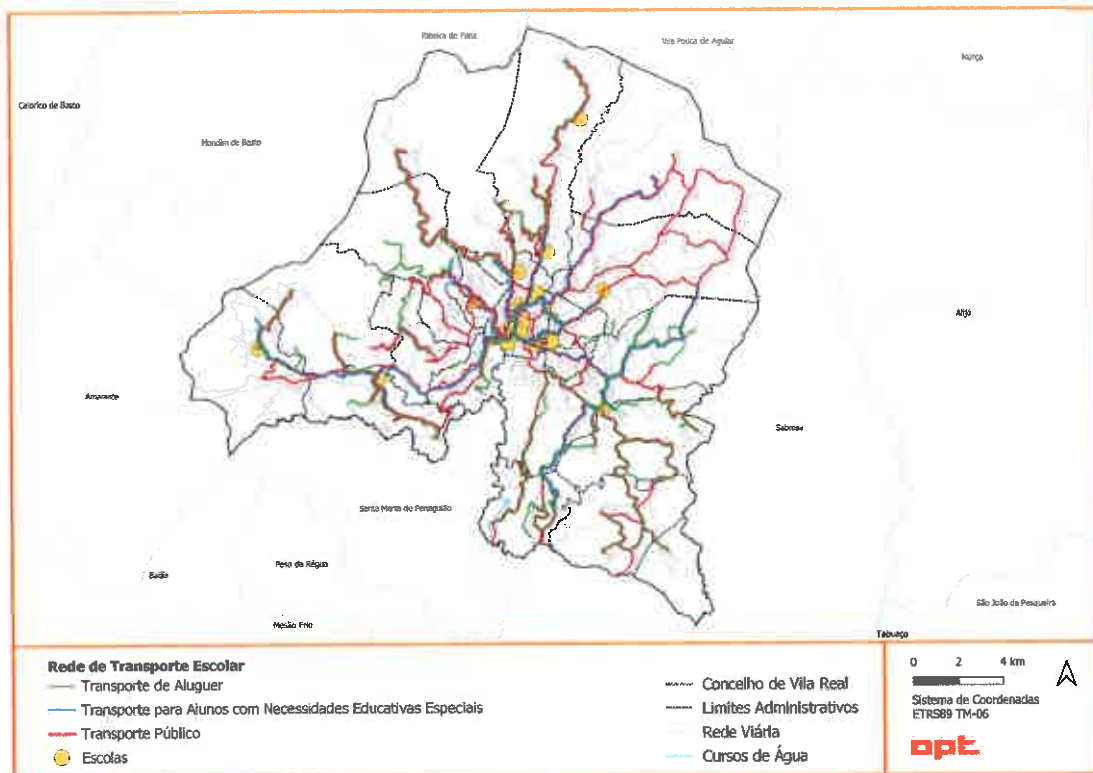


Fig. 44 Rede de Transporte Escolar contratualizado

O mapa anterior ilustra em simultâneo os traçados das redes de transporte público, de transporte de aluguer e de transporte para alunos com necessidades educativas especiais. Ao contrário do que seria expectável, a análise do mesmo permite concluir que, em muitos traçados, existe coincidência entre a oferta de transporte público e de transporte de aluguer. Tal indicia que a distribuição dos alunos pelas escolas não estará otimizada (muito provavelmente por questões de sobrelotação), sendo necessários traçados adicionais (por via de transporte de aluguer) para satisfazer as necessidades de deslocação dos alunos.

3.4 Utilização do Transporte Escolar

3.4.1 Dados gerais de utilização

À data de realização deste diagnóstico são beneficiários do Transporte Escolar no concelho de Vila Real um total de 1.276 alunos, distribuídos por ciclo de ensino e agrupamento de escola conforme indicado na tabela seguinte.

Tab. 3 Distribuição dos requerentes do transporte escolar por ciclo e por estabelecimento de ensino/ agrupamento

Escolas/ Agrupamentos	Número de alunos abrangidos						Total
	Jl	1º CICLO	2º CICLO	3º CICLO	Ensino Sec.	Cursos Prof.	
AE Diogo Cão	25	101	106	141	78	14	465
AE Morgado de Mateus	71	172	100	217	56	0	616
ES Camilo Castelo Branco	0	0	1	63	118	10	192
ES S. Pedro	0	0	0	2	82	20	104
Total	96	273	207	423	334	44	1377

O agrupamento de escolas Morgado de Mateus reúne a maior quantidade de requisições de transporte escolar (616), representando cerca de 50% do total do concelho. Destes, a maioria diz respeito ao terceiro ciclo (217 pedidos), seguidos do 1º ciclo (172 pedidos) e do 2º ciclo (100 pedidos). Em segundo lugar encontra-se o agrupamento de Escolas Diogo Cão (465 pedidos), maioritariamente distribuídos pelo segundo e terceiro ciclos (106 e 141 pedidos, respetivamente), seguidos do primeiro ciclo (101 pedidos).

Segue-se a Secundária Camilo Castelo Branco (192 pedidos), com o ensino secundário a apresentar maior representatividade. Finalmente, tem-se a Secundária de São Pedro, com um total de 104 pedidos, apresentando uma distribuição relativamente repartida entre o 3º ciclo e o ensino secundário.

Filtrando os resultados de forma a considerar apenas os alunos que recorrem ao Transporte de aluguer (isto é, não utilizando as linhas de transporte regular), o panorama altera-se consideravelmente, conforme identificado na tabela seguinte.

Tab. 4 Distribuição dos requerentes do transporte escolar contratualizado por ciclo e por estabelecimento de ensino/ agrupamento

Escolas/ Agrupamentos	Número de alunos abrangidos						Total
	Jl	1º CICLO	2º CICLO	3º CICLO	Ensino Sec.	Cursos Prof.	
AE Diogo Cão	25	57	5	1	0	0	88
AE Morgado de Mateus	51	73	2	0	0	0	126
ES Camilo Castelo Branco	0	0	0	0	0	0	0
ES S. Pedro	0	0	1	1	6	0	8
Total	76	130	8	2	6	0	222

De um total de 222 pedidos, o agrupamento de Morgado de Mateus surge como aquele com maior número de pedidos (126), em especial do 1º ciclo (73), mas também do pré-escolar (51). Segue-se o agrupamento Diogo Cão, com 88 pedidos, concentrados especialmente no 1º ciclo e no pré-escolar ciclos (57 e 25 pedidos, respetivamente).

Segue-se a Secundária de São Pedro, com apenas 8 pedidos. De referir também que a Secundária Camilo Castelo Branco não possui qualquer pedido de transporte escolar contratualizado. Segue-se a análise ao Transporte de aluguer nos diferentes agrupamentos, dividida entre os alunos que requerem o passe do transporte regular e os alunos abrangidos pelo Transporte de aluguer. Não são apresentados os alunos com necessidades educativas especiais, na medida em que o transporte dos mesmos carece de características particulares.

3.4.2 Agrupamento de Escolas Diogo Cão

De seguida é apresentada a análise das rotas de transporte escolares (regular e de aluguer) para os estabelecimentos do agrupamento de escolas Diogo Cão.

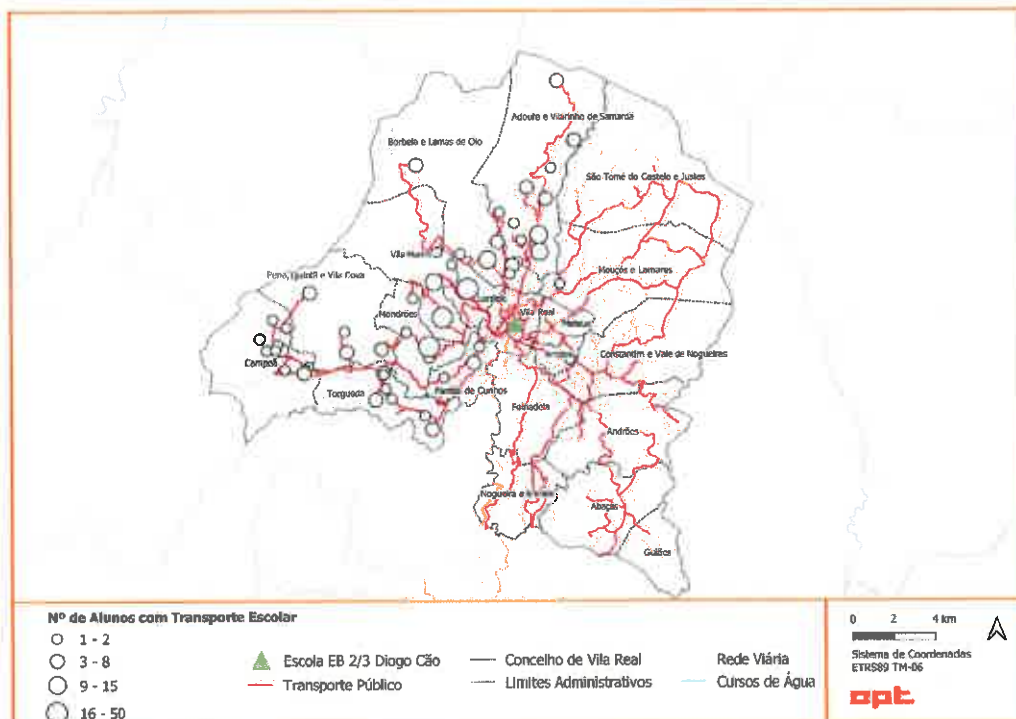


Fig. 45 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar os estabelecimentos do Agrupamento de Escolas Diogo Cão – Transporte regular

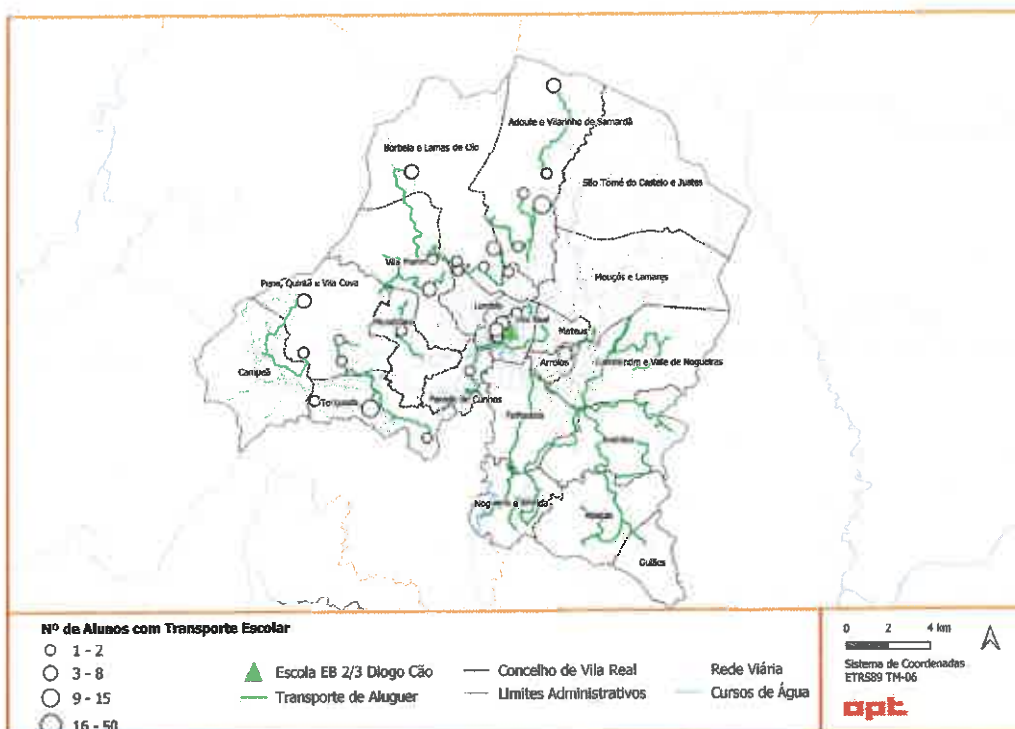


Fig. 46 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar os estabelecimentos do Agrupamento de Escolas Diogo Cão – Transporte de aluguer

Para este agrupamento surgem freguesias como Mondrões, Lordelo e Vila Marim como os maiores polos emissores de estudantes, no que diz respeito ao transporte regular. Olhando para o transporte de aluguer, localidades como Meneses, na freguesia de Torgueda e Escariz, na União de Freguesias de Adoufe e Vilarinho da Samardã, juntamente com a N.ª Sr.ª da Conceição, no núcleo urbano de Vila Real apresentam maior expressividade. De notar a grande abrangência, destinada à face poente do município de Vila Real, delimitado pela barreira natural que é o Rio Corgo.

3.4.3 Agrupamento de Escolas de Morgado de Mateus

Nesta secção é apresentada a análise das rotas de transporte escolares (regular e de aluguer) para os estabelecimentos do agrupamento de escolas de Morgado de Mateus.

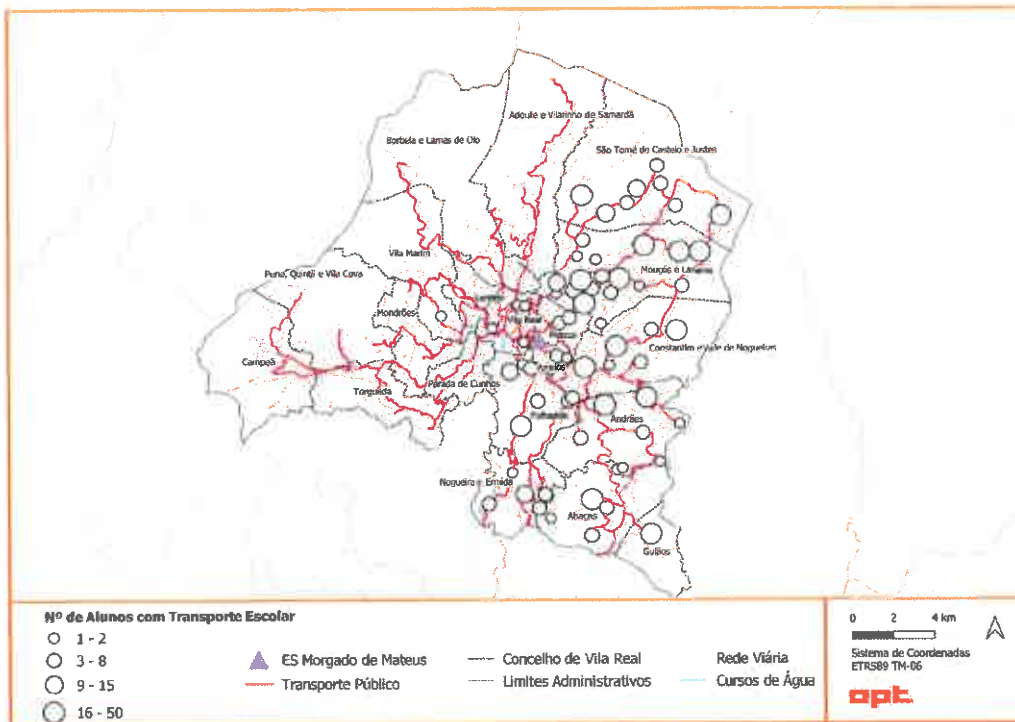


Fig. 47 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar os estabelecimentos do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus – Transporte regular

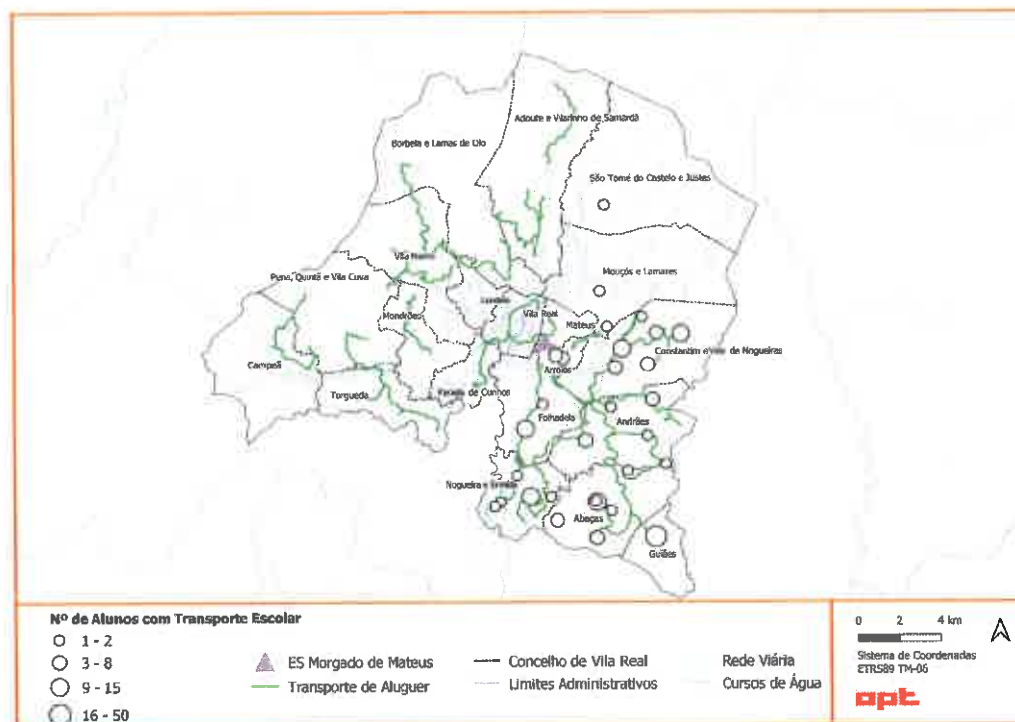


Fig. 48 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar os estabelecimentos do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus – Transporte de aluguer

O Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus demonstra a sua forte abrangência e alçada territorial sobre as localidades e freguesias a nascente do rio Corgo que atravessa o município, tendo como principais polos de concentração de estudantes, destacando-se de forma isolada Constantim, com perto de 50 alunos, de seguida Andrães e ainda Sanguinhedo, na União de Freguesias de Mouçós e Lamares, isto no que ao transporte regular diz respeito. No que se identifica do transporte de aluguer, Guiães, Valnogueiras, na União de Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras e ainda Sabroso na freguesia de Folhadela assumem os lugares cimeiros de utilização.

3.4.4 Escola Secundária Camilo Castelo Branco

Nesta secção é apresentada a análise das rotas de transporte escolares (regular e de aluguer) para a Escola Secundária Camilo Castelo Branco.

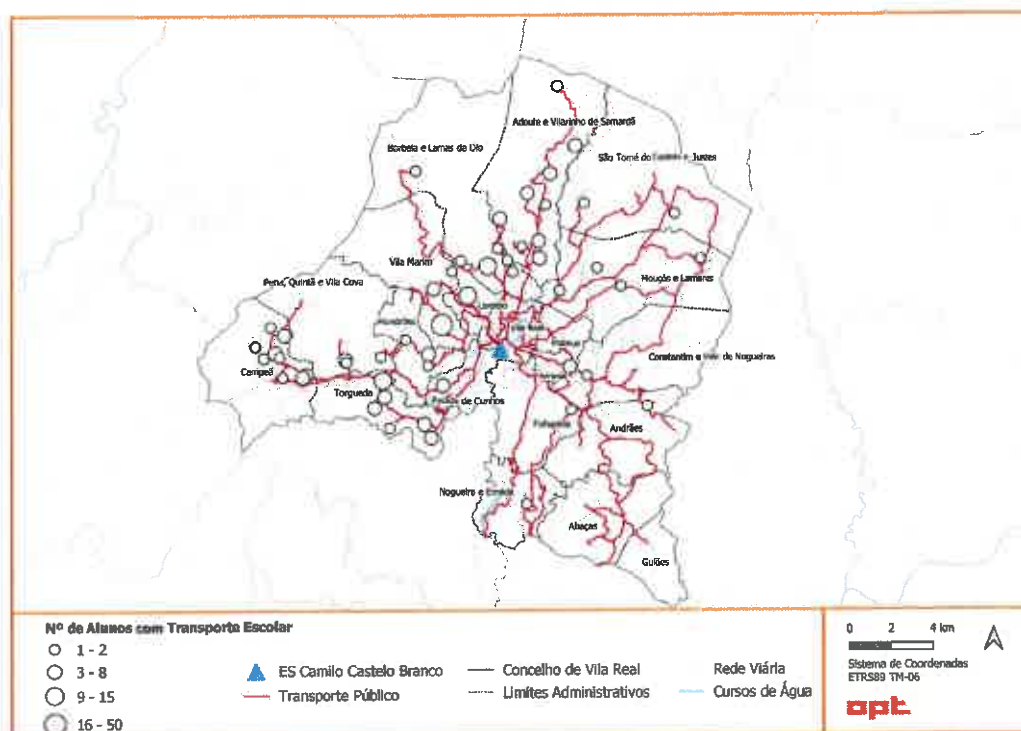


Fig. 49 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar a Escola Secundária Camilo Castelo Branco – Transporte regular

A Escola Secundária Camilo Castelo Branco não registou qualquer aluno que usufrua de transporte por serviço de aluguer a frequentar a escola, pelo que aqueles que utilizam transporte regular estão localizados essencialmente nos polos residenciais de Vila Marim, Lordelo e Arrabães. A abrangência territorial desta escola engloba todo o município, com maior incidência sobre a face oeste do mesmo.

3.4.5 Escola Secundária de São Pedro

De seguida é apresentada a abrangência territorial dos alunos requerentes de transporte escolar e que frequentam a Escola Secundária de São Pedro.

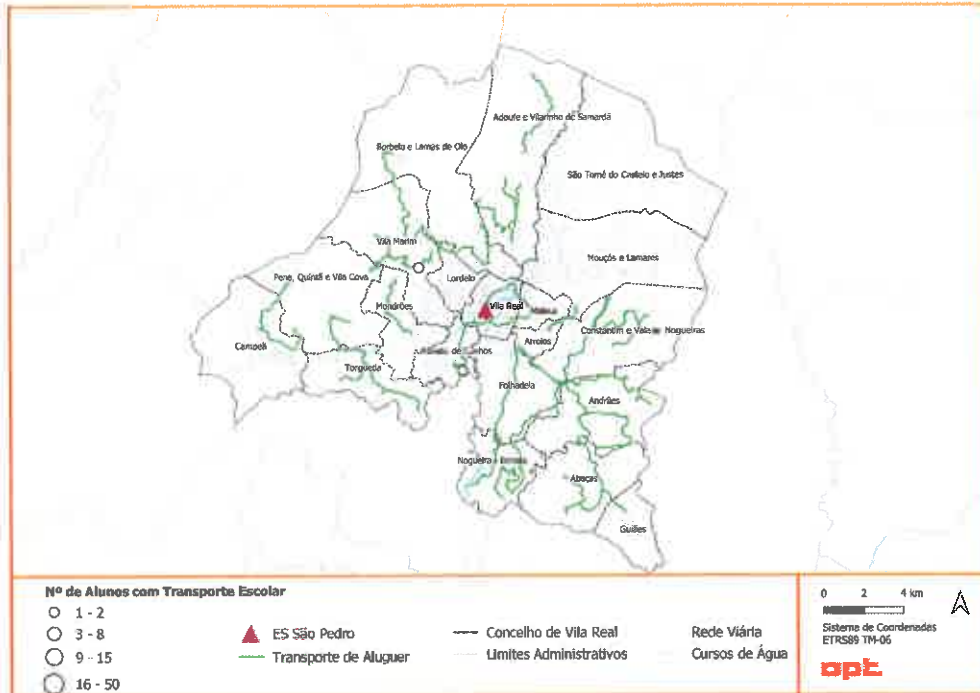


Fig. 50 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar a Escola Secundária de São Pedro – Transporte regular

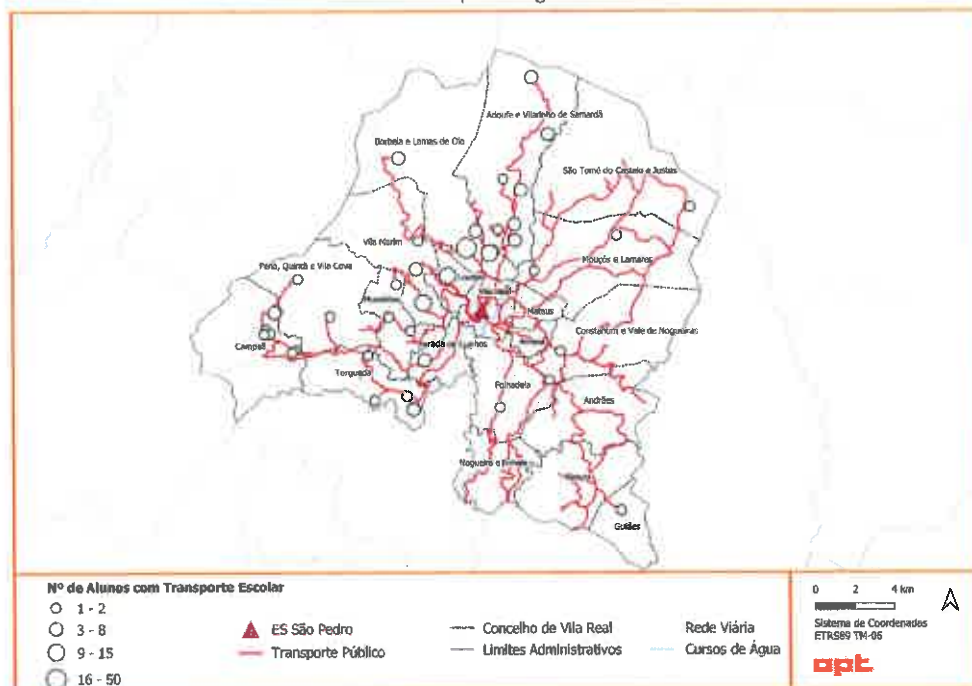


Fig. 51 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar a Escola Secundária de São Pedro – Transporte de aluguer

A Escola Secundária de São Pedro recebe alunos provenientes quer do transporte regular, quer de alguns pedidos de transporte de aluguer. Mantém uma abrangência territorial alargada, com polos identificados em todo o município, ainda assim com maior incidência na margem poente do Corgo, à imagem do que acontece com a ES Camilo Castelo Branco. Quanto ao transporte regular, localidades como Borbela e Ferreiros, ambos na União de Freguesias de Borbela e Lamas de Ofo, e ainda Lordelo e Vila Marim destacam-se como as origens mais relevantes para esta escola. Quanto aos requerentes de transporte de aluguer, surgem com maior relevância localidades como Agarez na freguesia de Vila Marim e Relvas, em Parada de Cunhos.

3.5 Condições de Acessibilidade por Modos Ativos

3.5.1 Introdução

Em contraponto ao automóvel, os modos ativos são o principal elemento da estruturação de um sistema de mobilidade sustentável, combinando um conjunto de vantagens ambientais, económicas e de saúde pública. No contexto escolar, há estudos na literatura (Lubans, 2011), (Tudor-Locke, 2001) que comprovam que a utilização de modos ativos nas deslocações para as escolas não só contribui positivamente para os aspetos mencionados anteriormente, mas também, está associado ao desempenho académico, dado que o exercício estimula o cérebro, melhorando as funções cognitivas como a memória, atenção e raciocínio. Contribui, igualmente, para os estudantes tomarem desde cedo hábitos de mobilidade sustentável e promove estilos de vida ativa e saudável que muitas vezes perduram durante a vida adulta.

Sabendo que os territórios mais urbanos apresentam maior viabilidade para a utilização dos modos ativos, nesta análise é identificado o potencial de acessibilidade aos estabelecimentos de ensino localizados no interior do território da cidade de Vila Real, cruzando a informação sobre as condições de circulação pedonal e as isócronas de acessibilidade (a 5, 10 e 15 minutos), considerando o impacto do declive. Esta análise é possível dada a existência de uma base de dados detalhada, desenvolvida no âmbito da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS). As condições de acessibilidade pedonal são apresentadas segundo quatro níveis:

- Passeio existente
- Passeio existente apenas de um lado
- Passeio subdimensionado
- Sem passeio

Dada a topografia irregular da cidade, bem como a fraca extensão da rede ciclável, não foi considerada a análise para o modo ciclável.

Para as escolas localizadas fora do território da cidade de Vila Real, a extensão da análise é, naturalmente mais reduzida, sendo apresentadas numa tabela final as principais limitações identificadas.

3.5.2 Agrupamento de Escolas Diogo Cão

Nesta análise são analisadas em detalhe a Escola EB2/3 Diogo Cão, os Centros Escolares das Árvores e de Lordelo e as escolas EB1 nº 2 (São Vicente de Paula), nº 3 (Corgo/ Ferreiros) e nº 6 (Flores), dado se encontrarem dentro do território da cidade de Vila Real.

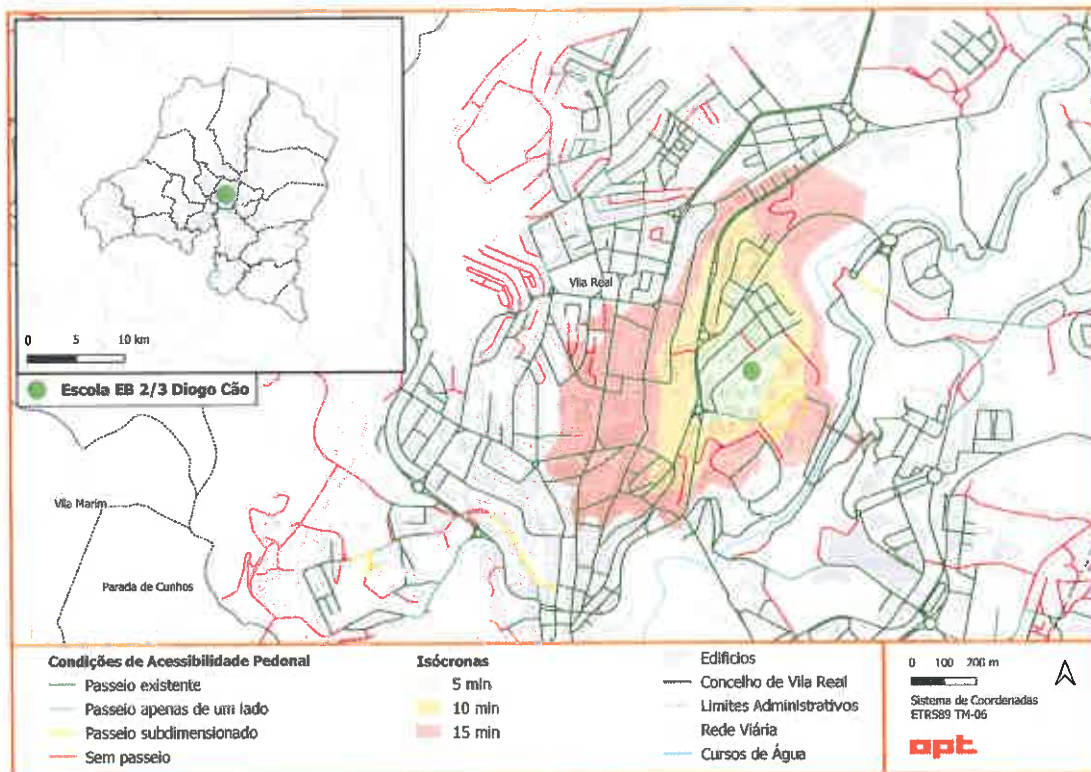


Fig. 52 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB2/3 Diogo Cão

Localizada no centro da cidade, as condições de acessibilidade pedonal a este estabelecimento são, em termos gerais, boas, existindo passeio em grande parte dos percursos localizados nas isócronas de 5, 10 e 15 minutos. É importante referir que em direção a norte e a oeste a topografia limita seriamente a permeabilidade da rede pedonal, levando a uma redução significativa da mancha de acessibilidade.

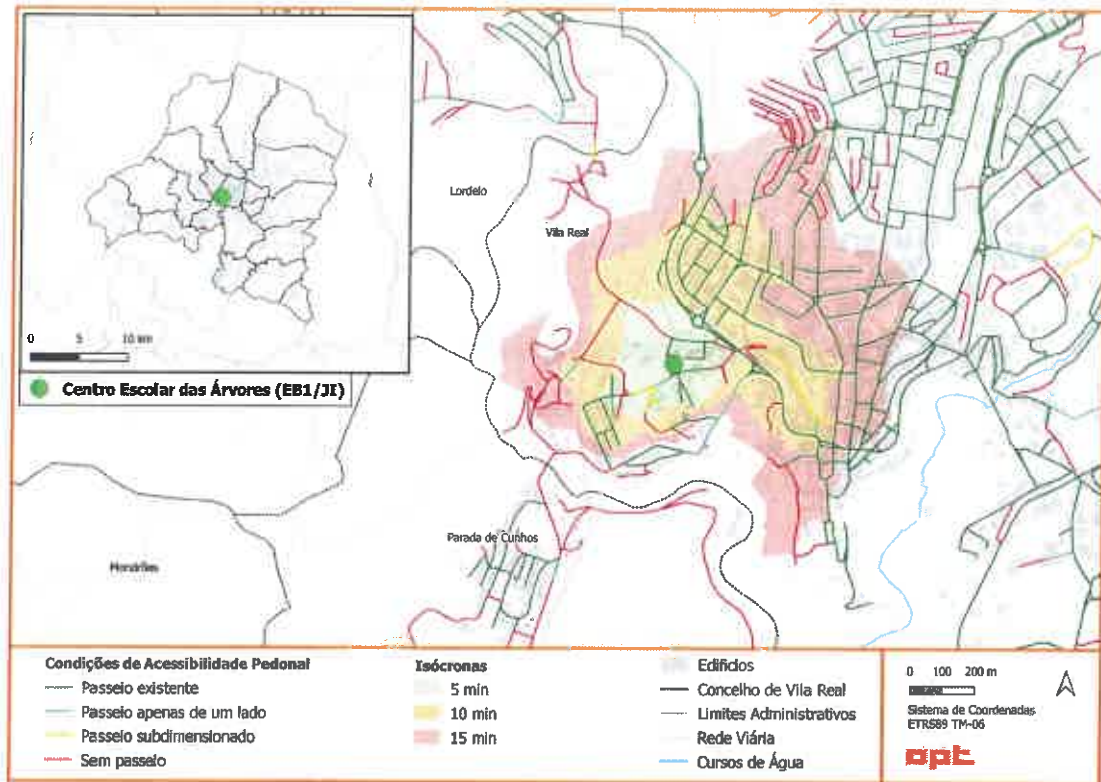


Fig. 53 Condições de acessibilidade pedonal ao Centro Escolar das Árvores

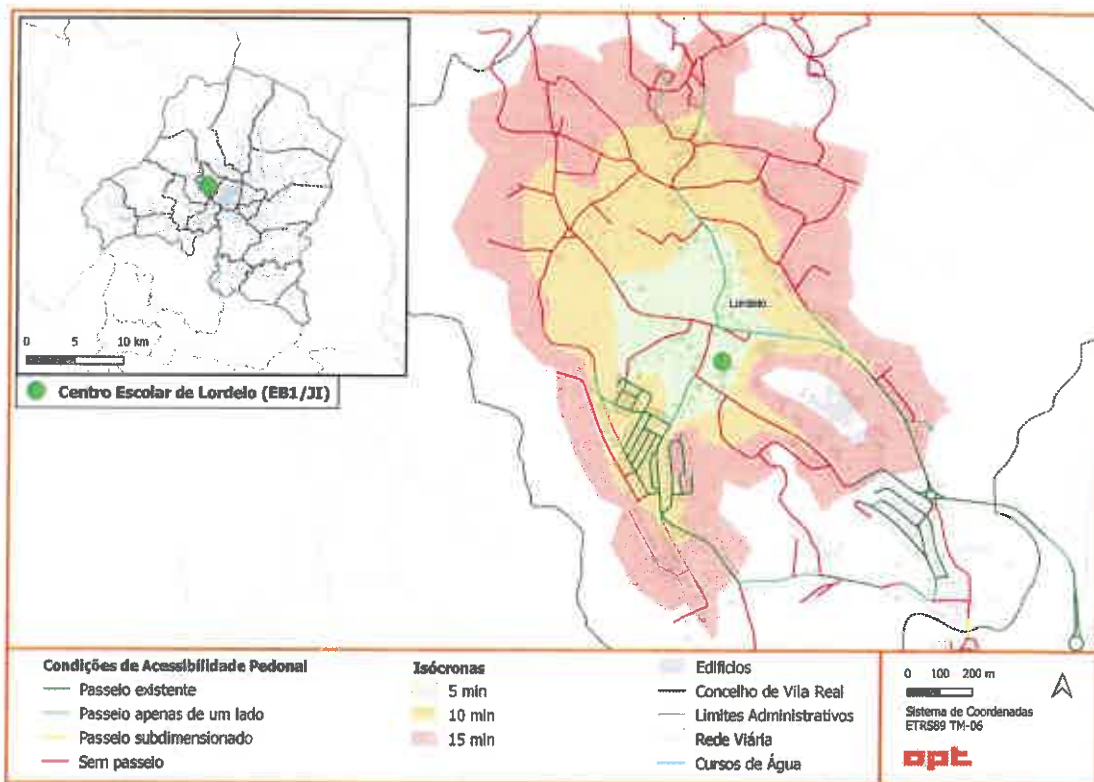


Fig. 54 Condições de acessibilidade pedonal ao Centro Escolar de Lordelo

A situação no centro escolar das Árvores contrasta claramente com o verificado no Centro Escolar de Lordelo. No primeiro caso as condições de acessibilidade pedonal são, em termos gerais, boas, em especial para a malha urbana localizada a nascente do estabelecimento. A captação deste estabelecimento abrange uma parte significativa do centro da cidade.

Já no caso do Centro Escolar de Lordelo, o carácter menos urbano desta freguesia, em especial em direção ao seu limite norte, reduz a segurança das deslocações a pé, por via da ausência de passeios.

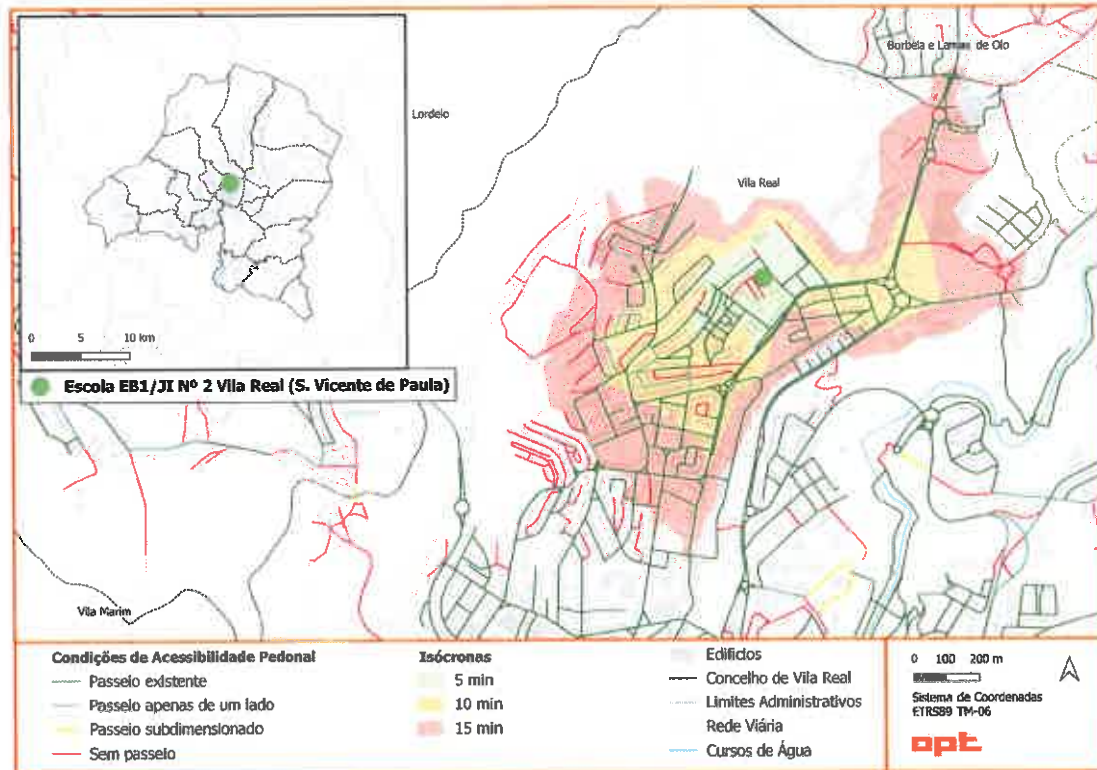


Fig. 55 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB1/JI nº2 de Vila Real

As condições de acessibilidade a esta escola são, em termos gerais, boas, apesar da descontinuidade dos passeios na Rua Heitor Cramez, onde se localiza este estabelecimento. Em termos de extensão da mancha de acessibilidade é de realçar a cobertura de toda a centralidade da nossa Senhora da Conceição e da urbanização de Montezelos.

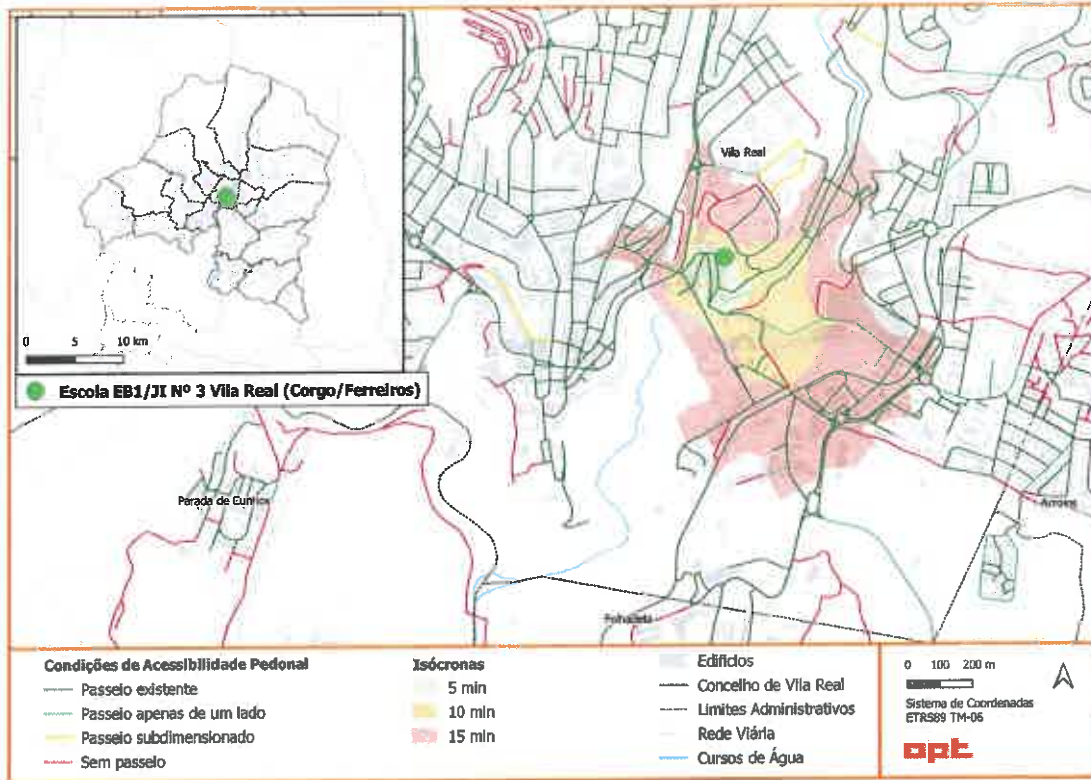


Fig. 56 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB1/JI nº3 de Vila Real

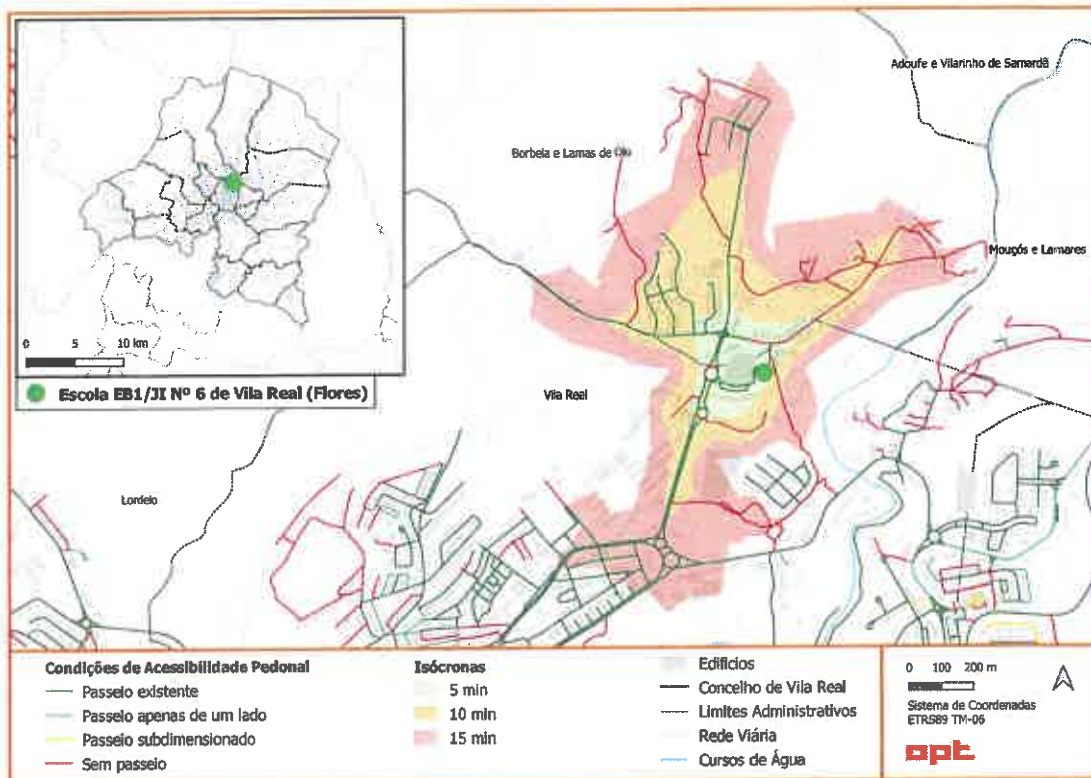


Fig. 57 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB1/JI nº6 de Vila Real

No que diz respeito aos últimos dois estabelecimentos de ensino em análise neste aglomerado, a acessibilidade à Escola de Ferreiros encontra-se fortemente penalizada pelo declive acentuado nos arruamentos do bairro onde a mesma se insere, apesar das boas condições de circulação no passeio. Por essa razão, a mancha das isócronas abrange um território pouco extenso.

Já a acessibilidade à escola das Flores, localizada num território de transição entre o urbano e periurbano (de notar que este estabelecimento se encontra próxima ao limite norte da cidade de Vila Real), assume características particulares. Apesar da cobertura integral da centralidade das Flores, estendendo-se a sul até à zona do Quartel, a falta de passeios em direção a nascente e no arruamento de acesso à Urbanização da Cooperativa “O Professor” são uma limitação considerável.

De seguida, são descritas na tabela 5 as principais barreiras de acessibilidade por modos ativos e/ou transporte público às escolas do agrupamento, que poderão posteriormente ser alvo de intervenção nas fichas de ação do presente plano.

As intervenções a considerar dependerão naturalmente do contexto territorial onde as escolas se inserem e do número de alunos beneficiários das medidas, tendo em conta a carta educativa de Vila Real mais recente.

Tab. 5 Principais barreiras de acessibilidade por modos ativos e/ou transporte público às escolas do agrupamento Diogo Cão

Escolas	Descrição das Principais Barreiras de Acessibilidade à Escola
EB 2/3 Diogo Cão	Limitações impostas pela topografia irregular, diminuindo a área de captação da escola. A bomba de gasolina GALP na Avenida 1º de Maio interrompe a continuidade dos passeios no acesso à rua da escola
Centro Escolar das Árvores	Sem barreiras identificadas
Centro Escolar de Lordelo	Ausência de passeios (Passeios na envolvente em construção); ausência de medidas de acalmia de tráfego
EB1/JI Vilarinho de Samardã	Ausência de medidas de acalmia de tráfego (escola inserida na Nacional 2 que potencia excesso de velocidade)
EB1/JI Vila Seca	Ausência de passeios devido às limitações de largura do espaço canal; Ausência de medidas de acalmia de tráfego
EB1 Vendas de Cima	Ausência de passeios na envolvente; Ausência de medidas de acalmia de tráfego
EB1 Prado	Ausência de passeios na envolvente; Ausência de medidas de acalmia de tráfego
EB1 Árvores	Passeios estreitos; Ausência de passadeira em frente à escola para o parque de estacionamento; Ausência de abrigo na paragem de transporte público; cruzamento com faixa de rodagem larga entre a rua Fonte da Nova e a escola; interrupção de passeios na Rua da Tenaria devido a acessos de rampas de garagens
EB/JI Arrabães	Ausência de Passeios; passadeira de acesso à escola numa curva com pouca visibilidade; Ausência de medidas de acalmia de tráfego
EB1 Nº6 Flores	Piso empedrado em todos os passeios que condiciona a mobilidade reduzida; Ausência de medidas de acalmia de tráfego
EB1 Nº3 Corgo/Ferreiros	-
EB1/JI Nº2 S. Vicente de Paula	Elevada largura da faixa de rodagem; Ausência de medidas de acalmia de tráfego; Ausência de passadeira no acesso à paragem de transporte público junto à escola; Ausência de abrigo na paragem de transporte público junto à escola
Ji de Mondrões	Ausência de medidas de acalmia de tráfego; Ausência de passeios na rua da escola devido ao espaço limitado da via
Ji de Pousada	Ausência de medidas de acalmia de tráfego; Ausência de passeios na rua da escola devido ao espaço limitado da via; piso em mau estado
Ji Bairro S. Vicente de Paula	Ausência de medidas de acalmia de tráfego
Ji Gravelos	-
Ji Borbela	Ausência de passeios, Ausência de medidas de acalmia de tráfego, acesso à escola por escadas não apropriadas
Ji Vila Marim	Ausência de passeios, Ausência de medidas de acalmia de tráfego, piso empedrado
Ji Parada de Cunhos	Ausência de passeios devido às limitações de largura do espaço canal; Elevada pendente do arruamento de acesso

3.5.3 Agrupamento de Escolas de Morgado de Mateus

Nesta secção são analisados em detalhe a Escola Secundária de Morgado de Mateus, a Escola EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral e a Escola EB1 da Araucária. Os restantes estabelecimentos deste agrupamento são analisados na tabela síntese.

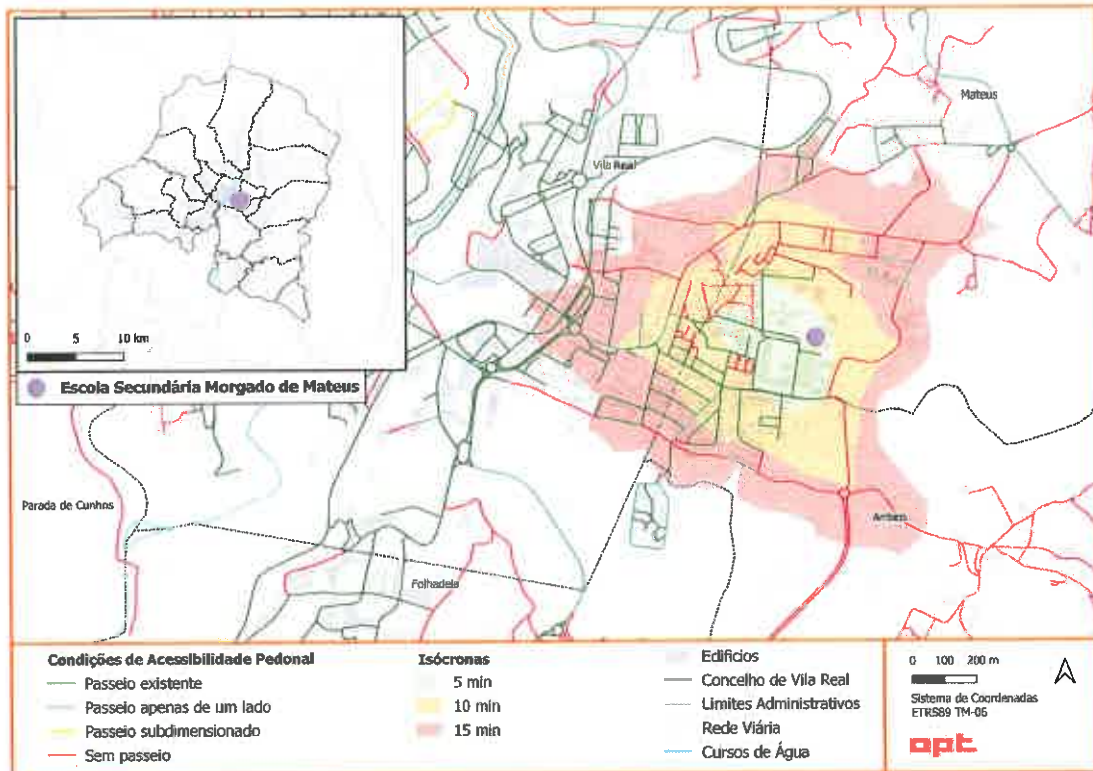


Fig. 58 Condições de acessibilidade pedonal à Escola Secundária Morgado de Mateus

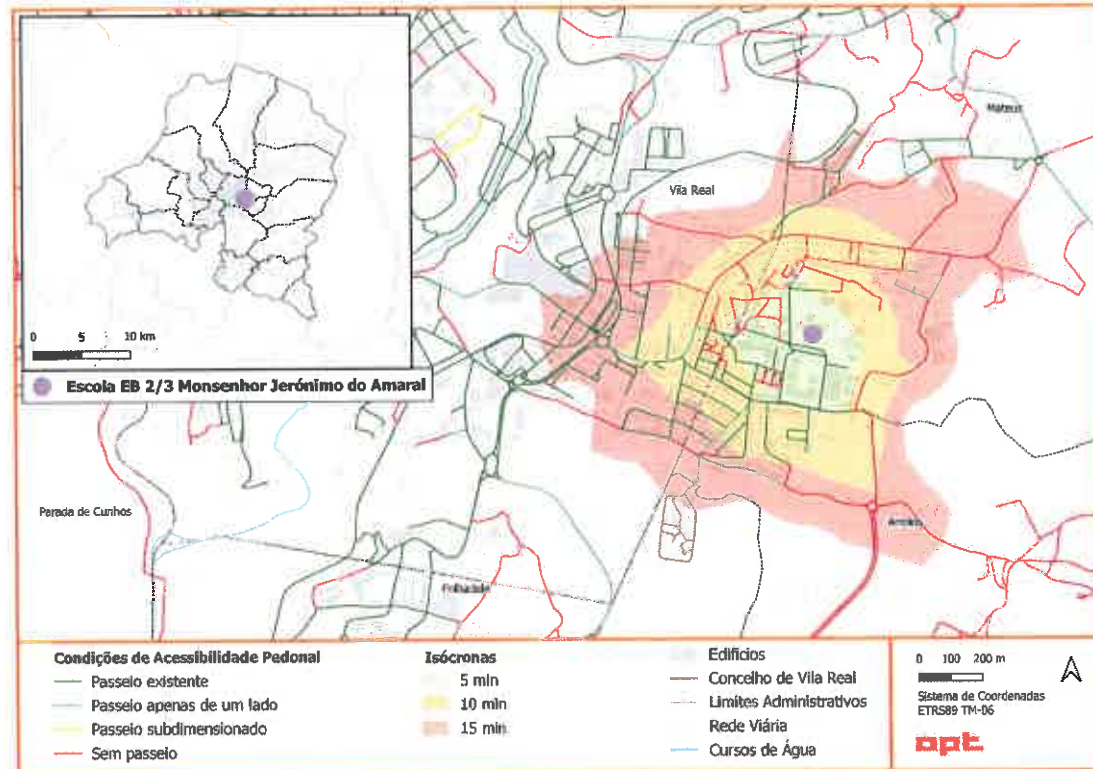


Fig. 59 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral

A adjacência entre a Escola Secundária Morgado de Mateus e a EB 2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral faz com que a análise às suas condições de acessibilidade seja equivalente. Apesar da importância neste local no panorama do parque escolar de Vila Real (albergando cerca de 13% dos alunos a frequentar o sistema de ensino público no concelho), as condições de acessibilidade pedonal estão longe do ideal, em especial em direção aos arruamentos localizados imediatamente a norte e a poente (Bairros de Nossa Senhora dos Prazeres e do Marrão), com a ausência de passeios a ser a situação predominante.

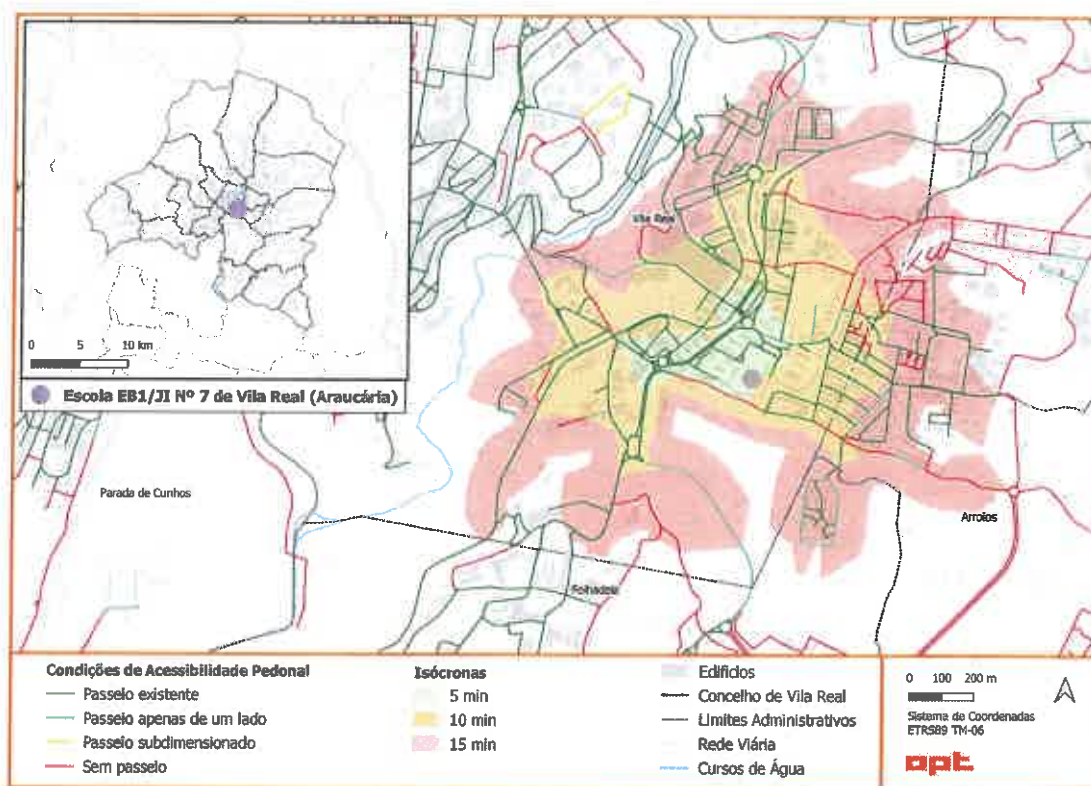


Fig. 60 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB1/JI nº7 da Araucária

Localizada no centro do Bairro Doutor Francisco Sá Carneiro, a Escola Básica nº7 apresenta, dentro da captação a 5 e 10 minutos boas condições de circulação a pé, sendo que o cenário apenas se agrava na mancha entre os 10 e os 15 minutos, coincidindo com os territórios identificado na análise anterior.

Semelhante ao Agrupamento de Escolas Diogo Cão, reúne-se na tabela 6 as principais barreiras de acessibilidade por modos ativos e/ou transporte público às Escolas do Agrupamento Morgado Mateus, que poderão posteriormente ser alvo de intervenção nas fichas de ação do presente plano. As intervenções a considerar dependerão naturalmente do contexto territorial onde as escolas se inserem e do número de alunos beneficiários das medidas, tendo em conta a carta educativa de Vila Real mais recente (Carta Educativa 2ª Geração de Vila Real – Fase II).

Tab. 6 Principais barreiras de acessibilidade por modos ativos e/ou transporte público às escolas do agrupamento Morgado Mateus

Escolas	Descrição das Principais Barreiras de Acessibilidade à Escola
ES Morgado Mateus	Largo da Escola com faixa de rodagem muito ampla; passeios estreitos; inexistência de ciclovias; falta de medidas de acalmia de tráfego; falta de passadeira no acesso direto à escola a partir da paragem de transporte público
EB Monsenhor Jerónimo Amaral	Semelhante à ES Morgado Mateus acrescenta-se falta de passeio na entrada da escola; estacionamento automóvel não demarcado
EB nº7 Araucária	Falta de medidas de acalmia de tráfego; estacionamento automóvel não demarcado; inexistência de ciclovias; passeios sem continuidade junto à rotunda
EB Douro	Falta abrigo e sinalização na paragem de transporte público; falta de passadeira no acesso à escola a partir do estacionamento; falta de medidas de acalmia de tráfego
EB Abade de Mouçós	Passeio de acesso estreito, sinalização vertical em mau estado, falta de passadeira em frente à escola, falta de abrigo na paragem de transporte público
JI Ponte	Falta de passeios; falta de medidas de acalmia de tráfego
JI Lugar de São Martinho	Falta de medidas de acalmia de tráfego
JI Vila Meã	Falta de passeios; falta de medidas de acalmia de tráfego
JI Torneiros	Falta de medidas de acalmia de tráfego, falta de passeios

3.5.4 Escola Secundária Camilo Castelo Branco

Nesta secção é analisada exclusivamente a acessibilidade à Escola Secundária Camilo Castelo Branco.

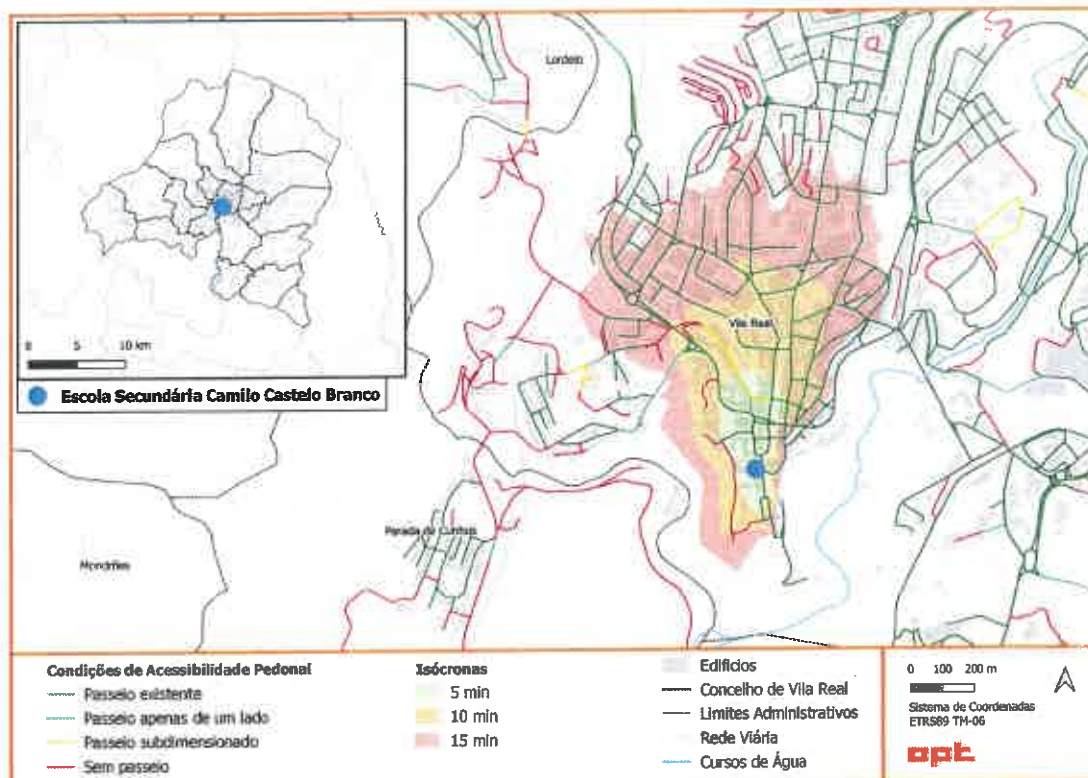


Fig. 61 Condições de acessibilidade pedonal à Escola Secundária Camilo Castelo Branco

Localizada próxima ao limite sul do centro da cidade, a sua mancha de acessibilidade estende-se maioritariamente para norte. Em termos gerais, as condições de acessibilidade pedonal são boas, sendo a sua extensão penalizada pelo aumento da cota média em direção a norte.

A envolvência da ES Camilo Castelo Branco é propícia à utilização de modos ativos, pelo que no PMUS de Vila Real já foi proposta a criação de uma zona de coexistência junto da Câmara Municipal e de extensão de ciclovia, não tendo sido identificado nenhum defeito arquitetónico relevante no presente diagnóstico de acessibilidade.

3.5.5 Escola Secundária de São Pedro

Nesta secção é analisada exclusivamente a acessibilidade à Escola Secundária de São Pedro.

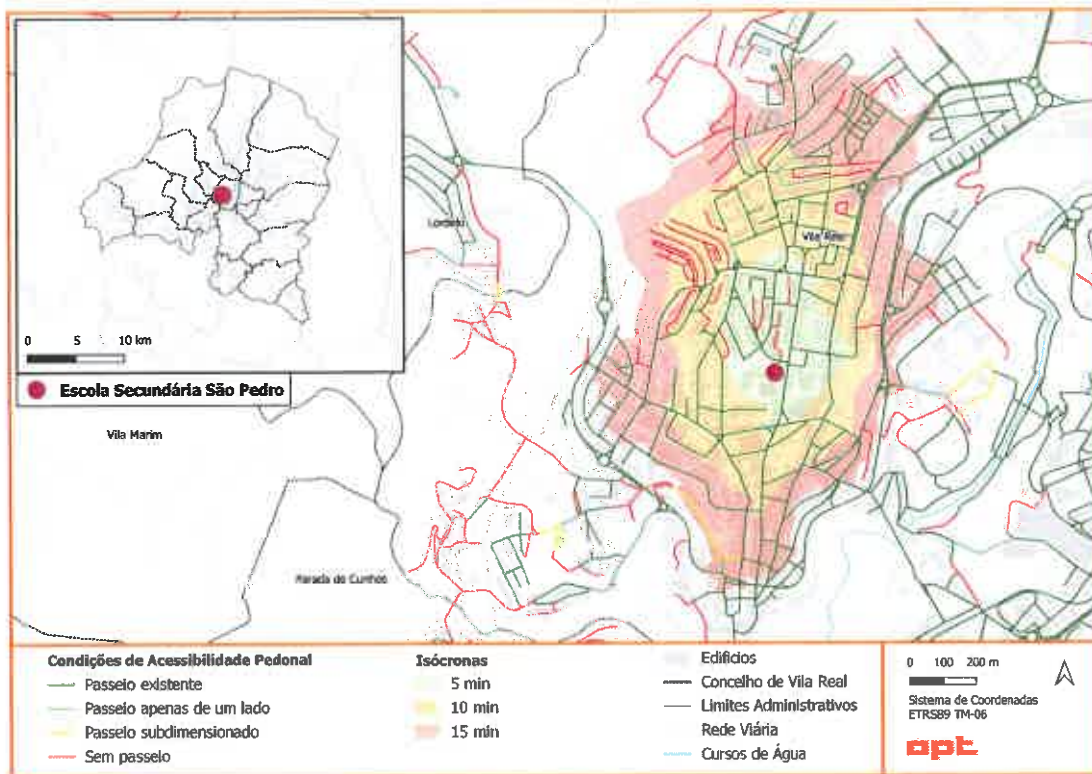


Fig. 62 Condições de acessibilidade pedonal à Escola Secundária de São Pedro

Localizada no centro da cidade, a abrangência das isócronas pedonais da Escola Secundária de São Pedro abrangem praticamente todo este território, desde a Vila Velha até à Senhora da Conceição. As condições de acessibilidade pedonal são, na generalidade, boas, com a ausência de passeios a manifestar-se pontualmente em alguns arruamentos internos de ligação entre quarteirões e no Bairro Comendador Afonso Armando Moreira (Translar).

4. Avaliação do Potencial de Mudança

4.1 Introdução

A avaliação potencial de mudança do Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real vai de acordo com o diagnóstico efetuado no capítulo anterior e em sintonia com a estratégia e com as metas já preconizadas no PMUS da cidade de Vila Real.

Este potencial de mudança diz respeito à alteração dos hábitos de mobilidade dos estudantes, com vista à transferência de viagens atualmente realizadas em automóvel para os modos ativos (a pé ou bicicleta) ou para o transporte público e é avaliado segundo duas vertentes.

A primeira, respeitante ao potencial social avalia a vontade individual dos estudantes para a mudança modal. Esta é medida através da avaliação dos resultados dos inquéritos realizados em cada estabelecimento de ensino, representando assim o primeiro passo na alteração do paradigma de mobilidade. Este primeiro passo é, na verdade, essencial, na medida em que a escolha modal é um comportamento, em muitos casos, voluntário.

A segunda vertente versa a avaliação das diferentes componentes do sistema urbano com influência na escolha modal dos estudantes, nomeadamente a relação dos estabelecimentos de ensino com o uso do solo na envolvente e com o sistema de mobilidade, e de que forma é possível aumentar os níveis de acessibilidade através de modos alternativos ao automóvel. Alterações neste potencial urbano implicam, naturalmente, ações por parte do município e dos operadores de transporte público.

Avaliação do Potencial de Mudança

- **Potencial Social:** Dados qualitativos relativos à vontade individual de mudança de hábitos de deslocação por modos sustentáveis
- **Potencial Urbano:** Ao nível das infraestruturas urbanas que potenciam a acessibilidade e mobilidade de deslocação por modos sustentáveis

Fig. 63 Modos de Avaliação do Potencial de Mudança

4.2 Potencial social

Do lado dos modos ativos, como identificado anteriormente neste relatório, existe uma maior propensão para as deslocações a pé, comparativamente à bicicleta. Tal facto acompanha as estatísticas nacionais. As escolas a priorizar para a mudança ativa nas deslocações a pé concentram-se no centro ou na cidade de proximidade de Vila Real, conforme definido no PMUS. Estas já apresentam infraestrutura preparada na sua maioria para esta transição. Várias medidas como a organização de PediBus virão a este encontro podendo também facilitar a mudança ativa nos alunos mais novos e em escolas da cidade de transição e periférica, em particular dos 1º e 2º ciclos.

A avaliação do potencial de mudança é alimentada pelos resultados do inquérito realizado à população escolar, em particular a última questão “Como gostaria de se deslocar para a escola?”.

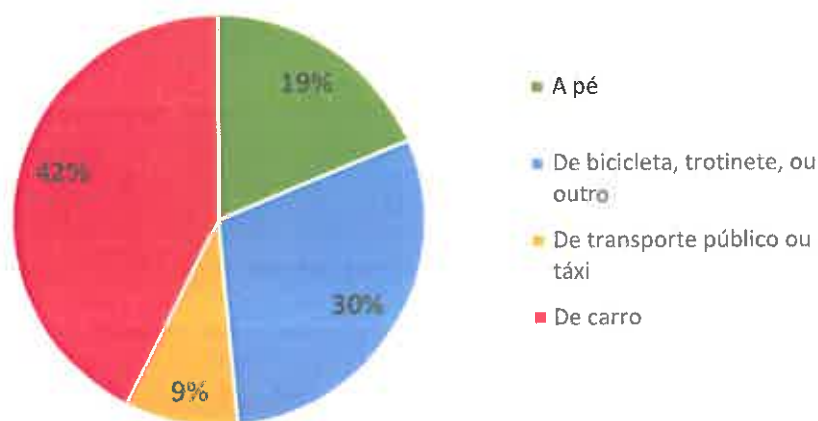


Fig. 64 Resultados das respostas à questão ‘Como gostarias de te deslocar para a escola?’

Perante esta última questão 42% dos alunos escolheu o automóvel, 30% a bicicleta/trotinete, 19% o modo pedonal e 9% o transporte público. Em primeiro lugar, e embora a representatividade do automóvel seja inferior à utilização real do automóvel nos movimentos pendulares dos alunos este valor continua a ser muito elevado. Porém, identifica-se um desejo frequente (30%) para a utilização da bicicleta ou da trotinete, contrastando com a taxa de utilização residual deste modo de transporte. Finalmente, é também notória a fraca adesão, no imaginário dos alunos, ao transporte público, demonstrando a existência de uma imagem pouco atrativa associada à sua utilização.

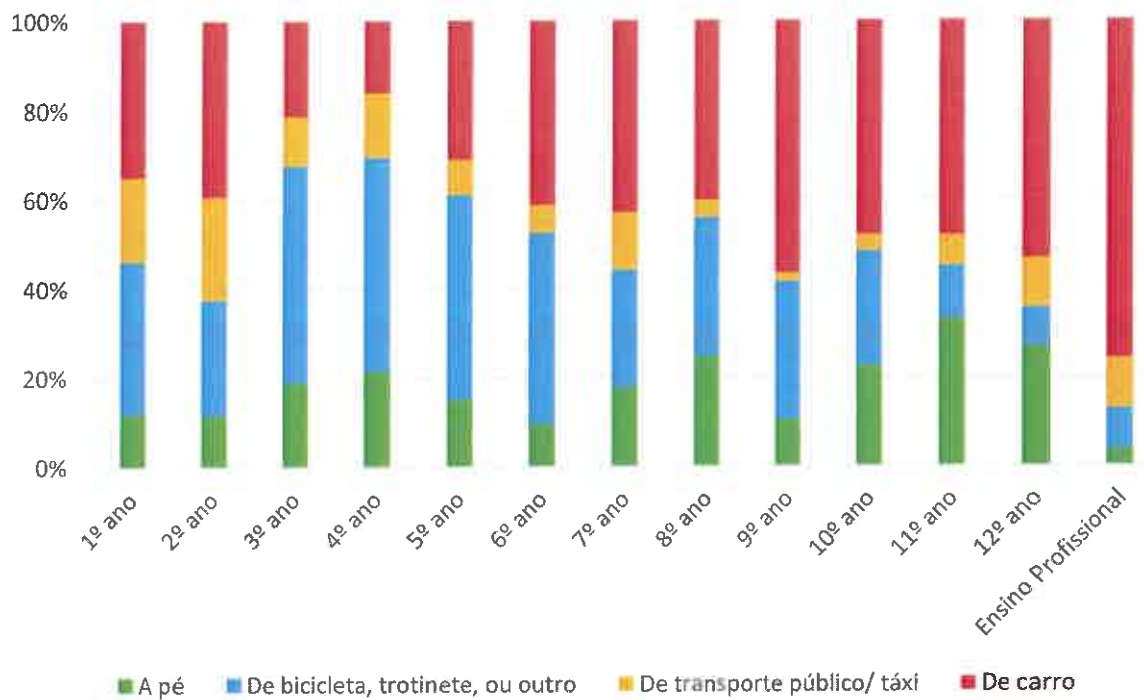


Fig. 65 Resultados das respostas à questão ‘Como gostarias de te deslocar para a escola?’, de acordo com o ano escolar

Ao analisar as preferências de deslocação tendo em consideração o ano escolar frequentado, conclui-se que, quanto maior o nível de escolaridade, maior a percentagem de alunos que gostaria de se deslocar de automóvel e, em contraponto, menor a taxa de adesão potencial à bicicleta ou à trotinete, mas também ao transporte público. A adesão potencial ao modo pedonal sofre flutuações, não sendo possível identificar um padrão notório.

Estes resultados ilustram, claramente, o impacto da utilização do automóvel na construção gradual de uma cultura de automobilização, dificultando progressivamente a adesão futura a modos de transporte mais sustentáveis não só nos movimentos pendulares, mas também em todas as deslocações futuras.

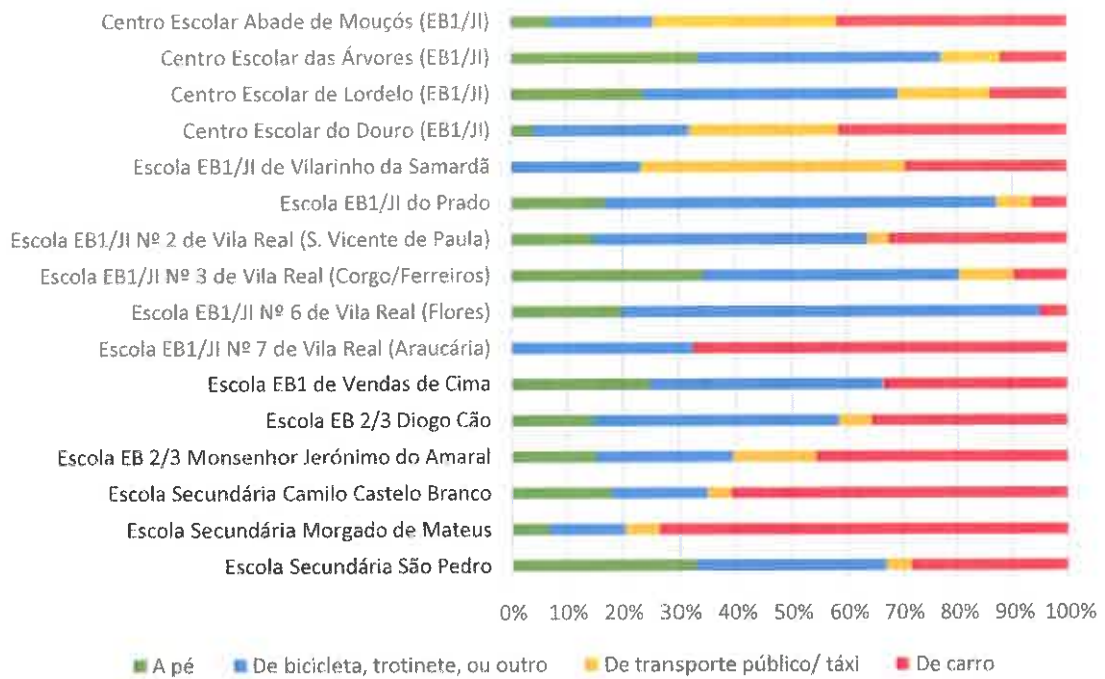


Fig. 66 Resultados das respostas à questão ‘Como gostarias de te deslocar para a escola?’, de acordo com o estabelecimento de ensino

A mesma análise, desta vez realizada mediante o estabelecimento de ensino frequentado, ilustra que a localização do estabelecimento não é determinante na escolha das preferências de repartição modal dos alunos. Tal deve-se à identificação de elevadas taxas de resposta na bicicleta/ trotinete, quer em estabelecimentos localizados em meios mais rurais, de onde são exemplo a EB/JI do Prado, quer em meios mais urbanos, como a EB1 nº6 (Flores). O modo pedonal surge com maior representatividade em alguns dos estabelecimentos da cidade de Vila Real, como é o caso da Escola Secundária São Pedro, do Centro Escolar das Árvores e da EB1/JI nº3 (Corgo/ Ferreiros). De referir também que a EB1 da Araucária é não só o estabelecimento com maiores taxas de utilização do automóvel na atualidade, mas também aquele onde a maior percentagem de alunos refere o desejo de continuar a utilizar este modo de transporte.

4.3 Potencial urbano – otimização de circuitos

A avaliação do potencial de mudança através da atuação sobre o potencial urbano pode incidir sobre os modos ativos ou sobre o transporte público. No primeiro caso, este pode ser alcançável através de ações corretivas sobre a infraestrutura, que serão detalhadas no capítulo seguinte deste plano, dedicado ao Plano de Ação.

Já a avaliação do potencial de mudança para o transporte público reveste-se de uma complexidade acrescida. Este foi, aliás, um dos desígnios que motivou o desenvolvimento deste Plano de Mobilidade Escolar. Tal é materializado por meio da otimização do modelo de minicircuitos em vigor, ajustando-o à procura esperada e otimizado através do roteamento casa-escola-casa. Tal poderá aumentar a atratividade destes circuitos e, por conseguinte, um aumento do potencial de utilização.

No ano letivo de 2023/2024 existem 24 minicircuitos em serviço de transporte contratualizado. Para cada um dos minicircuitos privativos de aluguer está previsto uma média diária de quilómetros a percorrer, que corresponde ao transporte dos alunos casa-escola-casa.

Cada aluno tem direito a duas viagens por dia:

- Os alunos do Ensino Básico ou Jardim de Infância - para os horários escolares de entrada das 09:00 horas e saída das 17:30 horas;
- Os alunos do 2º, 3º ciclos e Secundário - para os horários de entrada das 08:15 ou 13:15 horas e saída das 13:00 horas ou 18:15 horas;

Por norma as viaturas utilizadas são propriedade dos Industriais de Transporte de Passageiros Ligeiros (Táxis). Mediante as características de cada minicircuito a(s) viatura(s) param no largo ou na zona central de cada localidade para os deixar junto à Escola ou fazer ligação junto à paragem dos autocarros. Assim, as viaturas utilizadas e respetivos alunos a transportar organizam-se da seguinte forma por circuito:

Tab. 7 Circuitos de aluguer de transporte escolar para o ano letivo 2023/2024 (em táxi ou veículo particular)

Círculo	Nº de Veículos	Capacidade	Nº Alunos a transportar
Círculo 1	2	9	11
Círculo 2	1	4	2
Círculo 3	1	4	2
Círculo 4	2	9	11
Círculo 5	1	4	2
Círculo 6	1	4	2
Círculo 7	1	9	5
Círculo 8	2	9	14
Círculo 9	1	4	3
Círculo 10	1	9	5
Círculo 11	1	9	13
Círculo 12	1	4	2
Círculo 13	1	50	36
Círculo 14	1	9	4
Círculo 15	1	9	5
Círculo 16	1	30	20
Círculo 17	1	20	18
Círculo 18	1	35	28
Círculo 19	1	4	2
Círculo 20	1	9	1
Círculo 21	1	9	12
Círculo 22	1	9	4
Círculo 23	1	4	2
Círculo 24	2	50	102

Os tempos de minicircuito variam entre os 8 e os 25 minutos entre segmento localidade-escola ou ponto de rebatimento com o transporte regular, somando 306 alunos a serem transportados.

Por meio da otimização, procurou-se atender a duas variáveis relevantes tanto para os alunos, como para o município. Primeiramente, objetivou-se reduzir o tempo de viagem dos alunos, especialmente evitando a necessidade de transbordo com o transporte regular. Em segundo lugar, visou-se a redução de custos, ao diminuir o número de quilómetros contratualizados. O problema a ser otimizado, amplamente estudado na literatura, é o problema de rotas para veículos, conhecido como *vehicle routing problema* (VRP) (Pisinger & Ropke, 2007).

No contexto da mobilidade escolar, o problema visa responder à seguinte questão: "Qual é o conjunto ótimo de circuitos a percorrer para transportar os alunos de suas localidades para as escolas dentro de uma determinada janela temporal?"

Para resolver este problema, foi aplicado um algoritmo heurístico devido à complexidade computacional do mesmo, classificado como NP-Hard. O uso de um modelo heurístico procurou encontrar uma solução eficiente e satisfatória, mesmo que não ótima. Para a definição do

problema e sua otimização, foi adaptado um modelo VRP existente na literatura (Toth & Vigo, 2002). A função de otimização segue um critério multiobjectivo de redução de custos temporais de viagem e distância e, ainda a minimização de recursos de viaturas ao minimizar o número de percursos, tendo em vista um equilíbrio entre gastos monetários e um serviço rápido.

Este modelo considera o transporte das crianças como serviços de entrega e recolha a serem realizados, isto é, o transporte das crianças com base na sua localidade de origem, escola designada e janela temporal de entrega na escola. Adicionalmente a estes dados, o algoritmo pesa o número de veículos disponíveis, a sua capacidade e respetiva distribuição geográfica no território de Vila Real. Este algoritmo acomoda a possibilidade de uma frota de veículos heterógena que permite uma cenarização mais realista. Para tal, foram consideradas diferentes tipologias de veículo nas diferentes localidades. Dada a informação reduzida acerca da localização de estacionamento das viaturas utilizadas, considerou-se que as localidades de origem de cada minicircuito correspondiam à potencial localização de um início de viagem. Para cada circuito, foi atribuído, posteriormente um número de veículos, por capacidade, disponíveis para fazer o serviço.

Vários parâmetros de entrada e restrições foram definidos para alimentar o algoritmo, atendendo a várias especificidades do transporte dos alunos em Vila Real. A seguinte tabela resume os principais parâmetros.

Tab. 8 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos

Parâmetro	Valor
Janela Horária de entrega dos alunos do 1º ciclo do ensino básico e Jardim de Infância	08h30-09h00
Janela Horária de entrega dos alunos dos 2º e 3º ciclos do ensino básico e do ensino secundário	07h30-08h15
Tempo médio, em segundos, de entrada e saída de cada aluno do veículo	10
Nº de táxis de 4 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	2
Nº de carrinhas de 8 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	1
Nº de autocarros de 50 lugares disponíveis	4

Com esses parâmetros, o algoritmo procura uma solução "boa", resultando num novo plano de circuitos, com as paragens de origem, intermédias e de destino. Como resultado é também incluído o horário de partida e chegada, veículo utilizado e alunos transportados, além da distância percorrida. O critério temporal definido seguiu as melhores práticas para uma solução escalável, tendo em conta um espaço de procura amplo no contexto do problema e especificidades em causa.

Procurando balancear a redução de custos e o transporte eficiente dos alunos, evitando tempos de deslocação excessivos, a solução apresentada representa um compromisso entre a redução de custos e a eficiência na entrega dos alunos às escolas.

O Algoritmo gerou um total de 24 circuitos, ficando só por servir os dez alunos da localidade de Guiães que se deslocam para a EB Vilarinho de Samardã, dado a limitação de capacidade de veículos disponibilizada para alimentar o algoritmo. Para colmatar esta falha na otimização

propõem-se duas alternativas. Primeiramente estender o circuito 10 e realizá-lo com uma viatura de maior capacidade que comporte estes alunos, se e só se, a janela temporal o permitir ou, em alternativa, utilizar-se um pequeno autocarro com capacidade para transportar estes alunos constituindo mais um percurso, assim consideraram-se 25 circuitos na tabela seguinte.

Em anexo a este relatório são apresentados, em pormenor, os diferentes circuitos, sendo incluído, para além do traçado, informações relativas às paragens e escolas visitadas, à hora de chegada, distância acumulada e entrada e saída de alunos em cada escola.

De forma a avaliar o potencial de mudança dos novos circuitos face aos anteriores, é feita uma análise quantitativa referente ao número de quilómetros percorridos, nº viaturas utilizadas e, por conseguinte, nº de motoristas necessários ou de circuitos contratualizados.

Tab. 9 Comparação do plano de otimização de rotas com o modelo atual

Parâmetros	Circuitos Atuais (2023-2024)	Circuitos Propostos			
		2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027
Nº de alunos transportados	221	221	219	216	216
Nº de quilómetros percorridos/ dia	502	480	520	465	450
Nº de Viaturas Utilizadas/Motoristas	24	25	22	19	14
Custo unitário - €/vkm (táxi/ carrinha/ autocarro)	-	2,16	2,20	2,24	2,28
		2,06	2,10	2,14	2,18
		2,77	2,83	2,89	2,95
Custo anual estimado *	259 380 €	200 021 €	219 341 €	195 876 €	195 473 €

* o custo anual foi estimado considerando 180 dias de aulas por ano e uma inflação de 2% ao ano

Os resultados ilustram que testando o algoritmo para o ano letivo de 2023-2024, e apesar da necessidade de se realizar um circuito adicional face à situação atual, assiste-se a uma redução de custos de cerca de 60 000€/ ano. Ao mesmo tempo é importante ter em linha de conta que esta solução está associada a uma **redução do tempo médio de viagem dos alunos, tornando o transporte escolar mais atrativo.**

Sabendo que o universo de alunos apresenta uma natureza flutuante, quer entre anos letivos (com a mudança de ciclos de ensino e, por consequência, de estabelecimento) quer dentro do próprio ano letivo (com a mudança de local de residência), no ano letivo 2024-2025 o exercício torna-se mais complexo, levando a um aumento no número de quilómetros percorridos por dia, embora com um menor número de circuitos. Nos anos letivos seguintes, as alterações subsequentes nos ciclos de ensino dos estudantes contemplados originam reduções sucessivas nos encargos anuais.

Dado que este exercício para os anos letivos seguintes é, nesta fase, meramente teórico, pois não considera a entrada de novos alunos no sistema de ensino, é fundamental o desenvolvimento de uma metodologia expedita que permita a otimização da rede de transporte escolar resultante de qualquer alteração. A metodologia sugerida consiste em analisar o universo dos alunos que pediram o transporte escolar e determinar as suas características, como

distribuição residencial, escola de destino e meio de transporte utilizado. Assim, analisando o conjunto de alunos que solicitaram passe escolar, e através do seu local de residência e da escola que frequentam, é possível, para cada um, determinar se é necessário o recurso ao transporte de aluguer disponibilizado pelo município.

Em caso afirmativo é essencial verificar se a rota definida para o serviço de transporte de aluguer coincide com uma rota de transporte público regular. Caso coincida é essencial comparar tempos e custos de viagem para os alunos, de forma a identificar a solução que traga o máximo benefício. Se existir uma rota mais eficiente que a rota definida atualmente, deve-se determinar o número de alunos abrangidos por essa solução e avaliar a implementação dessa alteração. Pelo contrário, caso não exista uma rota mais eficiente deve manter-se a solução atual.

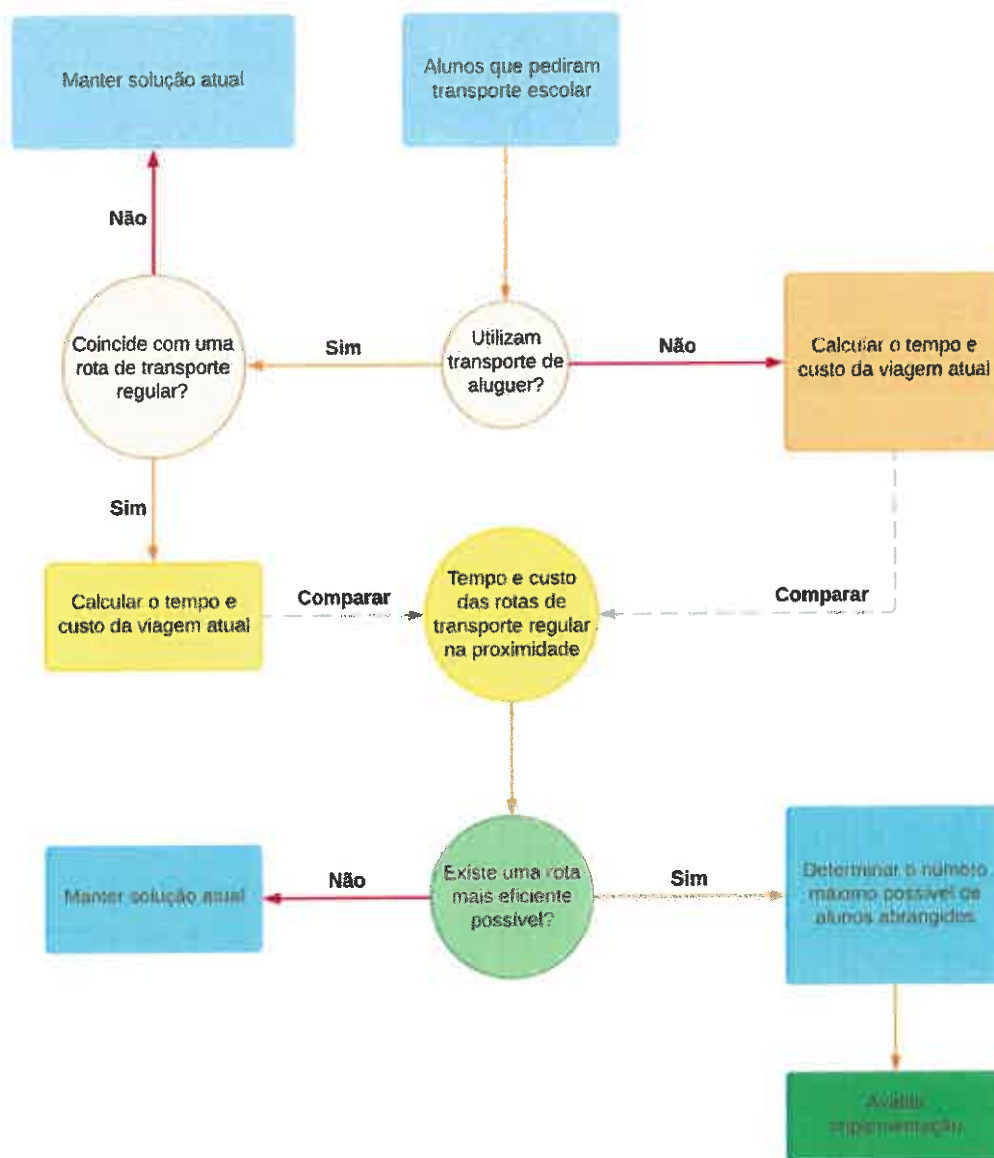


Fig. 67 Fluxograma com metodologia de otimização de transporte escolar no município de Vila Real

5. Plano de Ação

A realização do plano de mobilidade escolar de Vila Real elenca as estratégias já definidas no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Vila Real com as Estratégias Nacionais para a Mobilidade Ativa e Pedonal (ENMAC e ENMAP 2030) e com a Carta Educativa de Vila Real. Tendo por base um universo de população estudantil abrangente e disperso no território de todo o concelho, será necessário que a estratégia aqui apresentada revolva em torno das especificidades de cada estabelecimento de ensino e, em particular, da sua inserção no território.

Com base na identificação dos principais constrangimentos à promoção da mobilidade escolar sustentável, efetuada na fase de diagnóstico, neste capítulo serão apresentadas detalhadamente as diferentes ações a concretizar pelo Município. O primeiro passo neste processo passa pela definição dos diferentes eixos estratégicos de atuação. No caso da ENMAP 2030 são definidos vetores estratégicos: Educação; Cultura; Planeamento; Infraestrutura; Fiscalidade e Incentivos. Já na ENMAC 2030 são definidos três eixos de intervenção: Infraestruturas e intermodalidade; Capacitação e Apoio; Cultura e Comportamentos.

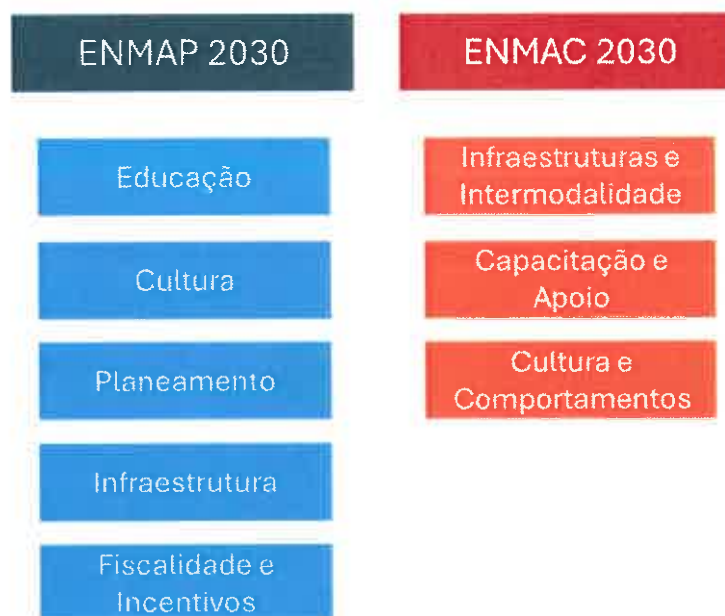


Fig. 68 Fatores Críticos. Fonte: ENMAP 2030

Apesar da estruturação aparentemente distinta entre estes dois documentos estratégicos é possível encontrar um conjunto de pontos em comum, nomeadamente a importância atribuída à infraestrutura e às questões culturais/comportamentais. Por essa razão, este Plano de Mobilidade Escolar mantém estes dois eixos como pontos base da sua estrutura. Para efeitos de desenvolvimento de um plano de mobilidade escolar entendeu-se também que a existência de um eixo específico dedicado à educação é crucial para guiar a inclusão dos membros da comunidade escolar.

O plano de ação desenvolvido estrutura-se em três grandes eixos: Educação; Comportamentos; Infraestrutura e Planeamento. Apresentam-se, de seguida, as ações propostas para cada um dos três eixos. Já as fichas de ação associadas são apresentadas em anexo.

5.1 Educação

Sendo a educação o pilar do desenvolvimento das sociedades e de combate à iliteracia, as fichas de ação aqui propostas visam, desde tenra idade, a promoção de novos comportamentos e compreensão dos benefícios da mobilidade ativa e sustentável para todos os estudantes. Atualmente a promoção do automóvel surge num largo espetro de fontes de comunicação e os jovens crescem numa presença de forte impacto social e económico deste veículo. Do mesmo modo, as suas deslocações diárias para a escola e atividades complementares dão-se, quase integralmente, em veículos de familiares, não conhecendo o andar a pé, de bicicleta ou transporte público como alternativa viável para satisfazer as suas necessidades de mobilidade.

Neste contexto, só uma escola ativa poderá fornecer o conhecimento de que é possível e desejável a utilização de modos alternativos de deslocação. Uma das questões essenciais nas mudanças culturais é a geracional. Não obstante, hoje há dados que indicam a atenuação do valor do automóvel nas gerações mais novas. Porém a transformação ainda parece lenta pelo que a abordagem terá de se efetuar em contexto multigeracional. Neste sentido, o trabalho iniciado nas escolas deverá ser levado ao seio familiar, aumentando o potencial de produzir alterações consideráveis nos hábitos culturais instalados. O sistema escolar apresenta-se como essencial para a alteração comportamental que, começando no seu próprio interior, daí emanará para a comunidade em que se insere. Para isso, deverá o corpo docente possuir novas competências nesta matéria e munir-se de projetos educativos capazes de estimularem novas formas de mobilidade e em particular, no contexto de Vila Real, fomentar o andar a pé e em transporte público.

Prevê-se para este eixo o desenvolvimento de 6 propostas, que se apresentam de seguida.

Tab. 10 Propostas de ações na temática 'Educação'

E.01.	Realização de Jogos Educativos em Sala de Aula
E.02.	Promoção de Conversas de Mobilidade Sustentável na Sala de Aula – Projeto Escolas Mobility Hub
E.03.	Envolvimento Ativo dos Estudantes na Organização de Atividades no Dia da Terra e na Semana Europeia da Mobilidade
E.04.	Monitorizar e Premiar Deslocações Sustentáveis dos Estudantes – Serpente de Tráfego
E.05.	Monitorizar e Premiar Deslocações Sustentáveis dos Estudantes – APP Móvel
E.06.	Aulas de Bicicleta e Guias para a Boa Manutenção do Velocípede
E.07.	Implementação de Um Projeto Piloto “The City of Children”

As fichas de ação referentes à temática da Educação, seguem o seguinte formato e são disponibilizadas em anexo.

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	1. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	N.º	E.01.
AÇÃO	E.01. Realização de Jogos Educativos em Sala de Aula				
CONTEXUALIZAÇÃO	Os jogos apresentados e propostos no anexo II visam a aproveitar tempos livres ou o tempo em disciplinas como formação cívica ou área de projeto para chamar a atenção para a mobilidade sustentável e a importância da promoção da mobilidade ativa e uso dos transportes coletivos em Vila Real				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Divulgação dos Jogos e das Instruções aos Docentes de todas as escolas do Município, com um prazo de um trimestre para a realização dos jogos contemplados. Análise quantitativa e qualitativa da realização dos jogos				
RESULTADOS ESPERADOS	Aprendizagem do conceito de mobilidade sustentável e a importância da promoção da mobilidade ativa e uso dos transportes coletivos em Vila Real, bem como do papel nocivo na utilização de transporte automóvel frequentemente.				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO			
Início do Ano Letivo 2024/2025	Divulgação dos Jogos e Instruções aos Docentes	90%			
Fim do Primeiro Trimestre 2024/2025	Análise da implementação dos jogos	100%			
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Realização dos jogos propostos					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada diretor de turma regista os jogos realizados ao longo do trimestre, entregando posteriormente uma lista com esta informação ao coordenador da escola que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real				
META(S)					
Realização dos jogos propostos em cada turma do Pré-Escolar até ao 1º Ciclo.					
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real, Conceito Coordenador das Escolas Básicas (1º Ciclo) e Jardins de Infância, Diretores de turma				
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
Eficácia dos jogos, facilidade de implementação e adaptação ao contexto de Vila Real					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Ao registar cada jogo realizado, o docente responsável deverá expressar a sua opinião acerca da eficácia e divertimento dos jogos, facilidade de implementação e adaptação ao contexto de Vila Real				
META(S)					
Averiguar impacto e replicabilidade dos jogos no futuro.					

Fig. 69 Exemplo de Ficha de Ação da Temática Educação

E.01. – Realização de Jogos Educativos em Sala de Aula

Direcionar a componente educativa com atividades lúdicas é o melhor método de envolver ativamente as crianças na compreensão de temáticas importantes. Estas visam o aproveitamento dos tempos livres ou o tempo em disciplinas como formação cívica ou área de projeto para chamar a atenção para a mobilidade sustentável e a importância da promoção da mobilidade ativa e uso do transporte público em Vila Real. Estes jogos têm como população alvo todas as escolas e estudantes até ao 1º ciclo do ensino básico, dado o seu carácter mais infantil. Contudo, as mensagens transmitidas abordam variadas temáticas associadas aos benefícios ambientais e de saúde na utilização de transporte coletivo e modos ativos, e ao mesmo tempo alerta para as problemáticas associadas à utilização do automóvel privado como a poluição, o ruído, e respetivas consequências nas alterações climáticas.

Propõe-se que estes jogos sejam realizados de forma faseada ao longo do próximo ano letivo, havendo sempre liberdade para a sua adaptação e desenvolvimento ao contexto de cada escola. Pretende-se que com a renovação das turmas nos anos letivos seguintes, que os jogos permutem de forma a permitir a participação de todos os novos alunos.

O papel dos docentes e preparação das aulas é fundamental para o sucesso da implementação destes jogos, sendo necessário garantir que os docentes incluem nos seus programas disciplinares estas valências. O custo desta medida será reduzido, sendo apenas necessário a divulgação dos jogos e regras aos diretores dos estabelecimentos de ensino e que os façam chegar aos docentes.

Jogos para crianças | Cartões de apoio

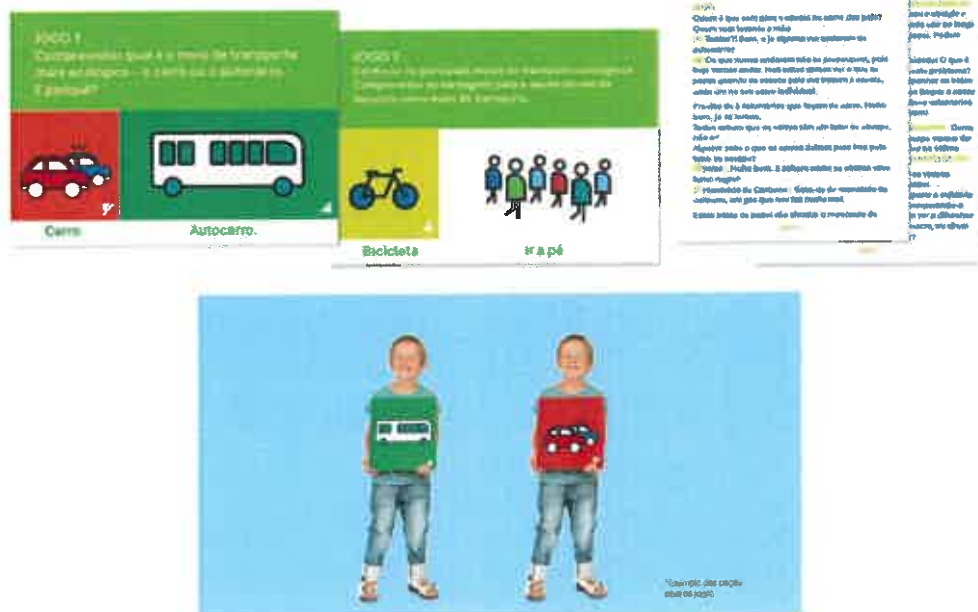


Fig. 70 Exemplo de jogo educativo



Fig. 71 Exemplo de *banner* para promoção do jogo educativo

E.02. – Promoção de Conversas de Mobilidade Sustentável na Sala de Aula – Projeto Escolas Mobility Hub

Destinado a alunos a partir do 2º ciclo, propõe-se que o plano de aulas de formação cívica contemple no seu programa uma componente dedicada à literacia na área da mobilidade sustentável. Esta promoção de conversas de mobilidade sustentável surge de acordo com o Projeto 'Escolas Mobility Hub', com o intuito de formar e motivar, esclarecidamente, os estudantes – enquanto agentes da mudança – à participação cidadã em torno do tema dos transportes públicos e sustentáveis.

Propõe-se que as conversas da mobilidade assegurem um espaço de abertura onde os estudantes possam debater ideias de mobilidade, exercitando a criatividade e o conhecimento nesta área de importância relevante. Considera-se que para isso haja um papel relevante de formação à priori dos docentes em parceria com a AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes enquanto entidade reguladora e promotora do projeto.

A educação desenvolvida neste contexto deverá ocorrer periodicamente de trimestre a trimestre e os resultados desta medida deverão ser avaliados a nível teórico por meio da apresentação de trabalhos relacionados com bons exemplos de mobilidade sustentável nas deslocações dos alunos e na adaptação ao contexto de cada escola.

E.03. – Envolvimento Ativo dos Estudantes na Organização de Atividades no Dia da Terra e na Semana Europeia da Mobilidade

Colocando em prática a teoria aprendida com as ações anteriormente apresentadas, o dia 22 de abril, mais conhecido como o “dia da terra” e a semana europeia da mobilidade, de 16 a 22 de setembro, deverão ser aproveitadas para uma séria de ações educativas e de sensibilização dos estudantes e todos os agentes envolvidos na comunidade escolar para a questão da mobilidade sustentável e o seu papel na mitigação das alterações climáticas. Propõe-se que os alunos a partir do 3º ciclo possam ser envolvidos ativamente na organização das atividades lúdicas destes dias na escola como forma de inculcar responsabilidade na organização deste tipo de atividades e por conseguinte uma maior compreensão da mensagem que se pretende transmitir. Em toda a Europa o Dia da Terra é marcado por uma movimentação de marchas estudantis alertando para a problemática das alterações climáticas. Na semana europeia da mobilidade, tem crescido o número de iniciativas para a promoção da mobilidade sustentável e acessível em vários municípios a nível nacional e europeu.

Pretende-se que em Vila Real os estudantes, supervisionados pelos diretores de turma, planeiem e organizem formações, atividades, jogos, debates entre outras à volta desta temática, focando na mobilidade e no seu papel enquanto agentes de mudança.



Fig. 72 Exemplos de eventos realizados em Vila Real no âmbito da Semana Europeia da Mobilidade
Fonte: CM Vila Real

E.04. – Monitorizar e Premiar Deslocações Sustentáveis dos Estudantes – Serpente de Tráfego

O Jogo da Serpente de Tráfego, também conhecido por Serpente Papa-Léguas, é uma campanha criada para incentivar as viagens sustentáveis nas idas para a escola (a pé, de bicicleta ou de transportes públicos), e que tem as crianças (entre os 4 e 12 anos) e os seus pais como o principal público-alvo.

Durante a realização da campanha, os alunos colocam pequenos autocolantes individuais num autocolante maior da turma de cada vez que viajem para a escola a pé, de bicicleta, de transporte público ou partilhando o carro com outras crianças. Cada escola define o seu próprio objetivo em termos de mudança modal no início do período de campanha, tendo como ponto de partida os dados recolhidos no questionário à mobilidade realizado previamente. O objetivo é preencher o cartaz da Serpente de Tráfego com os autocolantes até ao final da duração do jogo. A cada dia, questionam-se as crianças acerca de como viajaram para a escola de modo a recolher os dados necessários, com as crianças a receberem uma recompensa quando atingem pontos-chave do cartaz. Quando os autocolantes atingem a cabeça da serpente, as crianças recebem uma recompensa ainda maior, por exemplo, um passeio especial de bicicleta ou a pé, uma visita de estudo, ou outra recompensa que a escola estabeleça.



Fig. 73 Representação da Serpente de Tráfego

As escolas mais centrais do concelho de Vila Real já beneficiam da proximidade a uma infraestrutura que possibilita a utilização dos modos ativos, em especial do modo pedonal. Por outro lado, os estabelecimentos de ensino situados nas zonas periféricas, pela natureza suburbana da sua envolvente, dificilmente poderão almejar uma elevada utilização dos modos ativos por parte dos seus estudantes. Nestes casos o jogo poderá incidir sobre comportamentos ideais e não, necessariamente, sobre comportamentos de mobilidade reais.

A monitorização e o incentivo a deslocações mais sustentáveis deverão, assim, adaptar-se ao contexto de cada escola e respetiva envolvente. Com esta ação pretende-se premiar bons comportamentos associados às práticas de mobilidade sustentáveis e possíveis em cada escola, não incentivando, portanto, práticas inseguras de deslocação.

E.05. – Monitorizar e Premiar Deslocações Sustentáveis dos Estudantes – APP Móvel

Semelhante à ação anterior, esta visa a monitorizar e premiar os estudantes que utilizem modos sustentáveis para a sua deslocação. Neste contexto, em particular, propõe-se a adoção de uma APP destinada aos estudantes do ensino secundário. O objetivo da adoção desta APP é o registo automático das deslocações e do modo usado nas mesmas pelos estudantes. A implementação da APP não deverá ser de caráter obrigatório, porém os alunos que a adotarem no ambiente escolar deverão ser premiados pela utilização de modos sustentáveis. Para garantir o sucesso deste projeto, a APP terá como gestor cada um dos diretores de turma. Este é responsável por enviar o convite aos estudantes para se juntarem à APP e este fica encarregue da entrega dos prémios aos estudantes que atingirem uma certa pontuação, fruto da acumulação de uma dada pontuação atribuída pelo número de deslocações em modos ativos e transporte público nas variadas deslocações semanais.

Os prémios e metas são adaptáveis a qualquer situação, podendo estes estarem relacionados com a angariação de fundos para a viagem de finalistas, cartões presentes, entre outros.



Fig. 74 Exemplo de aplicação móvel destinada à promoção da mobilidade sustentável (Fonte: muvgame.com)

E.06. – Aulas de Bicicleta e Guias para a Boa Manutenção do Velocípede

Apesar de o território de Vila Real apresentar uma topografia desafiante para a prática da bicicleta nos movimentos pendulares, para que a cota modal de utilização da bicicleta aumente torna-se essencial munir todas as crianças do conhecimento e prática de andar de bicicleta para que este ensinamento seja levado desde cedo e, mais importante, mantido durante a idade adulta. A prática e aprendizagem desta modalidade é uma prioridade no sentido do desenvolvimento e autonomia das crianças, estando-lhe associado inúmeros benefícios que resultam desta atividade. Esta ação visa assim a promoção de aulas práticas de bicicleta em todas as escolas.

As aulas deverão ocorrer trimestralmente com inscrição livre e gratuita. Deverão ainda estar presentes agentes de autoridade que façam ações de formação relativas ao código da estrada e como circular corretamente em espaço público/faixa de rodagem com uma bicicleta, alertando para as várias situações de risco a ter em conta.



Fig. 75 Exemplo de aula prática de bicicleta numa escola do ensino básico

E.07. – Implementação de um projeto piloto “The City of Children”

"A Cidade das Crianças" nasceu na cidade italiana de Fano em maio de 1991 a partir da ideia de Francesco Tonucci, com um objetivo político específico: promover uma mudança no parâmetro de governo da cidade, começando pela criança em vez do adulto. Neste projeto, as crianças desempenham um papel ativo no processo de mudança, participando concretamente no processo governativo e no planeamento da cidade e recuperando a posse do espaço urbano. O projeto tem como interlocutor natural o presidente da câmara da cidade, já que todos os setores da administração estão envolvidos.

As crianças devem ser envolvidas ativamente no processo de mudança das escolas e do seu ambiente, porque são "competentes". Desde Piaget até Bruner, para citar os mais famosos, os especialistas concordam que o desenvolvimento cognitivo da criança ocorre desde o nascimento. A criança nasce "competente" e imediatamente possui noções, valores e critérios de avaliação que orientam a experiência (Juul, 2001) e que gradualmente se tornam mais amplos e complexos através da experimentação do mundo circundante. Desde o início, são seres sociais, colaborativos, prontos e capazes de comunicar. Na perspetiva de uma "Nova Sociologia da Infância", as crianças são sujeitos ativos, capazes de influenciar e serem influenciadas pelo ambiente em que vivem. Portanto, é através dos seus olhos que podemos ver uma envolvência melhor das escolas, mais adequado para elas e para toda a comunidade escolar. Ouvir as crianças significa dar voz às necessidades daqueles que foram "subestimados" na conceção da cidade fora da escola. Significa abrir um ponto de vista inovador para reestabelecer uma nova cidade em diferentes lógicas e equilíbrios.



Fig. 76 Exemplo da aplicação do projeto “The City of Children”

Propõe-se que os alunos trabalhem em equipa na sala de aula, com orientação dos professores no desenho e na construção de maquetes que representem uma possível reinvenção do espaço da rua. Pretende-se que estas possam vir a ser apresentadas e debatidas em sala de aula conjuntamente com o Executivo da Câmara Municipal de Vila Real e elementos técnicos da divisão de planeamento e urbanismo, bem como com os Professores responsáveis da escola.

Dado o seu carácter inovador, este projeto deverá ser implementado em formato piloto, com uma periodicidade anual em escolas básicas do primeiro ciclo com potencial de adaptação da envolvente existente, ou seja, escolas localizadas em ruas que servem exclusivamente o estabelecimento de ensino. Através da “infantilização” do espaço envolvente, as crianças ganharão mais autonomia na acessibilidade à escola. Os benefícios estão também relacionados com o desenvolvimento cognitivo e na potenciação da criatividade dos alunos na conceção de espaços agradáveis e acessíveis a todos. Mediante o sucesso desta iniciativa, a mesma poderá ser transposta para os restantes estabelecimentos de ensino que lecionem o 2º e 3º ciclos, propondo-se um regime rotativo.

5.2 Comportamentos

As alterações comportamentais são, porventura, as mais difíceis de concretizar, mas também as mais estruturantes e eficazes, urgindo, por isso, a ampliar e intensificar os mecanismos de informação, formação e sensibilização, tendentes a alterar a situação atual.

No caso português, o automóvel é associado a um conjunto de valores simbólicos: juventude, autonomia, beleza e estatuto social, fruto de décadas de presença em todas as plataformas comunicacionais. Estes valores culturais alteraram também o desenho e desenvolvimento da infraestrutura, menosprezando a importância de elementos para a circulação segura a pé ou em bicicleta. As normas culturais têm também um papel importante ao ditar quais são os comportamentos socialmente aceites. Ao contrário de outros países europeus, em Portugal não é comum, por exemplo, a utilização independente da bicicleta nas deslocações de e para a escola das crianças no primeiro ciclo do ensino básico. Outras das consequências é a dificuldade imposta ao exercício do direito universal ao espaço público.

A promoção dos modos alternativos ao automóvel tem nas escolas o principal agente impulsionador e de mudança dado que a utilização do automóvel não está necessariamente enraizada nas crianças, mas vai-se, sim, construindo a partir das vivências diárias e, em especial, dos comportamentos adotados pelos familiares mais próximos.

Só contrapondo com criativas e persistentes campanhas sobre o valor e a importância da sustentabilidade dos modos ativos e transporte coletivo é possível incutir novos valores culturais. Neste contexto, a criação de campanhas à escala local com o envolvimento das escolas e dos movimentos associativos de qualificação do espaço público podem constituir-se como impulsionadores da desejada transformação.

Prevê-se para este eixo o desenvolvimento de 5 propostas, listadas na tabela seguinte e contextualizadas de seguida.

Tab. 11 Propostas de ações na temática 'Comportamentos'

C.01.	Conceção e Desenvolvimento de Campanhas de Sensibilização para a Mudança da Cultura Instalada da Dependência Automóvel
C.02.	Sessões de Esclarecimento e de Preparação para a Utilização do Transporte Escolar e/ou Modos Ativos nas Deslocações das Crianças
C.03.	Criação de uma Imagem Apelativa para a Divulgação das Ações Educativas do Presente Plano
C.04.	Implementação da Iniciativa de Autocarros Pedonais ("PediBus")
C.05.	Implementação da Iniciativa de Autocarros Cicláveis ("BikeBus")

As fichas de ação referentes à temática 'Comportamentos', seguem o seguinte formato e são disponibilizadas em anexo a este plano.

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	C CULTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	C 01
AÇÃO	C 01. Promoção de Campanhas de Sensibilização para mudança da cultura instalada da dependência automóvel				
CONTEXUALIZAÇÃO	As aulas de Educação Visual e Tecnológica, potenciam a expressão criativa de cada estudante. Fruto das horas dedicadas a esta disciplina, deverá ser aproveitada a oportunidade para propor o desenvolvimento de projetos relacionados com a temática da mobilidade sustentável, colhendo as melhores propostas dos alunos de promoção da mobilidade ativa e transporte coletivo.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de campanhas de Sensibilização em torno da importância dos modos pedonais e de Transporte Público no Município de Vila Real, reduzindo a importância do automóvel chamando a atenção para os problemas nocivos associados à intensiva utilização do automóvel privado em todas as deslocações.				
RESULTADOS ESPERADOS	O trabalho que, iniciado nas escolas, será levado ao seio familiar e deverá produzir alterações consideráveis nos hábitos culturais instalados, pelo menos na presente geração mais jovem. Organização e partilha das campanhas criadas pelos alunos com as melhores propostas, fazendo chegar aos serviços e pontos de interesse públicos nas imediações das escolas.				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
Primeiro Trimestre Ano Letivo 2024/25	Preparação das Campanhas durante o primeiro período do ano letivo 2024/2025			50%	
Segundo Trimestre Ano Letivo 2024/25	Divulgação das Campanhas, através da fixação das mesmas nos serviços municipais na envolvente das escolas			90%	
Terceiro Trimestre Ano Letivo 2024/25	Premiação e divulgação nas redes sociais do Município a Campanha Vencedora por escola, votada por um júri composto por membros da autarquia e professores de artes.			10%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Nº de Campanhas produzidas e partilhadas pelos serviços públicos nas imediações das escolas					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Registo do Nº Campanhas produzidas por grupos e por turma, e respetiva partilha.				
META(S)					
Conforme a dimensão da escola e das turmas adaptar o número de campanhas:					
Escolas até 5 turmas: 1 por turma					
Escolas até 10 turmas: 2 por turma					

Fig. 77 Exemplo de Ficha de Ação da Temática Comportamentos

C.01. – Conceção e Desenvolvimentos de Campanhas de Sensibilização para a Mudança da Cultura Instalada da Dependência Automóvel

Os dados da repartição modal mostram que em Vila Real existe uma cultura instalada da dependência automóvel e em particular nas deslocações pendulares casa-escola. Fruto de anos de políticas e promoção do espaço para a circulação do automóvel, perderam-se os hábitos de utilização de modos sustentáveis. Esta ação visa “educar” as famílias e encarregados de educação que na sua maioria utilizam e percecionam o automóvel como único modo de deslocação possível, negligenciando alternativas ativas e sustentáveis para os próprios e para os educandos.

Por meio das ações de educação de carácter maioritariamente teórico apresentadas nas ações anteriores, é altura de pôr os alunos de mãos-à-obra e propor que nas aulas de Educação Visual e Tecnológica ou de Projeto se desenvolvam diversas campanhas de sensibilização acautelando as problemáticas que a circulação excessiva em automóvel traz à qualidade do espaço público, ao ar que respiramos, à segurança, à autonomia das crianças, à inatividade física, entre outras.

Deste modo, propõe-se que em cada turma de cada escola no concelho seja proposta uma atividade de desenvolvimento de campanha artística de carácter manual para alunos até ao 2º ciclo e digital para alunos a partir do 3º ciclo, criada por grupos de alunos e por temáticas, com vista à sua divulgação e premiação na Semana Europeia da Mobilidade.

O número de campanhas a produzir por turma varia conforme a dimensão do estabelecimento de ensino e número de alunos. Escolas com maior população estudantil produzirão mais campanhas de sensibilização, dado que terão de chegar a mais núcleos familiares. As campanhas deverão ser divulgadas em suporte protegido junto à entrada das escolas, e em outros importantes geradores de viagens como é o caso da UTAD, do Centro Comercial e de outras grandes superfícies comerciais.

As campanhas realizadas a nível digital deverão ser divulgadas nos Websites das escolas e do Município e, se possível, nas empresas e estabelecimentos que apoiem a causa.

Tab. 12 Material a produzir para fins de divulgação

Local	Peças a produzir
Escolas/ ATLS	Cartazes/ Rollups/ Comunicação nas aulas/ Jogos
Equipamentos Públicos	Cartazes/ Rollups/ Eventos públicos
Rua	Mupis/ Outdoors
Redes sociais	Posts (imagem ou vídeo)

A abordagem deve ser dinâmica e divertida de forma a cativar os mais jovens para a utilização de modos mais sustentáveis, recomendando-se a criação de uma mascote. No que respeita ao material físico exposto na via pública, o seu desenho deve ter em conta a perspetiva das crianças, nomeadamente a sinalética à altura dos seus olhos e a sua visibilidade em relação a outros utilizadores da via.

C.02. – Sessões de Esclarecimento e de Preparação para a Utilização do Transporte Escolar e/ou Modos Ativos nas Deslocações das Crianças

Muitas vezes o desconhecimento de alternativas viáveis à utilização do automóvel ou do sistema de mobilidade escolar leva a incertezas por parte dos Encarregados de Educação, que optam por transportar os educandos em automóvel.

São sobejamente reconhecidos os receios dos encarregados de educação no que respeita à segurança da mobilidade independente das crianças, em especial ao andar a pé e em bicicleta, bem como à fiabilidade do transporte público. Esta ação visa a esclarecer todas estas dúvidas e a informar os encarregados das alternativas que existem para cada escola e dos benefícios associados, eliminando as dúvidas e fomentando o estabelecimento de confiança na utilização nestes modos alternativos.

Esta ação deve ser realizada na primeira reunião de pais organizada no início do ano letivo. No decorrer da mesma deve ser entregue um flyer com as alternativas de deslocação para a respetiva escola, nomeadamente e caso exista: a rede pedonal, a rede ciclável e de transporte coletivo. Deve constar ainda a informação dos horários dos autocarros, o processo de aquisição do passe de transportes, entre outras.

C.03. – Criação de uma Imagem Apelativa para a Divulgação das Ações Educativas do Presente Plano

Na procura pela promoção de hábitos de mobilidade mais sustentáveis, a imagem visual tem um impacto inegável e que não pode ser descurado, em especial por moldar a perceção pública e os comportamentos individuais. Este é, alias, um dos principais conceitos sobre o qual se estruturam as campanhas publicitárias promovidas pelos fabricantes de automóveis. De facto, uma campanha com uma imagem visual apelativa tem o potencial de cativar e inspirar o seu público-alvo. Neste caso em particular, apelando a uma narrativa que enfatize os benefícios da mobilidade sustentável, é possível motivar os alunos a adotar hábitos de mobilidade mais sustentáveis. Ao mesmo tempo é importante ser possível desmontar os diversos estereótipos associados à utilização das alternativas ao automóvel.

Sendo o público-alvo a população escolar deve ser evitada a criação de uma imagem demasiado abstrata, apontando-se a integração de conceitos como movimento, cor, diversão e alegria, enquanto se garante a utilização de uma linguagem de fácil compreensão. Simultaneamente, os elementos desenvolvidos podem ser aproveitados para contar uma história, com o objetivo de cativar o imaginário dos alunos.



Fig. 78 Exemplo do kit a distribuir pelas escolas do município

C.04. – Implementação da Iniciativa de Autocarros Pedonais (“PediBus”)

A seguinte ação foi adaptada do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Vila Real, tendo em conta o seu contexto escolar.

Um autocarro pedonal é uma forma de transporte alternativa para crianças em idade escolar que, acompanhadas, no mínimo, por dois adultos (um na frente indicando o caminho, e outro no fim), caminham até à escola. Como um autocarro tradicional, os autocarros pedonais têm uma rota fixa com "paragens de autocarro" e "tempos de passagem" de recolha das crianças. Esta iniciativa aborda o dilema em que os pais temem que seja demasiado perigoso deixarem os seus filhos irem sozinhos a pé para a escola.

O PediBus destina-se particularmente a quem o realiza: os alunos, os seus pais e familiares, que são os seus acompanhantes. O nível de escolaridade alvo desta medida são os 1º e 2º ciclos do ensino básico, pois é nestas idades que se torna essencial dotar os alunos dos conhecimentos necessários para que mais tarde possam caminhar sozinhos para a escola. No entanto, é possível alargar a experiência a outros níveis de ensino.

Regra geral, a tarefa de acompanhamento dos alunos é alternada ao longo da semana pelos pais e familiares envolvidos. Para as crianças, o conceito é flexível, pois podem usá-lo todos os dias, dia sim dia não, uma vez por semana ou apenas ocasionalmente. No entanto, o PediBus pode destinar-se igualmente a todos aqueles que por ele sejam beneficiados, uma vez que as suas vantagens abrangem toda a comunidade escolar e se alargam a toda a população de um bairro.



Fig. 79 Exemplo de Pedibus no concelho da Maia (Fonte: CM Maia)

O processo de implementação de um PediBus tem em média uma duração de 2 a 3 meses. A correta implementação é essencial para que tenha sucesso desde cedo e perdure como alternativa viável das deslocações. A metodologia aconselhada para implementação de um Pedibus baseia-se na experiência do projecto MobQua e em anteriores experiências mundiais, e desenvolve-se de acordo com as etapas do esquema seguinte.

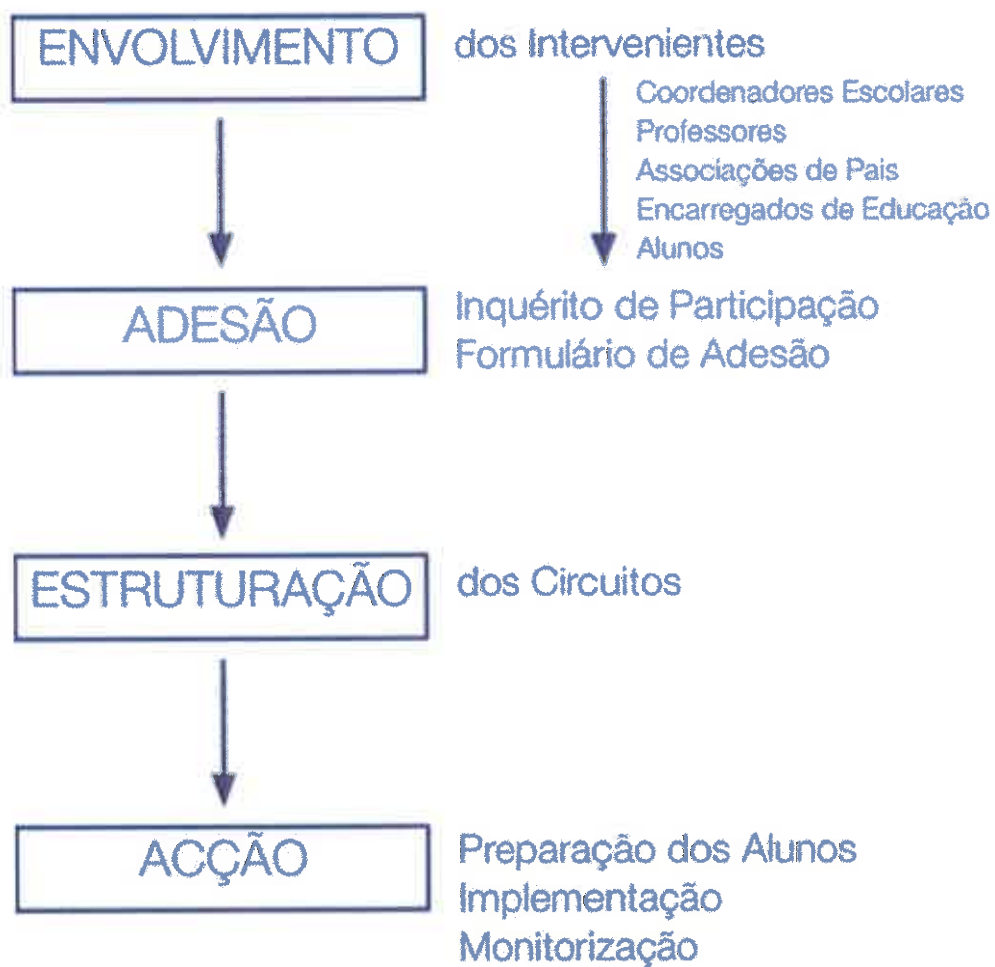


Fig. 80 Metodologia de Implementação de PediBus (Fonte: IMT- Manual PediBus)

C.05. – Implementação da Iniciativa de Autocarros Cicláveis (“BikeBus”)

A seguinte ação foi adaptada do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Vila Real, tendo em conta o seu contexto escolar.

Para os níveis de ensino superiores, a solução evolui para iniciativas do tipo “bikebus”, onde o modo pedonal é substituído pelo ciclável. A bicicleta é vista como prioridade para os alunos a partir do 2º ciclo do ensino básico. A exclusão dos alunos do 1º ciclo desta estratégia deve-se, principalmente, à falta de familiarização dos condutores com ciclistas e à maior fragilidade em termos físicos e de destreza dos alunos deste nível de ensino. Numa visão a longo prazo, e onde se prevê a evolução para um modelo de maior familiarização dos condutores com os ciclistas, poderá propor-se a extensão dos programas de promoção do uso da bicicleta às escolas do 1º ciclo, devendo ser acompanhada pela expansão da infraestrutura de suporte. A estratégia desenvolvida combina medidas de caráter lúdico e didático, envolvendo não só os alunos e responsáveis dos estabelecimentos de ensino, mas também os encarregados de educação.



Fig. 81 Exemplo de autocarro ciclável no concelho de Lisboa (Fonte: CM Lisboa)

5.3 Infraestrutura e Planeamento

Para que haja segurança junto das escolas e nas respetivas deslocações importa garantir a existência de uma infraestrutura contínua, direta e segura. O investimento na infraestrutura deverá garantir uma visão de conjunto, global e integrada do sistema de transportes e das relações que se estabelecem entre as deslocações por modos ativos e transportes coletivos, a ocupação e a envolvente das escolas. Os princípios basilares a considerar são a sustentabilidade, a integração e a concertação com todos os atores interessados.

Existe uma série de critérios que devem ser seguidos, tais como conectividade e adequabilidade; acessibilidade universal; segurança rodoviária; segurança pessoal; legibilidade; conforto; atratividade e convivialidade. É fundamental programar e eliminar barreiras arquitetónicas no espaço público e tornar a infraestrutura inclusiva e segura para as crianças, como agente vulnerável na via. As eventuais ruturas nos sistemas de continuidade podem ser motivo suficiente para dissuadir a deslocação a pé ou de bicicleta. O conforto e segurança proporcionados pelos materiais selecionados e o estado de conservação do pavimento são outros dos elementos fundamentais para que uma parte da população opte por se deslocar por modos ativos.

A velocidade de circulação automóvel, não obstante os limites impostos pelo Código da Estrada ou por sinalização específica, é outro dos aspetos dissuasores de deslocação livre das crianças. O recurso a técnicas de acalmia de tráfego e a transformação física da infraestrutura e do ambiente envolvente são soluções técnicas capazes de contribuir para a moderação da velocidade, criando um ambiente mais seguro para todos. A correta marcação e posicionamento dos atravessamentos é igualmente fundamental para conferir segurança e visibilidade ao peão. Outros aspetos relacionados com a necessidade de criar infraestrutura de apoio à utilização da bicicleta são parte integrante desta estratégia. As propostas de melhoria delineadas nas fichas de ação subsequentes, concentram-se principalmente em redor das escolas. O tipo e dimensão das intervenções estão diretamente relacionadas com a afluência às escolas, de forma a garantir um adequado investimento face à eficácia de cada intervenção. Prevê-se para este eixo o desenvolvimento de 10 propostas.

Tab. 13 Propostas de ações na temática 'Infraestrutura'

1.01.	Implementação de zonas "Park&Stride"
1.02.	Implementação de "School Streets"
1.03.	Otimização dos Minicircuitos de Transporte Escolar
1.04.	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Sinalização
1.05.	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Zona de coexistência
1.06.	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Redução de velocidade
1.07.	Acessibilidade Pedonal – Criação de rede segura e confortável
1.08.	Transporte Público - Colocação de abrigos nas paragens
1.09.	Acessibilidade Ciclável – Implementar estacionamento de bicicletas
1.10.	Gestão do estacionamento na envolvente aos estabelecimentos de ensino

As fichas de ação referentes à temática da Infraestrutura seguem o seguinte formato e são disponibilizadas em anexo.

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	1.05.
AÇÃO	Implementação de Estrangulamentos da Faixa de Rodagem nas Zonas Escolares				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Em várias escolas de Vila Real, a largura excessiva da faixa de rodagem compromete a segurança dos peões e ciclistas ao retirar espaço público da infraestrutura pedonal. Esta medida visa reequilibrar o espaço viário, devolvendo protagonismo ao peão e promovendo a segurança nas proximidades das escolas.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Estrangulamentos da faixa de rodagem nas ruas ou cruzamentos de acesso às escolas, em particular, junto às passeadeiras.				
RESULTADOS ESPERADOS	Contribuir significativamente para a segurança dos peões e ciclistas, promovendo um ambiente viário mais seguro e acessível nas proximidades das escolas. Promoção de modos ativos.				
EASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
ATÉ 1 ANO	Elaboração dos projetos de execução			40%	
ATÉ 3 ANOS	Execução da empreitada de instalação da infraestrutura			100%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Número de escolas com implementação de estrangulamentos na faixa de rodagem					
METODOLOGIA DE CÁLCULO					
-					
META(S)					
Instalação da infraestrutura em 5 escolas					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
-					
METODOLOGIA DE CÁLCULO					
-					
META(S)					
-					
ENTIDADES INTERVENIENTES					
Município de Vila Real; Infraestruturas de Portugal					
CONTA PÚBLICA					
FASE	CUSTOS				
	ESTUDIOS	PROJETOS	OBRAS		
ATÉ 1 ANO	0,00 €	3.000,00 €	0,00 €		

Fig. 82 Exemplo de Ficha de Ação da Temática Infraestrutura

I.01. – Implementação de zonas “Park&Stride”

Inspirado no “park and ride”, este conceito consiste na promoção do estacionamento a uma determinada distância da escola (equivalente a uma deslocação a pé entre 3 e 5 minutos), promovendo a etapa final da deslocação a pé. É, pois, uma medida indicada para os pais e alunos que moram demasiado longe da escola para fazerem toda a viagem a pé. Este tipo de medida ajuda a reduzir o tráfego em torno do portão da escola e incentiva algum exercício físico. Este esquema pode funcionar de duas formas:

1. Os pais são encorajados a encontrar uma vaga de estacionamento longe dos portões da escola, fazendo de seguida o resto do percurso a pé;
2. As escolas podem escolher zonas de estacionamento oficiais, facilitando a tarefa aos pais de encontrar estacionamento, especialmente se a disponibilidade de estacionamentos for escassa.

A implementação desta medida poderá, nas suas duas modalidades, adaptar-se melhor às escolas situadas na cidade de proximidade e de consolidação (ver PMUS de Vila Real), que já partilhem de uma infraestrutura pedonal existente e conectada.

Para o planeamento desta medida incentiva-se o envolvimento das crianças numa atividade divertida em sala de aula. Numa primeira etapa, deverão ser identificadas as rotas mais comuns para a escola. Seguidamente, deverão ser procurados locais para acolher este estacionamento. Supermercados e outros grandes estabelecimentos frequentemente têm uma elevada oferta de estacionamento e estão interessados em apoiar a comunidade local, sendo para isso necessário contactar previamente estes estabelecimentos. Se nenhuma dessas opções estiver disponível, sugere-se que se explore a oferta de estacionamento na rua. O terceiro passo consiste na divulgação da mensagem por meio dos alunos aos pais e formalmente a toda a comunidade escolar envolvida.

A ativa participação nesta atividade poderá ser premiada através de pequenos reconhecimentos, que motivem as crianças como agentes de mudança a direcionar os encarregados de educação na participação destas iniciativas.

Semelhante à iniciativa “PediBus”, esta ação de custo praticamente nulo é destinada aos alunos até ao 2º ciclo, tomando partido que os alunos mais velhos já são autónomos para realizarem as suas deslocações a pé, isto claro, se a distância entre o local de residência e o estabelecimento de ensino for compatível com uma deslocação a pé.

1.02. – Implementação de “School Streets”

As ‘School Streets’ consistem em iniciativas que promovem o fecho temporário dos arruamentos ao tráfego motorizado, em redor dos estabelecimentos de ensino e durante os períodos de entrada e saída dos alunos, permitindo apenas peões e ciclistas. Esta restrição pode ser feita com recurso ao apoio das forças de segurança ou através da instalação de barreiras físicas amovíveis. As escolas podem designar zonas de estacionamento oficiais para facilitar a tarefa aos pais, especialmente onde há escassez de estacionamento.

Estas ações permitem não só promover a utilização de modos de transporte mais sustentáveis, mas contribuem também para a redução dos constrangimentos de trânsito na envolvente aos estabelecimentos de ensino.

Semelhante a outras iniciativas desta área temática, será essencial o envolvimento de toda a comunidade escolar para que o projeto tenha sucesso e não gere uma grande contestação por parte dos encarregados de educação que transportam regularmente as crianças de automóvel.

Uma “SchoolStreet” vem colmatar a problemática do excesso de tráfego automóvel nas horas de ponta na envolvente direta às escolas. Dada a intenção de limitar significativamente o trânsito automóvel, esta ação deve incidir apenas nas escolas localizadas na cidade de proximidade em Vila Real, e onde existem condições adequadas para a circulação a pé na envolvente, como é o caso da ES São Pedro e a EB 2/3 Diogo Cão.



Fig. 83 Exemplo de School street em Londres (Fonte: transportxtra.com)

I.03. – Otimização dos Minicircuitos de Transporte Escolar

Por meio do diagnóstico efetuado na fase anterior concluiu-se que, ao contrário do que seria expectável, os traçados dos minicircuitos e da rede transporte regular coincidem na maioria dos trajetos. Tal indicia que a distribuição dos alunos pelas escolas não estará otimizada (muito provavelmente por questões de sobrelotação), sendo necessários traçados adicionais (por via de transporte de aluguer) para satisfazer as necessidades de deslocação dos alunos.

De forma a identificar possíveis deficiências na alocação de recursos no transporte dos alunos da rede de aluguer, estudou-se e executou-se um algoritmo de otimização heurística com vista a produzir um novo plano de rotas com uma frota tipo que visasse não só a redução de custos, como também do tempo de viagem dos alunos respeitando os horários de entrada dos alunos nos estabelecimentos.

Por meio desta medida, sugere-se uma revisão do plano atual e a comparação com o novo plano otimizado de forma a melhorar o sistema de minicircuitos atual. Com a adoção de um sistema de minicircuitos otimizado é possível não só melhorar a experiência dos alunos, com tempos de viagem mais curtos, bem como reduzir a despesa do município com o transporte escolar, libertando verbas que poderão ser utilizadas para financiar várias das ações elencadas neste plano.

1.04. – Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Sinalização

Em linha com a promoção de um ambiente junto das escolas mais seguro para as deslocações a pé, foram identificados vários estabelecimentos de ensino com falta de sinalização vertical de limitação de velocidade. Nos acessos às escolas, e em especial em zonas rurais, a circulação a velocidades elevadas é incompatível com a criação de um espaço seguro e confortável para o acesso das crianças. Segundo dados da Associação de Municípios do Reino Unido, a probabilidade de morte num atropelamento a 30km/h é de apenas 5%, valor que aumenta para os 40% para velocidades de 50 km/h e para 90% a velocidades de 60 km/h.

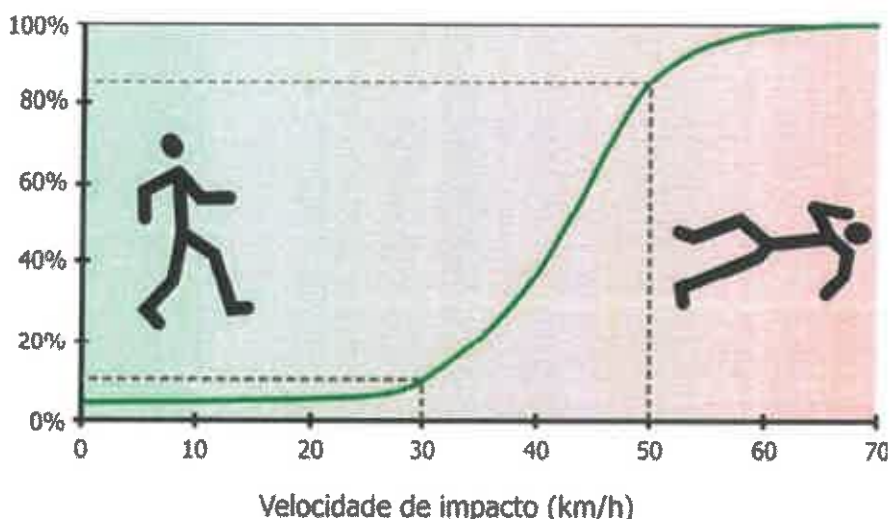


Fig. 84 Probabilidade de fatalidade em função da velocidade do impacto num atropelamento

No caso das crianças, enquanto utilizadores vulneráveis da via, torna-se imprescindível a redução da velocidade automóvel junto das escolas. De forma a garantir a segurança de todos e acautelar qualquer imprevisto, em especial o aparecimento inesperado de crianças na faixa de rodagem, sugere-se que em torno de todas as escolas do município exista sinalização vertical de 20 km/h, associada à velocidade padrão de zonas de coexistência. Este limite aumenta significativamente os níveis de segurança e privilegia a função social do espaço público da rua.

Outra carência identificada no diagnóstico foi a falta de sinalização de identificação de zona escolar na maioria das escolas de Vila Real. De acordo com Regulamento de Sinalização do Trânsito (RST) e o guia de sinalização do IMT, existem uma série de sinalização para a identificação de zona escolar, pelo que se sugere que se adote o modelo A14 (Crianças), junto das escolas e o modelo I8: Aproximação de travessia de crianças, a 300 metros da escola. Esta sinalização deve ser incluída na entrada de cada arruamento de acesso à escola.



Fig. 85 Sinalização Vertical C13, A14 e I8

No caso de certos estabelecimentos de ensino, os arruamentos de acesso já se comportam, informalmente, como zona de coexistência. Ao contrário das Zonas 30, onde se pretende uma aproximação à importância dada a cada modo de transporte, nas zonas de coexistência é promovida a sua equivalência direta. Isto quer dizer que todo o espaço canal é passível de utilização, em igualdade, por todos os modos de transporte, quer sejam ou não motorizados. Como tal, nas zonas de coexistência não existe distinção física entre passeios e a via de circulação, existindo apenas um único nível de pavimento entre os limites da faixa de rodagem.



Fig. 86 Exemplo de soluções a implementar em zonas de coexistência (Fonte: Street Design Guide)

A sinalização a implementar neste contexto é a H46 e a H47, identificando respetivamente a entrada e a saída da zona de coexistência. Associada a esta sinalética está implícita a limitação de velocidade a 20 km/h.



Fig. 87 Sinalização vertical de entrada e saída em zona de coexistência (H46 e H47)

I.05. - Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Zona de Coexistência

Esta medida visa reforçar a necessidade da criação de Zonas de Coexistência, medida já proposta no PMUS da cidade de Vila Real. Durante o processo de diagnóstico foram identificados vários estabelecimentos onde a acessibilidade pedonal se encontra limitada pela ausência de passeios ou pela exiguidade dos mesmos. Simultaneamente, nestes casos, a largura do espaço canal é insuficiente para comportar a faixa de circulação automóvel e um espaço para a circulação pedonal com as dimensões mínimas regulamentares. Mesmo no caso dos estabelecimentos localizados em contextos menos urbanos, e onde o tráfego pedonal e viário será reduzido, é comum que qualquer deslocação a pé, por mais curta que seja, se tenha de processar sobre a faixa de rodagem. Somando a este facto a existência pontual de veículos estacionados à margem da via, o potencial de atropelamento é severamente amplificado. O elevado número de vazios e discontinuidades urbanas que caracterizam estes territórios de baixa densidade são também incentivos ao aumento da velocidade de circulação automóvel, aumentando exponencialmente a gravidade das lesões em caso de atropelamento.

Neste caso, a solução imediata passa pela sua reconversão para zona de coexistência, o que, por consequência, aumenta também a segurança da circulação em bicicleta. As zonas de coexistência são também vistas como solução para os arruamentos onde não é possível, por limitações de largura do espaço canal, disponibilizar passeios e canal de circulação automóvel com as larguras mínimas regulamentares. A passagem de transporte público em zonas de coexistência, apesar de possível deve ser desencorajada, por desvirtuar os principais fundamentos deste tipo de soluções de desenho urbano.

A necessidade de desenvolver soluções adaptadas ao contexto local e às carências da população, abrangendo um vasto território colide com as limitações ao nível da disponibilidade de recursos. Com a adoção de projetos piloto de urbanismo tático torna-se possível, através de intervenções temporárias e de baixo custo, testar o funcionamento de diferentes soluções e avaliar a receptividade da população. Elementos como floreiras, pinturas no piso, parklets e até outros objetos decorativos que funcionem como delimitadores do espaço podem ser utilizados nestas experiências, numa tentativa de organizar a via ou o espaço público. Apesar do seu carácter menos formal comparado com intervenções mais onerosas e demoradas, é essencial que qualquer um destes projetos piloto siga o seguinte faseamento estruturado.

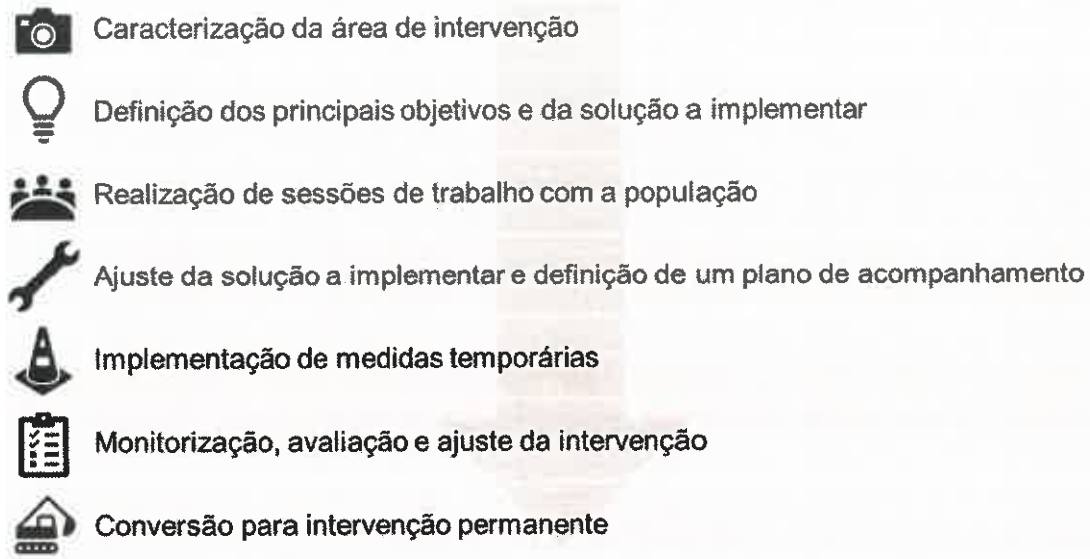


Fig. 88 Faseamento da aplicação de projetos piloto

Numa primeira fase deverão ser analisadas as principais limitações e potencialidades de cada área de estudo, a que se seguirá a definição dos principais objetivos da intervenção e as linhas gerais da intervenção. Nesta fase poderão já ser definidos elementos como a tipologia de desenho e mobiliário a implementar, alterações a sentidos de circulação e/ ou distribuição do estacionamento, bem como de quaisquer iniciativas de carácter lúdico que se possam vir a promover. Conforme exemplificado na figura anterior, é essencial que após esta primeira definição se envolva a comunidade escolar e toda a população interessada não só para avaliar a aceitação do projeto de urbanismo tático a implementar, mas também para incluir possíveis ajustes, garantindo sempre a sua viabilidade económica face ao impacto esperado. Mais, a uniformização da imagem de identidade destas intervenções é essencial para o seu fácil reconhecimento e aceitação.

Antes da intervenção deverá ser desenhado um plano de acompanhamento, incluindo a definição dos momentos e critérios de avaliação. No final de cada projeto, e mediante os resultados da avaliação, é decidida a conversão em intervenção permanente ou a reversão para a condição inicial. Idealmente, cada intervenção deverá ser programada com o objetivo de garantir a sua implementação no início dos meses de primavera, prevendo-se um período de teste entre os 4 e os 6 meses, abrangendo assim os meses com melhores condições climáticas para usufruto do espaço público. Todo o processo deverá ser bem divulgado pelo município, garantindo o conhecimento do projeto por todos os encarregados de educação e docentes.

1.06. – Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Redução de velocidade

O elemento-chave de qualquer estratégia de acalmia de tráfego passa pela limitação da velocidade de circulação automóvel, compatibilizando-a com as funções que a via desempenha e das atividades que a ladeiam. Os mais recentes dados da ANSR relativamente a outubro de 2023 revelam preocupação no aumento da sinistralidade. Os utentes vulneráveis (peões, e ocupantes de veículos de duas rodas) representam, em 2023, 48% das mortes e 59% dos feridos graves.

No contexto escolar de Vila Real, os arruamentos em redor dos estabelecimentos de ensino, em especial aqueles onde se praticam velocidades mais elevadas, carecem de medidas efetivas de acalmia de tráfego, como lombas redutoras de velocidade ou sobrelevação das passadeiras de acesso. Este tipo de infraestrutura constitui uma solução económica e eficaz em termos de redução da velocidade automóvel. Esta eficácia resulta da incomodidade imposta ao condutor durante a transposição de elevações introduzidas ao traçado longitudinal a velocidades superiores à velocidade de projeto. A presença de lombas e passadeiras elevadas não apenas desencoraja a velocidade excessiva dos veículos nas proximidades das instituições educacionais, mas também proporciona um ambiente mais seguro para os alunos, pais e peões em geral.

Importa referir, contudo, que esta aplicação não deve ser realizada em estrada sem passeios sendo que o peão necessita de ser protegido nos seus movimentos transversais e longitudinais.



Fig. 89 Exemplo de sobrelevação de passadeiras (Fonte: Street Design Guide)

A largura excessiva da faixa de rodagem é outra medida indutora à prática de velocidades de circulação excessivas. Do processo de diagnóstico ficou patente que esta é a realidade na envolvente direta a vários estabelecimentos de ensino em Vila Real. Para além de promover velocidades elevadas, a largura excessiva da faixa de rodagem retira consideravelmente espaço público à infraestrutura pedonal e potencialmente ciclável.

Esta medida visa devolver o espaço ao peão retirando protagonismo ao automóvel por meio de estrangulamento da faixa de rodagem nos acessos às escolas. Esta ação induz à redução da velocidade de circulação e, quando associada a passagens de peões, ao encurtamento da distância de atravessamento e, por consequência, da sua exposição ao risco de atropelamento.

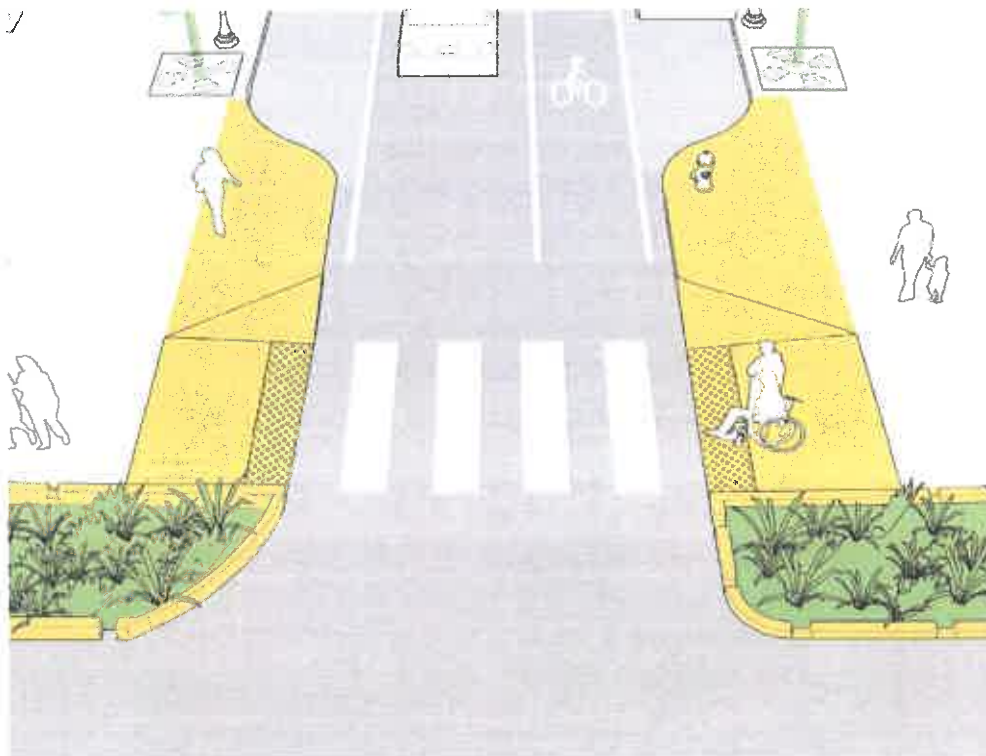


Fig. 90 Exemplo de Implementação de um estrangulamento de faixa de rodagem (Fonte: Street Design Guide)

I.07. – Acessibilidade Pedonal – Criação de redes seguras e confortáveis

Em linha com a criação de iniciativas de comboios pedonais (Pedibus) é fundamental, a nível de infraestrutura, garantir a existência de um caminho pedonal seguro e confortável, que permita a deslocação independente dos alunos entre os locais de residência e os estabelecimentos de ensino.

Percursos pedonais bem construídos, garantindo a existência de um canal de circulação com a largura mínima regulamentar, com um pavimento confortável, em bom estado de conservação, e corretamente iluminados são essenciais para garantir que os alunos possam caminhar com segurança até à escola. Outros aspetos passam pela qualidade visual dos percursos, onde a estrutura verde (arborização) tem um papel importante no aumento da atratividade das deslocações a pé.

Uma rede pedonal de qualidade é igualmente fundamental para promover a independência daqueles com mobilidade condicionada. Sem passeios adequados, estas pessoas enfrentam obstáculos significativos ao tentar chegar à escola ou participar de atividades escolares. Por garantir a qualidade dos percursos entre outros pontos de interesse da estrutura urbana, esta medida acaba por beneficiar um espectro mais largo da população, extravasando a comunidade escolar.

Com esta ação pretende-se a intervenção física nos troços das rotas pedonais na envolvente aos estabelecimentos de ensino onde foram identificadas deficiências. Como tal, esta incide apenas nos estabelecimentos localizados no interior dos limites da cidade de Vila Real, por se entender que apenas neste território existe potencial para fomentar as deslocações a pé.

Para além das intervenções sobre os passeios é importante acautelar também a segurança nos pontos de atravessamento da faixa de rodagem. Tal implica avaliar a necessidade de criação de novas passadeiras, a realocização de passadeiras existentes ou o reforço da sua pintura, bem como a avaliação das condições de iluminação e sinalização.

I.08. – Transporte Público - Colocação de abrigos nas paragens

As paragens, como porta de entrada no serviço de transporte público, são elementos fundamentais na experiência do utilizador, mas também na perceção de potenciais utilizadores. Qualquer intenção de melhorar a qualidade do serviço prestado não deverá, assim, passar apenas por alterações no serviço (aumento da velocidade média, frequências, etc.) mas também pelas condições de espera e acesso às paragens.

Como já havia sido referido no PMUS de Vila Real, apenas 15% das paragens no interior do território da cidade de Vila Real cumprem todos os requisitos de acessibilidade e conforto. Por outro lado, 24% das paragens não se encontram sinalizadas, dificultando a experiência aos utilizadores correntes e impossibilitando a sua utilização por potenciais utilizadores. Fora do território da cidade de Vila Real, e apesar de não existir um levantamento exaustivo das condições oferecidas pelas paragens de transporte público, é de esperar que o panorama seja equivalente ou pior do que aquele identificado no centro da cidade, onde a oferta de transporte público é superior.

A estratégia deve então passar, necessariamente, pela colocação, nas paragens mais próximas de cada estabelecimento de ensino, de um poste contendo a informação sobre as linhas servidas e os horários de passagem. Quando o espaço no passeio o permita deverão ser instalados abrigos. A instalação de abrigos tradicionais, dispondo de painéis laterais de um ou ambos os lados da paragem, apenas é possível em localizações onde o passeio consiga comportar, em conjunto, o abrigo e o percurso pedonal acessível. Quando a largura do passeio não permite comportar ambos, uma solução de recurso pode passar pela utilização de abrigos em “L” invertido, sendo que o modelo de mobiliário urbano utilizado não deverá obstruir a visão da rua no sentido de chegada do autocarro.

1.09. - Acessibilidade Ciclável – Implementar parqueamento de bicicletas

A promoção da mobilidade ciclável é, atualmente, um dos grandes desígnios da política de mobilidade de várias cidades europeias, em linha com o reconhecimento das suas vantagens ao nível da redução do congestionamento, dos níveis de ruído e poluição e da promoção de um estilo de vida mais saudável.

Na estratégia desenvolvida no PMUS da Cidade de Vila Real, a população escolar foi vista como sendo a principal beneficiária do investimento em infraestrutura ciclável, apesar das limitações do espaço canal em grande parte da rede viária da cidade. Com o prolongamento da Ecopista do Corgo, e a criação de uma nova ligação pedonal entre a Meia Laranja e a Vila Velha, em conjunto com a execução de pequenos troços de ligação, seria possível servir os principais estabelecimentos de ensino do centro de Vila Real.

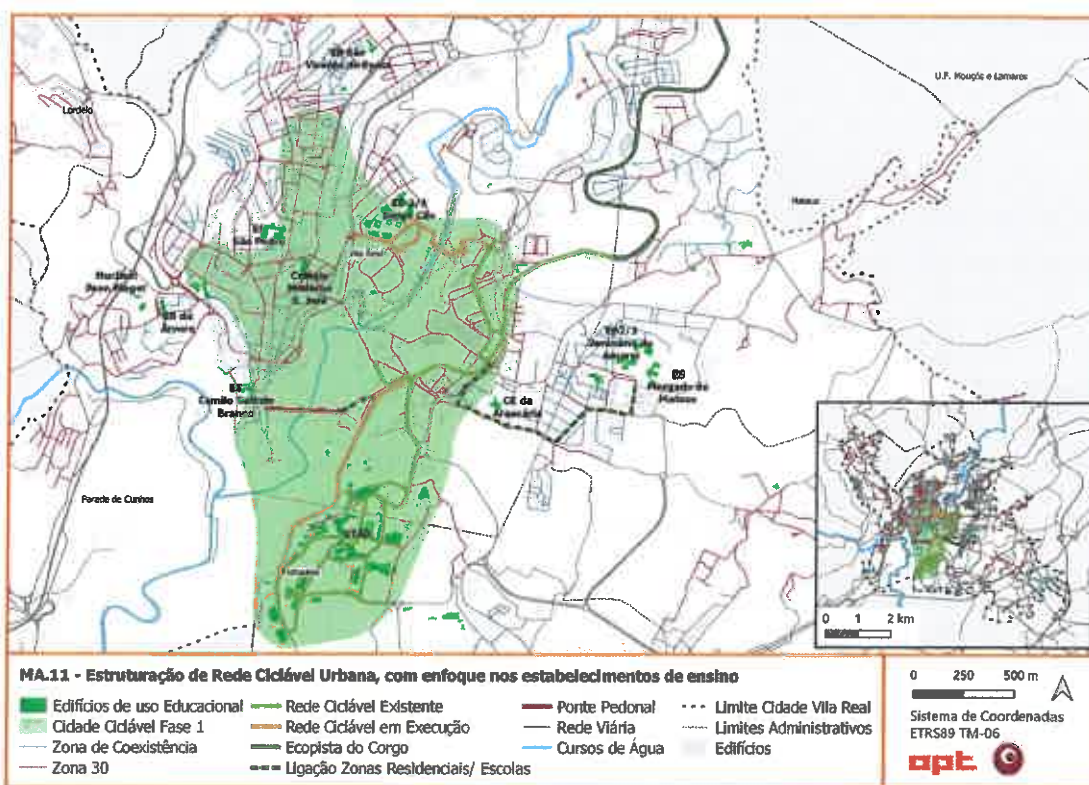


Fig. 91 Rede ciclável proposta no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

Em linha com a criação de uma rede ciclável é essencial a materialização de uma rede de pontos de estacionamento para bicicletas e que funcionará como elemento de suporte da mobilidade ciclável. Na Escola Secundária Morgado de Mateus, EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral, ES São Pedro, ES Camilo Castelo Branco e EB 2/3 Diogo Cão torna-se essencial que seja disponibilizado um espaço seguro para os alunos estacionarem as bicicletas nas escolas.

A infraestrutura para estacionamento de bicicletas deverá localizar-se no interior dos estabelecimentos de ensino, próximo da sua entrada principal, privilegiando-se a infraestrutura em “U” ou outra solução semelhante que permita a fixação ao quadro da bicicleta e não apenas à roda, e, preferencialmente, protegido da chuva, devendo ser acautelado espaço para a sua expansão futura, numa perspetiva de aumento da utilização da bicicleta. Caberá à administração dos estabelecimentos privados de ensino a provisão de infraestrutura para o efeito.



Fig. 92 Exemplo de estacionamento para bicicletas em U

I.10. – Gestão do estacionamento na envolvente aos estabelecimentos de ensino

A gestão do estacionamento junto às escolas desempenha um papel crucial na segurança das crianças e na gestão do tráfego nas áreas escolares. Esta permite manter os veículos organizados e evitar congestionamentos desnecessários. Por sua vez, reduz o risco de atropelamentos e acidentes envolvendo crianças que estão a caminho ou a sair da escola. A implementação de soluções *Kiss & Go*, também conhecidas por *Kiss & Ride*, nos estabelecimentos de ensino são medidas cada vez mais adotadas em Portugal. Consistindo na formalização de uma zona próxima à entrada da escola onde os veículos podem deixar e recolher as crianças rapidamente, é possível fomentar a utilização mais expedita do espaço de estacionamento, reduzindo o tempo de procura de lugar, o estacionamento ilegal e, conseqüentemente, a fluidez de trânsito. O município de Vila Real tem vindo a apostar recentemente neste tipo de soluções, nomeadamente na EB 2,3 Diogo Cão, na ES Camilo Castelo Branco e no Colégio João Paulo II.

Em linha com a estratégia desenvolvida no PMUS, esta ação contempla a implementação de soluções *Kiss&Go* nos restantes equipamentos escolares no território da cidade de Vila Real.

Esta reorganização do espaço público tem custos reduzidos, pois necessita apenas da execução de marcações no pavimento e da instalação de sinalização vertical. A presença de forças de segurança, ou de profissionais da escola pode ser necessária nos primeiros dias ou semanas, para que as pessoas se habituem a cumprir as regras, nomeadamente o cumprimento dos tempos de paragem. Também é importante que a solução *Kiss & Go* seja avaliada regularmente para garantir a sua eficácia. As escolas poderão auscultar os pais e encarregados de educação, para obter feedback sobre a solução e identificar eventuais oportunidades de melhoria. A implementação desta solução deve ser vista como uma prioridade por todos os envolvidos no setor educativo, para garantir um ambiente seguro e saudável para toda a comunidade escolar.



Fig. 93 Exemplo de Kiss & Go em Vila Real

5.4 Gestão e Monitorização

Para a correta operacionalização deste Plano de Mobilidade Escolar é necessário a definição de uma estrutura de gestão capaz de articular as responsabilidades e capacidades técnicas dos diferentes intervenientes. Propõe-se, assim, a organização do modelo de gestão em dois níveis. A Comissão Executiva enquadrará os intervenientes da esfera de governação (política) enquanto a Equipa Técnica de Trabalho (operacional) assumirá uma postura operativa. Já o Conselho Consultivo incluirá os representantes dos diferentes agrupamentos escolares, garantindo a presença de um conjunto de agentes mais próximos dos beneficiários das ações.

Comissão Executiva	<ul style="list-style-type: none"> • Intermediar as visões política e técnica • Validar politicamente o conteúdo das diferentes ações • Desencadear os estudos necessários para a elaboração do plano • Validar as atualizações ao plano • Estabelecer a ponte com os diferentes stakeholders externos • Garantir a comunicação entre a equipa e a população
Equipa Técnica de Apoio	<ul style="list-style-type: none"> • Articular as diferentes temáticas com a Comissão Executiva • Executar as diretrizes da Comissão Europeia e preparar o caderno de encargos para a execução das ações • Acompanhar a evolução das ações • Conduzir os estudos necessários para a atualização do PME • Responder às solicitações dos stakeholders externos
Conselho Consultivo	<ul style="list-style-type: none"> • Acompanhar a evolução das ações dentro da sua jurisdição e reportar acerca dos principais resultados • Estabelecer a ponte entre o corpo docente, os alunos, a Associação de Pais e os restantes órgãos de gestão do PME

Fig. 94 Estrutura de Gestão

Nesta estrutura de gestão, a equipa técnica de apoio tem um papel fundamental, pois detém a responsabilidade de acompanhar a execução das ações. As fichas de ação, apesar de discriminarem os principais elementos da monitorização, nomeadamente a definição dos indicadores e metas, podem não garantir, por si só, a concretização da estratégia. De facto, é importante possibilitar a intervenção sobre o conteúdo do plano, sem esperar pelos resultados obtidos no final do seu período de vigência. Desta forma, é fundamental definir um Modelo de Monitorização, que permita acompanhar a evolução do sistema de mobilidade escolar, justificando tecnicamente todas as alterações necessárias. Essa é, aliás, uma das boas práticas da gestão da mobilidade urbana.

A monitorização do PME é, assim, um elemento-chave para o bom cumprimento da estratégia desenvolvida, exigindo a definição de métricas concretas de avaliação dos resultados atingidos ao longo do período de vigência do plano, bem como do método de avaliação. Este processo deve também ser flexível de forma a acomodar possíveis alterações aos objetivos estratégicos,

em linha com o processo de revisão do PME. De forma sintética, os principais objetivos da monitorização de PME apresentam-se de seguida.

Acompanhamento	<ul style="list-style-type: none"> • Medir os progressos da implementação das ações propostas • Fornecer informação sobre o efeito das ações executadas • Avaliar a contribuição das ações executadas para a prossecução dos objetivos do plano
Gestão do PME e apoio à decisão	<ul style="list-style-type: none"> • Produzir relatórios de acompanhamento que permitam identificar a necessidade de desenvolver medidas corretivas
Aprendizagem e melhoria na atuação	<ul style="list-style-type: none"> • Observar os resultados da estratégia desenvolvida sobre os principais indicadores de resultado • Comparar os resultados obtidos com o desempenho em contextos semelhantes
Comunicação e participação	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar conteúdos destinados à Comissão Executiva, aos diversos parceiros/ atores e à população sobre os resultados obtidos • Recolher informações sobre as medidas executadas

Fig. 95 Principais objetivos da monitorização

Assim, a cada ação encontra-se associada pelo menos um indicador de concretização e meta respetiva, que poderá ser de natureza qualitativa, por norma nas ações que dizem respeito à elaboração de estudos, ou de natureza quantitativa, nas ações associadas à execução de obra.

De forma a implementar com sucesso o sistema de monitorização é essencial a produção de relatórios ou pareceres periódicos (Relatórios do Estado da Mobilidade Escolar), permitindo acompanhar a evolução da implementação do PME. Estes serão apresentados à Assembleia Municipal. A periodicidade destes momentos de avaliação deverá estar em linha com o modelo de avaliação definido nas diferentes fichas de ação, embora seja recomendável que os mesmos sejam elaborados a cada ano, e onde conste a avaliação dos indicadores associados a cada ficha.

A recolha de informação nestes momentos intermédios, dada a complexidade e diversidade de indicadores e métricas, exigirá a combinação de diferentes métodos, com destaque para as ferramentas de catalogação e georreferenciação, designadamente os Sistemas de Informação Geográfica (SIG), permitindo a integração numa base de dados unificada.

6. Sessão de Participação Pública

6.1 Enquadramento

O momento de auscultação pública demonstrou ser uma ferramenta importante para a elaboração do consequente Plano de Ação, demonstrando o compromisso, quer da parte da equipa técnica, quer da parte do executivo municipal, em construir um instrumento participado. No dia 16 de maio de 2024, pelas 21h, decorreu na Escola Secundária de São Pedro, em Vila Real, uma Sessão de Participação Pública que reuniu cerca de 50 pessoas, na sua maioria Encarregados de Educação e Docentes, para que fossem ouvidas as suas preocupações, sugestões e ideias para a melhoria da mobilidade escolar no território, sendo estes os principais intervenientes e principais visados no plano em desenvolvimento.

A Sessão teve início no auditório da escola secundária, tendo o discurso de abertura ficado a cargo do Sr. Vereador das Acessibilidades, Mobilidade e Transportes, o Eng. Adriano Sousa, transmitindo aos presentes a importância de uma boa estratégia para a mobilidade do futuro, olhando em primeira mão para as escolas do município, com especial foco nas que se situam em meio urbano e comportam mais alunos, mas sem esquecer os locais mais remotos onde existe ainda um longo caminho a trilhar. Enalteceu ainda o longo e gratificante caminho que a mobilidade tem vindo a percorrer no município de Vila Real, reforçando a ideia de que este território deverá ser mais consciente e amigo do ambiente, poupando o uso do transporte individual, olhando para os transportes públicos e modos ativos como alternativas fiáveis e competitivas. O principal desígnio continua a ser fazer da cidade de Vila Real uma referência futura no que à Mobilidade diz respeito, começando por ensinar as gerações mais jovens e educando os comportamentos de quem se desloca na atualidade no concelho.

Terminado o discurso de abertura, procedeu-se à apresentação do Plano de Mobilidade Escolar, sendo feita uma introdução aos desafios e problemas que as crianças e jovens podem encontrar no caminho para a escola, as inseguranças com que lidam os pais para que não permitam a deslocação autónoma dos seus filhos através, por exemplo, de uma bicicleta e o porquê da preocupação em deixar os alunos junto dos portões das escolas. Toda esta problemática foi bem elencada pela Eng.^a Sandra Vasconcelos Lameiras, que demonstrou ainda exemplos de boas práticas de mobilidade suave em território nacional, para surpresa da audiência presente, que normalmente os associam a outros contextos europeus.

De seguida, o Eng. Miguel Lopes procedeu à apresentação do diagnóstico do PME, apresentando as principais conclusões deste processo, tendo os resultados do inquérito recebido uma posição de destaque.

O momento que se seguiu mostrou-se de singular importância, uma vez que se realizou uma dinâmica de grupo, tendo os participantes sido divididos por agrupamentos de escolas, aos quais se juntaram intervenientes interessados, em representação de instituições de ensino privadas existentes no concelho, sendo exemplos o Colégio São José e o Nuclisol Jean Piaget, a convite do executivo municipal. Assim, nas salas encontraram-se encarregados de educação, direção das diferentes escolas, docentes, forças de segurança, com representantes da Polícia de Segurança Pública (PSP) e Guarda Nacional Republicana (GNR), e representantes dos Transportes Urbanos de Vila Real (TUVR), tentando sempre que estes se dividissem pelo

agrupamento a que estavam afetos, quer pela sua situação profissional (local onde lecionavam) ou onde tinham inscritos os seus educandos. Os grupos de trabalho ficaram a cargo de diferentes membros da equipa técnica da OPT.

Tab. 14 Distribuição dos membros da equipa técnica na sessão de participação

Grupo	Elemento responsável	Área de formação
AE Morgado de Mateus	Miguel Lopes	Engenharia Civil
AE Diogo Cão	André Pinto	Geografia
ES Camilo Castelo Branco	Cristiana Morais	Engenharia Civil
ES São Pedro	João Maia	Engenharia Civil

Chegados às diferentes salas, os intervenientes nestas Sessões Participativas foram convidados a apresentarem-se uns aos outros de forma rápida, procedendo ao preenchimento de uma pequena ficha de participante para recolha de dados pessoais, situação perante o agrupamento de escolas em questão e ainda duração dessa mesma situação. Após este preambulo, foram abordados com algumas questões como:

- Como diria que são feitas a maioria das deslocações para a escola onde trabalha/tem inscrito o seu educando?
- Qual é o motivo para existirem problemas de congestionamento de trânsito à porta da sua escola?
- Como funcionam os transportes públicos na escola onde trabalha/tem o seu educando? Gostaria que se deslocassem através deste meio?
- Que problemas observa na deslocação e chegada à escola de trabalho/onde leciona o seu educando?
- Acha possível o encerramento da rua em frente à sua escola para benefício de deslocações a pé ou outros modos suaves?

No final desta sessão tomou a palavra para o discurso de encerramento o Sr. Vice-Presidente e Vereador da Educação e Ensino, o Dr. Alexandre Favaio, que enalteceu a importância do Plano de Mobilidade Escolar para o futuro da cidade de Vila Real, sobretudo para com as gerações vindouras, numa tentativa de mudança de mentalidade. Tal deve-se ao facto de que são os mais jovens que consciencializam os mais velhos a tomar comportamentos e hábitos mais saudáveis, mudando as dinâmicas de um município que se tem vindo a transformar ao longo das últimas décadas, apesar das elevadas taxas de utilização do automóvel que ainda se registam.

6.2 Caracterização da amostra dos participantes

A caracterização do perfil dos participantes permite identificar, em linhas gerais, a relação dos participantes com o sistema de ensino.



Fig. 96 Situação dos Participantes na Sessão de Participação Pública

É possível verificar que os encarregados de educação representam a maioria dos participantes (39%), sendo que outros participantes partilham esta relação com a atividade docente (9%) ou com atividade não docente no meio escolar (2%). Tal significa que 50% dos participantes são encarregados de educação de alunos que frequentam o sistema de ensino público. A restante parcela dos participantes é composta pela classe Funcionário(a) (14%), Direção e Forças de Segurança, ambas com 9%, Professor(a) (7%) e a categoria “Outros” com a mesma percentagem. Cerca de 4% de participantes indicou a inexistência de qualquer relação com os diferentes agrupamentos ou escolas visados. Segue-se a análise à antiguidade desta relação.

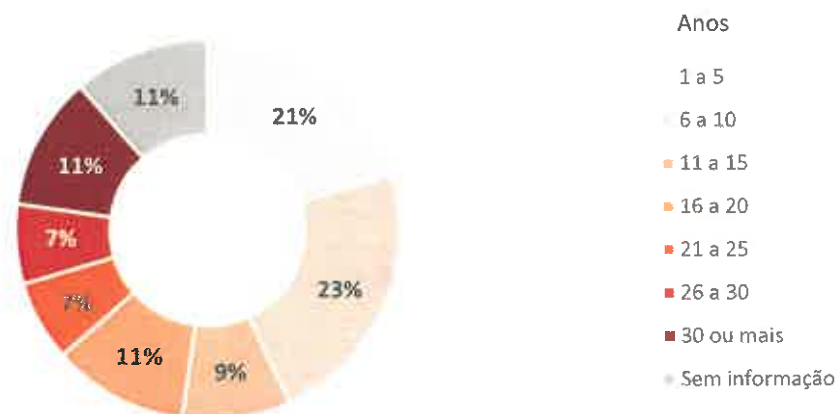


Fig. 97 Duração da situação descrita na Ficha de Participante

Olhando à antiguidade do relacionamento verifica-se que as duas primeiras classes (de 1 a 5 anos – 21% e 6 a 10 anos – 23%) englobam a maioria dos participantes, somando 44%. Seguem-se as classes “16 a 20 anos” e ainda “30 ou mais anos” ambas com 11% dos participantes. Para a classe “11 a 15 anos” verificaram-se 9% de respostas e nas classes finais de “21 a 25 anos” e “26 a 30 anos” ambas registam 7%. Refere-se ainda que 11% das respostas recolhidas não apresentava qualquer tipo de informação para registo desta informação de relacionamento e antiguidade.

6.3 Reflexão sobre os contributos

6.3.1 Introdução

Nesta sessão cada participante foi convidado a preencher três fichas de validação (uma por cada eixo temático do plano de ação do PME). Foi pedido a cada grupo a eleição de um porta-voz e o preenchimento conjunto de três fichas que representassem o grupo, sendo importante o consenso entre todos para a apresentação de uma solução que fizesse exprimir o seu trabalho enquanto grupo, transparecendo-o *a posteriori* para a discussão e apresentação final que iria ser realizada uma vez mais no auditório. Esta solução permite confrontar diferentes pontos de vista, uma vez que o território, bem como a localização e abrangência de cada grupo são, naturalmente, diferentes.

6.3.2 Agrupamento de Escolas Diogo Cão

Na sala destinada ao Agrupamento de Escolas Diogo Cão contabilizaram-se 11 pessoas. É importante ter em linha de conta que este é o único agrupamento que não leciona o ensino secundário, o que poderá ter impacto na pertinência das ações a enquadrar.

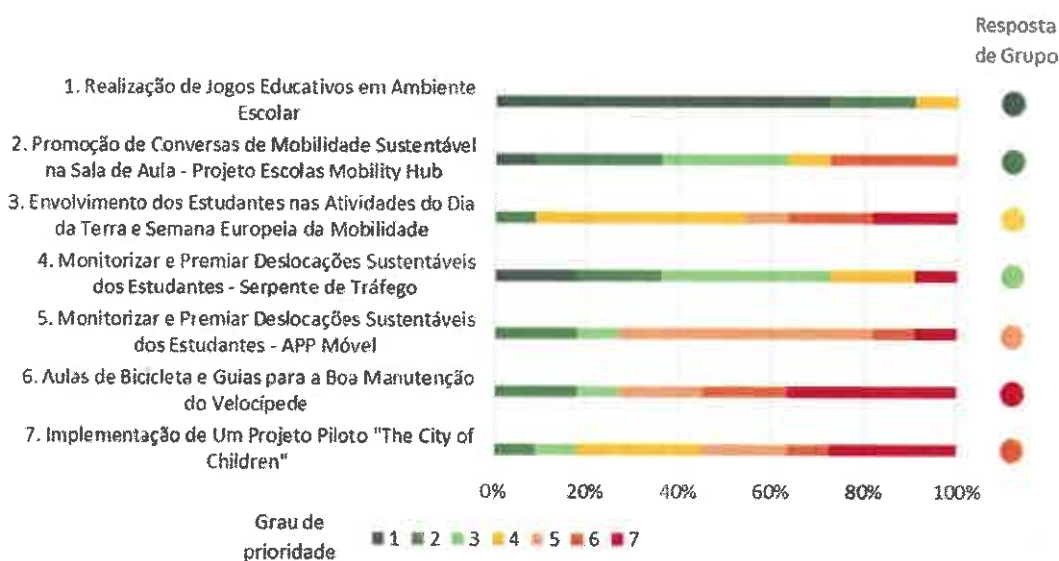


Fig. 98 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Diogo Cão às ações da temática 'Educação'

Nos exercícios de pontuação individual, realizado num primeiro momento, destaca-se como mais relevante a realização de Jogos Educativos em Ambiente Escolar (ação nº1), que reuniu consenso no exercício de pontuação de grupo. A segunda e terceira ações entendidas como sendo mais importantes dizem respeito à Promoção de Conversas de Mobilidade Sustentável na Sala de Aula – Projeto Escolas *Mobility Hub* (ação nº2) e a monitorização e premiação das Deslocações Sustentáveis dos Estudantes através de jogos como a Serpente de Tráfego (ação nº4). No extremo oposto de importância encontram-se a implementação de uma App móvel para monitorização das deslocações dos estudantes (ação nº5), uma vez que nem todos os alunos e encarregados de educação terão as mesmas oportunidades de escolha por soluções sustentáveis, olhando à localização das várias escolas e ao local onde vivem. Isto implicaria também o uso do telemóvel por parte dos mais novos ou uma constante monitorização junto dos pais, algo que não foi considerado importante. Também a ação vocacionada às Aulas de Bicicleta e Guias para a Boa Manutenção do Velocípede (ação nº6) não foi considerada importante, uma vez que a idade dos alunos é ainda demasiado baixa para que possam realizar esta deslocação de forma autónoma. A ação relacionada com a implementação de um Projeto Piloto ‘The City of Children’ (ação nº7) reuniu também um baixo nível de consenso quanto à sua importância, por se defender que será de difícil operacionalização.

Segue-se a análise ao segundo eixo de atuação ‘Comportamentos’.

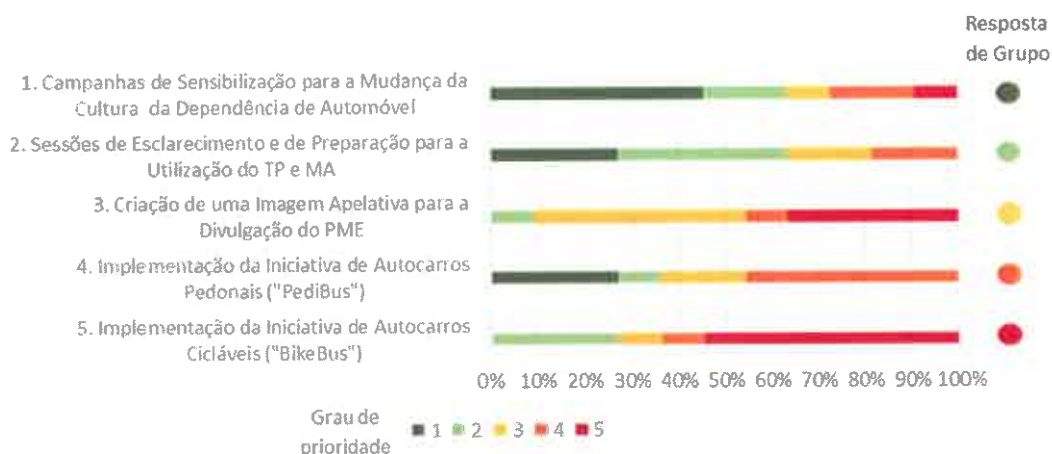


Fig. 99. Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Diogo Cão às ações da temática ‘Comportamentos’

Neste segundo eixo, a Conceção e Desenvolvimento de Campanhas de Sensibilização para a Mudança da Cultura Instalada da Dependência do Automóvel (ação nº1), bem como a realização de Sessões de Esclarecimento e de Preparação para a Utilização do Transporte Escolar e/ou Modos Ativos nas Deslocações das Crianças (ação nº2) foram tidas como as ações mais relevantes. No extremo inverso encontram-se as ações 4 e 5, visando a implementação de Autocarros Pedonais e Cicláveis, respetivamente, por se entender que a aposta no transporte público deve ser prioritária.

Segue-se a análise à temática ‘infraestrutura e planeamento’.

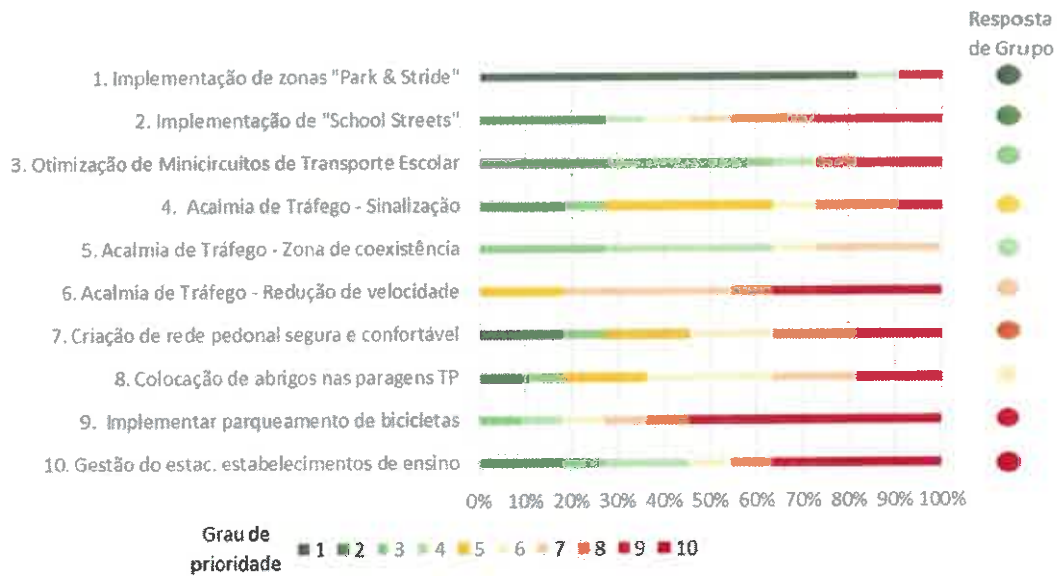


Fig. 100 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Diogo Cão às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'

Na temática da Infraestrutura e Planeamento, a ação relacionada com a Implementação de zonas "Park & Stride" (ação nº1) reuniu aprovação de praticamente todos os participantes como a mais importante, quer no exercício de grupo quer no exercício individual, seguida da Implementação de School Streets (ação nº2). Neste sentido, a discussão versou a possibilidade da realização de experiências nas diversas escolas do agrupamento, principalmente de 1º ciclo, dada a impossibilidade de encerramento da rua onde se localiza a escola sede do agrupamento, pela necessidade de garantir o acesso ao Centro de Saúde aqui localizado.

Em linha com a importância atribuída ao transporte público, outra ação de destaque diz respeito à Otimização dos Minicircuitos de Transporte Escolar.

Em sentido contrário, a implementação de estacionamento de bicicletas (ação nº9) surgiu como a ação na qual os participantes, individualmente, depositaram menor importância, embora a gestão do estacionamento na envolvente aos estabelecimentos tenha sido, após discussão, aquela menos relevante. Os resultados permitiram também identificar, na discussão individual, a fraca relevância dada à implementação de medidas de acalmia de tráfego para a redução da velocidade (ação nº6).

6.3.3 Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus

No grupo dedicado ao Agrupamento de Morgado de Mateus, com 11 participantes, identificaram-se diferenças significativas face aos resultados do anterior agrupamento escolar.

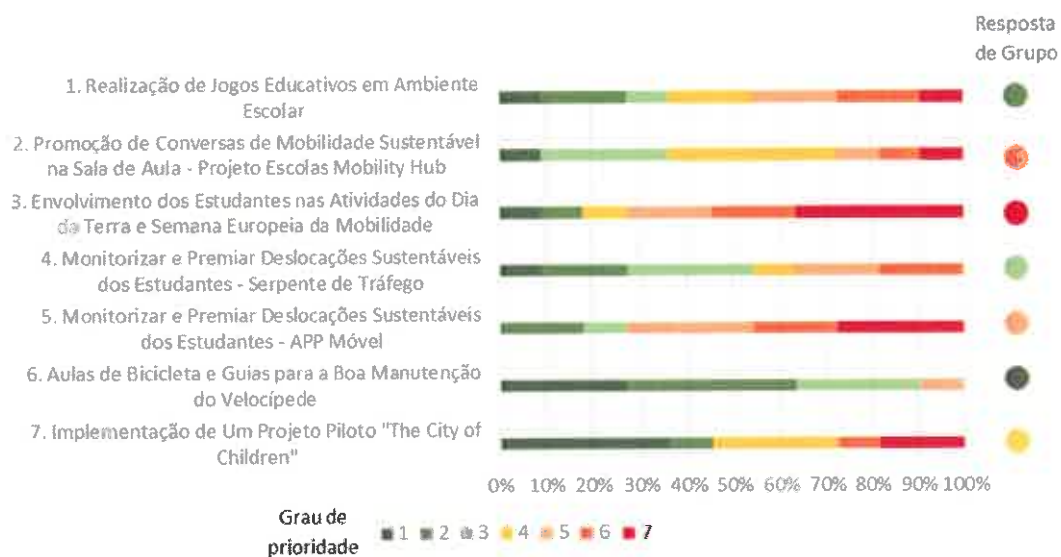


Fig. 101 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus às ações da temática 'Educação'

No eixo da educação, ações como a realização de Aulas de Bicicleta e Guias para a Boa Manutenção do Velocípede (ação nº6), assim como a implementação de um Projeto Piloto "The City of Children" (ação nº7) reuniram maior apoio, replicando no exercício de grupo os resultados do exercício individual. Em ordem contrária, a monitorização e premiação das deslocações sustentáveis dos estudantes (ação nº5), pelas mesmas razões apontadas pelo grupo anterior, e o Envolvimento Ativo dos Estudantes na Organização de Atividades no Dia da Terra e Semana Europeia da Mobilidade (ação nº3), pela baixa pertinência e visibilidade na sociedade, surgem como aquelas que foram consideradas menos importantes.

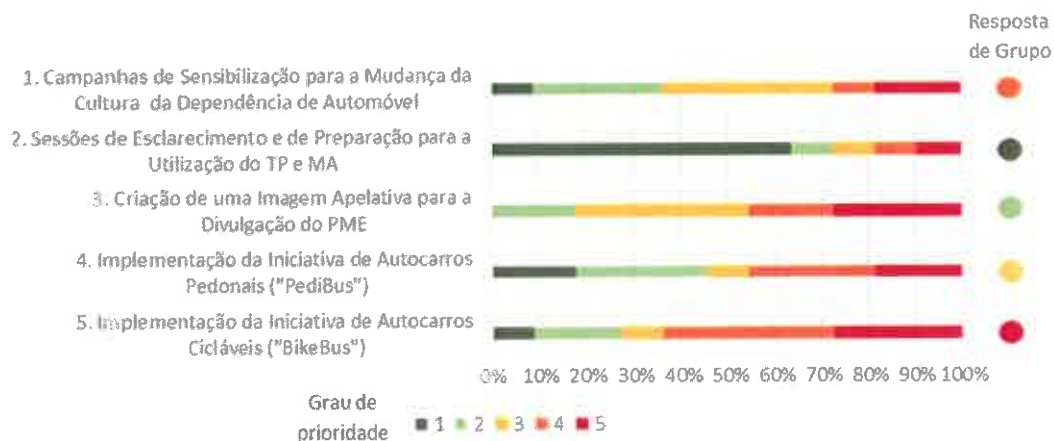


Fig. 102 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus às ações da temática 'Comportamentos'

Olhando para o eixo dos Comportamentos, os participantes deste agrupamento deram prioridade às sessões de Esclarecimento e de Preparação para a Utilização do Transporte Escolar e/ou Modos Ativos nas Deslocações das Crianças (ação nº2), demonstrando ser a ação mais importante de entre as 5 opções apresentadas. A implementação de Autocarros Cicláveis (ação nº5) surgiu em ordem contrária como a medida considerada menos importante, pela fraca qualidade da infraestrutura ciclável existente. É também importante referir que a discussão neste grupo se desenvolveu em torno da necessidade de melhorar a atratividade do transporte público e minimizar os constrangimentos no tráfego automóvel na escola sede, relegando a utilização da bicicleta, em especial pelos mais novos, para um papel secundário.

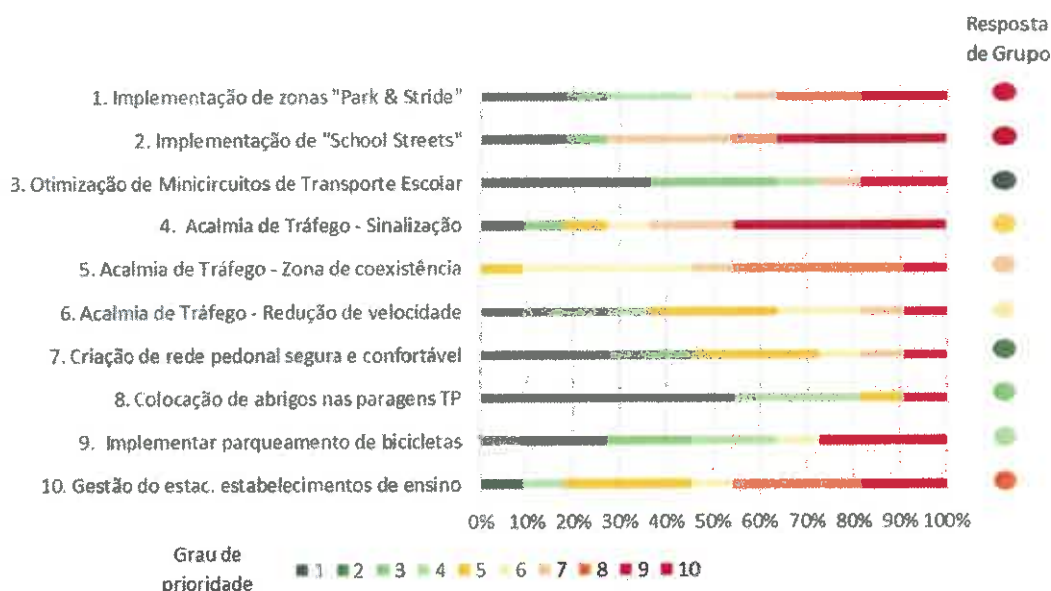


Fig. 103 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'

Olhando para o eixo da Infraestrutura e Planeamento, a colocação de abrigos nas paragens de transporte público (ação nº8) surgiu como a mais importante, acompanhada de outras como a otimização de Minicircuitos de Transporte Escolar (ação nº3) ou a implementação de estacionamento de bicicletas (ação nº9). De forma inversa, a implementação de medidas de Acalmia de Tráfego através de zonas de coexistência (ação nº5), sinalização (ação nº4) e a implementação de "School Streets" (ação nº2) não foram consideradas importantes para os participantes deste grupo.

6.3.4 Escola Secundária Camilo Castelo Branco

Para o grupo de participantes afetos à Escola Secundária Camilo Castelo Branco (10 participantes) importa singrar que a população escolar é já adoléscente, sendo que algumas medidas não foram tidas em consideração pelos participantes. Como tal, no eixo da Educação, as ações que receberam maior importância por parte do grupo de trabalho foram a promoção de Conversas de Mobilidade Sustentável na Sala de Aula – Projeto Escolas *Mobility Hub*’ (ação nº2), a realização de aulas de Bicicleta e Guias para Boa Manutenção do Velocípede (ação nº6) e ainda a monitorização e premiação de Deslocações Sustentáveis dos Estudantes através de uma app móvel (ação nº5). Pela justificação dada no início se compreende que a realização de jogos Educativos em Ambiente Escolar (ação nº1) foi rejeitada pelos participantes, bem como a promoção de iniciativas como a serpente de tráfego (ação nº4) não se considera apropriada para os educandos desta instituição. Pelos motivos elencados, na resposta de grupo foi atribuída a cotação de “menos importante” nas ações 1 e 4.

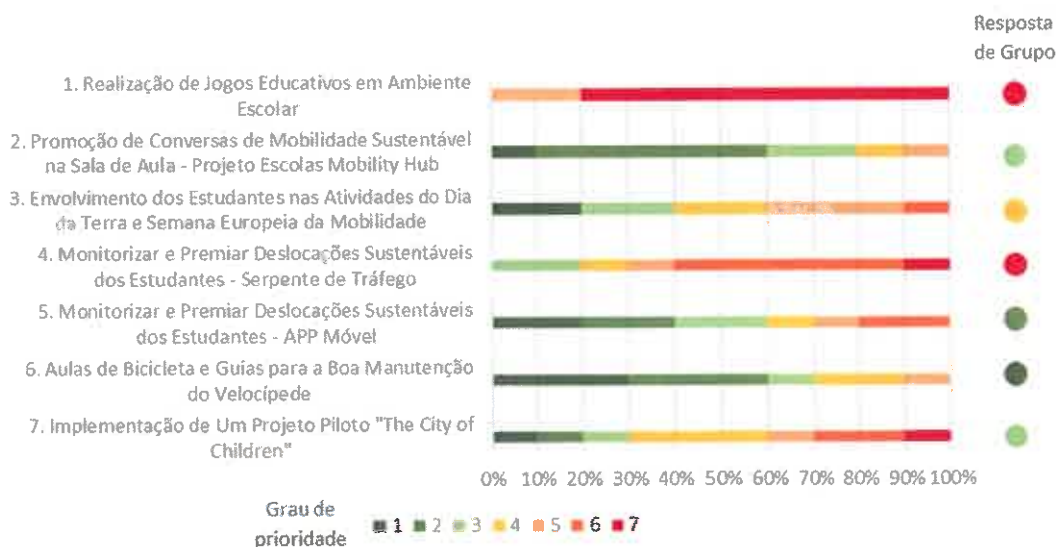


Fig. 104 Opinião dos participantes da Escola Secundária Camilo Castelo Branco às ações da temática 'Educação'

No que respeita ao tema dos Comportamentos destaca-se a polarização nas ações vocacionadas à implementação de autocarros pedonais e cicláveis (ações 4 e 5), com as opiniões a variar entre a prioridade mínima e máxima. A criação de uma imagem apelativa (ação nº3) foi, em termos gerais, aquela vista como menos prioritária. No momento final desta discussão a realização de sessões de esclarecimento foi entendida como sendo aquela com maior nível de prioridade, estando a implementação de autocarros pedonais no extremo inverso.

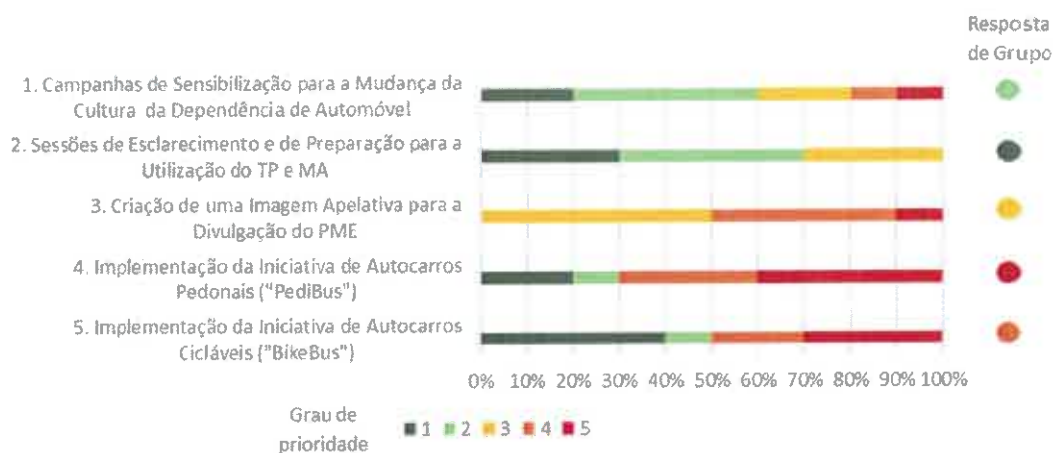


Fig. 105 Opinião dos participantes da Escola Secundária Camilo Castelo Branco às ações da temática 'Comportamentos'

O último eixo de análise, 'infraestrutura e planeamento', demonstrou um elevado grau de discordância com a priorização de ações relacionadas com a implementação de zonas "Park & Stride" e de "School Streets" (ações nº1 e nº2), principalmente devido à própria localização da escola, numa zona de velocidade reduzida e com reduzido volume de tráfego. Por outro lado, a intervenção na rede pedonal (ação nº7) e na infraestrutura de transporte público (ação nº8) foram vistas como mais prioritárias. Após a discussão de grupo a linha de raciocínio manteve-se, acrescentando-se também a rejeição à implementação de zonas de coexistência e a medidas que promovam a redução da velocidade automóvel.

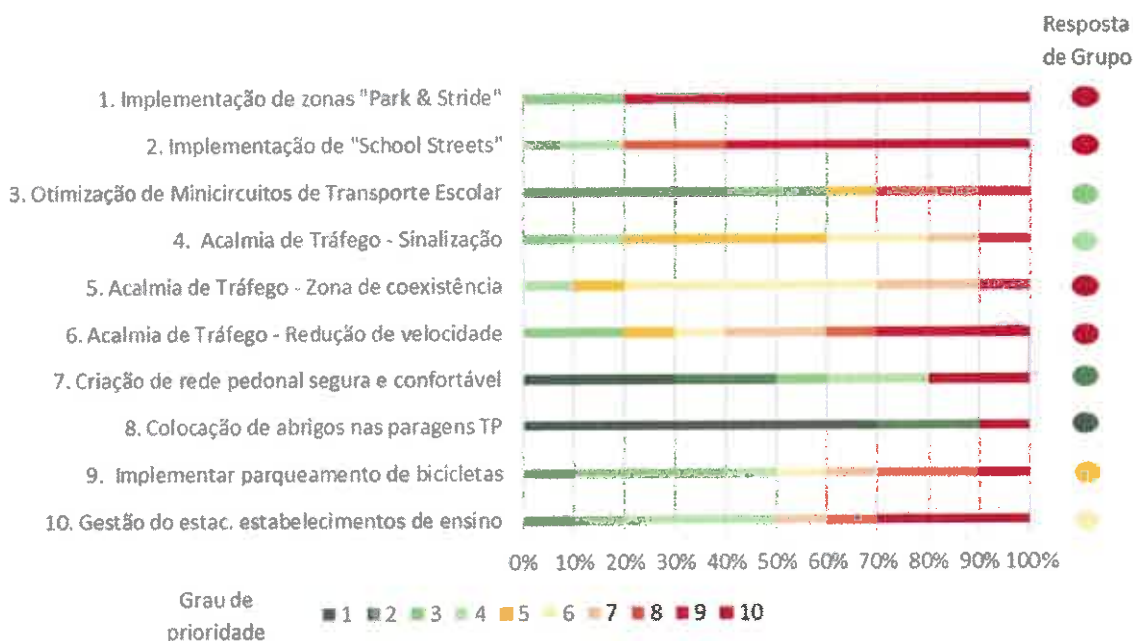


Fig. 106 Opinião dos participantes da Escola Secundária Camilo Castelo Branco às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'

6.3.5 Escola Secundária de São Pedro

O grupo da Escola Secundária de São Pedro reuniu 12 elementos para a dinâmica de trabalho. No eixo da educação a opinião individual dos participantes aponta para uma maior priorização das ações vocacionadas à realização de jogos educativos (ação nº1), a promoção de conversas de mobilidade (ação nº2) e o envolvimento dos estudantes nas atividades do dia da terra e da Semana Europeia da Mobilidade (ação nº3). Porém foi possível identificar níveis de prioridade quer elevados, quer reduzidos em todas as ações deste eixo temático, o que dificultou a chegada a um consenso do grupo. No final entendeu-se que a promoção de conversas de mobilidade sustentável (ação nº2) e a realização de aulas de bicicleta (ação nº6) são as ações prioritárias, em contraste com a realização de jogos educativos em ambiente escolar (ação nº1) e a realização de iniciativas como a serpente de tráfego para premiação das deslocações dos estudantes (ação nº4).

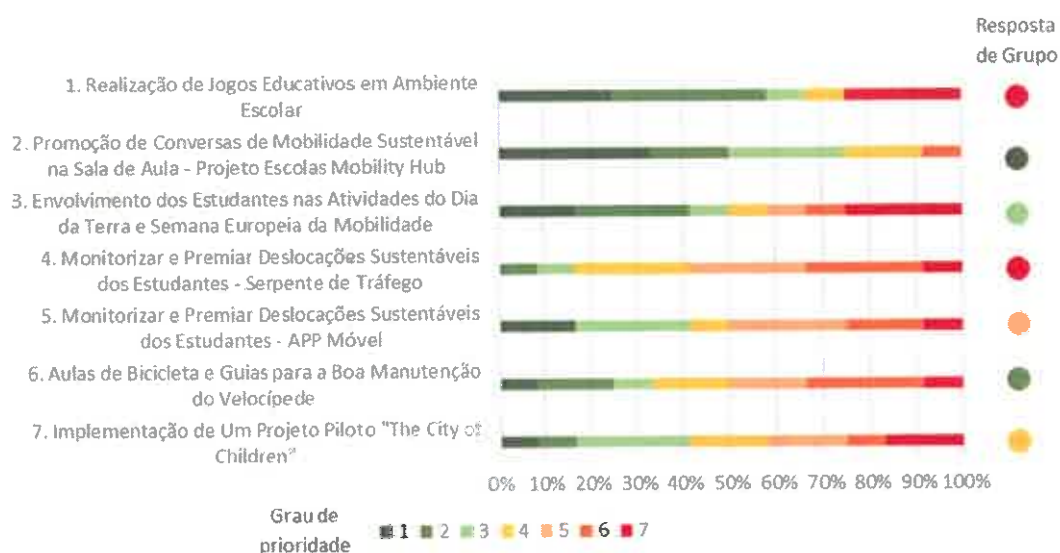


Fig. 107 Opinião dos participantes da Escola Secundária de São Pedro às ações da temática 'Educação'

Para o segundo eixo em consideração as questões da sensibilização para a mudança comportamental (ação nº1) e a promoção de sessões de esclarecimento (ação nº2) reuniram consenso como sendo as ações mais prioritárias. Num primeiro momento a implementação de autocarros cicláveis e pedonais (ações nº4 e nº5) foram reconhecidas como sendo as menos prioritárias. Porém, após a discussão de grupo foi identificado algum valor acrescentado na promoção de autocarros cicláveis para a promoção da utilização da bicicleta pelos alunos.

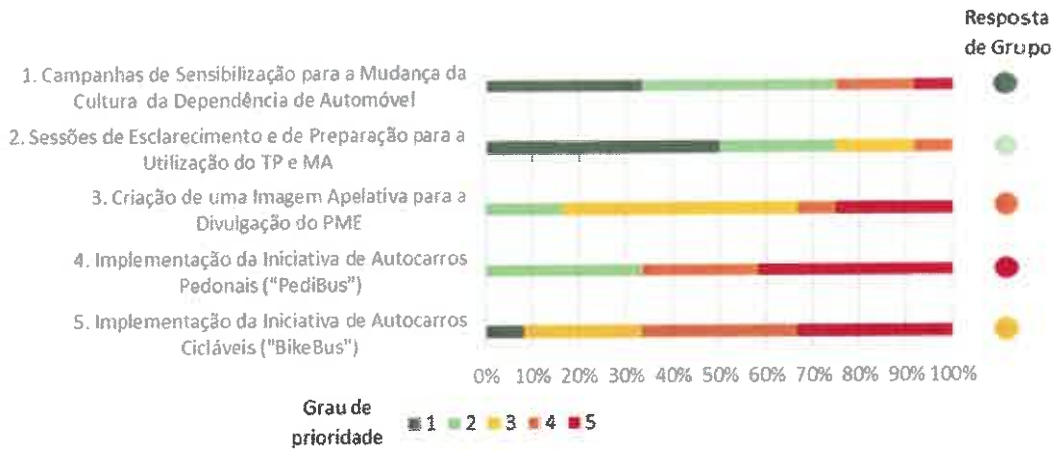


Fig. 108 Opinião dos participantes da Escola Secundária de São Pedro às ações da temática 'Comportamentos'

No último tema desta dinâmica, a Infraestrutura e Planeamento, destaca-se a necessidade de reduzir o número de veículos nas imediações dos estabelecimentos de ensino, através da implementação de zonas de "Park and Stride" (ação nº1) e de "School Streets" (ação nº2). Também com um elevado grau de importância tem-se a necessidade da criação de uma rede pedonal segura e confortável (ação nº7) e a colocação de abrigos nas paragens de TP (Ação nº8). A implementação de medidas de acalmia de tráfego, inicialmente entendidas como prioritárias pelos participantes, foram no final desta discussão, remetidas para um nível secundário. É importante compreender que na envolvente a esta escola foram realizadas intervenções recentes no espaço público e no esquema de circulação rodoviária, numa tentativa de humanizar o espaço envolvente e de resolver alguns dos principais constrangimentos de trânsito.

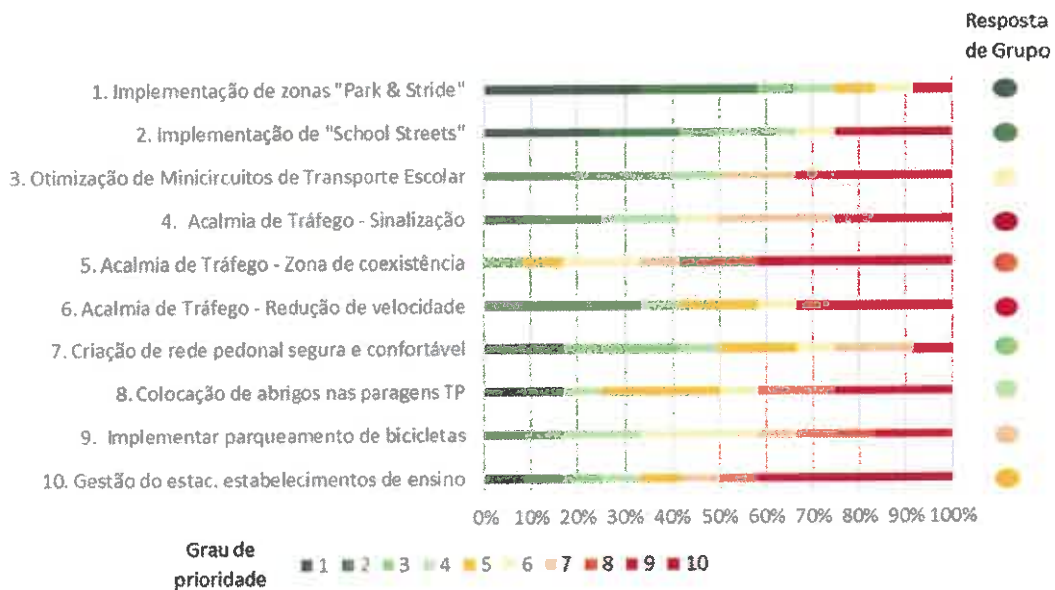


Fig. 109 Opinião dos participantes da Escola Secundária de São Pedro às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'

6.3.6 Análise Geral

Este subcapítulo agrupa as respostas de todos os participantes nesta sessão, funcionando como uma síntese desta reflexão.

No primeiro eixo temático identificam-se opiniões divergentes em todas as ações em análise, embora seja possível identificar uma ligeira preferência para um conjunto mais restrito de ações. A realização de jogos educativos em ambiente escolar (ação nº1), a promoção de conversas de mobilidade sustentável (ação nº2) e a introdução de aulas de bicicleta aos estudantes (ação nº6) foram entendidas como sendo mais prioritárias, dando assim mais destaque às questões da formação e ao debate em ambiente escolar, do que propriamente condicionar a ação conforme os hábitos de mobilidade dos estudantes, como seria o caso através da promoção de jogos como a serpente de tráfego (ação nº4) ou a disseminação de uma app móvel (ação nº 5).

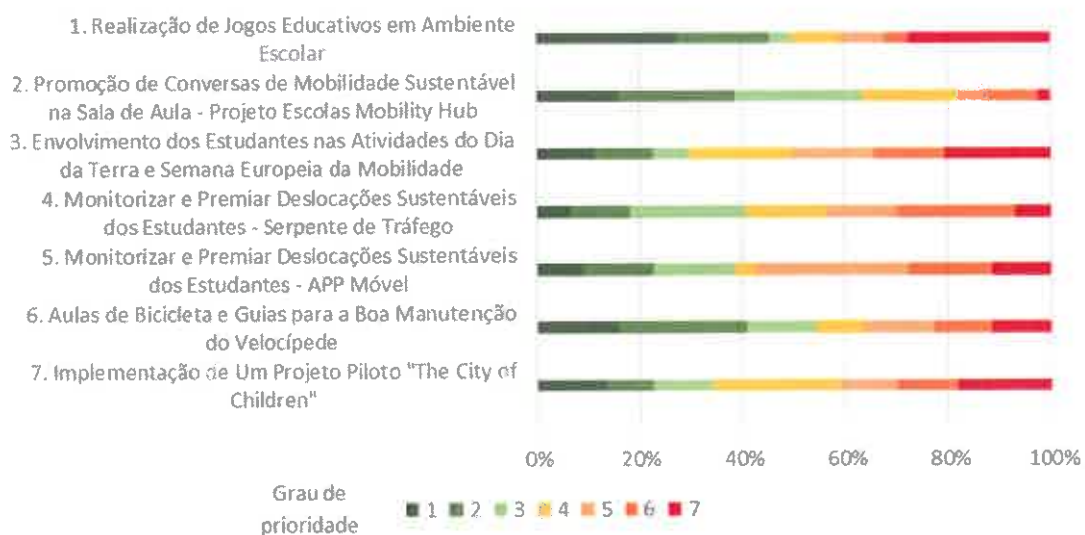


Fig. 110 Resumo da opinião dos participantes às ações da temática 'Educação'

Passando para a área temática dos comportamentos identificou-se, nesta sessão, a priorização da realização de campanhas de sensibilização (ação nº1) e de sessões de esclarecimento (ação nº2), estando estes resultados em linha com aqueles obtidos na área temática anterior. Estes resultados contrastam com a implementação de autocarros pedonais e cicláveis (ações nº4 e 5), por se entender que, em termos globais, é essencial atuar preventivamente para a alteração comportamental.

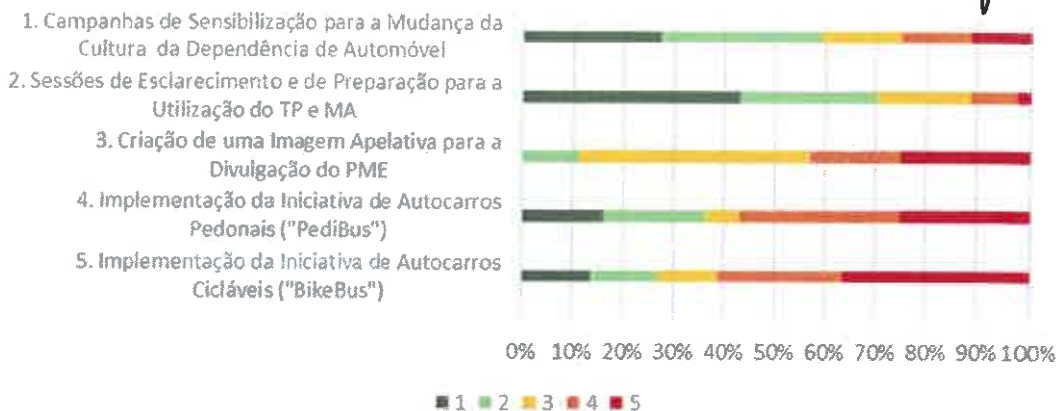


Fig. 111 Resumo da opinião dos participantes às ações da temática 'Comportamentos'

No último eixo Infraestrutura e Planeamento, os participantes priorizaram a implementação de zonas "Park & Stride" (ação nº1), o investimento na melhoria da rede pedonal (ação nº7) e a melhoria das condições nas paragens de transporte público (ação nº8), seguido da otimização dos minicircuitos de transporte escolar (ação nº3) e de "school streets" (ação nº2). Por outro lado, ações como a implementação de zonas de coexistência (ação nº5), de medidas que fomentem a redução da velocidade de circulação automóvel (ação nº 6), o reforço do estacionamento de bicicletas (ação nº9) e gestão do estacionamento automóvel (ação nº10) surgem como aquelas entendidas como sendo menos importantes.

Em suma, fica evidente a vontade em reduzir o tráfego automóvel nas envolvente aos estabelecimentos de ensino e , em simultâneo, melhorar as condições da infraestrutura quer para a circulação a pé, quer para a utilização do transporte público.

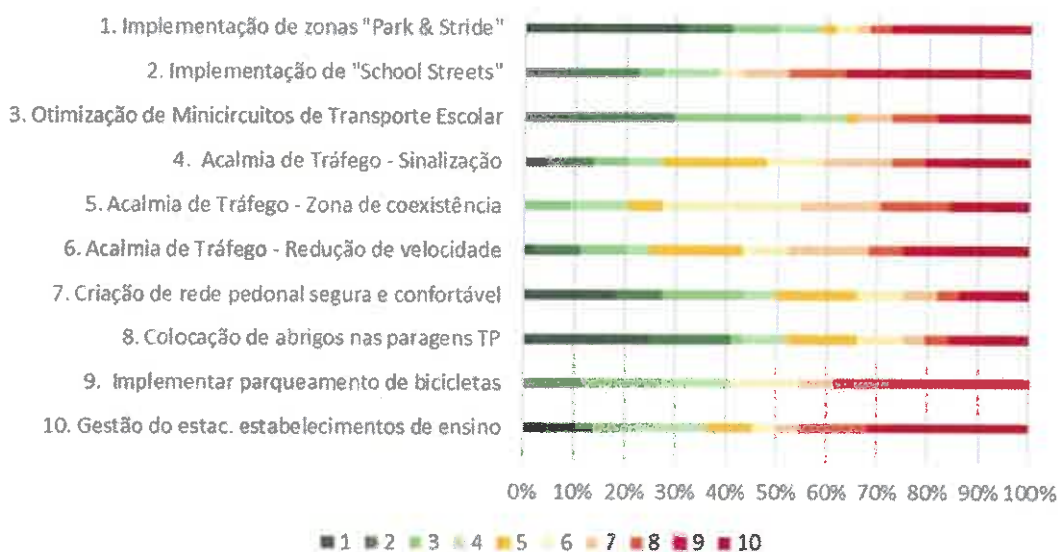


Fig. 112 Resumo da opinião dos participantes às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'

6.4 Recolha de Problemas, Ideias e Sugestões

Tendo por base as questões colocadas no início das dinâmicas de grupo, bem como todo o debate que se desenrolou, foram recolhidas diferentes opiniões e perspetivas, com o objetivo de promover a alteração dos hábitos de mobilidade da população escolar.

Os constrangimentos provocados nas horas de entrada e saída dos alunos na envolvente aos principais estabelecimentos de ensino do concelho, não só ao início da manhã e ao final da tarde, mas também durante a hora de almoço, são um reflexo da excessiva utilização do automóvel nos movimentos pendulares dos estudantes. A “necessidade” de deixar os alunos o mais próximo possível da entrada do estabelecimento de ensino levou o município a procurar, recentemente, alternativas para mitigar o impacto desta realidade. Os pontos de entrada e saída de estudantes (Kiss & Go) demonstraram-se como sendo insuficientes, não propriamente pela sua dimensão, mas pela perversão na sua utilização, sendo utilizados como estacionamento durante todo o dia. Esta situação foi relatada em especial na Escola Diogo Cão e no Centro Escolar das Árvores. Ao mesmo tempo, e face ao défice de estacionamento, é comum verificar-se o estacionamento abusivo em torno das sedes dos agrupamentos, em especial da Escola Secundária Morgado de Mateus, EB 2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral e ainda a EB 2/3 Diogo Cão.

Face ao congestionamento e aos constrangimentos causados à natural fluidez do tráfego, torna-se frequente o buzinar dos automobilistas, perturbando o ambiente escolar. Ao mesmo tempo, a perda de visibilidade dos peões causada pelo estacionamento ilegal aumenta seriamente o risco de atropelamentos. Outra das questões apontadas tem a ver com a fiscalização, sendo evidenciado que quando existem campanhas e um patrulhamento ativo, em mobilizações como o programa “Escola Segura”, o comportamento dos automobilistas melhora significativamente, tornando-se mais responsáveis e as situações problemáticas e até de transgressão da lei reduzem para menos de metade. Os professores e encarregados de educação pedem por isso que exista um maior cuidado por parte das forças de segurança nas horas de entrada e saída das escolas, para que se reduza a confusão, o congestionamento e se consiga um maior sentido cívico e cumprimento da lei.

No que respeita ao Transporte Público a principal carência identificada diz respeito à informação disponibilizada ao público, sendo essencial apostar, em primeira mão, na divulgação da oferta existente por parte do operador e do município, diretamente nos estabelecimentos de ensino, com especial relevância no início do ano lectivo. Outro dos problemas identificados, em especial pelos encarregados de educação, diz respeito ao facto de, em certos casos, a paragem de autocarro se encontrar distante do estabelecimento de ensino, apresentando assim a necessidade de os serviços passarem sempre à porta das escolas. Simultaneamente, entendeu-se como importante dar resposta às necessidades dos alunos com mobilidade condicionada, providenciando, assim, as mesmas condições de mobilidade a toda a população.

Olhando para os Modos Ativos, é importante ter em consideração que a utilização da bicicleta se tem mantido, historicamente, em níveis muito baixos. Para além da topografia pouco favorável do concelho, foi apontada a falta de infraestrutura dedicada, não apenas para a circulação, mas também para o estacionamento, não sendo esquecido os conflitos que, por

norma, surgem nas interseções. Ainda sobre os modos ativos, o debate identificou a importância de uma rede pedonal contínua, segura e confortável, em especial na envolvente direta dos estabelecimentos de ensino.

Serão ainda expostas algumas sugestões particulares que foram deixadas por parte dos participantes nesta sessão:

- De forma geral pede-se uma maior atenção e criação para ciclovias diretamente para as escolas, principalmente as que são sede de agrupamento;
- Foi sugerida a abertura de dois portões para entrada e saída da Escola EB 2/3 Diogo Cão, cada um deles destinado a ciclos de estudo diferentes, como 2º e 3º ciclo respetivamente, numa tentativa de redirecionar o tráfego automóvel para locais diferentes, dispersando os automobilistas para ruas diferentes, algo que poderá ser também considerado para as restantes escolas, com exceção da Escola Secundária Camilo Castelo Branco que apresenta apenas um acesso;
- Propõe-se a reconversão da R. Dr. Sebastião Augusto Ribeiro, em frente às escolas Secundária Morgado de Mateus e EB 2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral, num circuito de sentido único (nos ponteiros do relógio), reduzindo os constrangimentos e facilitando a circulação do transporte público;
- A utilização de Aplicações Digitais (APP's) para premiar alunos que escolham modos sustentáveis nem sempre foi vista como a mais consensual. Porém, foi dito que em algumas escolas foram realizadas experiências semelhantes com a reciclagem, onde os mais novos consciencializavam os pais neste sentido e se tornou um sucesso. Poderá resultar em alguns casos, segundo os participantes;
- No Bairro dos Ferreiros, onde se localiza a Escola EB1/JI nº 3, identificou-se a necessidade de restringir o tráfego automóvel, em especial dadas as limitações de espaço canal e o estacionamento ilegal.
- Nos outros casos, como no Parque Escolar de Lordelo, a solução deverá passar por evitar que os encarregados de educação tenham a possibilidade de entrar no interior do parque escolar com os automóveis. Para tal deverá ser garantido espaço no exterior do estabelecimento para a tomada a largada dos alunos em segurança;
- A Escola das Flores (EB1/JI nº 6 de Vila Real) pode beneficiar da criação de um modelo "Park& Stride", em virtude da configuração do circuito de circulação viária na envolvente.
- Nas imediações da escola privada Nuclisol Jean Piaget (EB1) e o Centro Escolar das Árvores foram identificados constrangimentos nos atravessamentos pedonais nas transversais da Rua da Tenaria, nomeadamente pela ausência de passadeiras, devendo desta forma ser corrigir-se estas assimetrias;
- A criação de aulas ou atividades letivas sobre a bicicleta e guias para a boa manutenção do velocípede, bem como as campanhas de sensibilização para a mudança de cultura da dependência do automóvel foi apoiada por todos nesta dinâmica, sendo reforçada verbalmente pelos envolvidos na sala de Escola Secundária de São Pedro.
- Uma última sugestão passa pela organização de boieias partilhadas entre encarregados de educação e combinação entre alunos para que se possa poupar algum espaço nas estradas do concelho, principalmente na envolvente dos estabelecimentos de ensino, algo que foi enaltecido pelos participantes da Escola Secundária Camilo Castelo Branco;

No computo geral da Sessão prevaleceu a opinião de que deve existir um maior envolvimento dos pais/encarregados de educação nas decisões diretamente relacionadas com a mobilidade nas escolas, bem como no reforço da segurança de um modo geral. Acima de tudo, o sentimento que saiu reforçado entre todos foi o de que o exemplo deve ser dado, acima de tudo, pelas famílias, autarquia, escolas e pela comunidade em geral, sabendo que os mais novos são o espelho e refletem os comportamentos ao seu redor.

7. Conclusões e Desenvolvimentos Futuros

O trabalho de que resultou o presente relatório encontra-se sintetizado neste relatório, onde se cruzaram os pontos críticos identificados pelo município, o diagnóstico exaustivo dos vários agrupamentos de escolas, o estudo da rede de transporte escolar e as condições de acessibilidade por modos ativos.

Desta análise foi já possível tecer algumas conclusões relativamente aos padrões de mobilidade dos alunos deste município no serviço oferecido atualmente como transporte escolar, tendo-se identificado diversas limitações e oportunidades de melhoria. Daqui resulta a metodologia apresentada para a otimização dos percursos escolares. É importante referir a complexidade desta análise, que se reflete na elaboração de um modelo de otimização da rede de transporte escolar, que tem de atender simultaneamente às necessidades individuais de cada aluno e da comunidade escolar. A presente análise apenas considerou os alunos que já solicitam passe escolar, tendo-se noção de que o estudo dos padrões de mobilidade dos restantes alunos acresce um número de oportunidades e de panoramas diferentes dos estudados.

O primeiro passo deste estudo pretende dar uma melhor resposta aos alunos que já solicitam o passe escolar, melhorando a qualidade do serviço prestado pelo município e trazendo um maior interesse, quer para a utilização do transporte público, quer para a utilização dos modos suaves, nos movimentos casa-escola. Ao mesmo tempo, deverá ser encetado um esforço contínuo por parte do município em desenvolver uma estratégia de melhoria das condições de acessibilidade e de segurança no acesso aos estabelecimentos de ensino, procurando a valorização das alternativas ao automóvel. Estas ações serão alicerçadas numa estratégia de comunicação e de divulgação da promoção da mobilidade escolar sustentável, alicerçada em ações materiais e imateriais, esperando-se que das ações praticadas surja uma resposta ativa da população e da comunidade escolar, alterando hábitos e perspetivas.

Neste Plano de Mobilidade Escolar não foi, deliberadamente, abordada a questão do estímulo à mobilidade ativa através da fiscalidade, de incentivos e/ou recompensas dirigidos a cidadãos e empresas. O apoio à aquisição de bicicletas é visto como um dos principais exemplos de ações, por via da fiscalidade ou da política económica, de promover a utilização de modo de transporte mais sustentáveis. Em Portugal tem-se, como exemplo recente de sucesso, o projeto U-Bike Portugal. Coordenado pelo IMT, este projeto apoiou a aquisição de bicicletas para as instituições de ensino superior com o objetivo de as disponibilizar aos alunos, trabalhadores, docentes e não docentes e investigadores, em regime de longa duração (durante 1 semestre ou um ano letivo). Lançado em setembro de 2016, disponibilizou mais de 3.000 bicicletas (cerca de 2/3 elétricas).

Dada a curta extensão da rede ciclável atualmente existente em Vila Real, focada principalmente em ligar a UTAD ao centro da cidade, entende-se que a introdução de um programa de aluguer de bicicletas focada nos estabelecimentos de ensino, não traria os benefícios esperados. Assim, apenas após a introdução de medidas de acalmia de tráfego e do desenvolvimento da rede ciclável, que permitam efetivamente criar condições para a utilização segura da bicicleta neste território, será possível avançar para a implementação de medidas desta natureza.

8. Bibliografia

- Juul, J. (2001). *Your Competent Child - Towards New Basic Values for the Family*. Nova Iorque: Farrar, Straus & Giroux.
- Lubans, D. B. (2011). The relationship between active travel to school and health-related fitness in children and adolescents: a systematic review. *Int J Behav Nutr Phys Act* 8.
- Pisinger, D., & Ropke, S. (2007). A general heuristic problem for vehicle routing problems. *Computers & Operations Research*, 34,8, 2403-2435.
- Sattlegger, L., & Rau, H. (2016). Carelessness in a car-centric world: A reconstructive approach to qualitative mobility biographies research. *Journal of Transport Geography*, 53, 22-31.
- Scheiner, J. (2007). Mobility Biographies: Elements of a Biographical Theory of Travel Demand. *Erkunde*, Bd. 61, H.2, 161-173.
- Toth, P., & Vigo, D. (2002). An overview of Vehicle Routing Problems. Em P. Toth, & D. Vigo, *The Vehicle Routing Problem* (pp. 1-26). SIAM.
- Tudor-Locke, C. A. (2001). Active Commuting to School. *Sports Med* 31, 309-313.

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

ANEXOS
FICHAS DE AÇÃO



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	OPT	Versão preliminar	29 de fevereiro de 2024
2.0	<u>Coordenação da Equipa:</u> Sandra Vasconcelos Lameiras	Versão para discussão	24 de maio de 2024
3.0	<u>Coordenação Técnica:</u> Miguel Lopes André Pinto Cristiana Morais João Maia Manuel Filgueiras Mafalda Marinho	Versão final	10 de julho de 2024

Código

20240710_R_CMVila Real_PRJ_0279_PME_Fichas_Açao

Cliente



Cofinanciado por



Fundo para o Serviço
Público de Transportes

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	E EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.01.
AÇÃO	Realização de Jogos Educativos em Sala de Aula				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Direcionar a componente educativa com atividades lúdicas é o melhor método de envolver ativamente as crianças na compreensão de temáticas importantes.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Os jogos propostos visam aproveitar tempos livres ou o tempo em disciplinas como formação cívica ou área de projeto para chamar a atenção para a mobilidade sustentável e a importância da promoção da mobilidade ativa e uso dos transportes coletivos em Vila Real. Estes jogos têm como população alvo todas as escolas e estudantes até ao 2º ciclo do ensino básico. Divulgação dos Jogos e das Instruções aos Docentes de todas as escolas do Município, com um prazo de um trimestre para a realização dos jogos contemplados. Análise quantitativa e qualitativa da realização dos jogos.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aprendizagem do conceito de mobilidade sustentável e a importância da promoção da mobilidade ativa e uso dos transportes públicos em Vila Real, bem como das consequências associadas à elevada utilização do automóvel.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Todos os anos letivos

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
Início do Ano Letivo	Divulgação dos Jogos e Instruções aos Docentes	10%
Fim do Ano Letivo	Análise da implementação dos jogos	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de jogos realizados

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada diretor de turma regista os jogos realizados ao longo do trimestre, entregando posteriormente uma lista com esta informação ao coordenador da escola que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real
META(S)	2 jogos realizados por turma, por ano letivo

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Eficácia dos jogos, facilidade de implementação e adaptação ao contexto de Vila Real

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Ao registar cada jogo realizado, o docente responsável deverá expressar a sua opinião acerca da eficácia e divertimento dos jogos, facilidade de implementação e adaptação ao contexto de Vila Real
META(S)	Índices de satisfação elevados

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	E EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.01.
AÇÃO	Realização do Jogos Educativos em Sala de Aula				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	30.000€ por ano letivo				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Município de Vila Real Fundo Ambiental Portugal 2030				
Agrupamentos Abrangidos	Agrupamento de Escolas Diogo Cão Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	E EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.02.
AÇÃO	Promoção de Conversas de Mobilidade Sustentável na Sala de Aula – Projeto Escolas Mobility Hub				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Propõe-se que o plano de aulas de cidadania contemple no seu programa uma componente dedicada à literacia de mobilidade sustentável. Esta promoção de conversas de mobilidade sustentável surge de acordo com o Projeto Escolas Mobility Hub, com o intuito de formar e motivar, esclarecidamente, os estudantes – enquanto agentes da mudança – à participação cidadã em torno do tema da mobilidade ativa e dos transportes públicos como meios sustentáveis de deslocação.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação e articulação com a Autoridade da Mobilidade e Transportes de um programa letivo a ser lecionado nas aulas de cidadania, promovendo a literacia da mobilidade aos estudantes do 3º ciclo.				
RESULTADOS ESPERADOS	Propõe-se que as conversas da mobilidade assegurem um espaço de abertura onde os estudantes possam debater ideias de mobilidade, exercitando a criatividade e o conhecimento nesta área de importância relevante.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Ano Letivo de 2024/2025

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
Até Início do Ano Letivo 2024/2025	Contactar a AMT, para o envolvimento no Projeto Escolas Mobility Hub, e definição dos objetivos e aplicabilidade do programa letivo	30%
Final de dezembro 2024	Desenvolvimento do programa letivo, incluindo a participação num seminário, em conjunto com as escolas aderentes e docentes	50%
Final de março de 2025	Aprovação e Divulgação às escolas do programa letivo com vista à sua implementação no terceiro trimestre de 2024/2025	80%
Final do ano letivo 2024/2025	Programa lecionado	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVO(S)

% de alunos abrangidos pelo projeto

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada diretor de turma regista o progresso do desenvolvimento do programa, entregando posteriormente uma lista com esta informação ao coordenador da escola que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real
META(S)	

100% dos alunos abrangidos pelo projeto

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	E EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.02.
AÇÃO	Promoção de Conversas de Mobilidade Sustentável na Sala de Aula – Projeto Escolas Mobility Hub				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Autoridade da Mobilidade e Transportes (AMT) Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	Sem investimento necessário				
FONTES DE FINANCIAMENTO	-				
Agrupamentos Abrangidos	Agrupamento de Escolas Diogo Cão Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	E EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.03.
AÇÃO	Envolvimento Ativo dos Estudantes na Organização de Atividades no Dia da Terra e na Semana Europeia da Mobilidade				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Colocando em prática a teoria aprendida com as ações anteriormente apresentadas, o dia 22 de abril, mais conhecido como o “dia da terra” e a semana europeia da mobilidade, de 16 a 22 de setembro, deverão ser aproveitadas para uma séria de ações educativas e de sensibilização dos estudantes e todos os agentes envolvidos na comunidade escolar para a questão da mobilidade sustentável e o seu papel na mitigação das alterações climáticas.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Organização conjunta com os alunos do 3º ciclo de uma marcha em prol da mobilidade sustentável no Dia da Terra e das atividades na semana europeia da mobilidade nos arruamentos centrais da cidade de proximidade do Município.				
RESULTADOS ESPERADOS	Espera-se que os alunos ao serem envolvidos ativamente nestas iniciativas compreendam e retenham a importância da mudança de hábitos de mobilidade enraizados ao uso do automóvel. Enquanto agentes de mudanças e embaixadores da mobilidade sustentável espera-se que a participação nestas iniciativas sensibilize e promova hábitos sustentáveis de mobilidade na restante população do município.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Todos os anos letivos

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
Semana Europeia da Mobilidade	Cooperação com os estudantes na organização das atividades da semana europeia da mobilidade	50%
Dia da Terra	Cooperação com os estudantes na organização de uma marcha em prol da mobilidade sustentável no Dia da Terra	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

% de alunos envolvidos na organização e participação das atividades

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada diretor de turma regista o número de alunos envolvidos, entregando posteriormente uma lista com esta informação ao coordenador da escola que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real
META(S)	

50% dos alunos em cada escola envolvidos na organização e participação nas atividades

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.03.
AÇÃO	Envolvimento Ativo dos Estudantes na Organização de Atividades no Dia da Terra e na Semana Europeia da Mobilidade				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	Sem investimento necessário				
FONTES DE FINANCIAMENTO	-				
Agrupamentos Abrangidos	Agrupamento de Escolas Diogo Cão Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus Escola Secundária Camilo Castelo Branco Escola Secundária São Pedro				



PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.04.
AÇÃO	Monitorizar e Premiar Deslocações Sustentáveis dos Estudantes – Serpente de Tráfego				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O Jogo da Serpente de Tráfego, também conhecido por Serpente Papa-Léguas, é uma campanha criada para incentivar as viagens sustentáveis nas idas para a escola (a pé, de bicicleta ou de transportes públicos), e que tem as crianças (entre os 4 e 12 anos) e os seus pais como o principal público-alvo.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	<p>Neste jogo os alunos colocam pequenos autocolantes individuais num autocolante maior da turma de cada vez que viajem para a escola a pé, de bicicleta, de transporte público ou partilhando o carro com outras crianças. Cada escola define o seu próprio objetivo em termos de mudança modal no início do período de campanha, tendo como ponto de partida os dados recolhidos no questionário à mobilidade realizado previamente.</p> <p>A cada dia, questionam-se as crianças acerca de como viajaram para a escola de modo a recolher os dados necessários, com as crianças a receberem uma recompensa quando atingem pontos-chave do cartaz. Quando os autocolantes atingem a cabeça da serpente, as crianças recebem uma recompensa ainda maior, por exemplo, um passeio especial de bicicleta ou a pé, uma visita de estudo, ou outra recompensa que a escola estabeleça.</p> <p>No concelho de Vila Real existe uma série de escolas centrais que beneficiam de uma infraestrutura de proximidade que possibilitam a utilização de modos de deslocação ativos. Por outro lado, há estabelecimentos de ensino situados nas zonas periféricas que, pela sua natureza urbana, dificilmente poderão almejar uma elevada utilização dos modos ativos por parte dos seus estudantes. Nestes casos o jogo poderá incidir sobre comportamentos ideais e não, necessariamente, sobre comportamentos de mobilidade reais.</p>				
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta ação pretende-se premiar bons comportamentos associados às práticas de mobilidade sustentáveis e possíveis em cada escola				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Todos os anos letivos

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
Início do Ano Letivo	Disponibilização de material para a realização do jogo	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

% de alunos abrangidos

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada diretor de turma regista os jogos realizados ao longo do trimestre, entregando posteriormente uma lista com esta informação ao coordenador da escola que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real
META(S)	

100% dos alunos abrangidos

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.04.
AÇÃO	Monitorizar e Premiar Deslocações Sustentáveis dos Estudantes – Serpente de Tráfego				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	10.000 € por ano letivo				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Município de Vila Real Fundo Ambiental Portugal 2030				
ESCOLAS ABRANGIDAS	EB 2/3 Monsenhor Jerónimo Amaral EB 2/3 Diogo Cão Centro Escolar das Árvores EB1 N.º 6 de Vila Real (Flores) EB1 N.º 3 Vila Real (Corgo/Ferreiros) EB1/JI n.º2 (S. Vicente de Paula) EB n.º 7 de Vila Real (Araucária) EB Douro				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.05.
AÇÃO	Monitorizar e Premiar Deslocações Sustentáveis dos Estudantes – APP Móvel				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A atribuição de prémios mediante a adoção de comportamentos de mobilidade sustentável é uma estratégia com provas dadas em vários contextos.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	<p>Propõe-se a adoção de uma APP destinada aos estudantes do ensino secundário e profissional. O objetivo da adoção desta APP é o registo automático das deslocações e do modo usado nas mesmas pelos estudantes. A implementação da APP não deverá ser de carácter obrigatório, porém os alunos que a adotarem no ambiente escolar deverão ser premiados pela utilização de modos sustentáveis. Para garantir o sucesso deste projeto, a APP será formulada de forma a ser gerida pelo diretor de turma. Este é responsável por enviar o convite aos estudantes para se juntarem à APP e este fica encarregue da entrega dos prémios aos estudantes que atingirem uma certa pontuação, fruto da acumulação de uma dada pontuação atribuída pelo número de deslocações em modos ativos e transporte público nas variadas deslocações semanais. Os prémios e metas são adaptáveis a qualquer situação, podendo estes estarem relacionados com a angariação de fundos para a viagem de finalistas, cartões presentes, entre outros.</p> <p>Em qualquer dos casos será respeitada a política de privacidade de dados da UE.</p>				
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta ação pretende-se premiar bons comportamentos associados às práticas de mobilidade sustentáveis entre os alunos com maior autonomia de deslocação (a partir dos 16 anos).				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Curto / Médio prazo

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
Até 2 anos	Contratação e Aquisição da APP, Testagem e Desenvolvimentos	80%
Até 3 anos	Implementação/Promoção da APP nos estabelecimentos de ensino secundário e profissional de Vila Real	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

% de alunos que aderem à utilização da APP

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Registo automático por meio da APP.
META(S)	

Aderência de pelo menos 10% dos alunos por turma.

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Contratação e aquisição da APP

META(S)

APP contratada e adquirida

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	F EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.05.
AÇÃO	Monitorizar e Premiar Deslocações Sustentáveis dos Estudantes – APP Móvel				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	Aquisição: 80.000€ Licenciamento: 5.000€/ ano Prémios: 10.000€/ ano				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Município de Vila Real Fundo Ambiental Portugal 2030				
ESCOLAS ABRANGIDAS	Escola Secundária Morgado Mateus Escola Secundária Camilo Castelo Branco Escola Secundária São Pedro				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	E EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.06.
AÇÃO	Aulas de Bicicleta e Guias para a Boa Manutenção do Velocípede				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Apesar de o território de Vila Real apresentar uma topografia desafiante para a prática da bicicleta nos movimentos pendulares, para que a cota modal de utilização da bicicleta aumente torna-se essencial munir todas as crianças do conhecimento e prática de andar de bicicleta para que este ensinamento seja levado desde cedo e para toda a vida. A prática e aprendizagem desta modalidade é uma prioridade no sentido do desenvolvimento e autonomia das crianças, estando-lhe associado inúmeros benefícios que resultam desta atividade.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de aulas práticas de bicicleta em todas as escolas de Vila Real. As aulas deverão ocorrer trimestralmente com inscrição livre e gratuita em dias abertos ou de festa escolar para que sejam associados a uma experiência positiva, desde cedo. Deverão ainda estar presentes agentes de autoridade que façam ações de formação relativas ao código da estrada e como circular corretamente em espaço público/faixa de rodagem com uma bicicleta, alertando para as várias situações de risco a ter em conta.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumentar o conhecimento e as habilidades dos alunos para andar de bicicleta de forma segura e eficaz, promovendo assim o aumento da cota modal de bicicleta no meio escolar de Vila Real. Além disso, espera-se que os alunos compreendam a importância da manutenção adequada das bicicletas para garantir a sua durabilidade e segurança.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Todos os anos letivos

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ AO INÍCIO DO ANO LETIVO 2024/2025	Definição do cronograma das aulas e preparação do material educativo.	20%
ANO LETIVOS	Realização das aulas práticas de bicicleta trimestrais em todas as escolas de Vila Real. Organização de sessões de formação sobre o código da estrada e segurança na circulação de bicicletas em espaços.	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Número de Aulas Realizadas por ano letivo

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada coordenador de escola regista o número de aulas e sessões realizadas, que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real
META(S)	

2 aulas realizadas por ano letivo e por escola

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	E EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.06.
AÇÃO	Aulas de Bicicleta e Guias para a Boa Manutenção do Velocípede				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas GNR				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	20.000€ por ano letivo				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Município de Vila Real Fundo Ambiental Portugal 2030				
ESCOLAS ABRANGIDAS	Agrupamento de Escolas Diogo Cão Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE CANTANHEDE

EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.07.
AÇÃO	Implementação de um projeto piloto "The City of Children"				
CONTEXTUALIZAÇÃO	<p>"A Cidade das Crianças" nasceu na cidade italiana de Fano em 1991 a partir da ideia de Francesco Tonucci, com um objetivo político específico: promover uma mudança no parâmetro de governo da cidade, começando pela criança em vez do adulto. Neste projeto, as crianças desempenham um papel ativo no processo de mudança, participando concretamente no governo e no planeamento da cidade e recuperando a posse do espaço urbano. O projeto tem como interlocutor natural o presidente da câmara da cidade, já que todos os setores da administração estão envolvidos.</p> <p>Através da "infantilização" do espaço envolvente, as crianças ganharão mais autonomia na acessibilidade à escola. Os benefícios estão também relacionados com o desenvolvimento cognitivo e na potenciação da criatividade dos alunos na conceção de espaços agradáveis e acessíveis a todos.</p>				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	<p>Propõe-se que os alunos trabalhem em equipa na sala de aula, com orientação dos professores no desenho e na construção de maquetes. Pretende-se que estas possam vir a ser apresentadas e debatidas em sala de aula conjuntamente com o presidente da Câmara Municipal de Vila Real e elementos técnicos de urbanismo, bem como o órgão responsável da escola.</p>				
RESULTADOS ESPERADOS	<p>Criação e aprovação de ideias para a intervenção no espaço exterior da rua da escola, potenciando depois a sua execução.</p>				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Ano letivo 2024/2025		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ ANO LETIVO 2024/2025	Preparação da iniciativa e contactar a associação "La Città Dei Bambini" para guião de melhores práticas e metodologia de implementação ao contexto de Vila Real. Definição das escolas participantes.	20%
ANO LETIVO 2024/2025	Realização de atividades de desenho e construção de maquetes pelos alunos, sob orientação dos professores.	80%
FIM ANO LETIVO	Apresentação das propostas em sala de aula, juntamente com representantes municipais e técnicos de urbanismo, para discussão e feedback.	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de ações desenvolvidas

METODOLOGIA DE CÁLCULO Cada coordenador de escola regista o número de aulas e sessões realizadas, que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real

META(S)

1 Ação desenvolvida por ano

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	E EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.07.
AÇÃO	Implementação de um projeto piloto "The City of Children"				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	Por ano: 500€				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Fundo Ambiental Portugal 2030				
ESCOLAS ABRANGIDAS	Centro Escolar de Lordelo Escola Básica n.º 7 de Vila Real (Araucária)				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	C.01.
AÇÃO	Conceção e Desenvolvimentos de Campanhas de Sensibilização para a Mudança da Cultura Instalada da Dependência Automóvel				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Fruto de anos de políticas e promoção do automóvel, perderam-se os hábitos de utilização de modos sustentáveis. Os alunos surgem como um dos alvos centrais para impulsionar o desenvolvimento de campanhas de sensibilização e de divulgação da mobilidade sustentável. O simbolismo associado ao desenvolvimento por alunos do concelho aumenta o potencial de sucesso das mensagens a transmitir.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Propõe-se que em cada turma de cada escola no concelho, seja realizada uma atividade de desenvolvimento de campanha artística de carácter manual para alunos até ao 2º ciclo e digital para alunos a partir do 3º ciclo, criada por grupos de alunos e por temáticas, com vista à sua divulgação e premiação na semana europeia da mobilidade que acontece na semana de 16 a 22 de setembro. As aulas de Educação Visual e Tecnológica, potenciam a expressão criativa de cada estudante. Fruto das horas dedicadas a esta disciplina, deverá ser aproveitada a oportunidade para propor o desenvolvimento de projetos relacionados com a temática da mobilidade sustentável, colhendo as melhores propostas dos alunos de promoção da mobilidade ativa e da utilização do transporte público.				
RESULTADOS ESPERADOS	O trabalho que, iniciado nas escolas, será levado à sociedade deverá produzir alterações nos hábitos culturais instalados, pelo menos na presente geração mais jovem.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Todos os anos letivos		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
Primeiro Trimestre Ano Letivo 2024/25	Preparação das Campanhas durante o primeiro período do ano letivo 2024/2025	50%
Segundo Trimestre Ano Letivo 2024/25	Votação da melhor campanha por escola, através de um júri composto por membros da autarquia e professores de artes.	70%
Terceiro Trimestre Ano Letivo 2024/25	Divulgação das campanhas vencedoras	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de Campanhas produzidas Nº de Campanhas divulgadas	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada coordenador de escola regista o número de campanhas produzidas, que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real
META(S)	
Conforme a dimensão da escola e das turmas adaptar o número de campanhas: Escolas até 5 turmas: 1 por turma Escolas até 10 turmas: 2 por turma Escolas com mais de 10 turmas: 3 por turma	

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	C.01.
AÇÃO	Desenvolvimento de Campanhas de Sensibilização para a Mudança da Cultura Instalada da Dependência Automóvel				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	5.000€ para prémios por ano 20.000€ para divulgação por ano				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Município de Vila Real Fundo Ambiental Portugal 2030				
ESCOLAS ABRANGIDAS	Agrupamento de Escolas Diogo Cão Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	C.02.
AÇÃO	Sessões de Esclarecimento e de Preparação para a Utilização do Transporte Escolar e/ou Modos Ativos nas Deslocações das Crianças				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Muitas vezes o desconhecimento de alternativas viáveis à utilização do automóvel ou do sistema de mobilidade escolar leva a incertezas por parte dos Encarregados de Educação, que optam por transportar os educandos por automóvel individual.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Esta ação deve ser realizada na primeira reunião de pais organizada no início do ano letivo. No decorrer da mesma deve ser entregue um flyer validado pelo município com as alternativas de deslocação para a respetiva escola, nomeadamente e caso exista: a rede pedonal, a rede ciclável e de transporte coletivo. Deve constar ainda a informação dos horários dos autocarros, o processo de aquisição do passe de transportes, entre outras.				
RESULTADOS ESPERADOS	Esta ação visa a esclarecer todas estas dúvidas e a informar os encarregados das alternativas que existem para cada escola e dos benefícios associados				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Todos os anos letivos		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
Início do Ano Letivo	Realização da sessão de esclarecimento das alternativas de deslocação dos educandos para a escola, por turma e por escola	100%

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Nº de sessões de esclarecimento realizadas

METODOLOGIA DE CÁLCULO Cada coordenador de escola regista o número de sessões realizadas, que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real

META(S)

1 sessão realizada por estabelecimento de ensino

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	C.02.
AÇÃO	Sessões de Esclarecimento e de Preparação para a Utilização do Transporte Escolar e/ou Modos Ativos nas Deslocações das Crianças				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	Impressão de flyers: 100€ por ano letivo				
FONTES DE FINANCIAMENTO	-				
ESCOLAS ABRANGIDAS	Agrupamento de Escolas Diogo Cão Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus Escola Secundária Camilo Castelo Branco Escola Secundária São Pedro				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	C.03.
AÇÃO	Criação de uma Imagem Apelativa para a Divulgação das Ações Educativas do Presente Plano				
CONTEXTUALIZAÇÃO	<p>Na procura pela promoção de hábitos de mobilidade mais sustentáveis, a imagem visual tem um impacto inegável e que não pode ser descurado, em especial por moldar a perceção pública e os comportamentos individuais. Este é, alias, um dos principais conceitos sobre o qual se estruturam as campanhas publicitárias promovidas pelos fabricantes de automóveis. De facto, uma campanha com uma imagem visual apelativa tem o potencial de cativar e inspirar o seu público-alvo. Neste caso em particular, apelando a uma narrativa que enfatize os benefícios da mobilidade sustentável, é possível motivar os alunos a adotar hábitos de mobilidade mais sustentáveis. Ao mesmo tempo é importante ser possível desmontar os diversos estereótipos associados à utilização das alternativas ao automóvel.</p>				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de uma imagem associada a uma campanha de partilha e divulgação das ações e medidas propostas neste plano.				
RESULTADOS ESPERADOS	Esta ação visa a cativar e inspirar os alunos para a adoção de hábitos de mobilidade sustentável. Pretende-se, igualmente, dar a conhecer o presente plano à comunidade escolar para melhor informação e conhecimento do trabalho desenvolvido e alternativas viáveis de deslocação.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Todos os anos letivos		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
Início do Ano Letivo 2024/25	Produção da imagem de identidade do plano. Encomenda de materiais de divulgação.	100%
Anos Letivos seguintes	Encomenda e distribuição de materiais de divulgação.	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de Kits a distribuir pelas escolas do Município
 Publicação e divulgação do presente plano no site do Município e no site de cada agrupamento escolar

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

Distribuição de 6500 kits físicos para distribuição a toda a comunidade escolar.
 Distribuição de 500 kits físicos para distribuição à comunidade escolar nos anos letivos seguintes
 Publicação do plano no site do município e dos agrupamentos e escolas até ao início do ano letivo 2024/25

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL				
EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Alta	Nº C.03.
AÇÃO	Criação de uma Imagem Apelativa para a Divulgação das Ações Educativas do Presente Plano			
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de escolas			
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	45.000€ (ano letivo 2024/2025) 5.000€ (anos letivos seguintes)			
FONTES DE FINANCIAMENTO	Município de Vila Real Fundo Ambiental Portugal 2030			
ESCOLAS ABRANGIDAS	Agrupamento de Escolas Diogo Cão Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus Escola Secundária Camilo Castelo Branco Escola Secundária São Pedro			

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	C.04.
AÇÃO	Implementação da Iniciativa de Autocarros Pedonais ("PediBus")				
CONTEXTUALIZAÇÃO	<p>O PediBus é uma iniciativa que oferece uma alternativa segura de transporte para crianças em idade escolar, acompanhadas por adultos, que caminham em grupo até à escola. Esta iniciativa visa resolver o dilema dos pais que temem pela segurança de seus filhos ao permitir que eles caminhem para a escola. Esta medida já prevista no PMUS é aqui revista e reforçada tendo em conta o potencial de aplicabilidade resultante do diagnóstico efetuado às escolas.</p> <p>O PediBus estabelece uma rota fixa com paragens e horários de recolha das crianças, onde são acompanhadas por adultos. Este acompanhamento pode ser alternado entre pais e familiares ao longo da semana. O PediBus destina-se principalmente a alunos dos 1º e 2º ciclos do ensino básico, mas pode ser alargado a outros níveis de ensino.</p>				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de rotas PediBus nos estabelecimentos de ensino com boa acessibilidade pedonal.				
RESULTADOS ESPERADOS	Espera-se que o PediBus ofereça uma alternativa segura e sustentável de deslocação para os alunos, promovendo a independência e autonomia no trajeto para a escola. Além disso, a iniciativa visa reduzir o tráfego e promover um estilo de vida mais saudável na comunidade.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Todos os anos letivos		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
SEGUNDO TRIMESTRE ANO LETIVO 2023/2024	Envolver coordenadores escolares, professores, associações de pais, encarregados de educação e alunos	10%
TERCEIRO TRIMESTRE ANO LETIVO 2023/2024	Realizar inquéritos de participação e formulários de adesão para os interessados, tendo em vista o seguinte ano letivo. Definir as rotas e paragens do PediBus de acordo com as necessidades e segurança dos participantes.	60%
INÍCIO ANO LETIVO 2024/2025 E SEQUINTE	Preparar os alunos, implementar o PediBus e monitorizar o seu funcionamento.	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Número de participantes do PediBus

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada coordenador de escola regista o número de participantes, que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real
META(S)	

10% dos alunos das escolas participantes

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	C.04.
AÇÃO	Implementação da Iniciativa de Autocarros Pedonais ("PediBus")				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	-				
FONTES DE FINANCIAMENTO	-				
ESCOLAS ABRANGIDAS	EB 2/3 Diogo Cão Centro Escolar das Árvores EB1 N° 6 de Vila Real (Flores) EB1 N° 3 Vila Real (Corgo/Ferreiros) EB1/II nº2 (S. Vicente de Paula) EB Monsenhor Jerónimo do Amaral EB n.º 7 de Vila Real (Araucária)				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	C.05.
AÇÃO	Implementação da Iniciativa de Autocarros Cicláveis ("BikeBus")				
CONTEXTUALIZAÇÃO	<p>O BikeBus é uma iniciativa que oferece uma alternativa segura de transporte para crianças em idade escolar, acompanhadas por adultos, que pedalam em grupo até à escola. Esta iniciativa aborda o dilema de os pais temerem que seja demasiado perigoso deixarem os seus filhos irem sozinhos de bicicleta para a escola. Esta medida já prevista no PMUS é aqui revista e reforçada tendo em conta o potencial de aplicabilidade resultante do diagnóstico efetuado às escolas.</p> <p>O BikeBus estabelece uma rota fixa com paragens e horários de recolha das crianças, onde são acompanhadas por adultos. Este acompanhamento pode ser alternado entre pais e familiares ao longo da semana. A bicicleta é vista como prioridade para os alunos a partir do 2º ciclo.</p>				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de rotas BikeBus nos estabelecimentos de ensino com boa acessibilidade ciclável e onde estão previstas a implementação ou existência de ciclovias.				
RESULTADOS ESPERADOS	Espera-se que o BikeBus ofereça uma alternativa segura e sustentável de deslocação para os alunos, promovendo a prática da utilização da bicicleta nas deslocações para a escola. Além disso, a iniciativa visa reduzir o tráfego e promover um estilo de vida mais saudável na comunidade.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Todos os anos letivos		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
SEGUNDO TRIMESTRE ANO LETIVO 2023/2024	Envolver coordenadores escolares, professores, associações de pais, encarregados de educação e alunos	10%
TERCEIRO TRIMESTRE ANO LETIVO 2023/2024	Realizar inquéritos de participação e formulários de adesão para os interessados, tendo em vista o seguinte ano letivo. Definir as rotas e paragens do BikeBus de acordo com as necessidades e segurança dos participantes.	60%
INÍCIO ANO LETIVO 2024/2025 E SEGUINTE	Preparar os alunos, implementar o BikeBus e monitorizar o seu funcionamento.	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Número de participantes do BikeBus

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada coordenador de escola regista o número de participantes, que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real
META(S)	
10% dos alunos das escolas participantes	

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL	
EIXO	C. COMPORTAMENTOS
AÇÃO	PRIORIDADE Alta Nº C.05.
AÇÃO	Implementação da Iniciativa de Autocarros Cicláveis (“BikeBus”)
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de escolas
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	-
FONTES DE FINANCIAMENTO	-
ESCOLAS ABRANGIDAS	Centro Escolar da Araucária EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral ES Morgado de Mateus ES São Pedro ES Camilo Castelo Branco



PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	A. INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Média	Nº	I.01.
AÇÃO	Implementação de Zonas "Park&Stride"				
CONTEXTUALIZAÇÃO	<p>Inspirado no conceito de "Park and Ride", as zonas "Park&Stride" incentivam os pais a estacionarem/ pararem o carro a uma curta distância da escola, de forma que as crianças completem o trajeto a pé, sozinhas ou acompanhadas.</p> <p>Esta medida visa reduzir o tráfego nas imediações da escola e promover a atividade física entre os alunos e seus familiares.</p>				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	<p>Implementar as zonas "Park&Stride" numa das seguintes modalidades: Os pais são encorajados a parar ou estacionar a algum distância da escola (não mais que 200m), promovendo a utilização do modo pedonal nas últimas dezenas de metros.</p> <p>As escolas podem designar zonas de estacionamento oficiais para facilitar a tarefa aos pais, especialmente onde há escassez de estacionamento.</p>				
RESULTADOS ESPERADOS	<p>Espera-se que a implementação das zonas "Park&Stride" reduza o congestionamento de tráfego nas proximidades da escola, promova a atividade física e fortaleça a comunidade escolar. Além disso, a medida visa melhorar a segurança rodoviária e a saúde dos alunos e pais.</p>				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO		
1 ano		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
PRIMEIRO TRIMESTRE ANO LETIVO 2024/2025	Mapear as rotas mais comuns para a escola a partir dos códigos postais dos alunos e identificar potenciais zonas de estacionamento. A realizar em sala de aula com os alunos.	10%
FIM DO PRIMEIRO TRIMESTRE ANO LETIVO 2024/2025	Divulgar a iniciativa aos pais e à comunidade escolar e formalizar a implementação das zonas "Park&Stride".	60%
SEGUNDO TRIMESTRE ANO LETIVO 2024/2025	Premiar a participação ativa dos alunos na divulgação da iniciativa e incentivar o envolvimento dos encarregados de educação.	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Número de Zonas "Park&Stride" Implementadas	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Contagem direta
META(S)	
Implementar zonas "Park&Stride" em pelo menos 50% das escolas participantes.	

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	I. INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Média	Nº	I.01.
AÇÃO	Implementação de Zonas "Park&Stride"				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	2.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Município de Vila Real				
ESCOLAS ABRANGIDAS	EB 2/3 Monsenhor Jerónimo Amaral EB 2/3 Diogo Cão Centro Escolar de Lordelo Centro Escolar das Árvores EB1 N° 6 de Vila Real (Flores) EB1 N° 3 Vila Real (Corgo/Ferreiros) EB1/JI nº2 (S. Vicente de Paula)				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Média	Nº	I.02.
AÇÃO	Implementação de "School Streets"				
CONTEXUALIZAÇÃO	As 'School Streets' consistem em iniciativas que promovem o fecho temporário dos arruamentos ao tráfego motorizado, permitindo apenas peões e ciclistas, em redor dos estabelecimentos de ensino durante os períodos de entrada e saída dos alunos. Esta restrição pode ser feita com recurso ao apoio das forças de segurança ou através da instalação de barreiras físicas amovíveis.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação piloto de duas "School Streets", a primeira na Rua Morgado de Mateus, onde se situa a ES São Pedro, e a segunda na rua Dr. Manuel Cardona, onde se situa a EB2/3 Diogo Cão. Sendo para isso necessário a presença das forças de segurança que permitam a passagem do transporte coletivo				
RESULTADOS ESPERADOS	Espera-se que a implementação das "School Streets" contribua para a redução do tráfego automóvel nas horas de ponta nas proximidades das escolas, promova a segurança dos alunos e estimule a adoção de modos de transporte mais sustentáveis.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO		
Todos os anos		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ AO INÍCIO DO ANO LETIVO 2024/2025	Definição dos períodos de fecho e comunicação com as autoridades competentes.	20%
INÍCIO DO ANO LETIVO 2024/2025	Divulgar a iniciativa a toda a comunidade escolar envolvida	30%
ANO LETIVO 2024/2025 E SEQUINTE	Colocação de barreiras físicas amovíveis para o fecho das ruas durante os períodos estabelecidos. Presença de pelo menos dois agentes de autoridade nos períodos de ponta em cada escola	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Número de Zonas "Park&Stride" Implementadas após o teste piloto	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Contagem direta
META(S)	
Implementar zonas "Park&Stride" em pelo menos 50% das escolas participantes no projeto piloto	

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	I. INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Média	Nº	1.02.
AÇÃO	Implementação de "School Streets"				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	15.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Município de Vila Real				
ESCOLAS ABRANGIDAS	EB 2/3 Diogo Cão ES São Pedro				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	A INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Média	Nº	1.03.
AÇÃO	Estudo de uma Solução de Transporte Escolar com Recurso a Veículos Municipais				
CONTEXTUALIZAÇÃO	<p>Por meio do diagnóstico efetuado na fase anterior concluiu-se que, ao contrário do que seria expectável, os traçados dos minicircuitos e da rede de transporte regular coincidem na maioria dos trajetos. Tal indicia que a distribuição dos alunos pelas escolas não estará otimizada (muito provavelmente por questões de sobrelotação), sendo necessários traçados adicionais (por via de transporte de aluguer) para satisfazer as necessidades de deslocação dos alunos.</p> <p>De forma a identificar possíveis deficiências na alocação de recursos no transporte dos alunos da rede de aluguer, estudou-se e executou-se um algoritmo de otimização heurística com vista a produzir um novo plano de rotas com uma frota tipo que visasse não só a redução de custos como também de tempo de viagem dos alunos respeitando os horários de entrada dos alunos nos estabelecimentos.</p>				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Comparação das rotas e percursos atuais e comparação com os resultados obtidos na otimização. Averiguar se existe vantagem económica, temporal em implementar o plano de rotas proposta, tendo em vista o início do seguinte ano letivo.				
RESULTADOS ESPERADOS	Espera-se que a implementação do novo plano de rotas otimizado resulte numa distribuição mais eficiente dos recursos de transporte escolar, reduzindo o tempo de viagem para os alunos.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO		
Todos os anos letivos		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ANO LETIVO 2023/2024	Avaliação da solução otimizada, redefinição da rede de minicircuitos tendo em vista o ano letivo atual.	70%
ANO LETIVO 2024/2025 E SEGUINTE	Avaliação contínua da eficácia do novo plano de rotas, realizando ajustes conforme necessário para otimização contínua.	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Custos de Transporte Tempos médios de Viagem	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Comparação entre os custos/tempo de viagem antes e depois da implementação do novo plano de rotas.
META(S)	
Redução dos custos de transporte Redução dos tempos médio de viagem	
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Grau de satisfação dos alunos	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Realização de inquéritos aos alunos
META(S)	Grau crescente de satisfação dos alunos

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	I. INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Média	Nº	1.03.
AÇÃO	Estudo de uma Solução de Transporte Escolar com Recurso a Veículos Municipais				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Operador de TP				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	Variável consoante o plano de rotas adotado				
FONTES DE FINANCIAMENTO	-				
ESCOLAS ABRANGIDAS	Todos os estabelecimentos de ensino de Vila Real				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	1.04.
AÇÃO	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Sinalização				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A ausência ou fraca visibilidade de sinalização rodoviária de limitação de velocidade e de aproximação a um estabelecimento de ensino representa um risco para a segurança dos alunos e dos utilizadores da via nas proximidades das escolas. A circulação a velocidades elevadas nos acessos às escolas é incompatível com a criação de um ambiente seguro para as deslocações a pé das crianças.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	<p>Propõe-se a instalação de sinalização vertical de 20 km/h (Sinalização C13) em torno de 13 escolas do município. Esta medida visa reduzir a velocidade automóvel nas proximidades das escolas, garantindo a segurança dos alunos e a criação de um espaço público mais seguro e confortável para o acesso das crianças.</p> <p>Complementariamente, propõe-se a adoção da sinalização vertical adequada para identificar as zonas escolares conforme estabelecido no Regulamento de Sinalização do Tráfego (RST) e no guia de sinalização do IMT.</p> <p>Sugere-se a implementação do modelo A14 (Crianças) junto às escolas e do modelo I8 (aproximação de travessia de crianças) a 300 metros da escola. Este último só se justifica em vias onde se pratiquem velocidades elevadas.</p>				
RESULTADOS ESPERADOS	Espera-se que a implementação desta medida aumente significativamente os níveis de segurança nas proximidades das escolas, reduzindo o risco de acidentes e protegendo os utilizadores vulneráveis da via, como as crianças.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO		
2024		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ FINAL DE 2024	Avaliação dos locais a implementar sinalização Implementação da sinalização nos locais indicados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Nº de elementos de sinalização instalados	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
13 elementos de sinalização de limitação de velocidade 19 elementos de sinalização de zona escolar	

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	I.04.
AÇÃO	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Sinalização				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Infraestruturas de Portugal				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	14.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO					
ESCOLAS ABRANGIDAS	<p>Limitação de Velocidade:</p> <ul style="list-style-type: none"> EB1 Vila Seca EB1 Vendas de Cima EB1 Prado Jl Arrabães EB1 Nº6 Flores EB1 Nº2 S. Vicente de Paula Jl Mondrões Jl Bairro de São Vicente de Paula Jl de Borbela ES Morgado Mateus EB Monsenhor Jerónimo Amaral EB Nº7 Araucária Jl Torneiros <p>Zona de Crianças:</p> <ul style="list-style-type: none"> Centro Escolar de Lordelo EB1 Vila Seca EB1 Vendas de Cima EB1 Nº6 Flores EB1 Nº2 S. Vicente de Paula EB1 Pousada Jl Bairro de São Vicente de Paula Jl de Borbela Jl Vila Marim Jl Parada de Cunhos ES Morgado Mateus EB Monsenhor Jerónimo Amaral EB Nº7 Araucária EB Douro EB Abade de Mouçós (Mau estado) Jl Torneiros Jl Lugar de São Martinho ES Camilo Castelo Branco EB2/3 Diogo Cão 				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	I. INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	L05.
AÇÃO	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Zona de Coexistência				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Esta medida visa a continuidade da criação de Zonas de Coexistência, adaptada a arruamentos de menor largura em zonas escolares selecionadas em Vila Real. Identificou-se, por meio de diagnóstico, uma série de estabelecimentos de ensino que já se comportam como zonas de coexistência, apesar da falta de sinalização adequada.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Propõe-se a implementação da sinalização vertical H46 e H47 para identificar a entrada e saída das zonas de coexistência. Esta sinalização, associada à limitação de velocidade a 20 km/h, será instalada em arruamentos de menor largura nas proximidades das escolas selecionadas.				
RESULTADOS ESPERADOS	Espera-se que a implementação desta sinalização contribua para a segurança dos utilizadores da via, especialmente dos alunos, ao estabelecer zonas de coexistência claras e delimitadas.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Ano Letivo de 2024-2025

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ FINAL ANO LETIVO 2024/2025	Execução das empreitadas	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Número de Zonas de Coexistência Sinalizadas

METODOLOGIA DE CÁLCULO	META(S)
	8 escolas sinalizadas

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta		I.05.
AÇÃO	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Zona de Coexistência				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	5.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO	-				
ESCOLAS ABRANGIDAS	EB1 Vila Seca JI Mondrões JI Pousada JI Bairro de São Vicente de Paula JI de Borbela JI Vila Marim JI Parada de Cunhos JI Lugar de São Martinho				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	1.06.
AÇÃO	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Redução de velocidade				
CONTEXTUALIZAÇÃO	As estratégias de acalmia de tráfego são fundamentais para garantir a segurança nas vias próximas às escolas. Dados recentes da ANSR revelam preocupação com o aumento da sinistralidade, especialmente entre os utentes vulneráveis, como peões e ocupantes de veículos de duas rodas. A implementação de medidas físicas de redução de velocidade na aproximação a zonas escolares é reconhecida como uma solução de custo reduzido e de elevada eficácia.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Propõe-se a instalação de almofadas berlinenses de redução de velocidades, passadeiras elevadas e estrangulamentos de faixa de rodagem nas ruas e cruzamentos de acesso às escolas de Vila Real.				
RESULTADOS ESPERADOS	Reduzir significativamente a velocidade dos veículos, proporcionando maior segurança para os utentes vulneráveis no atravessamento da faixa de rodagem, prevenindo acidentes nas proximidades das instituições educacionais, em particular de atropelamentos.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Ano Letivo de 2024-2025

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ INÍCIO ANO LETIVO 2024/2025	Elaboração dos projetos de execução para a instalação das infraestruturas, incluindo dimensionamento e localização das almofadas, estrangulamentos e passadeiras	20%
ATÉ FINAL ANO LETIVO 2024/2025	Execução das empreitadas	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de elementos de acalmia de tráfego instalados

METODOLOGIA DE CÁLCULO	META(S)
	Instalação de almofadas berlinenses e sobrelevação de passadeiras em 7 escolas Execução de estrangulamentos de faixa de rodagem em 5 escolas

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	I.06.
AÇÃO	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Redução de velocidade				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	20.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO	-				
ESCOLAS ABRANGIDAS	<p>Almofadas berlinenses e passadeira elevadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> JI Arrabões EB Nº6 Flores EB Nº2 S. Vicente de Paula JI Borbela ES Morgado Mateus EB Monsenhor Jerónimo Amaral JI Torneiros <p>Estrangulamentos de faixa de rodagem:</p> <ul style="list-style-type: none"> EB Árvores EB Nº2 São Vicente de Paula ES Morgado Mateus EB Monsenhor Jerónimo Amaral EB Nº7 Araucária 				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	I.07.
AÇÃO	Acessibilidade Pedonal – Criação de redes seguras e confortáveis				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A falta de passeiras adequadas ou mal marcadas representa uma séria preocupação em termos de segurança para os peões, especialmente nas proximidades dos estabelecimentos de ensino. Em diversas escolas periféricas de Vila Real, a falta de passeios adequados ou em más condições compromete a segurança dos peões, especialmente dos alunos.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de passeios em escolas onde as características da faixa de rodagem tornam insegura a circulação na berma para os peões. Serão construídos novos passeios ou reformulados os existentes por meio da remoção de barreiras arquitetónicas. Esta medida envolve também a colocação ou remarcação de passeiras onde são necessárias, garantindo uma travessia segura para os peões, especialmente nas proximidades das escolas. As passeiras deverão ser adequadamente marcadas e dimensionadas de acordo com os padrões regulamentares para garantir a segurança dos usuários da via.				
RESULTADOS ESPERADOS	Proporcionar travessias seguras e bem sinalizadas nas áreas de acesso às escolas, reduzindo o risco de atropelamentos.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO		
Ano letivo de 2024/2025		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ FINAL ANO LETIVO 2024/2025	Execução da empreitada	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Nº de passeios intervencionados	
Nº de passeiras criadas ou remarcadas	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	
META(S)	
13 passeios intervencionados	
9 passeiras intervencionadas	

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	I. INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	I.07.
AÇÃO	Acessibilidade Pedonal – Criação de redes seguras e confortáveis				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	50.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO	-				
ESCOLAS ABRANGIDAS	Passeios a intervercionar: EB 2/3 Diogo Cão EB Prado EB Árvores EB Arrabães JI Borbela JI Vila Marim ES Morgado Mateus EB Monsenhor Jerónimo Amaral EB Nº7 Araucária EB Abade de Mouços EB Nº6 Flores JI Torneiros Colocação ou remarcação de passadeiras: EB Árvores (x1) EB/JI Nº2 S. Vicente de Paula (x2) ES Morgado Mateus (x4) EB Douro (x1) EB Abade de Mouços (x1)				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	1.08.
AÇÃO	Transportes Coletivos - Colocação de abrigos nas paragens				
CONTEXTUALIZAÇÃO	De acordo com o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) de Vila Real, apenas uma pequena proporção das paragens de transporte público (TP) atende aos padrões de acessibilidade, conforto e segurança. Além disso, muitas paragens não estão devidamente sinalizadas, o que prejudica a experiência dos utilizadores e dissuadir o uso de TP.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Correção das assimetrias identificadas, priorizando a colocação de abrigos nas paragens de transporte público próximas às escolas. Os abrigos devem conter informações sobre as linhas servidas e os horários de passagem, proporcionando conforto e segurança aos usuários.				
RESULTADOS ESPERADOS	Melhorar significativamente a experiência da comunidade escolar enquanto clientes de transporte público.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO		
2 anos		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Instalação de abrigos em 4 paragens	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Nº de paragens intervencionadas	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	
META(S)	
4 paragens intervencionadas	

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	I - INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	NP	I.08.
AÇÃO	Transportes Coletivos - Colocação de abrigos nas paragens				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Juntas de freguesia Operador de TP				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	25.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Fundo de Transportes				
ESCOLAS ABRANGIDAS	EB Árvores EB/JI Nº2 S. Vicente de Paula EB Douro EB Abade de Mouços				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	1.09.
AÇÃO	Acessibilidade Ciclável – Implementar estacionamento de bicicletas				
CONTEXTUALIZAÇÃO	No PMUS de Vila Real já havia sido proposto uma rede ciclável que servirá as seguintes escolas: Centro Escolar da Araucária, a Escola Secundária Morgado de Mateus e a EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral. A infraestrutura para estacionamento de bicicletas deverá localizar-se no interior destes estabelecimentos de ensino, próximo da sua entrada principal e, preferencialmente, protegido da chuva, devendo ser acautelado espaço para a sua expansão futura, numa perspetiva de aumento da utilização da bicicleta. Caberá à administração dos estabelecimentos privados de ensino a provisão de infraestrutura para o efeito.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	De forma a garantir um espaço seguro e interior para os alunos que passarem a efetuar as suas deslocações por bicicleta, esta ação consiste na instalação de estacionamento de bicicletas no interior das escolas				
RESULTADOS ESPERADOS	Incentivar o uso da bicicleta nas deslocações para as escolas, assegurando o seu devido estacionamento e proteção.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

2 anos

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução das empreitadas	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de lugares de estacionamento para bicicletas criados

METODOLOGIA DE CÁLCULO	META(S)
-	250 lugares de estacionamento para bicicletas criados

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	I. INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	I.09.
AÇÃO	Acessibilidade Ciclável – Implementar estacionamento de bicicletas				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Juntas de freguesia ACIVR				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	20.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Fundo de Transportes				
ESCOLAS ABRANGIDAS	ES Morgado de Mateus EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral ES São Pedro ES Camilo Castelo Branco EB 2/3 Diogo Cão				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	I.10.
AÇÃO	Gestão do estacionamento na envolvente aos estabelecimentos de ensino				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Os estabelecimentos escolares são, por norma, focos de conflito e de geração de congestionamento, em especial nos momentos próximos ao início e fim de dia letivo, dada a elevada afluência de veículos num reduzido período. As soluções de Kiss & Go ou Kiss & Ride nos estabelecimentos de ensino é uma das soluções mais comuns na atualidade. Estas soluções consistem na formalização de uma zona próxima à entrada da escola onde os veículos podem deixar e recolher as crianças rapidamente, sendo possível fomentar a utilização mais expedita do espaço de estacionamento, reduzindo o tempo de procura de lugar e o estacionamento ilegal e aumentando a fluidez do trânsito.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Em linha com a estratégia desenvolvida no PMUS, propõe-se a criação de soluções Kiss & Go e conseqüente expansão para todos os equipamentos escolares no território da cidade de Vila Real, num total de 11 localizações. A quantidade de lugares a disponibilizar em cada estabelecimento foi determinado em função do número de alunos que frequentam o estabelecimento bem como o nível de ensino, sendo priorizado o 1º ciclo na dotação de lugares por aluno.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento nas imediações dos estabelecimentos de ensino Maior qualidade do espaço público				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

5-8 anos

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 1 ANO	Elaboração dos projetos técnicos para a implementação das soluções Kiss & Go, considerando as condições locais e as necessidades de circulação.	50%
ATÉ 2 ANOS	Realização da empreitada de demarcação do estacionamento nas escolas identificadas, com destaque para aquelas onde a situação é mais crítica	50%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de estabelecimentos de ensino com Kiss & Go

METODOLOGIA DE CÁLCULO	
	META(S)

10 novos estabelecimentos de ensino abrangidos
Disponibilização de 56 lugares

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	I. INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	1.10.
AÇÃO	Gestão do estacionamento na envolvente aos estabelecimentos de ensino				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas GNR Polícia Municipal				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	33.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Fundo de Transportes				
ESCOLAS ABRANGIDAS	ES Morgado de Mateus EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral EB1 Torneiros CE Araucária EB Árvores Colégio Moderno S. José ES São Pedro EB 2/3 Diogo Cão CE Lordelo EB1 Vila Real Nº2 EB1 Vila Real Nº6				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

ANEXOS
CIRCUITOS DE TRANSPORTE ESCOLAR



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	OPT	Versão preliminar	29 de fevereiro de 2024
2.0	<u>Coordenação da Equipa:</u> Sandra Vasconcelos Lameiras	Versão para discussão	24 de maio de 2024
3.0	<u>Coordenação Técnica:</u> Miguel Lopes Manuel Filgueiras André Pinto Cristiana Morais João Maia Mafalda Marinho	Versão final	10 de julho de 2024

Código

20240710_R_CMVila Real_PRJ_0279_PME_Anexo_Circuitos

Cliente



Cofinanciado por



Fundo para o Serviço
Público de Transportes



Conteúdo

1.	SOLUÇÃO DE ROTAS OTIMIZADAS PARA O ANO LETIVO 2023-2024	1
2.	SOLUÇÃO DE ROTAS OTIMIZADAS PARA O ANO LETIVO 2024-2025	27
3.	SOLUÇÃO DE ROTAS OTIMIZADAS PARA O ANO LETIVO 2025-2026	37
4.	SOLUÇÃO DE ROTAS OTIMIZADAS PARA O ANO LETIVO 2026-2027	45

Tabela	Página
Tab. 1 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos	1
Tab. 2 Paragens do Circuito 1	2
Tab. 3 Paragens do Circuito 2	3
Tab. 4 Paragens do Circuito 3	4
Tab. 5 Paragens do Circuito 4	5
Tab. 6 Paragens do Circuito 5	6
Tab. 7 Paragens do Circuito 6	7
Tab. 8 Paragens do Circuito 7	8
Tab. 9 Paragens do Circuito 8	9
Tab. 10 Paragens do Circuito 9	10
Tab. 11 Paragens do Circuito 10	11
Tab. 12 Paragens do Circuito 11	12
Tab. 13 Paragens do Circuito 12	13
Tab. 14 Paragens do Circuito 13	14
Tab. 15 Paragens do Circuito 14	15
Tab. 16 Paragens do Circuito 15	16
Tab. 17 Paragens do Circuito 16	17
Tab. 18 Paragens do Circuito 17	18
Tab. 19 Paragens do Circuito 18	19
Tab. 20 Paragens do Circuito 19	20
Tab. 21 Paragens do Circuito 20	21
Tab. 22 Paragens do Circuito 21	22
Tab. 23 Paragens do Circuito 22	23
Tab. 24 Paragens do Circuito 23	24
Tab. 25 Paragens do Circuito 24	25
Tab. 26 Paragens do Circuito 25	26
Tab. 27 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos para o ano letivo 2024-2025	27
Tab. 28 Transferências entre escolas previstas para os alunos que usufruem do transporte escolar contratualizado no ano letivo de 2023/2024	28
Tab. 29 Paragens do circuito 1 (2024-2025)	28
Tab. 30 Paragens do circuito 2 (2024-2025)	28
Tab. 31 Paragens do circuito 3 (2024-2025)	29
Tab. 32 Paragens do circuito 4 (2024-2025)	29
Tab. 33 Paragens do circuito 5 (2024-2025)	29
Tab. 34 Paragens do circuito 6 (2024-2025)	30
Tab. 35 Paragens do circuito 7 (2024-2025)	30
Tab. 36 Paragens do circuito 8 (2024-2025)	31
Tab. 37 Paragens do circuito 9 (2024-2025)	31
Tab. 38 Paragens do circuito 10 (2024-2025)	31
Tab. 39 Paragens do circuito 11 (2024-2025)	32
Tab. 40 Paragens do circuito 12 (2024-2025)	32
Tab. 41 Paragens do circuito 13 (2024-2025)	32
Tab. 42 Paragens do circuito 14 (2024-2025)	33
Tab. 43 Paragens do circuito 15 (2024-2025)	33
Tab. 44 Paragens do circuito 16 (2024-2025)	33
Tab. 45 Paragens do circuito 17 (2024-2025)	34

Tab. 46 Paragens do circuito 18 (2024-2025)	34
Tab. 47 Paragens do circuito 19 (2024-2025)	35
Tab. 48 Paragens do circuito 20 (2024-2025)	35
Tab. 49 Paragens do circuito 21 (2024-2025)	35
Tab. 50 Paragens do circuito 22 (2024-2025)	36
Tab. 51 Transferências entre escolas previstas para os alunos que usufruem do transporte escolar contratualizado no ano letivo de 2023/2024 para o ano de 2025/2026	37
Tab. 52 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos no ano letivo 2025-2026	37
Tab. 53 Paragens do circuito 1 (2025-2026)	38
Tab. 54 Paragens do circuito 2 (2025-2026)	38
Tab. 55 Paragens do circuito 3 (2025-2026)	39
Tab. 56 Paragens do circuito 4 (2025-2026)	39
Tab. 57 Paragens do circuito 5 (2025-2026)	39
Tab. 58 Paragens do circuito 6 (2025-2026)	39
Tab. 59 Paragens do circuito 7 (2025-2026)	40
Tab. 60 Paragens do circuito 8 (2025-2026)	40
Tab. 61 Paragens do circuito 9 (2025-2026)	40
Tab. 62 Paragens do circuito 10 (2025-2026)	41
Tab. 63 Paragens do circuito 11 (2025-2026)	41
Tab. 64 Paragens do circuito 12 (2025-2026)	41
Tab. 65 Paragens do circuito 13 (2025-2026)	42
Tab. 66 Paragens do circuito 14 (2025-2026)	42
Tab. 67 Paragens do circuito 15 (2025-2026)	43
Tab. 68 Paragens do circuito 16 (2025-2026)	43
Tab. 69 Paragens do circuito 17 (2025-2026)	44
Tab. 70 Paragens do circuito 18 (2025-2026)	44
Tab. 71 Paragens do circuito 19 (2025-2026)	44
Tab. 72 Transferências entre escolas previstas para os alunos que usufruem do transporte escolar contratualizado no ano letivo de 2023-2024 para o ano de 2026-2027	45
Tab. 73 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos no ano letivo 2026-2027	45
Tab. 74 Paragens do circuito 1 (2026-2027)	46
Tab. 75 Paragens do circuito 2 (2026-2027)	46
Tab. 76 Paragens do circuito 3 (2026-2027)	46
Tab. 77 Paragens do circuito 4 (2026-2027)	47
Tab. 78 Paragens do circuito 5 (2026-2027)	47
Tab. 79 Paragens do circuito 6 (2026-2027)	48
Tab. 80 Paragens do circuito 7 (2026-2027)	49
Tab. 81 Paragens do circuito 8 (2026-2027)	49
Tab. 82 Paragens do circuito 9 (2026-2027)	50
Tab. 83 Paragens do circuito 10 (2026-2027)	50
Tab. 84 Paragens do circuito 11 (2026-2027)	51
Tab. 85 Paragens do circuito 12 (2026-2027)	51
Tab. 86 Paragens do circuito 13 (2026-2027)	52
Tab. 87 Paragens do circuito 14 (2026-2027)	52

1. Solução de rotas otimizadas para o Ano Letivo 2023-2024

Este exercício decorreu durante já durante o ano letivo de 2023-2024, dada a necessidade de incluir informação o mais fiável e atualizada possível. Dada a natureza estratégica deste PME, são apresentadas, nos capítulos seguintes, os principais resultados da aplicação desta solução de rotas aos três anos letivos seguintes.

Tab. 1 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos

Parâmetro	Valor
Janela Horária de entrega dos alunos do 1º ciclo do ensino básico e Jardim de Infância	08h30-09h00
Janela Horária de entrega dos alunos dos 2º e 3º ciclos do ensino básico e do ensino secundário	07h30-08h15
Tempo médio, em segundos, de entrada e saída de cada aluno do veículo	10
Nº de táxis de 4 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	2
Nº de carrinhas de 8 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	1
Nº de autocarros de 50 lugares disponíveis	4
Nº de alunos considerados, conforme os dados fornecidos sobre os alunos que utilizam o serviço de transporte contratualizado	221
Critério temporal, em horas, de término de execução do algoritmo heurístico	3

Tab. 2 Paragens do Circuito 1

Circuito 1		Veículo de capacidade de 4 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Samardã	-	-	-
Samardã	08h30	0	+1
Outeiro	08h44	8	+1
Agarez	08h50	12	+1
EB Arrabães	08h59	17	-3
Fim - Samardã	09h26	34	-

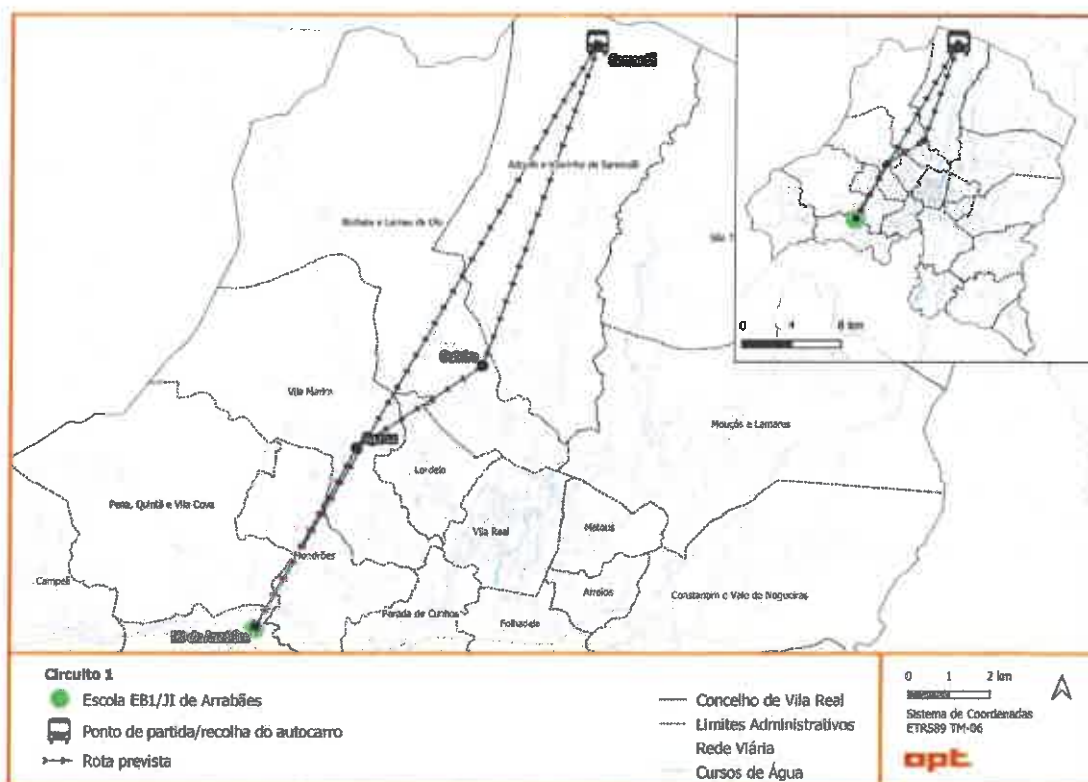


Fig. 1 Trajeto do Circuito 1

Tab. 3 Paragens do Circuito 2

Circuito 2		Veículo de capacidade de 4 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Felgueiras	-	-	-
Jorjais	08h30	13	+1
São Cibrão	08h36	16	+1
Carro Queimado	08h42	20	+1
EB Vilarinho de Samardã	08h59	30	-3
Fim - Felgueiras	09h05	34	-

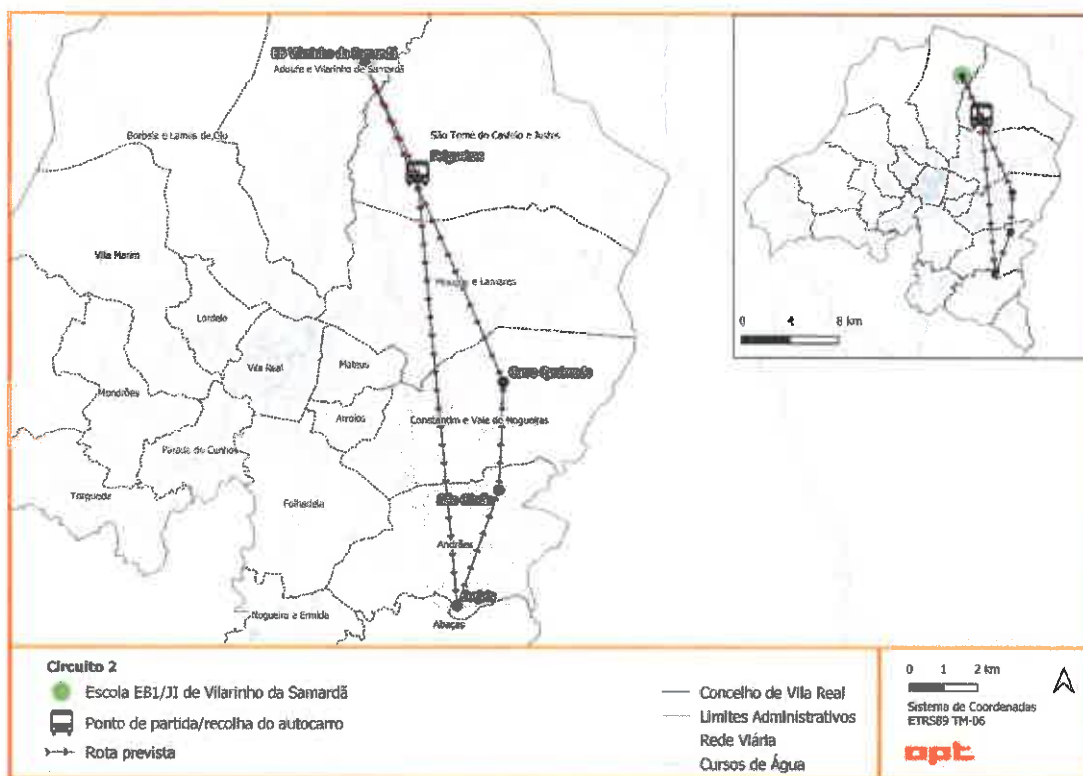


Fig. 2 Trajeto do Circuito 2

Tab. 4 Paragens do Circuito 3

Circuito 3			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Paredes	-	-	-
Lamas de Olo	07h48	6	+1
Relva	07h55	10	+1
Agarez	07h58	12	+1
ES São Pedro	08h05	16	-1
EB Monsenhor Jerónimo Amaral/ ES Morgado Mateus	08h15	18	-2
Abaças	08h30	26	+3
EB Vilarinho de Samardã	09h00	44	-3
Fim - Paredes	09h05	48	-

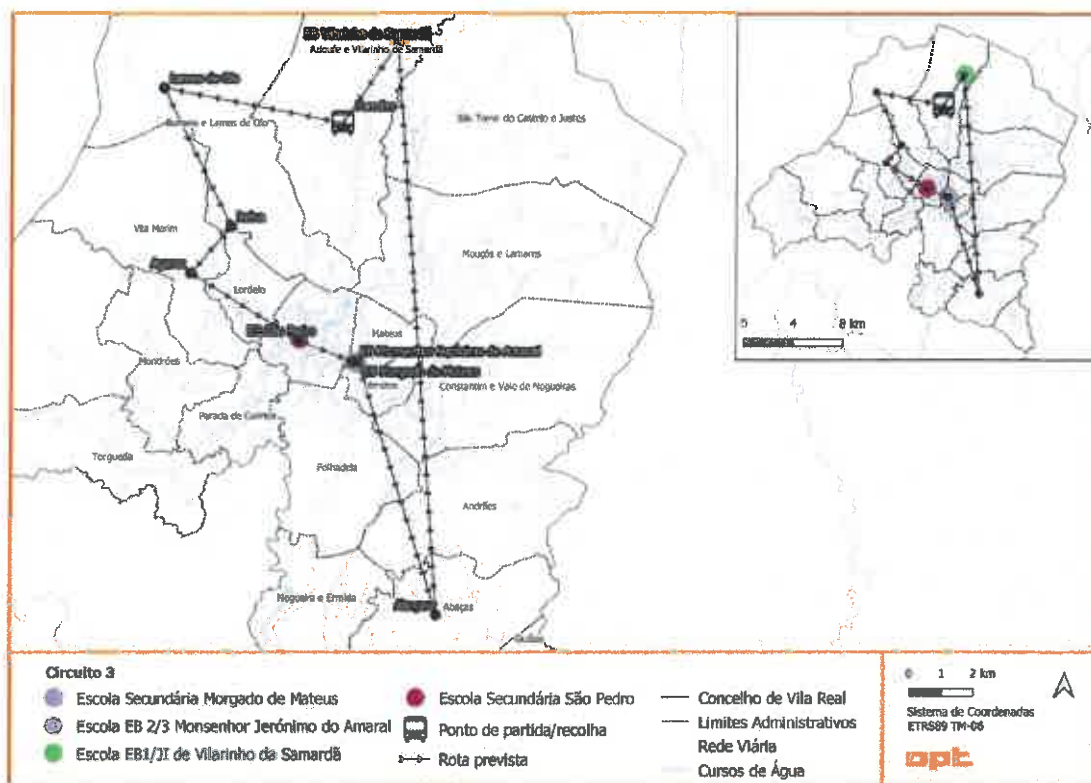


Fig. 3 Trajeto do Circuito 3

Tab. 5 Paragens do Circuito 4

Circuito 4			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Meneses	-	-	-
Bujões	08h30	12	+1
Fontelo	08h32	14	+1
Abaças	08h33	15	+4
Mosteiro	08h39	18	+2
CE Douro	08h42	19	-6
EB Arrabães	08h59	29	-2
Fim – Meneses	09h02	31	-

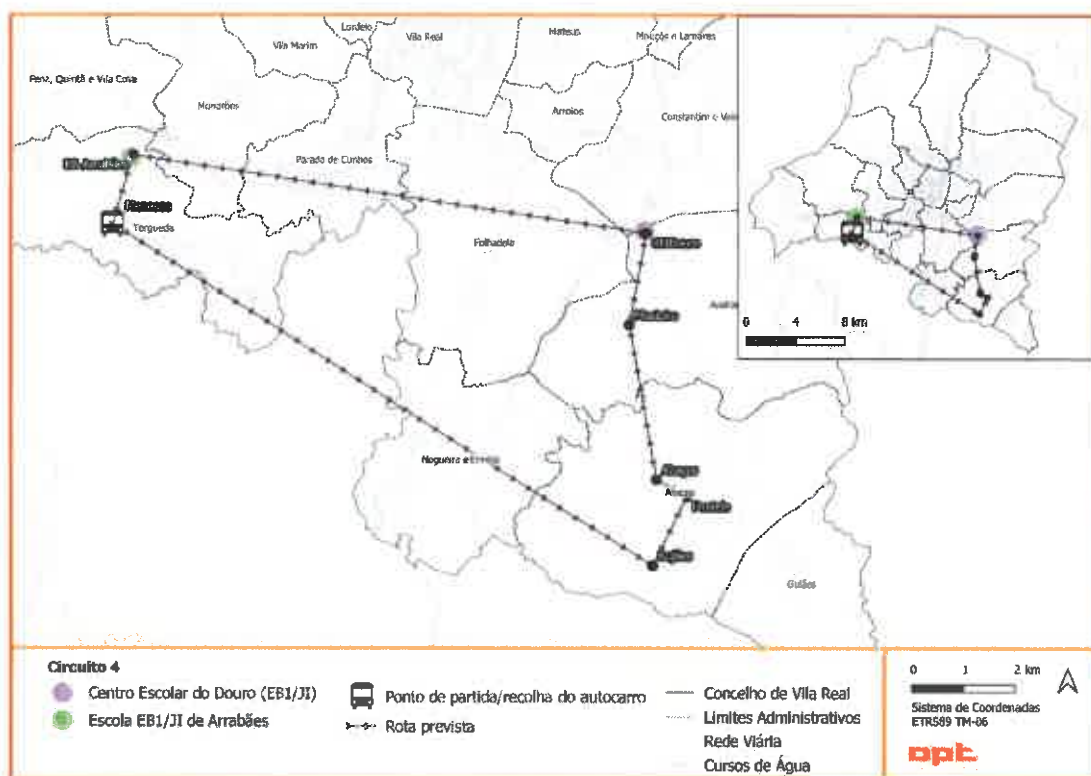


Fig. 4 Trajeto do Circuito 4

Tab. 6 Paragens do Circuito 5

Circuito 5		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Relvas	-	-	-
Relvas	07h27	0	+1
Sabroso	07h36	3	+2
Carrazedo	07h36	5	+1
Estalagem	07h42	9	+1
Abaças	07h43	9	+1
Jorjais	07h47	11	+1
Mosteiro	07h50	14	+1
EB Monsenhor Jerónimo Amaral/ ES Morgado Mateus	08h00	19	-6
EB Diogo Cão	08h03	21	-1
ES São Pedro	08h13	21	-1
Vila Cova	08h30	31	+2
Gontães	08h34	33	+2
Barro Vermelho	08h36	34	+1
Parada de Cunhos	08h46	40	+1
CE Douro	08h56	46	-6
Fim – Relvas	09h06	52	-

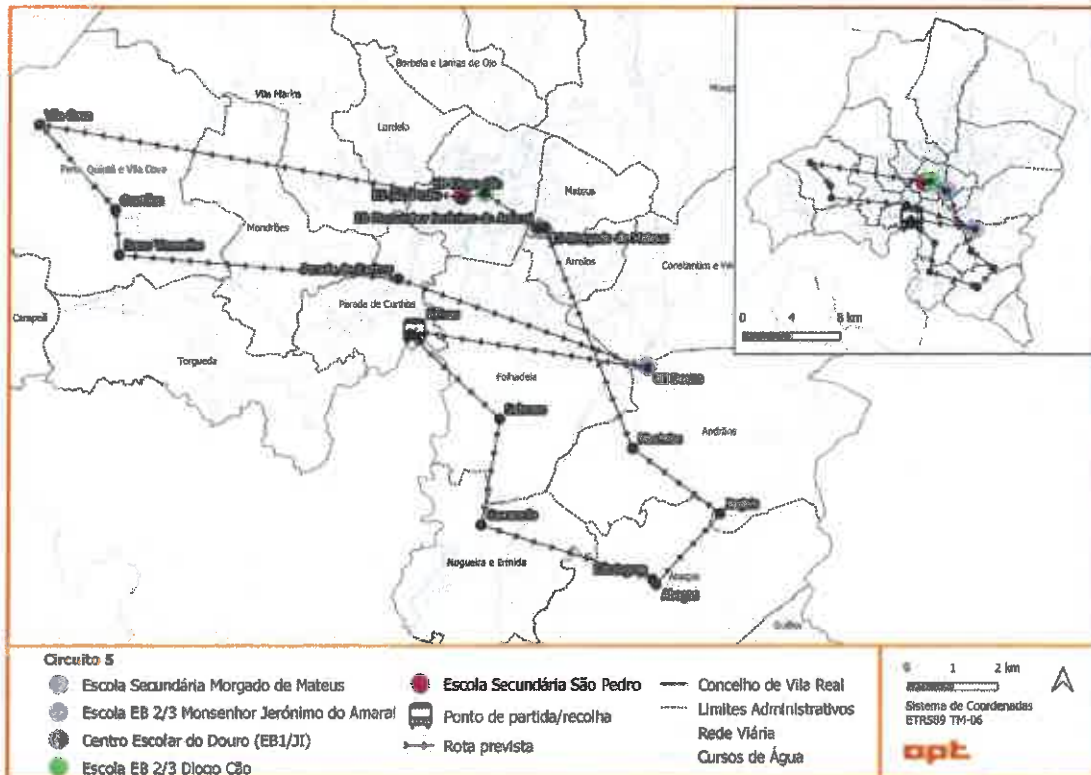


Fig. 5 Trajeto do Circuito 5

Tab. 7 Paragens do Circuito 6

Circuito 6		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Paredes	-	-	-
Adoufe	08h06	3	+1
EB Monsenhor Jerónimo Amaral	08h15	8	-1
Sabroso	08h22	12	+1
Bustelo	08h32	13	+1
Rodonorte	08h39	17	+1
Vila Real	08h40	18	+3
EB Vila Seca	08h46	21	-2
EB Vilarinho de Samardã	08h56	27	-4
Fim – Paredes	09h02	30	-

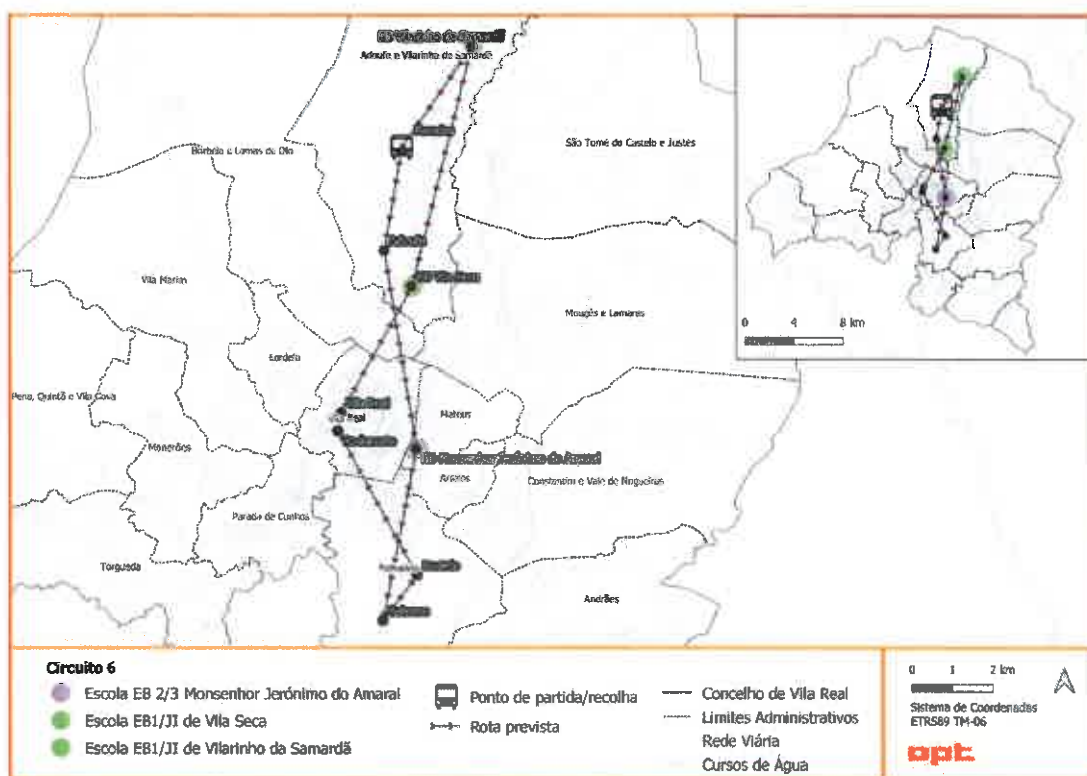


Fig. 6 Trajeto do Circuito 6

[Handwritten signatures and initials]

Tab. 8 Paragens do Circuito 7

Circuito 7		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Carvas	-	-	-
Fonteita	08h30	6	+1
São Cibrão	08h33	8	+1
Galegos	08h36	9	+2
Vale de Nogueiras	08h38	11	+1
Couto	08h42	13	+2
EB Prado	08h50	18	-2
JI Borbela	08h52	18	-1
EB Vila Seca	08h55	20	-4
Fim - Carvas	09h05	26	-

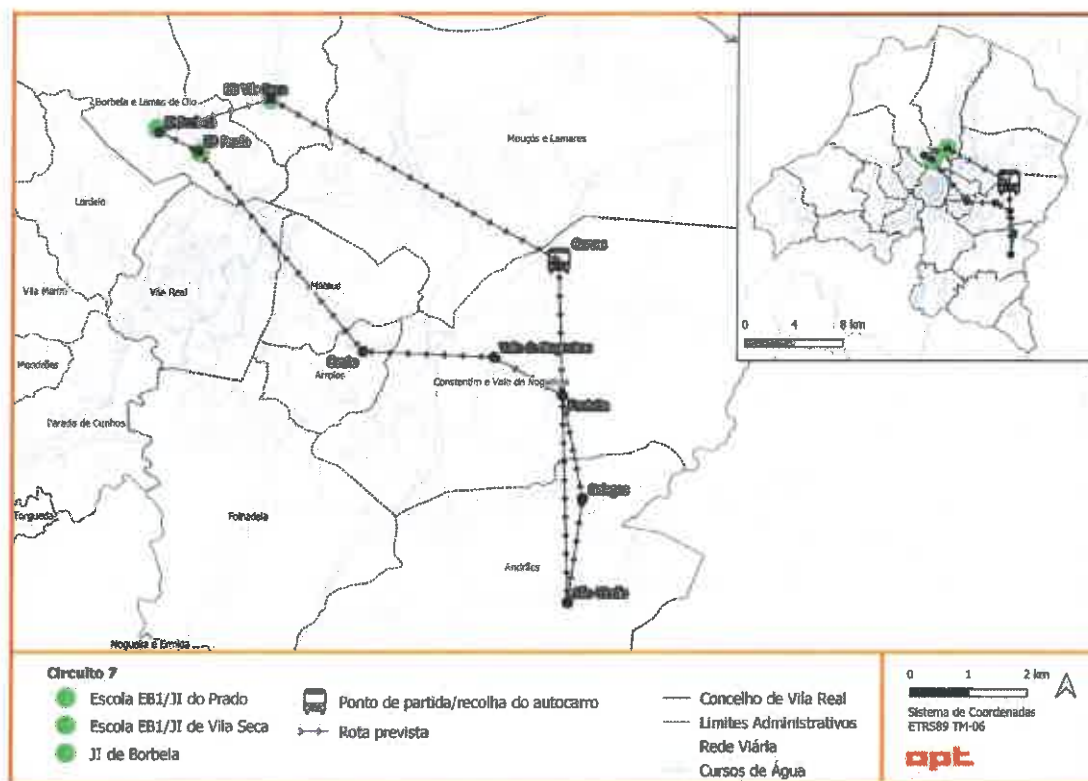


Fig. 7 Trajeto do Circuito 7

Tab. 9 Paragens do Circuito 8

Circuito 8			
Veículo de capacidade de 50 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	-	-
Lamas de Olo	08h30	9	+4
Outeiro	08h39	15	+5
EB Vila Seca	08h43	17	-1
EB Prado	08h45	18	-1
Vila Real (Cepsa)	08h48	20	+1
Torneiros	08h53	22	+1
Arroios	08h54	23	+3
CE Douro	08h58	25	-12
Fim – Vila Real	09h08	31	-

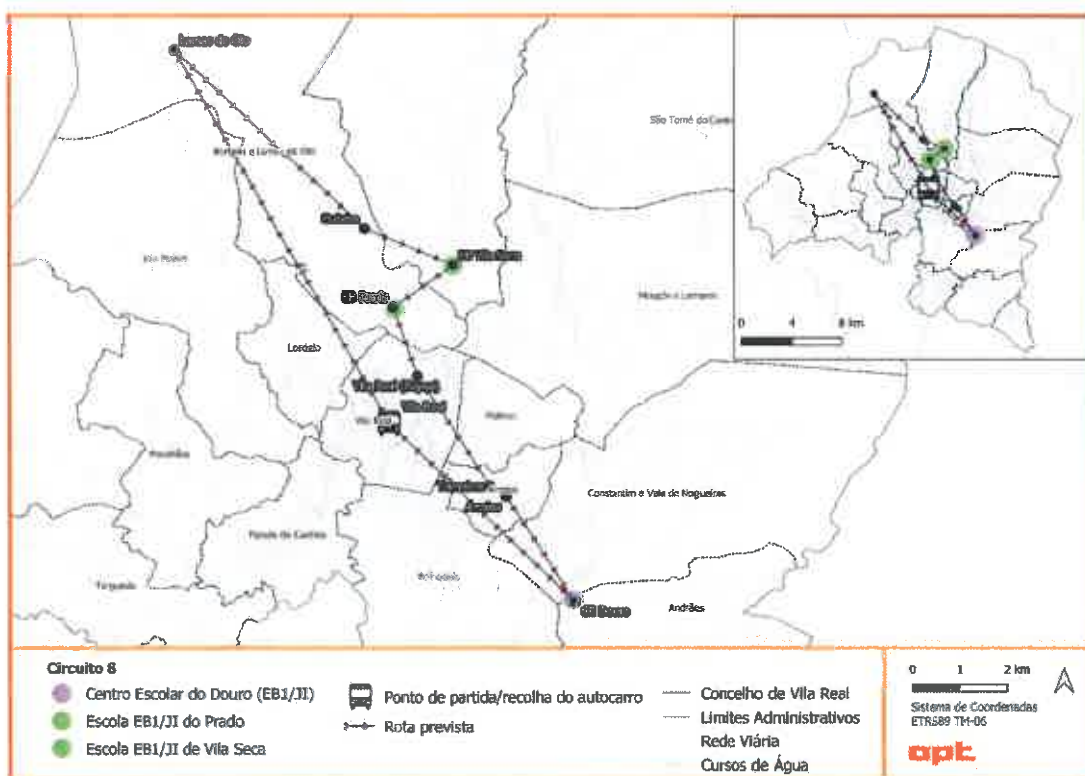


Fig. 8 Trajeto do Circuito 8

Tab. 10 Paragens do Circuito 9

Circuito 9			
Veículo de capacidade de 50 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	-	-
Guiães	08h30	12	+14
Bujões	08h34	15	+3
Vilarinho de Tanha	08h38	17	+4
Tanha	08h40	18	+1
Nogueira	08h42	19	+9
Povoação	08h45	21	+1
Ermida	08h46	21	+1
Sabroso	08h52	25	+6
CE Douro	08h58	29	-39
Fim – Vila Real	09h09	34	-

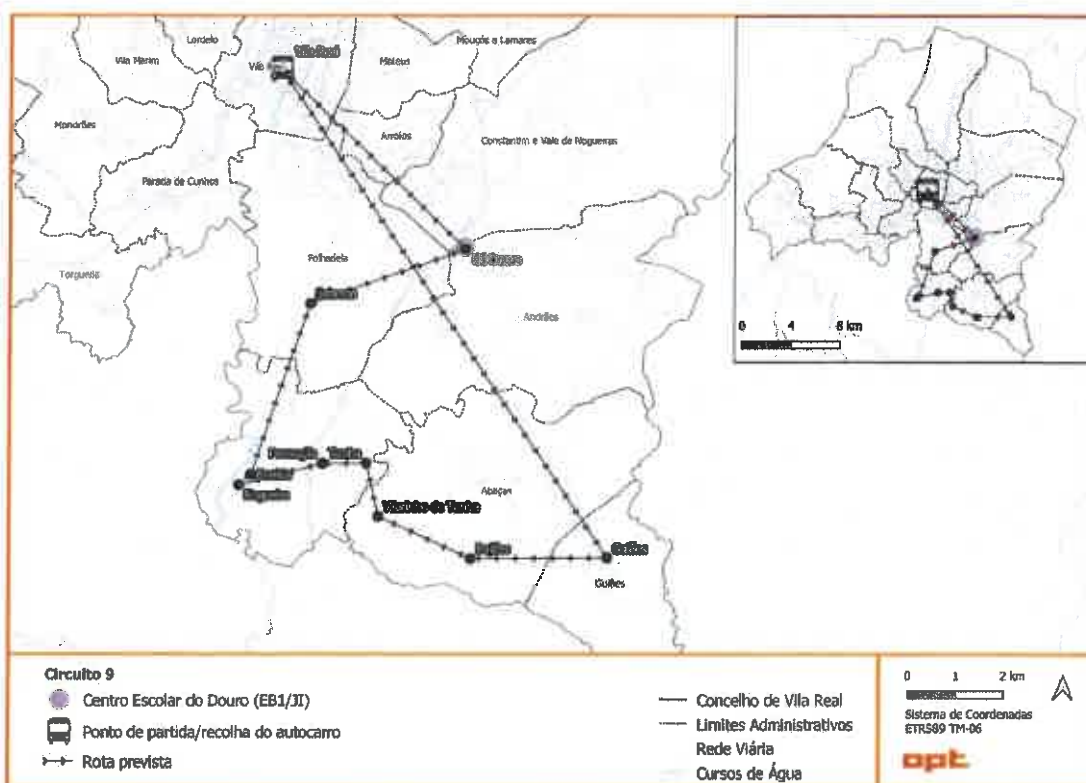


Fig. 9 Trajeto do Circuito 9

Tab. 11 Paragens do Circuito 10

Circuito 10			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	-	-
Guiães	08h25	12	+4
Fontelo	08h29	15	+1
Abaças	08h31	16	+2
Mosteiro	08h37	19	+1
EB Araucária	08h46	24	-3
EB Prado	08h56	27	-2
EB Vila Seca	08h59	29	-3
Fim – Vila Real	09h05	33	-

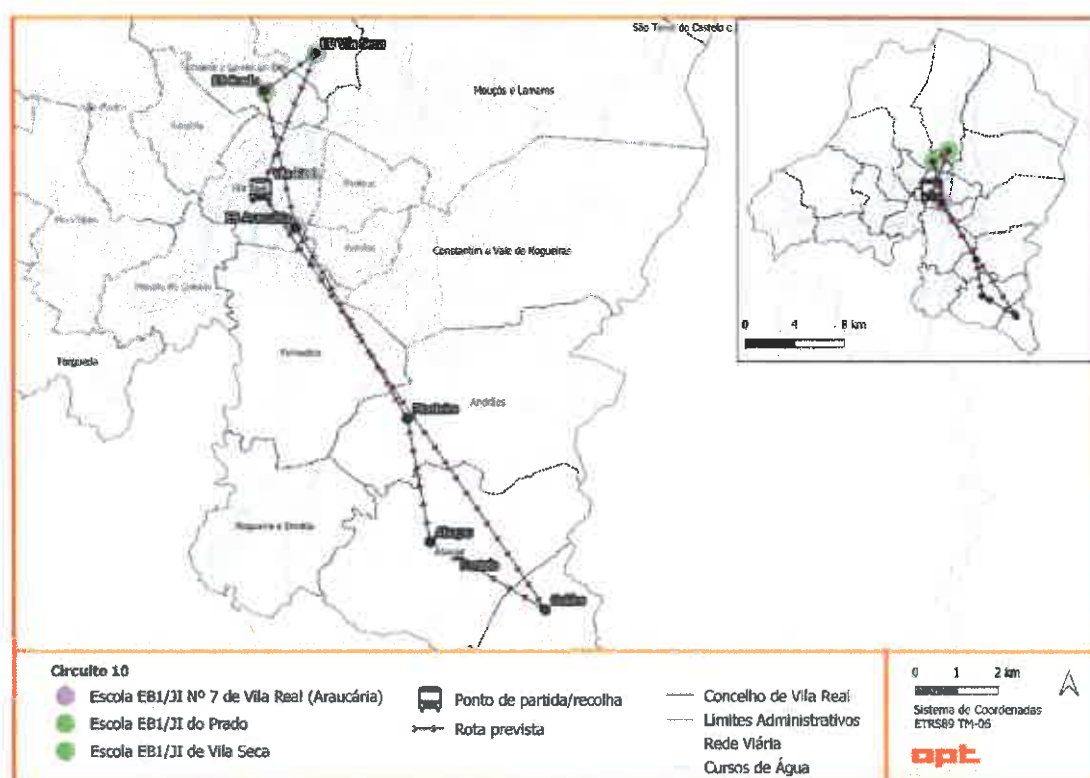


Fig. 10 Trajeto do Circuito 10

Tab. 12 Paragens do Circuito 11

Circuito 11		Veículo de capacidade de 4 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Ramadas	-	-	-
Vila Cova	08h30	7	+1
Agarez	08h40	13	+2
EB Vila Seca	08h49	18	-1
EB Vilarinho de Samardã	08h59	24	-2
Fim - Ramadas	09h13	33	-

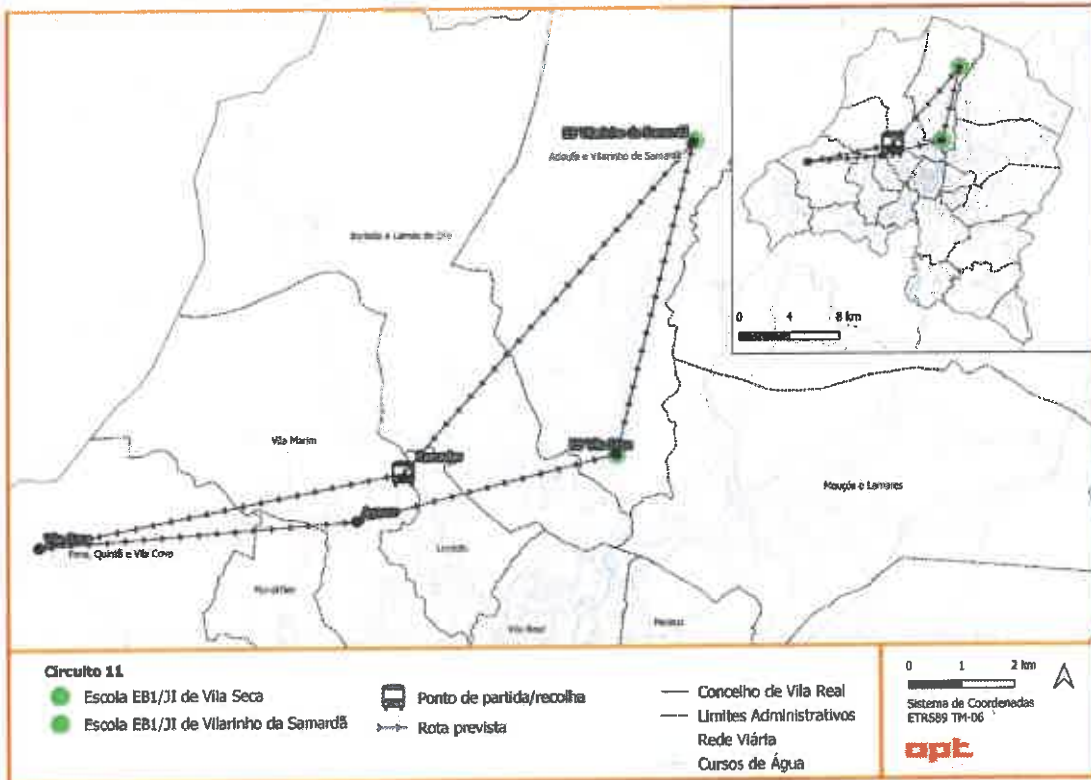


Fig. 11 Trajeto do Circuito 11

Tab. 13 Paragens do Circuito 12

Circuito 12			
Veículo de capacidade de 50 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	-	-
N. Sra. Conceição	08h30	0	+4
Couto	08h35	4	+3
Tojais	08h39	6	+1
Carvas	08h42	8	+1
Carro Queimado	08h44	9	+3
Ludares	08h46	10	+4
Galegos	08h50	12	+1
Vale de Nogueiras	08h52	13	+9
Assento	08h54	14	+2
CE Douro	08h57	16	-28
Fim – Vila Real	09h08	22	-

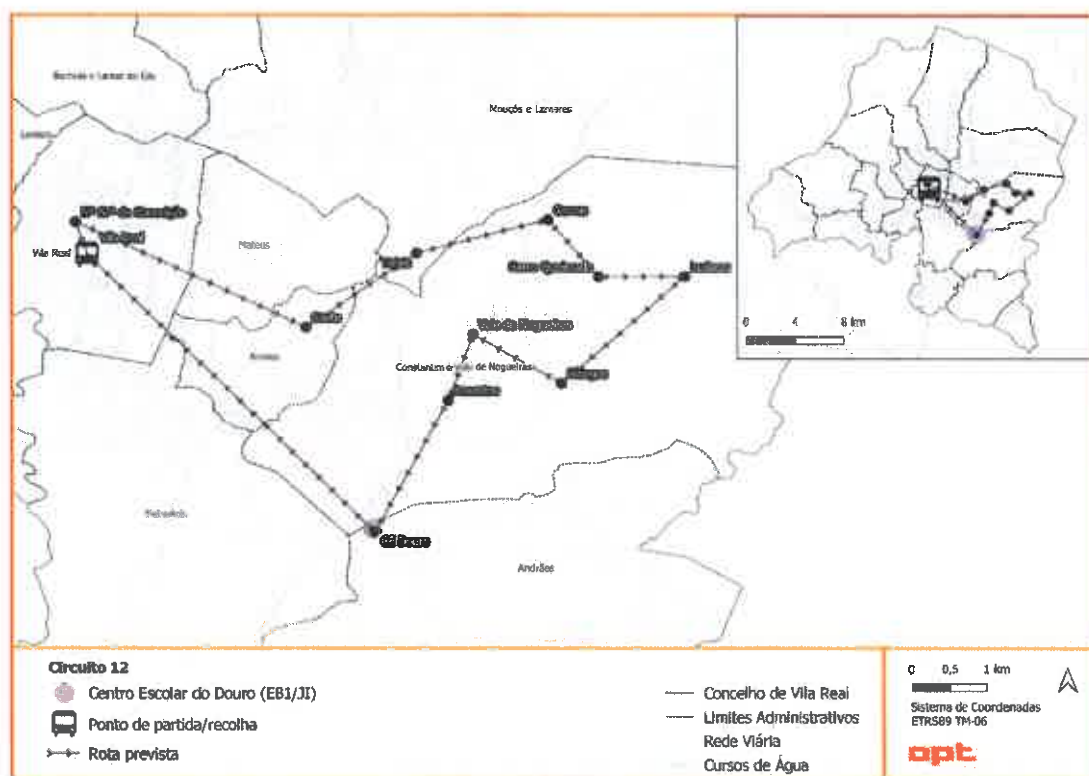


Fig. 12 Trajeto do Circuito 12

Tab. 14 Paragens do Circuito 13

Circuito 13			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Póvoa	06h00	0	-
Magalhã	08h30	2	+1
São Cibrão	08h35	5	+5
Andrães	08h39	7	+1
CE Douro	08h40	8	-6
Relvas	08h50	14	+1
EB Arrabães	08h58	18	-2
Fim – Póvoa	09h21	32	-

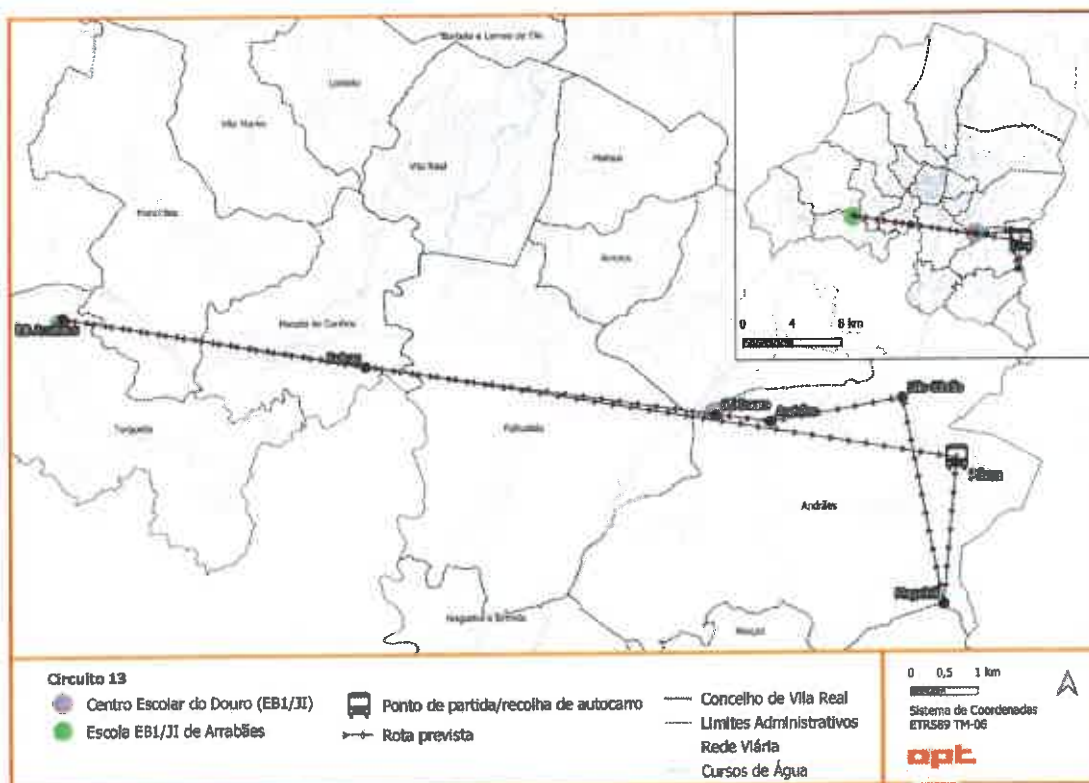


Fig. 13 Trajeto do Circuito 13

Tab. 15 Paragens do Circuito 14

Circuito 14			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Quintã	06h00	0	-
Arroios	08h30	12	+2
Torneiros	08h31	12	+2
N. Sra. Conceição	08h36	15	+2
CE Lordelo	08h39	17	-2
Jl Mondrões	08h44	20	-1
EB Vendas	08h57	28	-3
Fim – Quintã	09h01	30	-

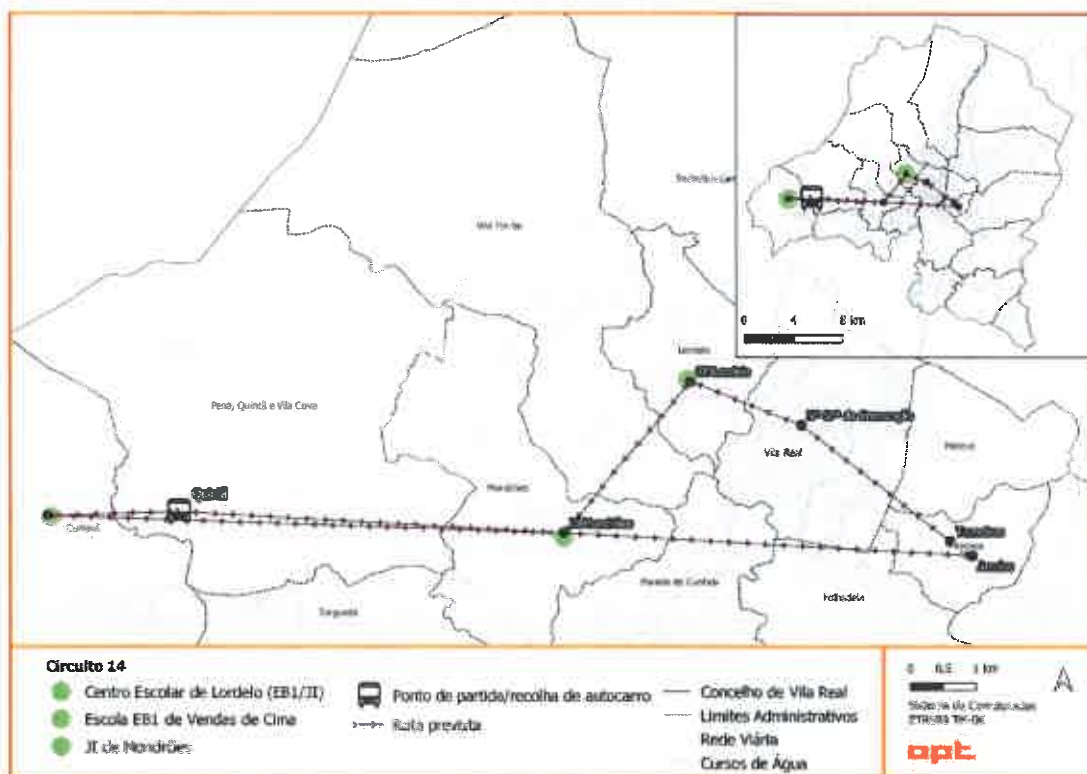


Fig. 14 Trajeto do Circuito 14

Tab. 16 Paragens do Circuito 15

Circuito 15		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Samardã	-	-	-
Samardã	08h30	0	+3
EB Vilarinho de Samardã	08h34	3	-2
Paredes	08h40	6	+1
Escariz	08h42	7	+6
CE Douro	08h59	17	-8
Fim – Samardã	09h26	33	-

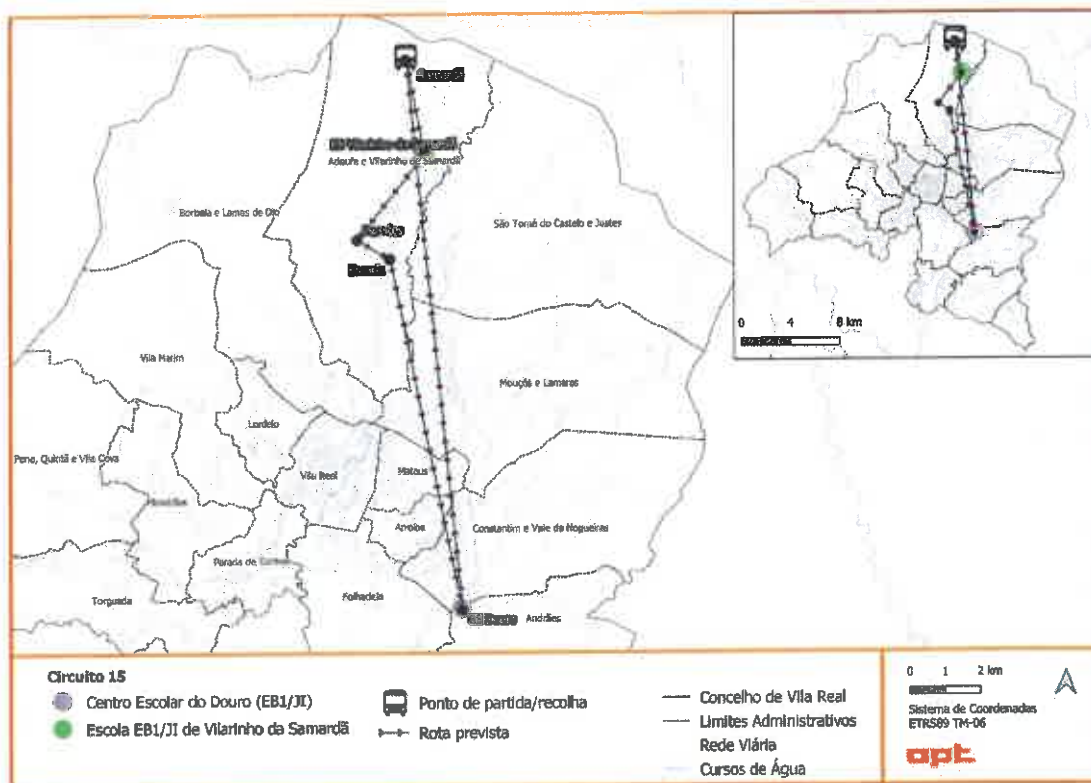


Fig. 15 Trajeto do Circuito 15

Tab. 17 Paragens do Circuito 16

Circuito 16		Veículo de capacidade de 4 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Felgueiras	-	-	-
Ludares	08h30	7	+2
Carvas	08h33	9	+1
Alfarves	08h37	12	+1
EB Prado	08h44	16	-1
EB Vila Seca	08h47	17	-1
EB Vilarinho Samardã	08h57	23	-2
Fim – Felgueiras	09h04	27	-

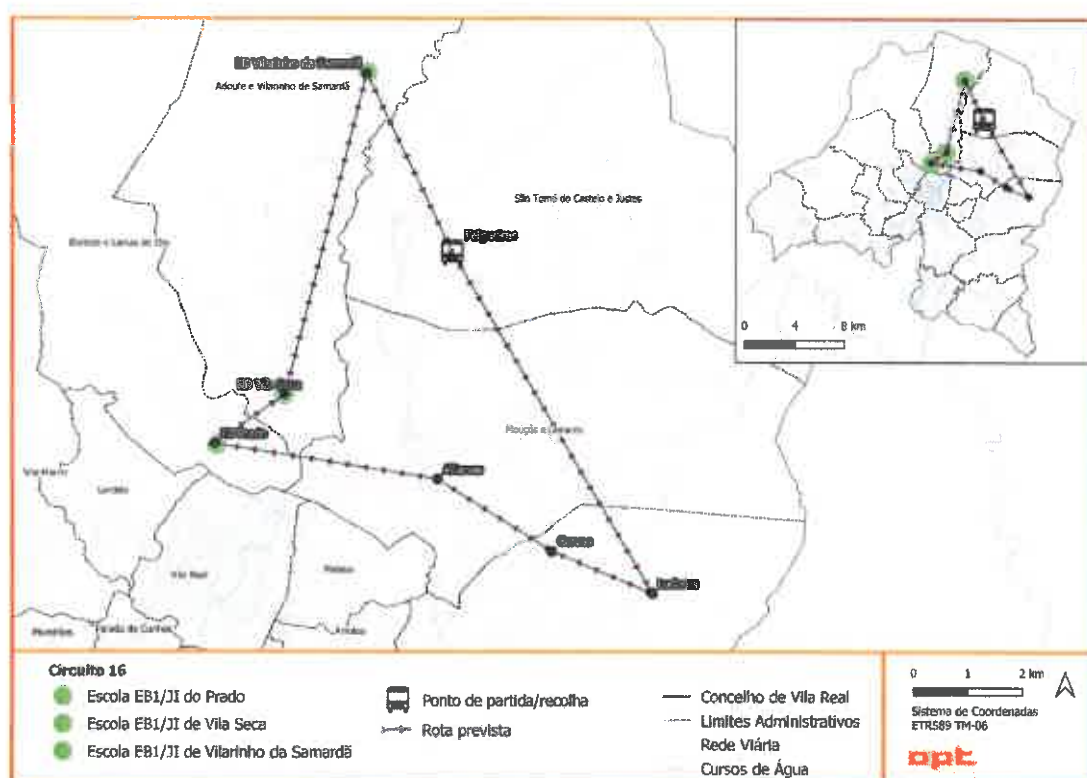


Fig. 16 Trajeto do Circuito 16

Tab. 18 Paragens do Circuito 17

Circuito 17			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Paredes	-	-	-
Meneses	08h30	13	+4
EB Arrabães	08h32	14	-2
EB Prado	08h45	22	-1
Benagouro	08h55	27	+1
EB Vilarinho de Samardã	08h58	29	-2
Fim – Paredes	09h03	32	-

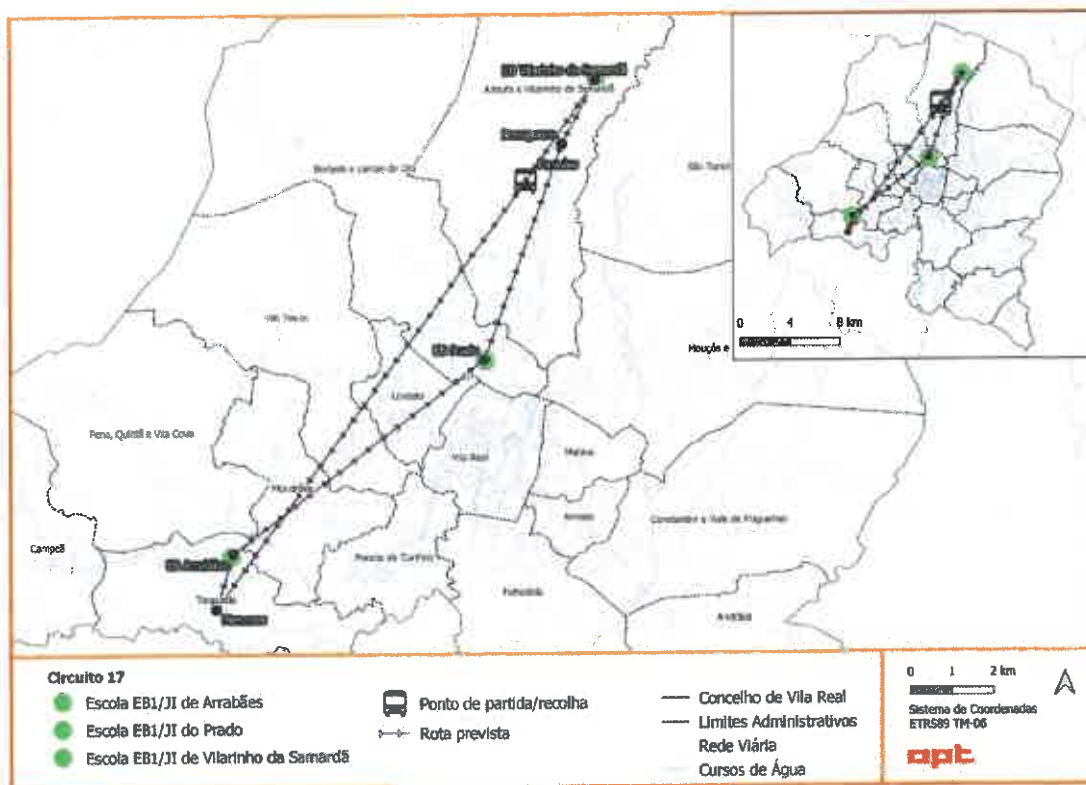


Fig. 17 Trajeto do Circuito 17

Tab. 19 Paragens do Circuito 18

Circuito 18			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Meneses		-	-
Meneses	07h52	0	+3
ES São Pedro	08h04	7	-1
EB Diogo Cão	08h05	8	-1
EB Monsenhor Jerónimo Amaral	08h15	9	-1
Ludares	08h26	16	+1
Galegos	08h33	18	+1
Vale de Nogueiras	08h36	19	+1
Couto	08h40	22	+1
EB Arrabães	08h55	31	-4
Fim – Meneses	08h58	32	-

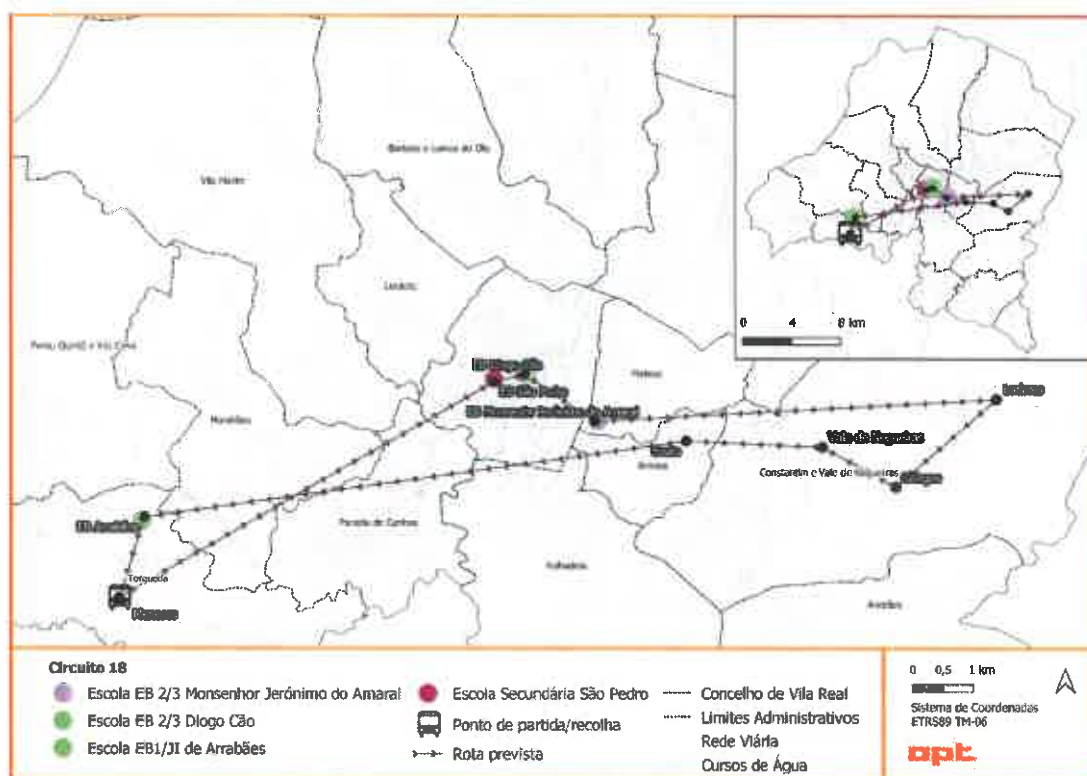


Fig. 18 Trajeto do Circuito 18

Tab. 20 Paragens do Circuito 19

Circuito 19		Veículo de capacidade de 4 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Quintã	-	-	-
Mosteiro	08h30	14	+1
Meneses	08h47	24	+1
EB Vendas	08h56	30	-2
Fim – Quintã	09h00	32	-

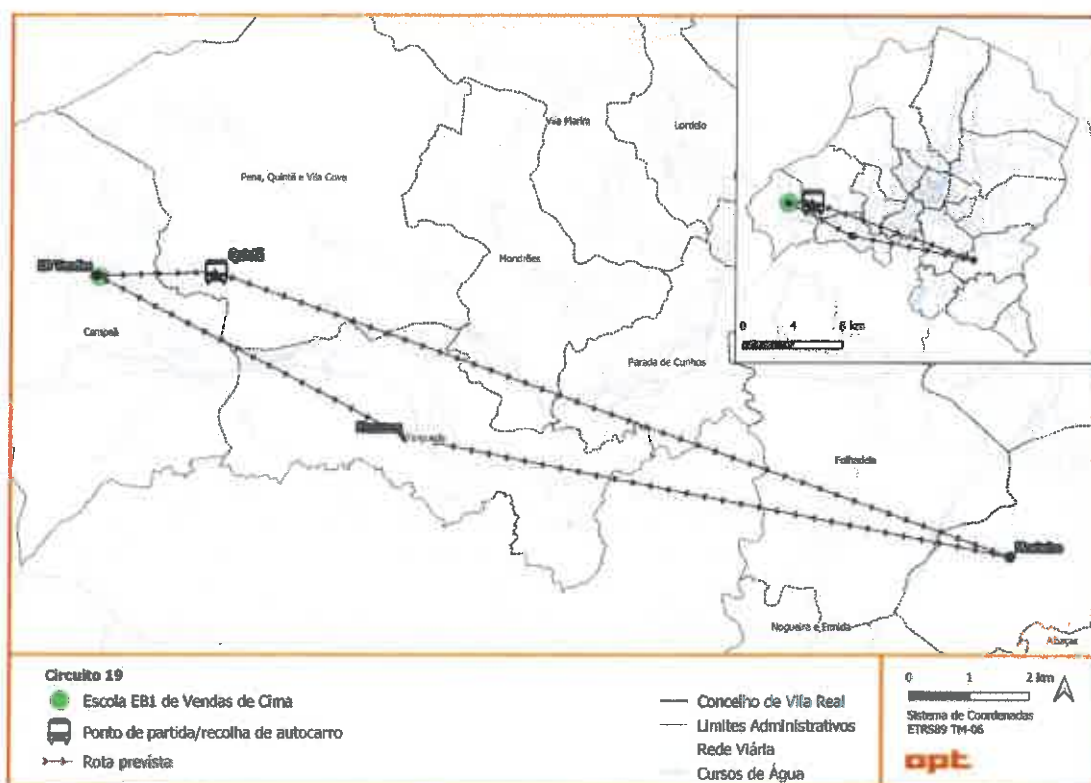


Fig. 19 Trajeto do Circuito 19

Tab. 21 Paragens do Circuito 20

Circuito 20			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real			
Bujões	08h27	11	+2
Nogueira	08h33	15	+1
Sabroso	08h39	18	+2
EB Araucária	08h46	22	-1
EB Vila Seca	08h56	26	-2
EB Prado	08h59	28	-2
Fim – Vila Real	09h03	30	-

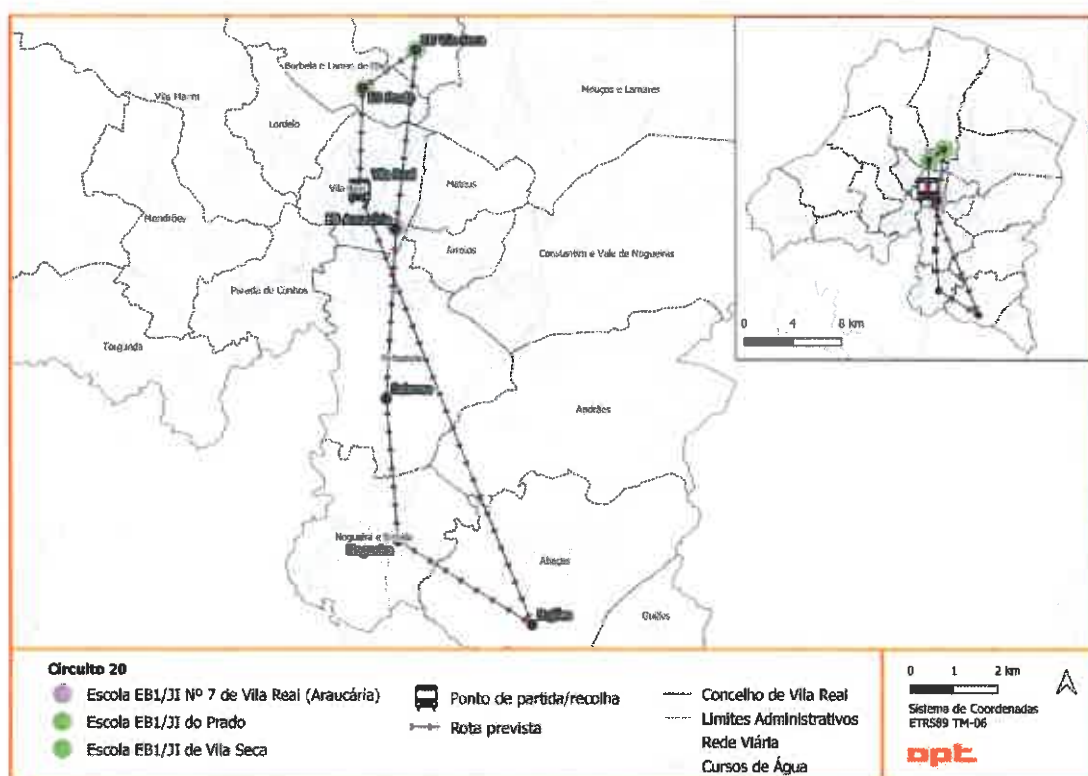


Fig. 20 Trajeto do Circuito 20

Tab. 22 Paragens do Circuito 21

Circuito 21		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Galegos	-	-	-
Ludares	07h46	2	+2
Vale de Nogueiras	07h51	5	+1
Assento	07h53	6	+1
Torneiros	07h58	9	+1
ES Morgado Mateus	08h00	10	-2
EB Diogo Cão	08h07	11	-2
ES São Pedro	08h14	12	-1
Farelães	08h30	21	+1
Meneses	08h34	24	+1
Pomarelhos	08h39	27	+1
Relvas	08h45	30	+2
Bustelo	08h50	33	+1
CE Douro	08h54	35	-6
Fim – Galegos	09h00	39	-

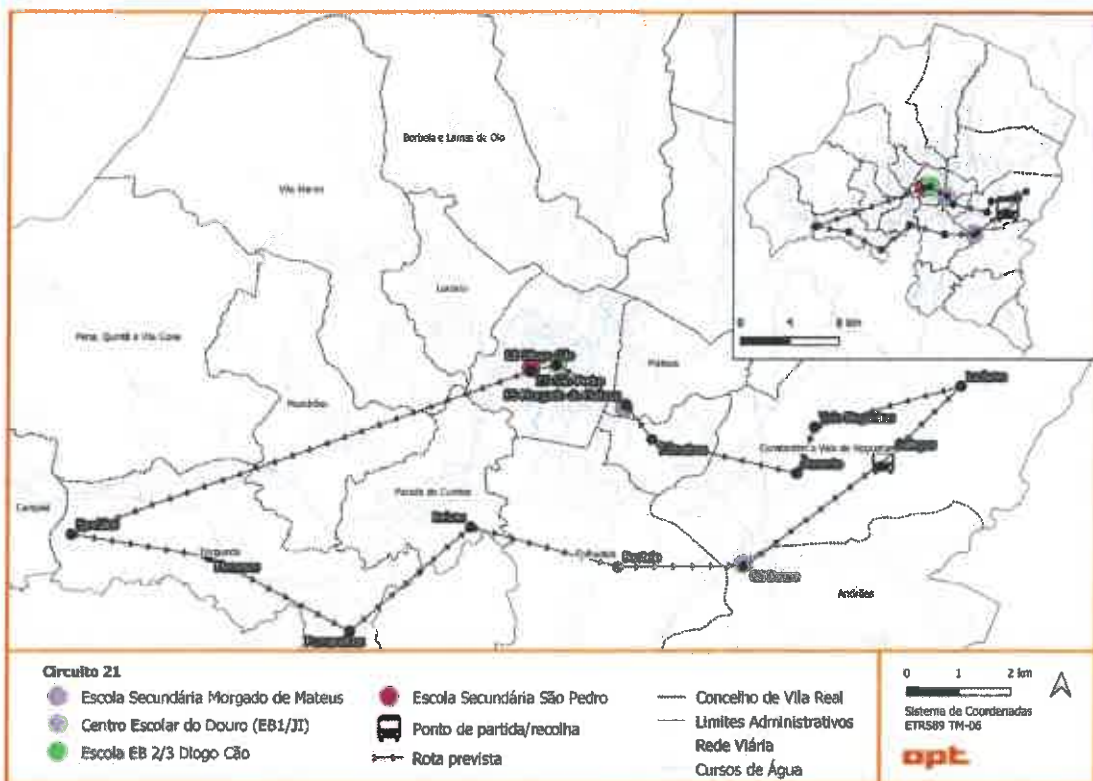


Fig. 21 Trajeto do Circuito 21

Tab. 23 Paragens do Circuito 22

Circuito 22			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Torneiros	-	-	-
Agarez	08h27	7	+3
Muas	08h29	8	+1
Lordelo	08h31	9	+1
Borbela	08h34	11	+1
Vila Real	08h40	14	+1
Vila Real (Mercado)	08h43	14	+1
CE Douro	08h52	20	-8
Fim – Torneiros	08h58	23	-

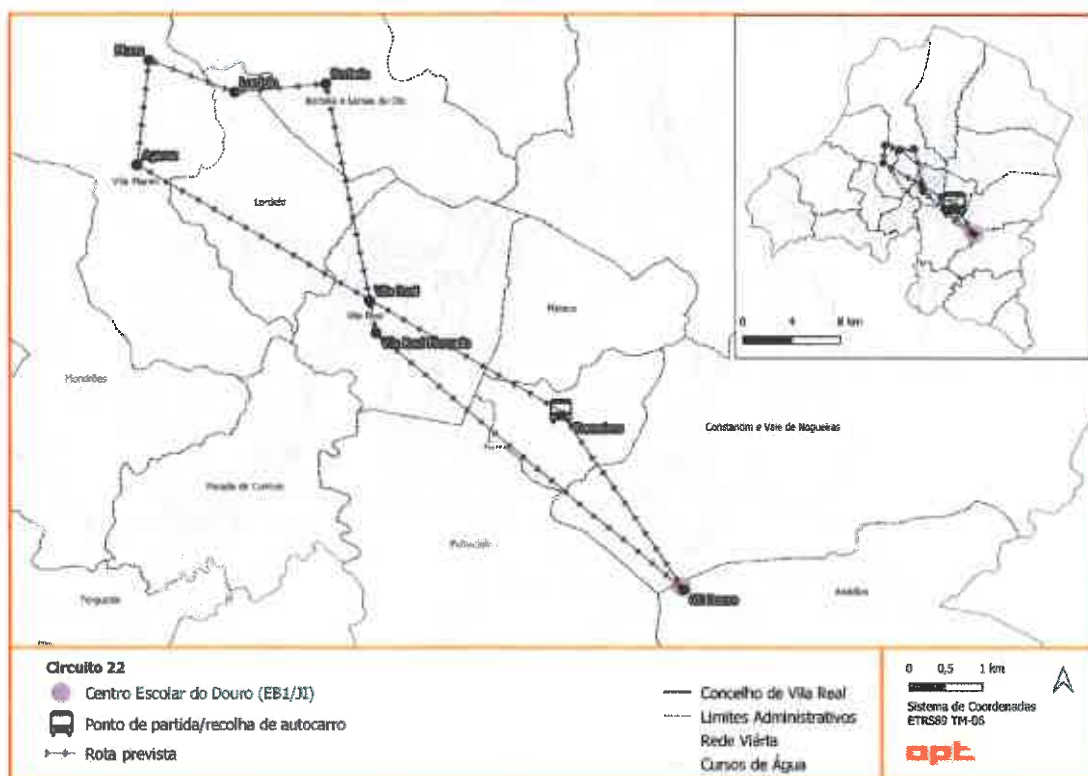


Fig. 22 Trajeto do Circuito 22

Tab. 24 Paragens do Circuito 23

Circuito 23		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Felgueiras	-	-	-
Felgueiras	08h29	0	+1
Escariz	08h33	3	+3
EB Vila Seca	08h38	6	-1
N. Sra. Conceição	08h44	9	+1
Vila Real (Mercado)	08h46	9	+1
EB Arrabães	08h56	16	-5
Fim – Felgueiras	09h19	29	-

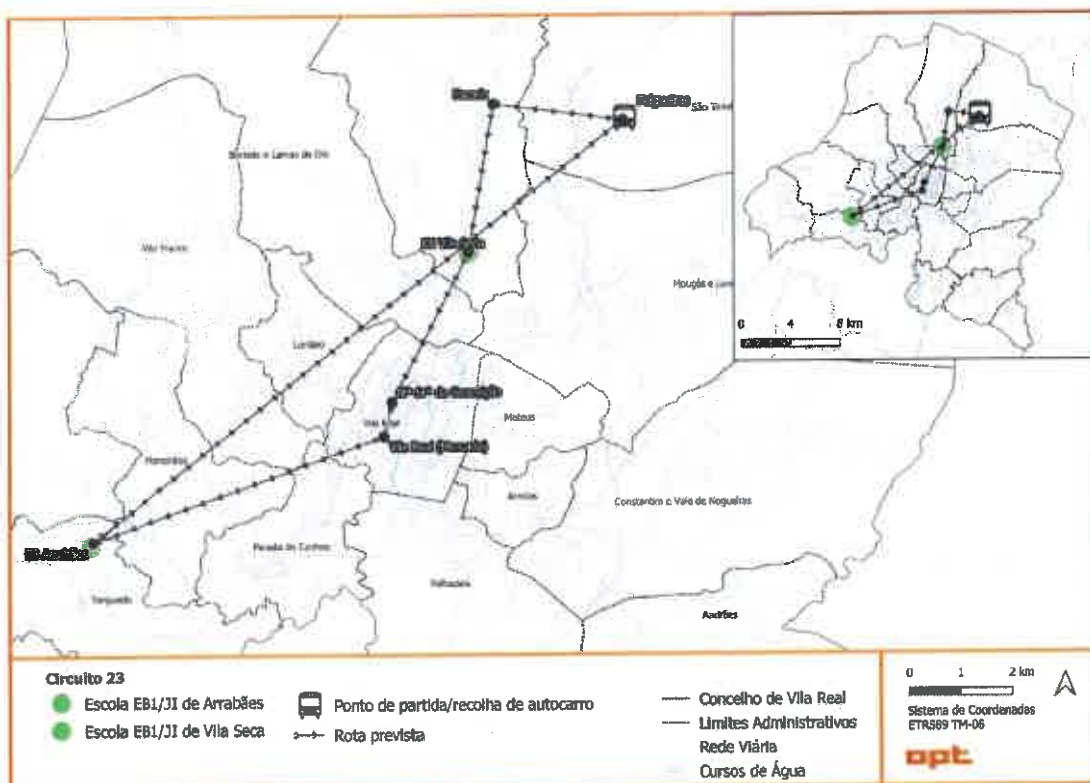


Fig. 23 Trajeto do Circuito 23

Tab. 25 Paragens do Circuito 24

Circuito 24			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Gontães	-	-	-
Quintã	08h30	2	+2
Farelães	08h34	4	+1
EB Arrabães	08h39	8	-1
Sapiões	08h44	10	+1
EB Prado	08h53	16	-2
Ferreiros	08h55	16	+1
JI Borbela	08h56	17	-2
Fim – Gontães	09h19	29	-

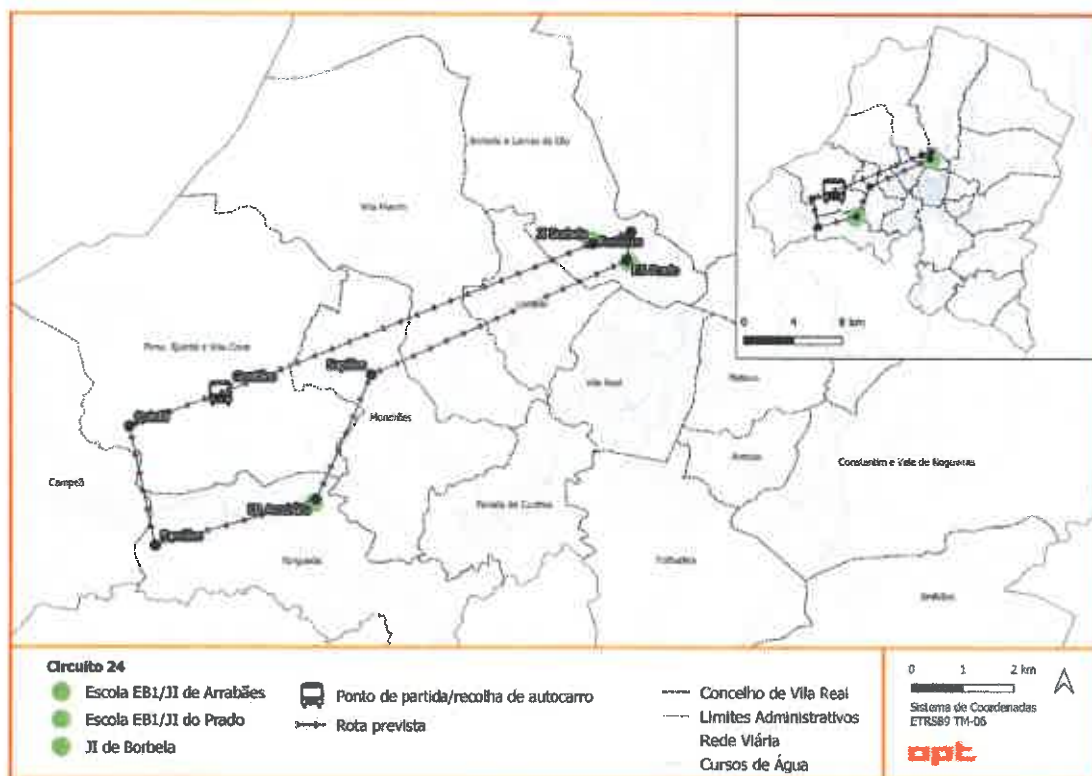


Fig. 24 Trajeto do Circuito 24

Circuito 25 (Não contemplado na Otimização): Guiães – EB Vilarinho de Samardã

Tab. 26 Paragens do Circuito 25

Circuito 25		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Guiães	-	-	-
Guiães	08h32	0	+10
EB Vilarinho de Samardã	08h55	26	-10
Fim – Guiães	09h18	52	-

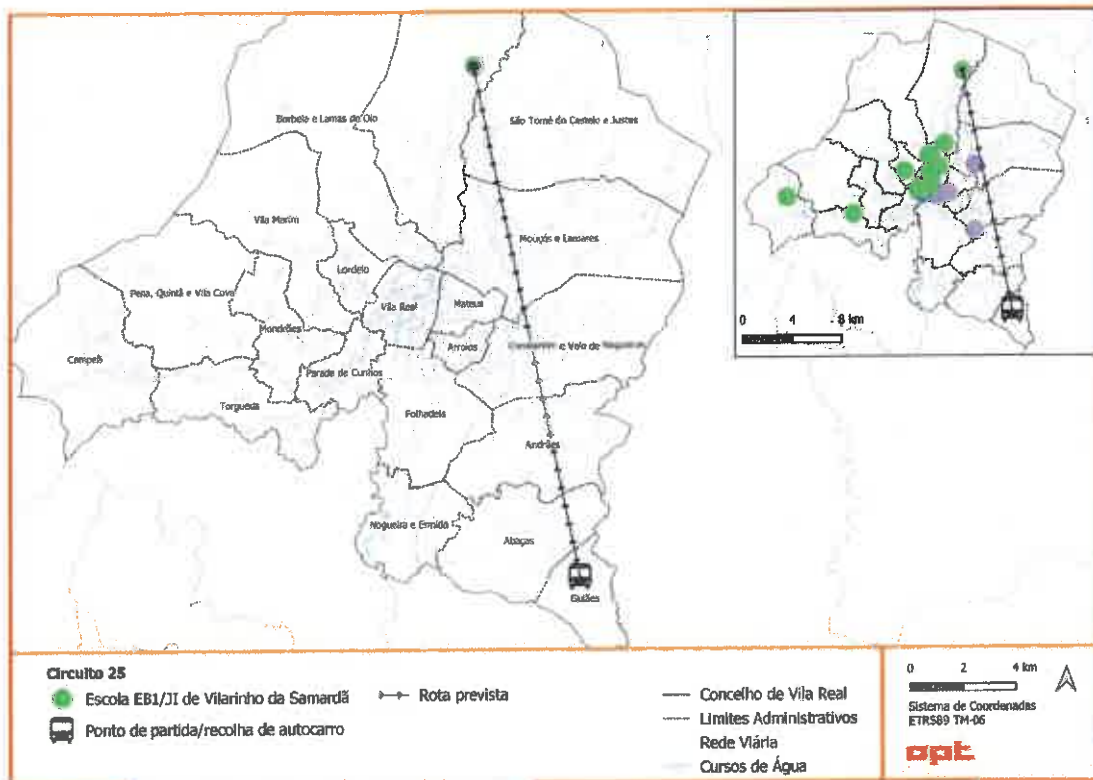


Fig. 25 Trajeto do Circuito 25

2. Solução de rotas otimizadas para o Ano Letivo 2024-2025

De acordo com a metodologia de otimização de rotas já descrita no relatório do Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real, a otimização preconizada para o ano letivo 2024-2025 obedece aos mesmos critérios, contabilizando agora a transferência de alunos entre escolas e a remoção dos alunos finalistas nesse ano letivo dos circuitos.

Tab. 27 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos para o ano letivo 2024-2025

Parâmetro	Valor
Janela Horária de entrega dos alunos do 1º ciclo do ensino básico e Jardim de Infância	08h30-09h00
Janela Horária de entrega dos alunos dos 2º e 3º ciclos do ensino básico e do ensino secundário	07h30-08h15
Tempo médio, em segundos, de entrada e saída de cada aluno do veículo	10
Nº de táxis de 4 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	2
Nº de carrinhas de 8 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	1
Nº de autocarros de 50 lugares disponíveis	4
Nº de alunos considerados, conforme os dados fornecidos sobre os alunos que utilizam o serviço de transporte contratualizado	219
Critério temporal, em horas, de término de execução do algoritmo heurístico	3

Com estes parâmetros, o algoritmo procura uma solução "boa", resultando num novo plano de circuitos, com as paragens de origem, intermédias e de destino. Como resultado é também incluído o horário de partida e chegada, veículo utilizado e alunos transportados, além da distância percorrida. O critério temporal definido seguiu as melhoras práticas para uma solução escalável, tendo em conta um espaço de procura amplo no contexto do problema e especificidades em causa.

A solução aqui apresentada é constituída por 22 circuitos. O critério de transferência de alunos utilizado considerou as áreas de influência pedagógica. Assim, e de acordo com os alunos transportados atualmente no serviço de transporte contratualizado resumem-se as principais transferências previstas ocorrer no ano letivo 2024/2025:

Tab. 28 Transferências entre escolas previstas para os alunos que usufruem do transporte escolar contratualizado no ano letivo de 2023/2024

Transferências previstas 2024/2025		
Escola inicial	Escola Final	Ano escolar de transferência*
CE Douro, EB Araucária	EB Monsenhor Jerónimo de Amaral	4º
EB Arrabães, EB Prado, EB Vendas, EB Vilarinho de Samardã	EB Diogo Cão	4º
EB Diogo Cão	ES Camilo Castelo Branco, ES São Pedro	9º
EB Monsenhor Jerónimo Amaral	ES Morgado de Mateus	9º
ES Morgado de Mateus, ES São Pedro	Saída do ensino secundário e dos circuitos	12º
Jl Borbela	EB Prado	6 anos
Jl Mondrões	EB Arrabães	6 anos

Com a saída dos alunos finalistas do ensino secundário no ano letivo 2023/2024, o algoritmo gerou os seguintes circuitos para um universo de 219 alunos. Deverá ser atendido que este será o número mínimo de minicircuitos a efetuar no seguinte ano letivo, tendo em conta que novos requerentes do transporte contratualizado possam surgir, sendo inviável estimar com base na informação existente esta nova procura.

Tab. 29 Paragens do circuito 1 (2024-2025)

Circuito 1	Veículo de capacidade de 4 lugares		
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Felgueiras	-	0	-
Ludares	08:30	7	+1
EB Vilarinho da Samardã	08:48	18	-1
Fim - Felgueiras	08:54	22	-

Tab. 30 Paragens do circuito 2 (2024-2025)

Circuito 2	Veículo de capacidade de 4 lugares		
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Felgueiras	-	0	-
Abaças	08:30	15	+3
EB Vilarinho da Samardã	08:59	32	-3
Fim - Felgueiras	09:06	36	-

Tab. 31 Paragens do circuito 3 (2024-2025)

Circuito 3			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Partida – Galegos	-	0	-
São Cibrão	07:34	2	+2
Guiães	07:45	8	+2
Jorjais	07:51	12	+1
Torneiros	08:03	19	+1
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:04	19	-5
EB Diogo Cão	08:14	21	-1
Lamas de Olo	08:30	30	+3
Outeiro	08:39	35	+4
EB Vila Seca	08:42	37	-1
Vila Real	08:47	40	+1
Torneiros	08:51	43	+1
CE Douro	08:57	46	-8
Chegada - Galegos	09:03	49	-

Tab. 32 Paragens do circuito 4 (2024-2025)

Circuito 4			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Partida – Torneiros	-	0	-
Vila Cova	08:30	12	+2
Gontães	08:34	15	+2
Barro Vermelho	08:36	16	+1
Parada de Cunhos	08:46	22	+1
Relvas	08:49	23	+2
CE Douro	08:58	29	-8
Chegada - Torneiros	09:03	31	-

Tab. 33 Paragens do circuito 5 (2024-2025)

Circuito 5			
Veículo de capacidade de 51 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Partida – Vila Real	-	0	-
Nogueira	08:30	9	+1
Ermida	08:30	9	+1
Povoação	08:33	11	+8
Vilarinha de Tanha	08:36	12	+3
Tanha	08:38	13	+1
CE Douro	08:46	18	-13
EB Prado	08:59	26	-1
Chegada – Vila Real	09:04	28	-

Tab. 34 Paragens do circuito 6 (2024-2025)

Circuito 6		Veículo de capacidade de 51 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Partida – Vila Real	-	0	-
Tojais	08:30	4	+1
Carvas	08:33	6	+1
Ludares	08:36	8	+4
Carro Queimado	08:38	9	+2
Vale de Nogueiras	08:42	11	+8
Assento	08:43	12	+2
Bustelo	08:50	16	+1
Sabroso	08:52	17	+6
CE Douro	08:58	21	-26
Chegada - Vila Real	09:09	26	-

Tab. 35 Paragens do circuito 7 (2024-2025)

Circuito 7		Veículo de capacidade de 4 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Partida - Paredes	-	0	-
Paredes	07:37	0	+1
Lamas de Olo	07:48	6	+1
Relva	07:56	10	+1
EB Diogo Cão	08:04	15	-1
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral/ ES Morgado de Mateus	08:14	16	-2
Meneses	08:29	25	+3
EB Arrabães	08:32	26	-2
Sapiões	08:37	29	+1
Agarez	08:41	31	+1
Jl Borbela	08:46	34	-1
Benagouro	08:56	40	+1
EB Vilarinho da Samardã	08:59	42	-3
Chegada - Paredes	09:04	45	-

Tab. 36 Paragens do circuito 8 (2024-2025)

Circuito 8		Veículo de capacidade de 8 lugares		
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos	
Início – Vila Real	-	0	-	
N. Sra. Conceição	08:05	0	+1	
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:15	2	-1	
Fonteita	08:26	9	+1	
São Cibrão	08:33	11	+1	
Galegos	08:36	13	+2	
Vale de Nogueiras	08:38	14	+1	
Carvas	08:42	16	+1	
Alfarves	08:46	19	+1	
EB Vila Seca	08:51	22	-4	
Ferreiros	08:54	23	+1	
Jl Borbela	08:55	24	-1	
EB Prado	08:57	24	-3	
Chegada – Vila Real	09:01	27	-	

Tab. 37 Paragens do circuito 9 (2024-2025)

Circuito 9		Veículo de capacidade de lugares		
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos	
Início – Vila Real	-	0	-	
Guiães	08:30	12	+16	
Fontelo	08:34	15	+2	
Abaças	08:36	16	+5	
CE Douro	08:44	20	-17	
EB Araucária	08:51	24	-1	
EB Vila Seca	08:59	29	-5	
Chegada – Vila Real	09:05	32	-	

Tab. 38 Paragens do circuito 10 (2024-2025)

Circuito		Veículo de capacidade de 8 lugares		
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos	
Início - Jorjais	-	0	-	
Magalhã	08:30	2	+1	
Mosteiro	08:36	6	+2	
CE Douro	08:40	8	-2	
Relvas	08:49	13	+1	
EB Arrabães	08:57	18	-2	
Chegada - Jorjais	09:18	30	-	

Tab. 39 Paragens do circuito 11 (2024-2025)

Circuito 11			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Paredes	-	0	-
Vila Cova	08:30	12	+1
EB Vilarinho da Samardã	08:54	26	-1
Chegada - Paredes	08:59	29	-

Tab. 40 Paragens do circuito 12 (2024-2025)

Circuito			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Quintelas	-	0	-
Quintã	08:30	6	+1
Farelães	08:34	8	+1
Meneses	08:38	11	+1
EB Prado	08:53	20	-3
Chegada - Quintelas	09:02	24	-

Tab. 41 Paragens do circuito 13 (2024-2025)

Circuito 13			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Quintã	06:00	0	-
Quintã	07:58	0	+1
EB Diogo Cão	08:15	10	-1
Arroios	08:19	13	+1
Torneiros	08:30	13	+1
Nossa Sra Conceição	08:35	16	+1
Meneses	08:48	23	+1
EB Vendas	08:58	29	-4
Chegada - Quintã	09:02	31	-

Tab. 42 Paragens do circuito 14 (2024-2025)

Circuito 14			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Felgueiras	-	0	-
Felgueiras	07:36	0	+1
Ludares	07:48	7	+3
Carro Queimado	07:50	8	+1
Vale de Nogueiras	07:54	10	+1
Couto	07:58	13	+1
ES Morgado de Mateus/ EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:00	14	-3
EB Diogo Cão	08:10	16	-3
ES São Pedro	08:15	16	-1
Sabroso	08:23	21	+3
Bustelo	08:32	22	+3
EB Araucária	08:37	25	-1
Rodonorte	08:40	27	+1
Vila Real	08:41	27	+1
EB Vila Seca	08:47	31	-3
EB Vilarinho da Samardã	08:58	37	-3
Chegada - Felgueiras	09:04	41	-

Tab. 43 Paragens do circuito 15 (2024-2025)

Circuito 15			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Relvas	-	0	-
Farelães	08:30	8	+1
Meneses	08:34	11	+2
Pomarelhos	08:39	14	+1
CE Douro	08:52	21	-4
Chegada - Relvas	09:02	27	-

Tab. 44 Paragens do circuito 16 (2024-2025)

Circuito 16			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Aباças	-	0	-
Bujões	08:30	2	+5
Abaças	08:33	4	+1
CE Douro	08:41	8	-3
Couto	08:46	11	+1
EB Vila Seca	08:54	16	-1
EB Prado	08:57	17	-3
Chegada – Aباças	09:16	29	-

Tab. 45 Paragens do circuito 17 (2024-2025)

Circuito 17		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Gontães	06:00	0	-
Vale de Nogueiras	08:25	13	+2
Couto	08:29	15	+1
Arroios	08:30	16	+1
Torneiros	08:31	16	+1
ES Camilo Castelo Branco	08:35	19	-1
Vila Real (Mercado)	08:38	20	+1
N. Sra. Conceição	08:41	20	+2
CE Lordelo	08:46	22	-2
Agarez	08:50	24	+1
EB Arrabães	08:58	29	-6
Chegada - Gontães	09:04	32	-

Tab. 46 Paragens do circuito 18 (2024-2025)

Circuito		Veículo de capacidade de 51 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	0	-
Relvas	07:21	3	+1
Sabroso	07:28	6	+2
Carrazedo	07:30	8	+1
Povoação	07:32	10	+2
Vilarinho de Tanha	07:35	11	+1
Bujões	07:39	13	+1
Abaças	07:42	15	+1
Estalagem	07:43	15	+1
Mosteiro	07:47	18	+3
ES Morgado de Mateus/ EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	07:56	23	-8
EB Diogo Cão	08:05	25	-4
ES São Pedro	08:10	25	-1
Agarez	08:16	29	+3
Muas	08:27	31	+1
Lordelo	08:29	32	+1
Borbela	08:32	33	+1
N. Sra. Conceição	08:37	36	+3
Vila Real	08:40	37	+1
Vila Real (Mercado)	08:43	37	+1
Couto	08:49	40	+3
Arroios	08:50	41	+3
CE Douro	08:55	44	-17
Chegada – Vila Real	09:06	49	-

Tab. 47 Paragens do circuito 19 (2024-2025)

Circuito 19			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Samardã	-	0	-
Samardã	08:30	1	+1
Escariz	08:39	6	+2
Outeiro	08:45	9	+1
EB Arrabães	08:59	17	-4
Chegada - Samardã	09:27	34	-

Tab. 48 Paragens do circuito 20 (2024-2025)

Circuito 20			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Meneses	-	0	-
Meneses	07:42	1	+3
Agarez	07:53	6	+2
Vila Real	08:00	10	+1
ES S Pedro	08:03	10	-1
EB Diogo Cão	08:09	11	-3
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:14	12	-2
Ludares	08:26	19	+1
Galegos	08:33	21	+2
São Cibrão	08:37	23	+3
Andrães	08:40	25	+1
CE Douro	08:42	26	-4
EB Arrabães	08:59	36	-3
Chegada - Meneses	09:02	37	-

Tab. 49 Paragens do circuito 21 (2024-2025)

Circuito 21			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Paredes	-	0	-
Adoufe	08:03	3	+1
Outeiro	08:06	4	+1
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:14	9	-2
Jorjais	08:27	16	+1
São Cibrão	08:36	20	+1
Carro Queimado	08:41	23	+1
EB Vilarinho Samardã	08:59	34	-3
Chegada - Paredes	09:04	37	-

Tab. 50 Paragens do circuito 22 (2024-2025)

Círculo 22		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Samardã	06:00	0	-
Samardã	08:30	0	+3
EB Vilarinho Samardã	08:34	3	-2
Escariz	08:40	6	+7
EB Vila Seca	08:45	9	-1
CE Douro	08:58	16	-7
Chegada - Samardã	09:25	32	-

3. Solução de rotas otimizadas para o Ano Letivo 2025-2026

No ano letivo de 2025-2026, o critério de transferência de alunos utilizado considerou que os alunos frequentadores do 8º e do 9º ano e utilizadores do transporte escolar contratualizado, no ano letivo 2023-2024, já transferiram para uma escola de ensino secundário em 2025-2026. Idem para os alunos do 3º e 4º ano que transferiram para estabelecimentos de ensino que lecionam o 2º ciclo e para os alunos da pré-escolar com 4 anos que transferiram para o ensino básico. Foram retirados da otimização os alunos do 12º e 11º ano referentes ano letivo 2023-2024, que já finalizaram a escolaridade obrigatória. De seguida apresenta-se as transferências entre escolas previstas para os alunos que usufruem do transporte escolar contratualizado no ano letivo de 2023/2024 para o ano de 2025/2026, já considerado os alunos transferido em 2024/2025.

Tab. 51 Transferências entre escolas previstas para os alunos que usufruem do transporte escolar contratualizado no ano letivo de 2023/2024 para o ano de 2025/2026

Transferências previstas 2025/2026		
Escola inicial	Escola Final	Ano escolar dos alunos a transferir*
CE Douro, EB Araucária	EB Monsenhor Jerónimo de Amaral	3º
EB Arrabães, EB Prado, EB Vendas, EB Vila Seca EB Vilarinho de Samardã	EB Diogo Cão	3º
EB Diogo Cão	ES Camilo Castelo Branco, ES São Pedro	8º
ES Morgado de Mateus	Saída do ensino secundário e dos circuitos	11º/Profissional
Jl Borbela	EB Prado	4 anos

*Referente ao ano que atualmente frequentam os alunos do ano letivo 2023/24

Os parâmetros para otimização do cenário espetável para o transporte contratualizado em 2025/2026 mantêm-se contantes, excetuando o número de alunos considerados.

Tab. 52 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos no ano letivo 2025-2026

Parâmetro	Valor
Janela Horária de entrega dos alunos do 1º ciclo do ensino básico e Jardim de Infância	08h30-09h00
Janela Horária de entrega dos alunos dos 2º e 3º ciclos do ensino básico e do ensino secundário	07h30-08h15
Tempo médio, em segundos, de entrada e saída de cada aluno do veículo	10
Nº de táxis de 4 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	2
Nº de carrinhas de 8 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	1
Nº de autocarros de 50 lugares disponíveis	4
Nº de alunos considerados, conforme os dados fornecidos sobre os alunos que utilizam o serviço de transporte contratualizado	216
Critério temporal, em horas, de término de execução do algoritmo heurístico	3

A solução aqui apresentada é constituída por 19 circuitos, abrangendo um total de 216 alunos.

Tab. 53 Paragens do circuito 1 (2025-2026)

Circuito 1	Veículo de capacidade de 51 lugares		
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Vila Real	-	0	-
Mercado	07:57	0	+1
Relvas	08:02	3	+2
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral/ ES Morgado de Mateus	08:12	7	-3
Bujões	08:30	17	+5
Fontelo	08:32	19	+1
Abaças	08:34	19	+5
Mosteiro	08:39	22	+1
CE Douro	08:42	24	-9
Couto	08:48	27	+1
EB Vila Seca	08:56	32	-2
EB Prado	08:59	33	-2
Chegada – Vila Real	09:03	36	-

Tab. 54 Paragens do circuito 2 (2025-2026)

Circuito 2	Veículo de capacidade de 8 lugares		
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Quintã	-	0	-
Quintã	07:43	0	+1
Farlães	07:47	2	+1
Menses	07:52	5	+5
Rodonorte	08:06	12	+1
ES S Pedro	08:04	12	-2
EB Diogo Cão	08:07	13	-5
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:15	14	-1
Galegos	08:23	19	+3
S. Cibrão	08:33	21	+2
Andrães	08:37	23	+1
CE Douro	08:38	24	-3
Vale de Nogueiras	08:44	27	+1
Alfarves	08:49	30	+1
EB Vila Seca	08:54	33	-4
Ferreiros	08:57	34	+1
EB Prado	08:58	35	-2
Chegada - Quintã	09:15	45	-

Tab. 55 Paragens do circuito 3 (2025-2026)

Circuito 3			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Quintelas	-	0	-
Samardã	08:30	12	+1
Escariz	08:39	18	+2
Outeiro	08:45	21	+1
EB Arrabães	08:59	30	-4
Chegada - Quintelas	09:06	34	-

Tab. 56 Paragens do circuito 4 (2025-2026)

Circuito 4			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Samardã	-	0	-
Samardã	08:30	0	+3
EB Vilarinho Samardã	08:34	3	-2
Escariz	08:40	6	+6
EB Vila Seca	08:45	9	-1
CE Douro	08:58	16	-6
Chegada - Samardã	09:25	32	-

Tab. 57 Paragens do circuito 5 (2025-2026)

Circuito 5			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Torneiros	-	0	-
Vila Cova	08:30	12	+1
Gontães	08:34	15	+1
Meneses	08:40	18	+2
Sabroso	08:52	26	+4
CE Douro	08:58	29	-8
Chegada - Torneiros	09:04	32	-

Tab. 58 Paragens do circuito 6 (2025-2026)

Circuito 6			
Veículo de capacidade de lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Galegos	-	0	-
Ludares	08:30	2	+4
Carro Queimado	08:32	3	+1
Carvas	08:34	4	+1
Tojais	08:37	6	+1
Bustelo	08:45	11	+1
CE Douro	08:49	13	-8
Chegada - Galegos	08:56	17	-

Tab. 59 Paragens do circuito 7 (2025-2026)

Circuito 7		Veículo de capacidade de 4 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	0	-
Sabroso	08:30	5	+1
Bustelo	08:32	6	+1
Vila Real	08:40	11	+2
EB Vila Seca	08:46	14	-3
EB Vilarinho Samardã	08:56	20	-1
Chegada – Vila Real	09:12	30	-

Tab. 60 Paragens do circuito 8 (2025-2026)

Circuito 8		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Ramadas	-	0	-
Lamas de Olo	08:30	5	+2
Outeiro	08:39	11	+4
Borbela	08:41	12	+1
EB Vila Seca	08:45	14	+1
Vila Real (Cepsa)	08:49	16	+1
CE Douro	08:59	22	-7
Chegada - Ramadas	09:15	32	-

Tab. 61 Paragens do circuito 9 (2025-2026)

Circuito 9		Veículo de capacidade de lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Quintã	-	0	-
Vila Cova	07:47	3	+2
Gontães	07:52	5	+1
Barro Vermelho	07:54	6	+1
EB Diogo Cão	08:08	14	-1
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:14	16	-3
Arroios	08:17	17	+1
Relvas	08:37	21	+1
Meneses	08:45	26	+1
EB Arrabães	08:48	28	-2
EB Vendas	08:57	33	-1
Chegada - Quintã	09:01	35	-

Tab. 62 Paragens do circuito 10 (2025-2026)

Circuito 10			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Paredes	-	0	-
Meneses	08:30	13	+2
Agarez	08:40	19	+1
EB Prado	08:47	23	-1
EB Vilarinho Samardã	08:59	30	-2
Chegada - Paredes	09:04	33	-

Tab. 63 Paragens do circuito 11 (2025-2026)

Circuito 11			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Quintelas	-	0	-
Quintã	08:30	6	+1
Sapiões	08:38	10	+1
EB Prado	08:47	16	-2
Chegada - Quintelas	08:55	21	-

Tab. 64 Paragens do circuito 12 (2025-2026)

Circuito 12			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Paredes	-	0	-
Paredes	07:39	0	+1
Lamas de Olo	07:49	6	+2
Lordelo	07:58	11	+1
Agarez	08:01	13	+3
EB Diogo Cão	08:08	17	-2
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:14	18	-5
Jorjais	08:27	26	+1
Carro Queimado	08:41	33	+1
EB Vilarinho da Samardã	08:59	43	-2
Chegada - Paredes	09:04	46	-

Tab. 65 Paragens do circuito 13 (2025-2026)

Circuito 13		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Felgueiras	-	0	-
Felgueiras	07:47	0	+1
Benagouro	07:52	3	+1
Escariz	07:54	4	+1
Adoufe	07:58	7	+1
Outeiro	08:01	8	+1
N Sra. Conceição	08:07	12	+3
EB Diogo Cão	08:08	12	-3
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:14	14	-5
Abaças	08:29	22	+2
EB Vilarinho da Samardã	08:59	40	-2
Chegada - Felgueiras	09:06	43	-

Tab. 66 Paragens do circuito 14 (2025-2026)

Circuito 14		Veículo de capacidade de 51 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	0	-
Jorjais	07:24	9	+1
Abaças (Estalagem)	07:27	11	+1
Abaças	07:28	11	+2
Fontelo	07:29	12	+1
Guiães	07:33	14	+13
Bujões	07:38	17	+1
Vilarinho da Tanha	07:42	19	+1
Nogueira	07:45	21	+4
Carrazedo	07:47	22	+1
Sabroso	07:51	25	+6
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:01	29	-20
EB Diogo Cão	08:11	30	-10
ES S. Pedro	08:15	31	-1
Muas	08:23	36	+1
Agarez	08:32	37	+2
Vila Real	08:38	41	+1
Nossa Sra. Conceição	08:39	41	+2
Torneiros	08:44	44	+1
Arroios	08:45	44	+3
Couto	08:46	45	+3
Vale de Nogueiras	08:50	47	+7
Assento	08:52	48	+2
CE Douro	08:56	50	-22
Chegada - Vila Real	09:06	56	-

Tab. 67 Paragens do circuito 15 (2025-2026)

Circuito 15			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Relvas	-	0	-
Faralães	08:30	8	+1
Pomarelhos	08:39	13	+1
Nogueira	08:49	19	+6
CE Douro	08:58	24	-8
Chegada - Relvas	09:07	30	-

Tab. 68 Paragens do circuito 16 (2025-2026)

Circuito 16			
Veículo de capacidade de 51 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	0	-
Mosteiro	07:32	7	+3
São Cibrão	07:39	10	+5
Ludares	07:45	14	+3
Carro Queimado	07:47	15	+2
Carvas	07:79	16	+1
Vale de Nogueiras	07:52	18	+2
Couto	07:56	20	+1
Torneiros	07:58	21	+2
Mosteiro	07:59	22	+1
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:00	22	-7
EB Diogo Cão	08:10	23	-10
ES S. Pedro	08:15	24	-1
Ludares	08:28	32	+1
Galegos	08:33	34	+1
Vale de Nogueiras	08:36	36	+2
Couto	08:40	38	+1
ES Camilo Castelo Branco	08:46	41	-1
EB Arrabães	08:55	47	-4
Chegada – Vila Real	09:07	54	-

Tab. 69 Paragens do circuito 17 (2025-2026)

Circuito 17		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	0	-
Vila Real	08:06	0	+1
EB Diogo Cão	08:09	1	-1
Guiães	08:30	13	+6
Magalhã	08:36	17	+1
Fonteita	08:39	19	+1
CE Douro	08:44	22	-6
EB Vila Seca	08:57	29	-1
EB Prado	09:00	31	-1
Chegada – Vila Real	09:04	33	-

Tab. 70 Paragens do circuito 18 (2025-2026)

Circuito 18		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Jorjais	-	0	-
Vilarinho da Tanha	08:30	4	+3
Tanha	08:32	5	+1
Ermida	08:36	8	+1
Povoação	08:37	8	+1
Relvas	08:46	14	+1
Parada de Cunhos	08:48	15	+1
CE Douro	08:58	21	-8
Chegada - Jorjais	09:05	25	-

Tab. 71 Paragens do circuito 19 (2025-2026)

Circuito 19		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Meneses	-	0	-
Mosteiro	08:26	10	+1
Arroios	08:33	14	+1
Torneiros	08:34	15	+1
Vila Real (Mercado)	08:40	17	+1
N. Sra. Conceição	08:43	18	+2
CE Lordelo	08:47	20	-2
Agares	08:50	22	+1
EB Arrabães	08:59	27	-5
Chegada - Meneses	09:02	28	-

4. Solução de rotas otimizadas para o Ano Letivo 2026-2027

Por fim, no ano letivo de 2026-2027, o critério de transferência de alunos utilizado considerou que os alunos utilizadores do transporte escolar contratualizado e frequentadores do 7º, 8º e do 9º ano, no ano letivo 2023-2024, já transferiram para o ensino secundário em 2026-2027. No caso dos alunos que frequentam o 2º, 3º e 4º ano de escolaridade estes já terão transferido para os 2º e 3º ciclos. Os alunos da pré-escolar com transporte escolar contratualizado já haviam sido, igualmente, todos transferidos em 2026-2027. Foram retirados da otimização os alunos do 12º, 11º e 10º ano referentes ao ano letivo 2023-2024 que terão finalizado a escolaridade obrigatória em 2026-2027. De seguida apresenta-se as transferências entre escolas previstas para os alunos que usufruem do transporte escolar contratualizado no ano letivo de 2023/2024 para o ano de 2026-2027, já considerado os alunos transferido em 2024/2025 e 2025-2026.

Tab. 72 Transferências entre escolas previstas para os alunos que usufruem do transporte escolar contratualizado no ano letivo de 2023-2024 para o ano de 2026-2027

Transferências previstas 2026/2027		
Escola inicial	Escola Final	Ano escolar de transferência*
CE Douro	EB Monsenhor Jerónimo de Amaral	2º
CE Lordelo, EB Arrabães, EB Prado, EB Vendas, EB Vila Seca EB Vilarinho de Samardã	EB Diogo Cão	2º
EB Monsenhor Jerónimo Amaral	ES Morgado de Mateus	7º

*Referente ao ano que atualmente frequentam os alunos do ano letivo 2023/24

Tab. 73 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos no ano letivo 2026-2027

Parâmetro	Valor
Janela Horária de entrega dos alunos do 1º ciclo do ensino básico e Jardim de Infância	08h30-09h00
Janela Horária de entrega dos alunos dos 2º e 3º ciclos do ensino básico e do ensino secundário	07h30-08h15
Tempo médio, em segundos, de entrada e saída de cada aluno do veículo	10
Nº de táxis de 4 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	2
Nº de carrinhas de 8 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	1
Nº de autocarros de 50 lugares disponíveis	4
Nº de alunos considerados, conforme os dados fornecidos sobre os alunos que utilizam o serviço de transporte contratualizado	216
Critério temporal, em horas, de término de execução do algoritmo heurístico	3

A solução aqui apresentada é constituída por 14 circuitos, abrangendo um total de 216 alunos.

Tab. 74 Paragens do circuito 1 (2026-2027)

Circuito 1		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Meneses	-	0	-
Meneses	07:47	0	+2
Barro Vermelho	07:52	3	+1
Gontães	07:54	4	+2
Vila Real	08:06	11	+1
EB Diogo Cão	08:08	12	-1
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:14	13	-5
Ludares	08:26	20	+5
CE Douro	08:39	25	-4
Mosteiro	08:42	27	+1
EB Arrabães	08:59	37	-2
Chegada - Meneses	09:02	39	-

Tab. 75 Paragens do circuito 2 (2026-2027)

Circuito 2		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Partida - Sirarelhos	-	0	-
Lamas de Olo	08:30	6	+1
Outeiro	08:39	12	+1
EB Vila Seca	08:42	14	-1
Nossa Sra Conceição	08:48	17	+1
EB Arrabães	08:59	23	-2
Chegada - Sirarelhos	09:06	27	-

Tab. 76 Paragens do circuito 3 (2026-2027)

Circuito 3		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Carvas	-	0	-
Carvas	07:48	0	+2
Ludares	07:51	2	+3
Carro Queimado	07:54	3	+3
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:03	9	-4
EB Diogo Cão	08:09	10	-3
ES S. Pedro	08:14	11	-1
Faralães	08:30	20	+1
Meneses	08:34	23	+2
EB Arrabães	08:37	24	-1
Pomarelhos	08:43	28	+1
Sabroso	08:50	32	+3
CE Douro	08:56	36	-6
Chegada - Carvas	09:05	41	-

Tab. 77 Paragens do circuito 4 (2026-2027)

Circuito 4			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Felgueiras	-	0	-
Felgueiras	07:45	0	+1
Alfarves	07:52	4	+1
Galegos	07:59	8	+1
Vale de Nogueiras	08:05	10	+5
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:08	14	-3
EB Diogo Cão	08:14	15	-5
Jorjais	08:29	24	+1
Carro Queimado	08:41	31	+1
EB Vilarinho da Samardã	08:59	41	-2
Chegada - Felgueiras	09:05	45	-

Tab. 78 Paragens do circuito 5 (2026-2027)

Circuito 5			
Veículo de capacidade de 51 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	0	-
Adoufe	07:25	4	+1
Escariz	07:30	7	+4
Benagouro	07:33	8	+1
Samardã	07:40	12	+4
Oaredes	07:49	18	+1
Outeiro	07:54	21	+2
N. Sra. Conceição	08:01	24	+4
EB Diogo Cão	08:06	25	-6
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:12	26	-10
Adoufe	08:13	26	+1
Bujões	08:30	36	+2
Abaças	08:33	38	+1
Sabroso	08:41	43	+1
Vila Real	08:50	48	+2
EB Prado	08:54	50	-1
EB Vila Seca	08:57	52	-5
Chegada – Vila Real	09:03	56	-

Tab. 79 Paragens do circuito 6 (2026-2027)

Circuito 6			
Veículo de capacidade de 51 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	0	-
Agarez	07:22	4	+5
Vila Cova	07:35	10	+2
Quintã	07:38	13	+1
Farelães	07:41	15	+1
Meneses	07:57	18	+6
Relvas	07:56	23	+2
Rodonorte	08:00	26	+1
Vila Real (Mercado)	08:01	26	+2
ES S. Pedro	08:03	26	-2
EB Diogo Cão	08:08	27	11
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral/ ES Morgado de Mateus	08:14	28	-7
Fonteita	08:26	35	+1
S. Cibrão	08:33	37	+1
Galegos	08:36	39	+2
Vale de Nogueiras	08:38	40	+1
EB Vila Seca	08:48	46	-2
EB Prado	08:51	47	-2
ES Camilo Castelo Branco	08:57	51	-1
Chegada – Vila Real	08:58	51	-

Tab. 80 Paragens do circuito 7 (2026-2027)

Circuito 7			
Veículo de capacidade de 51 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	0	-
Bustelo	07:28	4	+1
Sabroso	07:31	5	+7
Carrazedo	07:35	8	+1
Nogueira	07:37	9	+5
Tanha	07:39	10	+1
Abaças (Estalagem)	07:43	12	+1
Abaças	07:43	12	+5
Fontelo	07:45	13	+1
Jorjais	07:48	15	+1
Mosteiro	07:56	17	+3
Arroios	08:00	22	+4
Couto	08:04	22	+3
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral/ ES Morgado de Mateus	08:04	24	-19
EB Diogo Cão	08:10	25	-13
ES S. Pedro	08:15	26	-1
Tojais	08:22	30	+1
Vale de Nogueiras	08:32	32	+6
Assento	08:34	33	+2
Galegos	08:36	34	+1
S- Cibrão	08:40	36	+1
Magalhã	08:45	39	+1
Andrães	08:51	43	+1
CE Douro	08:53	44	-13
Chegada – Vila Real	09:03	49	-

Tab. 81 Paragens do circuito 8 (2026-2027)

Circuito 2			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Paredes	-	0	-
Quintã	08:30	13	+1
Agarez	08:41	20	+1
EB Prado	08:47	23	-1
EB Vilarinho da Samardã	09:00	31	-1
Chegada - Paredes	09:05	34	-

Tab. 82 Paragens do circuito 9 (2026-2027)

Circuito 9			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Torneiros	-	0	-
Torneiros	08:09	0	+2
EB Diogo Cão	08:13	2	-2
Vila Cova	08:30	12	+1
Parada de Cunhos	08:44	21	+1
Relvas	08:46	22	+1
Bustelo	08:51	25	+1
CE Douro	08:56	28	-4
Chegada - Torneiros	09:01	31	-

Tab. 83 Paragens do circuito 10 (2026-2027)

Circuito 10			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Paredes	-	0	-
Lamas de Olo	07:50	6	+3
Lordelo	08:01	11	+1
EB Diogo Cão	08:09	15	-1
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:14	16	-3
Abaças	08:29	25	+2
EB Vilarinho da Samardã	08:59	42	-2
Chegada - Paredes	09:05	45	-

Tab. 84 Paragens do circuito 11 (2026-2027)

Circuito 11			
Veículo de capacidade de 51 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real		0	
Povoação	07:36	9	+1
Vilarinho da Tanha	07:41	12	+2
Bujões	07:45	14	+2
Guiães	07:50	17	16
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:08	28	-15
EB Diogo Cão	08:14	29	-6
Ermida	08:29	38	+1
Nogueira	08:32	39	+5
Vilarinho da Tanha	08:35	41	+2
Bujões	08:39	43	+2
Guiães	08:44	46	+4
Fontelo	08:48	48	+1
Abaças	08:49	49	+1
Mosteiro	08:55	52	+1
CE Douro	08:58	54	-17
Chegada – Vila Real	09:08	59	

Tab. 85 Paragens do circuito 12 (2026-2027)

Circuito 12			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Ramadas		0	
Escariz	08:30	6	+3
EB Vila Seca	08:35	9	-1
Couto	08:43	13	+1
Torneiros	08:44	14	+1
Relvas	08:51	18	+1
EB Arrabães	08:59	23	-5
Chegada - Ramadas	09:10	29	



Tab. 86 Paragens do circuito 13 (2026-2027)

Circuito 13			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Torneiros	-	0	-
Escariz	08:30	8	+2
Outeiro	08:35	11	+3
Ferreiros	08:37	12	+1
EB Prado	08:38	13	-1
Vila Real (Cepsa)	08:41	14	+1
Couto	08:46	17	+2
CE Douro	08:51	20	-8
Chegada - Torneiros	08:57	23	-

Tab. 87 Paragens do circuito 14 (2026-2027)

Circuito 14			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Galegos	-	0	-
S. Cibrão	07:56	2	+5
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:06	8	-3
EB Diogo Cão	08:12	9	-2
Sapiões	08:20	14	+1
Agarez	08:31	17	+1
Muas	08:33	18	+1
Borbela	08:37	21	+1
EB Prado	08:40	22	-1
N. Sra. Conceição	08:44	24	+2
Vila Real	08:47	24	+1
Torneiros	08:52	27	+1
Arroios	08:53	28	+1
CE Douro	08:58	30	-8
Chegada - Galehos	09:04	34	-

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

PROJETO DE EXECUÇÃO PARA O ACESSO ENTRE A RUA ENG.º JOAQUIM BOTELHO DE LUCENA E

BAIRRO DR. FRANCISCO SÁ CARNEIRO

PROJETO DE EXECUÇÃO

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

ÍNDICE

1 - Introdução	1
2 - Apresentação do estudo	3
3 - Solução proposta.....	4
Apoio topográfico e sistema referencial	8
4 - Perfil transversal tipo (PTT).....	8
4.1 - PTT – Plena via.....	8
4.2 - Terraplenagem e Trabalhos preparatórios	9
5 - Drenagem de Águas Pluviais e Residuais.	12
5.1 - Águas Pluviais	12
6 - Pavimentação.....	12
7 - Obras acessórias.....	13
8 - Sinalização	13
8.1 - Considerações gerais	13
8.2 - Sinalização horizontal	14
8.2.1 - Características gerais\.....	14
8.2.2 - Linhas longitudinais.....	15
8.2.2.1 - Contínuas	15
8.2.2.2 - Descontínuas.....	15
8.2.2.3 - Geometria	15
8.2.3 - Zonas raiadas.....	16
8.2.4 - Símbolos.....	16
8.3 - Sinalização vertical de código	16
8.3.1 - Considerações gerais.....	16

8.3.2 - Características gerais dos sinais	17
8.3.2.1 - Placas, postes de fixação e peças de ligação	17
9 - Equipamento de segurança.....	18
9.1 - Considerações Gerais	18
9.2 - Equipamento de guiamento, balizagem e demarcação	19
9.2.1 - Balizas laterais de posição	19
9.3 - Normas e regulamentos	19

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

QUALIFICAÇÃO DE ARRUAMENTOS EM ARROIOS (RUA ENG.º JOAQUIM BOTELHO LUCENA E RUA LOBATO DE SOUSA)

PROJETO DE EXECUÇÃO

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

1 - Introdução

A presente memória integra o projeto de execução relativo ao processo, “**Projeto de Execução para o Acesso entre a Rua Eng.º Joaquim Botelho de Lucena e Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro**” mandado elaborar pela Câmara Municipal de Vila Real.

Do Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real (PUCVR) publicado em Diário da República, 2.ª série, através do Aviso n.º18469/2020 de 13 de novembro, consta na planta de Zonamento uma via distribuidora principal entre a Rua Eng.º Joaquim Botelho Lucena e o Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro, integrada na estrutura da rede viária urbana.



Fig 1 – PUCVR

A criação desta via distribuidora principal tem por objetivo permitir a circulação do trânsito no sentido ponte na Rua Eng.º Joaquim Botelho Lucena e inviabilizar o troço de sentido proibido em parte dessa via. A construção deste arruamento vai ainda permitir incrementar a melhoria da circulação pedonal e criar zonas pedonais acessíveis e adequadas à mobilidade condicionada, entre ambos os arruamentos onde existe uma diferença de cota relevante.

Em complemento estas diretrizes gerais ditadas pela proposta do município é também considerado no presente estudo:

- Implementação de sistema de drenagem de águas pluviais;
- Criação de espaços verdes dotados de mobiliário urbano, incluindo zonas de estar;
- Implementação de sinalização e de segurança;
- Criação/reformulação da iluminação pública;
- Criação de estruturas de suporte e escadarias para vencer os desníveis acentuados existentes.

Antes do início das obras, o adjudicatário deverá contactar as várias entidades responsáveis pelas infraestruturas que eventualmente existam na zona interessada, nomeadamente a Câmara Municipal de Vila Real, EDP, MEO/PT, ADIN e outras, a fim de que estas possam ser atempadamente alertadas para o facto de terem de se executar eventuais reposições dos respetivos serviços.

Como principais condicionantes, de referir diferença altimétrica entre os dois arruamentos a ligar, o posto de transformação existente e os edifícios existentes.



Fig 2 – Panorâmica da Rua Eng^o Joaquim Botelho Lucena – Ligação Sul



Fig 3 – Panorâmica do Bairro Francisco Sá Carneiro – Ligação Norte

2 - Apresentação do estudo

Peças escritas

Memória Descritiva

Peças desenhadas

01 Esboço Corográfico / Planta de Localização
TRAÇADO
02 Planta Geral
03 Perfil Transversal Tipo
04 Perfil Longitudinal
05 Perfis Transversais
06 Drenagem de Águas Pluviais
07 Sinalização
ILUMINAÇÃO
01 Iluminação Pública
PAISAGISMO
01 Planta Geral de Intervenção
02 Planta de Plantação de Árvores
03 Planta De Plantação De Arbustos, Herbáceas E Sementeiras
04 Planta De Pavimentos, Contêncões E Revestimentos
05 Planta De Equipamentos E Mobiliário Urbano

3 - Solução proposta

Conforme já descrito, a intervenção consiste em ligar a Rua Eng^o Joaquim Botelho Lucena e o Bairro Francisco Sá Carneiro, permitindo o acesso ao interior do mesmo e sobretudo à Av. da Universidade.

A Rua Eng^o Joaquim Botelho Lucena tem, na zona da intervenção, apenas um sentido, o sentido nascente, portanto permite apenas o movimento da Av. da Universidade para Torneiros. Apenas um pouco mais a nascente esta rua passa a via com dois sentidos.



Fig4- Zona de interdição de duplo sentido

A presente intervenção irá permitir que exista continuidade no movimento de sentido poente, na zona representada na fig 4, de forma permitir se faça a ligação a Norte e a cotas superiores ao Bairro Francisco Sá Carneiro. No fundo será prolongada a via de duplo sentido de forma a encontrar local para “entregar” o movimento nascente-poente.



Fig 5 -Circulação atual (fonte: google earth)

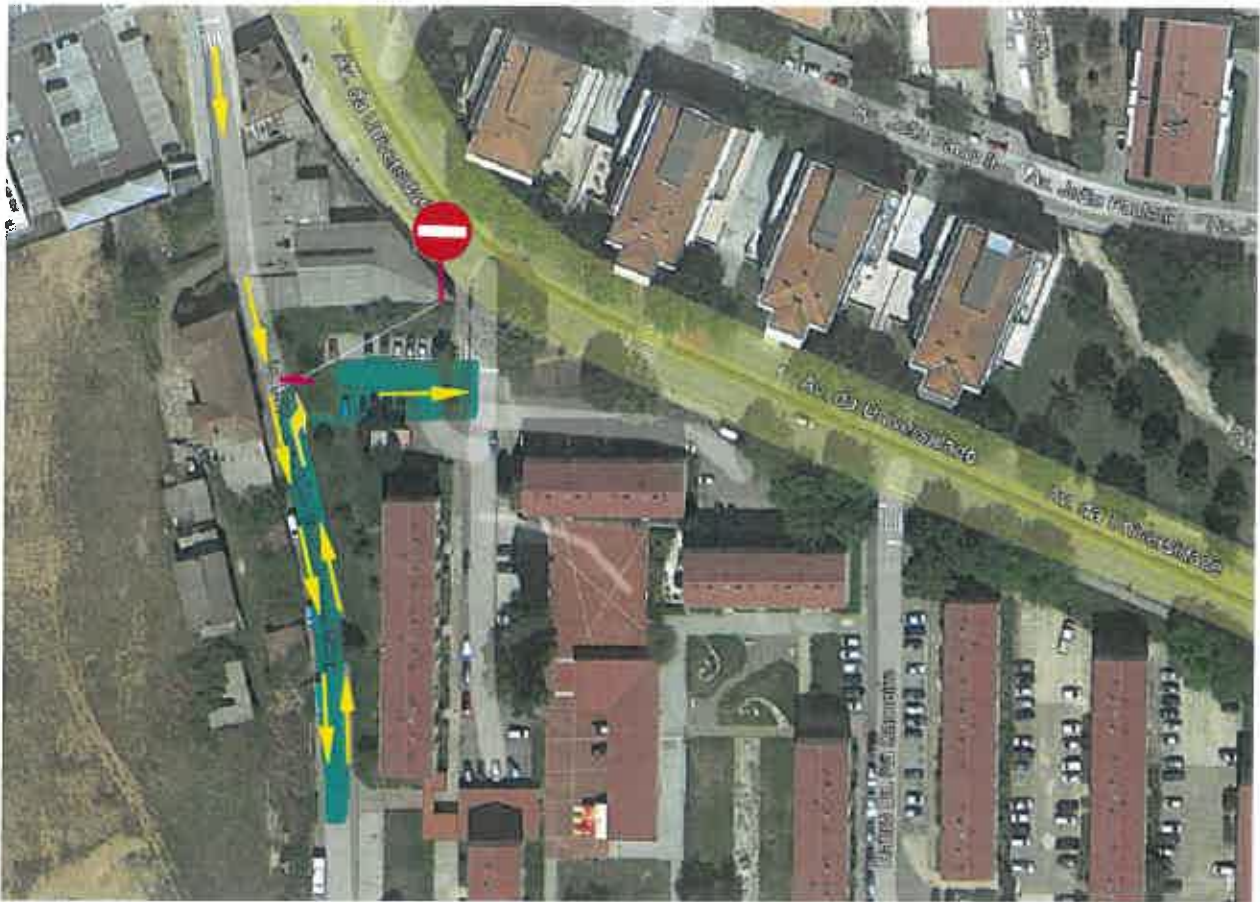


Fig6 -Proposta de novo arruamento e circulação

Conforme se pode constatar na imagem, a alteração passará então por permitir o aumento na zona de dois sentidos da Rua Eng^o Joaquim Botelho Lucena e a criação de um novo arruamento que ligará ao Bairro Francisco Sá Carneiro, com apenas sentido Sul -Norte.

A intervenção desenvolve-se assim em dois diferentes troços. O troço existente na Rua Eng^o Joaquim Botelho Lucena e o novo arruamento a materializar entre esta rua e o Bairro Francisco Sá Carneiro.

A Rua Eng^o Joaquim Botelho Lucena possui neste troço uma largura de 7 m de faixa de rodagem (3,5m em cada sentido), ladeada a Norte por um muro de suporte. Na zona de criação de dois sentidos, a intervenção passará por demolir o muro para implantar um passeio pedonal com 1,2 m de largura e pela reformulação da sinalização horizontal e vertical.

Para o cálculo do novo arruamento foi constituído um eixo de referência, adaptado ao eixo da nova via a criar. A via terá uma largura de 4m e passeio lateral de 1,5 m. É prevista a criação de sobrelargura em curva de forma a permitir o movimento de pesados.

Neste troço está prevista a criação de estacionamento, percursos pedonais, zonas de estadia e tratamento paisagístico, conforma representado nas peças desenhadas.

Relativamente aos percursos pedonais será tido em consideração, tanto quanto possível, dadas as características topográficas e a limitação de espaço, o disposto no DL163/2006 de 8 de Agosto no que concerne à mobilidade e acessibilidade.

Apoio topográfico e sistema referencial

O Estudo foi elaborado tendo por base a topografia cartografia fornecida pela Câmara Municipal de Vila Real, tendo servido de suporte às peças desenhadas apresentadas. Este levantamento topográfico (escala 1:500), serviu de base à criação do modelo digital que permitiu o cálculo do traçado.

4 - Perfil transversal tipo (PTT)

4.1 - PTT – Plena via

A **plena via** apresenta as seguintes secções transversais tipo:

Rua Eng^o Joaquim Botelho Lucena – Neste trecho são previstos dois sentidos de circulação, dispondo a faixa de rodagem de 7 m de largura (3,5 m + 3,5 m). É considerado passeios lateral; do lado direito com 1,2 m.

Novo Arruamento – Sentido único de circulação, dispondo a faixa de rodagem de 4 m de largura. São considerados passeio lateral do lado direito (1,5 m) e estacionamento do lado esquerdo.

4.2 - Terraplenagem e Trabalhos preparatórios

Decapagem

A espessura da camada de terra vegetal a decapar e que corresponde ao horizonte superficial de solos orgânicos, varia essencialmente com a natureza das formações aflorantes ou subaflorantes, da morfologia do terreno e do tipo e densidade de vegetação que as reveste. Os solos orgânicos envolvem essencialmente areia, areia argilosa e argila arenosa. A remoção deste horizonte superficial terá o propósito de obter solos para revestimento de taludes, se possível, e promover adequadas condições de assentamento dos aterros.

As áreas dos terrenos a escavar deve ser decapada da terra arável e da terra vegetal ou com elevado teor em matéria orgânica, numa espessura média que se preconiza como de 0,30m. A espessura foi estimada a partir da análise do local.

Desmatação

As superfícies de terrenos a escavar ou a aterrar devem ser previamente limpas de construções, pedra grossa, detritos e vegetação lenhosa (arbustos e árvores) conservando, todavia, a vegetação subarborescente e herbácea, a remover com a decapagem. A limpeza ou desmatação deve ser feita em toda a área abrangida pelo projeto, e inclui a remoção das raízes e do remanescente do corte de árvores.

Saneamento

Entende-se por saneamento a remoção de solos de má qualidade. Face à análise preliminar efetuada, não se prevê a remoção dos solos. Refira-se, no entanto, que em todas as zonas de fundação de aterro, deverá ser feita a limpeza, regularização e recompactação dos solos que constituem a fundação.

Demolição de Pavimentos Existentes Construções

Será necessária a demolição de pavimentos existentes no estacionamento onde será previsto o novo arruamento, bem como todos os lancis e muros existentes nesse local e na Rua Engº Joaquim Botelho Lucena, que interfiram com a obra a materializar.

Escavação

O volume de escavação resultante dos trabalhos necessários para execução das vias do projeto é relativamente reduzido. É possível que seja suficiente a capacidade de meios ligeiros como retroescavadora para execução de trabalhos de escavação. Na possibilidade de estes meios se apresentarem insuficientes para escavação dos terrenos, poderão ser utilizados meios como “rippers” do tipo D8L (Caterpillar).

Nesta fase, prevê-se, se necessário, a execução de taludes com inclinações de 2V/3H. As escavações a realizar terão um máximo de cerca de 0,5 m de altura e os aterros 2 m de altura. Haverá necessidade de materialização de muros de suporte, conforme indicado nas peças desenhadas.

A terraplenagem a realizar reflete o alargamento da Rua Eng^o Joaquim Botelho Lucena para introdução de passeio e os movimentos de terra necessários à implementação do novo arruamento.

Reutilização dos materiais

Estima-se que pelo menos 70% do material escavado possa ser reutilizado para colocação em aterro, desde que os materiais escavados se classifiquem como especificado no ponto seguinte e apresentem valores de CBR expectável para as suas classificações.

Aterros

Em locais onde se identifiquem materiais pouco competentes ou que não apresentem as características necessárias para a fundação dos aterros, estes deverão ser removidos por meio de trabalhos de sobreescavação e/ou saneamento.

Materiais de aterro

As características dos materiais a colocar em aterro e as técnicas construtivas devem ser tais que assegurem a estabilidade dos aterros, a capacidade de carga e durabilidade das camadas de suporte do pavimento. Após decapagem, e dada a praticamente inexistência de volume de escavação, preconiza-se a utilização de materiais de empréstimo para a construção dos aterros, que apresentam condições

adequadas, nomeadamente do tipo GP, GW, SM e GP-GC (Classificação Unificada) e simultaneamente da classe A-1 ou A-2 (Classificação AASHTO).

O material a utilizar na construção dos aterros deverão cumprir as seguintes especificações:

- Os solos ou materiais a utilizar deverão estar isentos de ramos, folhas, troncos, raízes, ervas, lixo ou quaisquer detritos orgânicos;
- Os materiais a utilizar na construção da PIA (Parte Inferior dos Aterros) devem ser preferencialmente insensíveis à água, especialmente quando houver possibilidade de inundação e/ou de encharcamento dos terrenos adjacentes;
- Os solos a utilizar no corpo dos aterros serão as resultantes das escavações em empréstimos não se aceitando a colocação de solos de piores características geotécnicas em qualquer local do aterro;
- Nas situações de aterro e de modo a assegurar melhores condições de fundação do pavimento, deverá ser executada uma camada de coroamento que constitui a última camada de aterro ou PSA (Parte Superior do Aterro), com uma espessura de 0,80m. A PSA deverá ser executada em solos do tipo A-1, A-2 ou SM, SM, SC-SM, SW-SM, com $CBR > 10\%$, $LL < 40\%$, $IP < 6$ e $MO < 1\%$;
- Relativamente ao leito de pavimento, este deverá ser constituído por solos do tipo S3 ou superior com $CBR > 10\%$, LL e IP não-plástico.

O valor de CBR, para todos os casos, deverá ser comparado com o valor de 95% do valor de referência do Proctor Modificado.

De modo a satisfazer as exigências de estabilidade quase imediatas dos aterros, os materiais utilizáveis devem ter características geotécnicas que permitam atingir, logo após a sua colocação em obra, as resistências, em particular mecânicas, que garantam esta exigência. Assegurando os corretos espalhamento e compactação é importante garantir que a dimensão máxima ($d_{máx}$) do material permita o nivelamento das camadas e que a sua espessura seja compatível com a potência dos cilindros utilizados, e o teor em água (w_{nat}) do material seja adequado às condições de colocação em obra.

Considera-se a execução de taludes com inclinações de 2V/3H caso venham a ser necessários. A terraplenagem a realizar os movimentos de terra necessários à implementação do novo arruamento.

A terraplenagem a realizar reflete o alargamento da Rua Eng^o Joaquim Botelho Lucena para introdução de passeio e os movimentos de terra necessários à implementação do novo arruamento.

5 - Drenagem de Águas Pluviais e Residuais.

5.1 - Águas Pluviais

Em fase posterior do estudo será desenvolvido o projeto de drenagem de águas pluviais que incluirá: os seguintes órgãos e trabalhos construtivos:

- Instalação de sumidouros junto aos lancis laterais, ligados a caixas de visita;
- Instalação de coletores longitudinais em manilhas de betão, interligando as caixas de visita circulares em betão, troncocónicas;
- Instalação de valetas em forma de meia cana;
- Drenagem do tardo de muros de suporte

A drenagem estabelecerá ligação à rede existente cujo cadastro não está ainda disponível.

6 - Pavimentação

Zonas de Pavimento Novo

Propõem-se a seguinte estrutura para a faixa de rodagem:

- Camada de desgaste AC14 surf 35/50 (BB), espessura de 0.05 m;
- Camada de ligação AC20 bin 35/50 (MB), espessura de 0.07 m;
- Camada de base em agregado britado de granulometria extensa (ABGE), espessura de 0.20m;
- Camada de sub-base em agregado britado de granulometria extensa (ABGE), espessura de 0.20 m.

Para os passeios propõem-se:

- Blocos de betão de cor cinzenta (0.20x0.10x0.06);
- Camada de regularização em areia e cimento com 0.05 m;
- Camada de base em massame de betão, espessura de 0.15m;



- Camada de sub-base em agregado britado de granulometria extensa (ABGE), espessura de 0.20m, estabilizado com cimento.

Para o estacionamento propõem-se:

- Cubo de granito 9/11;
- Camada de regularização em areia e cimento com 0.10 m;
- Camada de base em agregado britado de granulometria extensa (ABGE), espessura de 0.15m;
- Camada de sub-base em agregado britado de granulometria extensa (ABGE), espessura de 0.15 m.

7 - Obras acessórias

Como obras acessórias está prevista a execução de muros de suporte em substituição ou na ligação aos muros existentes, em locais de alargamento de plataforma. Os muros serão executados em betão armado.

De referir que o muro adjacente à via de sentido único deverá ter um coroamento alteado de forma a promover a segurança na circulação, funcionando como barreira de segurança.

8 - Sinalização

8.1 - Considerações gerais

Neste projecto estão previstos os trabalhos referentes à sinalização horizontal e à sinalização vertical de código:

- a sinalização horizontal, que consta, fundamentalmente, de marcas rodoviárias longitudinais, contínuas e descontínuas, marcas transversais nas zonas de encontro de vias, além de outros símbolos, como sejam os casos de triângulos de cedência de prioridade e “zonas “mortas” (de

acordo com a “Norma de Marcas Rodoviárias” e o Regulamento de Sinalização de Trânsito (RST) em vigor);

- a sinalização vertical, que emprega vários tipos de placas constantes do Regulamento de Sinalização de Trânsito (nomeadamente os sinais de perigo, os de proibição, obrigação, os de prescrição específica e os de informação). Da sinalização vertical de orientação consta um conjunto de destinos com ligação através da rede viária fundamental e municipal.

Considera-se ainda a execução de outros equipamentos de sinalização complementares, como é o caso das balizas de posição.

As dimensões utilizadas para a sinalização horizontal e vertical foram definidas de acordo com as características da via a sinalizar, nomeadamente no que diz respeito ao número de vias e à velocidade permitida na sua circulação, tendo em conta o seu carácter urbano.

Nesta memória e respectivos anexos, bem como nas peças desenhadas que a acompanham, enumeram-se os elementos utilizados, indicando-se a sua função, a sua localização e a sua geometria.

8.2 - Sinalização horizontal

8.2.1 - Características gerais

A sinalização horizontal, conforme referido anteriormente, consta de um conjunto de marcas rodoviárias, em pintura branca reflectorizada, do tipo longitudinal, transversal ou outra, adequadas às características próprias das vias em estudo.

Desta forma foram definidas as dimensões das marcas rodoviárias, para a plena via, correspondentes ao patamar de velocidades entre 40 km/h e 60 km/h de acordo com o documento base do INIR (Marcas Rodoviária – Características dimensionais, Critérios de utilização e colocação) e Norma de Marcas Rodoviárias da ex-JAE, que se sintetizam nos quadros à frente apresentados.

Estas marcas inscritas no pavimento serão pintadas em material termoplástico com características reflectoras e deverão obedecer aos requisitos mencionados no “Projecto de Especificações de Tintas para Marcas Rodoviárias” do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), em acordo com o definido no Caderno de Encargos.

8.2.2 - Linhas longitudinais

8.2.2.1 - Contínuas

Neste projecto utilizaram-se as linhas contínuas desempenhando as seguintes funções:

- separação absoluta de vias com zonas de estacionamento. A sua nomenclatura no projecto será (LBC);

8.2.2.2 - Descontínuas

As linhas descontínuas foram utilizadas para:

- separação das vias numa faixa de rodagem com iguais sentidos de circulação, sendo a nomenclatura de projecto (LBT);

8.2.2.3 - Geometria

Atendendo às funções atrás referidas, e de acordo com o tipo de via a sinalizar, adoptaram-se para as linhas longitudinais as características geométricas indicadas nos quadros seguintes:

**Quadro 1 - Características geométricas das linhas longitudinais
(Plena Via)**

Função	Tipo de Linha	Largura (m)	Traço (m)	Espaço (m)	Símbolo
Separação de vias do mesmo sentido	Descontínua	0.10	2.50	1.00	LBT (0.10) 3/4

8.2.3 - Zonas raiadas

As zonas raiadas são constituídas por barras obliquas definindo áreas cujo limite é normalmente constituído por linhas contínuas, axiais ou delimitadoras de vias de trânsito ou que dão continuidade a guias. Definem “zonas mortas”, normalmente não utilizáveis do pavimento, devendo as raias obliquas estar inclinadas de modo a afastar o tráfego das áreas que delimitam.

Nas intersecções de nível é previsto o contorno da totalidade de ilhas com raias obliquas, como é o caso das ilhas separadoras das entradas e saídas da rotunda.

8.2.4 - Símbolos

É considerada a pintura de triângulos de cedência de prioridade nos ramos de entrada das rotundas. O triângulo de cedência de prioridade é deformado no sentido do comprimento, e o vértice mais agudo é dirigido para o condutor.

As suas dimensões variam de acordo com a velocidade praticada no local da sua colocação, conforme indicado no seguinte quadro (conteúdo extraído da Norma de Marcas Rodoviárias da ex-JAE).

Quadro 2 - Comprimento do símbolo triangular

Velocidade	Comprimento do símbolo
60 – 90	4.00 m
40 – 60	2.00 m

Deverá aplicar-se o símbolo triangular com 2 m de comprimento nas entrada da rotunda e entroncamentos.

8.3 - Sinalização vertical de código

8.3.1 - Considerações gerais

A sinalização vertical do código é constituída por sinais de diferentes tipos e formatos, que obedecem à descrição e pormenorização realizada na legislação Portuguesa sobre a matéria.

Previu-se a colocação de diversos sinais de trânsito, nomeadamente sinais de perigo, de prioridade, de obrigação, de prescrição absoluta de recomendação e complementares. A aplicação de sinalização vertical de ultrapassagem teve como base a análise das distâncias de visibilidade de ultrapassagem e consequente marcação de linha contínua de acordo com o critério de Glennon. A limitação de velocidade máxima permitida, para além dos casos expressamente indicados na lei, foi obtida com base na avaliação das distâncias de visibilidade de paragem de acordo com a Norma de Traçado da ex-JAE.

Quando colocados em secção corrente, os sinais terão um diâmetro ou um lado, consoante forem respectivamente circulares ou triangulares, de 0.70 m.

Dada a crescente ocorrência de choques frontais motivados pela circulação em “contra-mão” foram ainda previstos “painéis de contra-mão”. É habitual criar um “efeito de porta” com a aplicação dos sinais de sentido proibido através da sua colocação nas ilhas da rotunda

A implantação dos sinais deverá obedecer à localização indicada e aos preceitos regulamentares. A fixação dos postes ao solo será feita através de um maciço de fundação com as características indicadas nos desenhos de pormenor ou outros dispositivos que venham a ser indicados pela fiscalização.

8.3.2 - Características gerais dos sinais

Os sinais serão reflectorizados, devendo os materiais e técnicas a utilizar na respectiva pintura e reflectorização garantir a retrorreflexão a uma distância não inferior a 400 metros.

8.3.2.1 - Placas, postes de fixação e peças de ligação

As placas devem ser fabricadas em chapa de ferro polido com espessura de $1,8 \pm 0,2$ mm, dotadas de protecção anti-corrosiva com acabamento em tela retrorreflectora pela frente e pintadas no tardo com

a cor cinzenta adoptada pela EP, devendo o seu fabrico observar as prescrições indicadas no Caderno de Encargos.

Os postes de fixação serão executados em chapa de aço galvanizado de $1,8 \pm 0,2$ mm de espessura e com o formato tubular cujas dimensões constam nas peças desenhadas.

As charneiras serão em chapa de aço galvanizado de 3mm de espessura. Os parafusos, anilhas e porcas serão de formatos e dimensões normalizadas e adequadas para o efeito. Estes elementos de ligação terão como acabamento e protecção contra a corrosão uma zincagem por galvanização a frio.

9 - Equipamento de segurança

9.1 - Considerações Gerais

Este capítulo tem como objetivo descrever e justificar o tipo e a localização do equipamento de segurança a instalar, bem como definir as características que devem possuir os vários elementos e os materiais que os constituem, indicando ainda as condições relativas à sua instalação para a plena via, nós e restabelecimentos. Indicam-se o tipo e localização das guardas de segurança e dos delineadores bem como de outros equipamentos considerados adequados à via em estudo.

Para a elaboração do projeto foram seguidos os critérios recomendados nos seguintes documentos:

- i) Equipamento e Segurança - Instrumentos de guiamento, balizagem e contenção (ex-J.A.E.- Março 1996);
- ii) Norma de Traçado (1994 – ex-J.A.E.);
- iii) NP EN 1317 – Sistemas de Segurança Rodoviária
Parte 1: Terminologia e critérios gerais para métodos de ensaio;
Parte 2: Classes de desempenho, critérios de aceitação do ensaio de colisão e métodos de ensaio para barreiras de segurança;

Parte 3: Crash Cushions (atenuadores de impacto) – Performance classes, impact test acceptance criteria and test methods for crash cushions;

Parte 4: Classes de desempenho, critérios de aceitação dos ensaios de choque e métodos de ensaio para terminais e transições de barreiras de segurança-

- iv) Lei nº 33/2004 de 28 de Julho – Colocação de proteção nas guardas de segurança das vias de comunicações públicas integradas ou não na Rede Rodoviária Nacional, contemplando a perspetiva da segurança dos veículos de duas rodas e Decreto Regulamentar nº 3/2005 de 10 de Maio – Regulamentação para a plena aplicabilidade da Lei 33/2004.
- v) Bibliografia da EP sobre delineadores e marcadores.

Foram ainda consideradas as recomendações dos seguintes documentos base do INIR:

- i) Marcas Rodoviárias – Dispositivos Retrorrefletores Complementares (Disposição Normativa do INIR - Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, IP – Documento Base)
- ii) Sistemas de retenção rodoviários – Manual de Aplicação do INIR - Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, IP (Documento Base)

9.2 - Equipamento de guiamento, balizagem e demarcação

9.2.1 - Balizas laterais de posição

Nas ilhas encontra-se prevista a aplicação de uma baliza lateral de posição e sobre esta o sinal de código D3a – “Obrigação de contornar placa ou obstáculo”.

Estas balizas serão aplicadas na separação de movimentos na Rua Engº Joaquim Botelho Lucena e antes da materialização do muro de suporte.

9.3 - Normas e regulamentos

Todos os materiais a utilizar nos vários elementos, bem como os processos de execução e ensaios deverão obedecer ao estipulado em todos os Regulamentos, Normas e Especificações do LNEC em vigor que interessem à conceção e execução dos elementos de sinalização e de equipamentos de segurança a

instalar na via; deverão ainda satisfazer as prescrições indicadas no Caderno de Encargos e a EN 1317 sendo que esta se sobrepõe a todos os desenhos de pormenor apresentados.

Colaboraram neste projeto,

José Pedro Lameirão

Pedro Amaral

Hugo Guimarães

Alcides Santos

Vila Real, em agosto de 2024

Pela Planurb, Pedro Amaral Unipessoal, Lda

Pedro Barroso Machado Borges do Amaral

Botelho

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

Empreitada:

**PROJETO DE EXECUÇÃO PARA O ACESSO ENTRE A RUA ENG.º JOAQUIM BOTELHO DE LUCENA E BAIRRO DR.
PROJECTO DE EXECUÇÃO**

Código	Designação dos Trabalhos	RESUMO ORÇAMENTAL			
1	TERRAPLENAGEM				10 483,38 €
2	DRENAGEM				17 775,00 €
3	PAVIMENTAÇÃO				79 841,45 €
4	OBRAS ACESSÓRIAS				81 661,00 €
5	EQUIPAMENTOS DE SINALIZAÇÃO E SEGURANÇA				12 491,00 €
6	PAISAGISMO				46 543,00 €
7	INFRAESTRUTURAS ELÉTRICAS DE SERVIÇO PÚBLICO				21 730,00 €
8	DIVERSOS				16 000,00 €
TOTAL:					286 524,83 €

medicamentos?

1+00

Farmácias de Serviço do Concelho de Vila Real

Janeiro

Permanente

Data	
01/01/2025	quarta-feira
02/01/2025	quinta-feira
03/01/2025	sexta-feira
04/01/2025	sábado
05/01/2025	domingo
06/01/2025	segunda-feira
07/01/2025	terça-feira
08/01/2025	quarta-feira
09/01/2025	quinta-feira
10/01/2025	sexta-feira
11/01/2025	sábado
12/01/2025	domingo
13/01/2025	segunda-feira
14/01/2025	terça-feira
15/01/2025	quarta-feira
16/01/2025	quinta-feira
17/01/2025	sexta-feira
18/01/2025	sábado
19/01/2025	domingo
20/01/2025	segunda-feira
21/01/2025	terça-feira
22/01/2025	quarta-feira
23/01/2025	quinta-feira
24/01/2025	sexta-feira
25/01/2025	sábado
26/01/2025	domingo
27/01/2025	segunda-feira
28/01/2025	terça-feira
29/01/2025	quarta-feira
30/01/2025	quinta-feira
31/01/2025	sexta-feira

BARREIRA Largo Visconde Almeida Garret 141 a 147
BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
GALENO Avenida 1ª de Maio 7
SEIXAS Avenida Aureliano Barrigas 175 - 4 A
MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
PORTUGAL Rotunda do Nervil, entrada 8 5
ARAUCÁRIA Quinta da Araucária, Bloco 3 4 2
LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
MATEUS Bairro do Marco-Mateus
TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
BARREIRA Largo Visconde Almeida Garret 141 a 147
BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
GALENO Avenida 1ª de Maio 7
SEIXAS Avenida Aureliano Barrigas 175 - 4 A
MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
PORTUGAL Rotunda do Nervil, entrada 8 5
ARAUCÁRIA Quinta da Araucária, Bloco 3 4 2
LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
MATEUS Bairro do Marco-Mateus
TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
BARREIRA Largo Visconde Almeida Garret 141 a 147
BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
GALENO Avenida 1ª de Maio 7

Antes de se deslocar à Farmácia LIGUE 1400



Farmácias de Serviço do Concelho de Vila Real

Fevereiro

Permanente

Data	
01/02/2025	sábado
02/02/2025	domingo
03/02/2025	segunda-feira
04/02/2025	terça-feira
05/02/2025	quarta-feira
06/02/2025	quinta-feira
07/02/2025	sexta-feira
08/02/2025	sábado
09/02/2025	domingo
10/02/2025	segunda-feira
11/02/2025	terça-feira
12/02/2025	quarta-feira
13/02/2025	quinta-feira
14/02/2025	sexta-feira
15/02/2025	sábado
16/02/2025	domingo
17/02/2025	segunda-feira
18/02/2025	terça-feira
19/02/2025	quarta-feira
20/02/2025	quinta-feira
21/02/2025	sexta-feira
22/02/2025	sábado
23/02/2025	domingo
24/02/2025	segunda-feira
25/02/2025	terça-feira
26/02/2025	quarta-feira
27/02/2025	quinta-feira
28/02/2025	sexta-feira

SEIXAS Avenida Aureliano Barrigas 175 - U/A
MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
PORTUGAL Rotunda do Nervil, entrada B 5
ARAUCÁRIA Quinta da Araucária, Bloco 3 U 2
LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
MATEUS Bairro do Matrao-Mateus
TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
BARREIRA Largo Visconde Almeida Garret 141 a 147
BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
GALENO Avenida 1º de Maio 7
SEIXAS Avenida Aureliano Barrigas 175 - U/A
MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
PORTUGAL Rotunda do Nervil, entrada B 5
ARAUCÁRIA Quinta da Araucária, Bloco 3 U 2
LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
MATEUS Bairro do Matrao-Mateus
TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
BARREIRA Largo Visconde Almeida Garret 141 a 147
BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
GALENO Avenida 1º de Maio 7
SEIXAS Avenida Aureliano Barrigas 175 - U/A
MONTEZELOS Rua de Montezelos 39

Antes de se deslocar à Farmácia LIGUE 1400



Farmácias de Serviço do Concelho de Vila Real

Março

Permanente

Data	
01/03/2025	sábado
02/03/2025	domingo
03/03/2025	segunda-feira
04/03/2025	terça-feira
05/03/2025	quarta-feira
06/03/2025	quinta-feira
07/03/2025	sexta-feira
08/03/2025	sábado
09/03/2025	domingo
10/03/2025	segunda-feira
11/03/2025	terça-feira
12/03/2025	quarta-feira
13/03/2025	quinta-feira
14/03/2025	sexta-feira
15/03/2025	sábado
16/03/2025	domingo
17/03/2025	segunda-feira
18/03/2025	terça-feira
19/03/2025	quarta-feira
20/03/2025	quinta-feira
21/03/2025	sexta-feira
22/03/2025	sábado
23/03/2025	domingo
24/03/2025	segunda-feira
25/03/2025	terça-feira
26/03/2025	quarta-feira
27/03/2025	quinta-feira
28/03/2025	sexta-feira
29/03/2025	sábado
30/03/2025	domingo
31/03/2025	segunda-feira

PORTUGAL | Rotunda do Nervir, entrada B 5
 ARAUCÁRIA | Quinta da Araucária, Bloco 3 U 2
 LORDELO | Urbanização S. Lourenço Lt 16
 MATEUS | Bairro do Marrão-Mateus
 TUNA FERREIRA | Rua D. Maria do Carmo 8
 ALMEIDA | Avenida Carvalho Araújo 45
 BARREIRA | Largo Visconde Almeida Garrett 141 a 147
 BAPTISTA | Rua Dr. Roque da Silveira 22
 CHAVES FERREIRA | Rua D. Pedro de Meneses 1
 MESQUITA | Rua D. Margarida Chaves 37
 GALENO | Avenida 1º de Maio 7
 SEIXAS | Avenida Aureliano Barrigas 175 - U A
 MONTEZELOS | Rua de Montezelos 39
 PORTUGAL | Rotunda do Nervir, entrada B 5
 ARAUCÁRIA | Quinta da Araucária, Bloco 3 U 2
 LORDELO | Urbanização S. Lourenço Lt 16
 MATEUS | Bairro do Marrão-Mateus
 TUNA FERREIRA | Rua D. Maria do Carmo 8

Antes de se deslocar à Farmácia LIGUE 1400

Abriil

Permanente

Data	
01/04/2025	terça-feira
02/04/2025	quarta-feira
03/04/2025	quinta-feira
04/04/2025	sexta-feira
05/04/2025	sábado
06/04/2025	domingo
07/04/2025	segunda-feira
08/04/2025	terça-feira
09/04/2025	quarta-feira
10/04/2025	quinta-feira
11/04/2025	sexta-feira
12/04/2025	sábado
13/04/2025	domingo
14/04/2025	segunda-feira
15/04/2025	terça-feira
16/04/2025	quarta-feira
17/04/2025	quinta-feira
18/04/2025	sexta-feira
19/04/2025	sábado
20/04/2025	domingo
21/04/2025	segunda-feira
22/04/2025	terça-feira
23/04/2025	quarta-feira
24/04/2025	quinta-feira
25/04/2025	sexta-feira
26/04/2025	sábado
27/04/2025	domingo
28/04/2025	segunda-feira
29/04/2025	terça-feira
30/04/2025	quarta-feira

ALMEIDA | Avenida Carvalho Araújo 45
 BARREIRA | Largo Visconde Almeida Garret 141 a 147
 BAPTISTA | Rua Dr. Roque da Silveira 22
 CHAVES FERREIRA | Rua D. Pedro de Meneses 1
 MESQUITA | Rua D. Margarida Chaves 37
 GALENO | Avenida 1ª de Maio 7
 SEIXAS | Avenida Aureliano Barrigas 175 - U A
 MONTEZELLOS | Rua de Montezelos 39
 PORTUGAL | Rotunda do Nervil, entrada B 5
 ARAUCARIA | Quinta da Araucaria, Bloco 3 U 2
 LORDELO | Urbanização S. Lourenço Lt 16
 MATEUS | Bairro do Marrão-Mateus
 TUNA FERREIRA | Rua D. Maria do Carmo 8
 ALMEIDA | Avenida Carvalho Araújo 45
 BARREIRA | Largo Visconde Almeida Garret 141 a 147
 BAPTISTA | Rua Dr. Roque da Silveira 22
 CHAVES FERREIRA | Rua D. Pedro de Meneses 1

medicamentos?

1400

Farmácias de Serviço do Concelho de Vila Real

Maio

Permanente

Data	
01/05/2025	quinta-feira MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
02/05/2025	sexta-feira GALENO Avenida 1ª de Maio 7
03/05/2025	sábado SEIXAS Avenida Aureliano Barrigas 175 - U A
04/05/2025	domingo MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
05/05/2025	segunda-feira PORTUGAL Rotunda do Nervir, entrada B 5
06/05/2025	terça-feira ARAUCÁRIA Quinta da Araucária, Bloco 3 U 2
07/05/2025	quarta-feira LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
08/05/2025	quinta-feira MATEUS Bairro do Matrazo-Mateus
09/05/2025	sexta-feira TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
10/05/2025	sábado ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
11/05/2025	domingo BARREIRA Largo Visconde Almeida Garrett 143 a 147
12/05/2025	segunda-feira BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
13/05/2025	terça-feira CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
14/05/2025	quarta-feira MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
15/05/2025	quinta-feira GALENO Avenida 1ª de Maio 7
16/05/2025	sexta-feira SEIXAS Avenida Aureliano Barrigas 175 - U A
17/05/2025	sábado MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
18/05/2025	domingo PORTUGAL Rotunda do Nervir, entrada B 5
19/05/2025	segunda-feira ARAUCÁRIA Quinta da Araucária, Bloco 3 U 2
20/05/2025	terça-feira LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
21/05/2025	quarta-feira MATEUS Bairro do Matrazo-Mateus
22/05/2025	quinta-feira TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
23/05/2025	sexta-feira ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
24/05/2025	sábado BARREIRA Largo Visconde Almeida Garrett 143 a 147
25/05/2025	domingo BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
26/05/2025	segunda-feira CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
27/05/2025	terça-feira MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
28/05/2025	quarta-feira GALENO Avenida 1ª de Maio 7
29/05/2025	quinta-feira SEIXAS Avenida Aureliano Barrigas 175 - U A
30/05/2025	sexta-feira MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
31/05/2025	sábado PORTUGAL Rotunda do Nervir, entrada B 5

Antes de se deslocar à Farmácia LIGUE 1400

Junho

Permanente

Data	
01/06/2025	domingo
02/06/2025	segunda-feira
03/06/2025	terça-feira
04/06/2025	quarta-feira
05/06/2025	quinta-feira
06/06/2025	sexta-feira
07/06/2025	sábado
08/06/2025	domingo
09/06/2025	segunda-feira
10/06/2025	terça-feira
11/06/2025	quarta-feira
12/06/2025	quinta-feira
13/06/2025	sexta-feira
14/06/2025	sábado
15/06/2025	domingo
16/06/2025	segunda-feira
17/06/2025	terça-feira
18/06/2025	quarta-feira
19/06/2025	quinta-feira
20/06/2025	sexta-feira
21/06/2025	sábado
22/06/2025	domingo
23/06/2025	segunda-feira
24/06/2025	terça-feira
25/06/2025	quarta-feira
26/06/2025	quinta-feira
27/06/2025	sexta-feira
28/06/2025	sábado
29/06/2025	domingo
30/06/2025	segunda-feira

ARAUCÁRIA | Quinta da Araucária, Bloco 3 U 2

LORDELO | Urbanização S. Lourenço Lt 16

MATEUS | Bairro do Marrao-Mateus

TUNA FERREIRA | Rua D. Maria do Carmo 8

ALMEIDA | Avenida Carvalho Araújo 45

BARREIRA | Largo Visconde Almeida Garret 141 a 147

BAPTISTA | Rua Dr. Roque da Silveira 22

CHAVES FERREIRA | Rua D. Pedro de Meneses 1

MESQUITA | Rua D. Margarida Chaves 37

GALENO | Avenida 1ª de Maio 7

SEIXAS | Avenida Aureliano Barrigas 175 - U A

MONTEZELOS | Rua de Montezelos 39

PORTUGAL | Rotunda do Nervil, entrada B 5

ARAUCÁRIA | Quinta da Araucária, Bloco 3 U 2

LORDELO | Urbanização S. Lourenço Lt 16

MATEUS | Bairro do Marrao-Mateus

TUNA FERREIRA | Rua D. Maria do Carmo 8

ALMEIDA | Avenida Carvalho Araújo 45

BARREIRA | Largo Visconde Almeida Garret 141 a 147

BAPTISTA | Rua Dr. Roque da Silveira 22

CHAVES FERREIRA | Rua D. Pedro de Meneses 1

MESQUITA | Rua D. Margarida Chaves 37

GALENO | Avenida 1ª de Maio 7

SEIXAS | Avenida Aureliano Barrigas 175 - U A

MONTEZELOS | Rua de Montezelos 39

PORTUGAL | Rotunda do Nervil, entrada B 5

ARAUCÁRIA | Quinta da Araucária, Bloco 3 U 2

LORDELO | Urbanização S. Lourenço Lt 16

MATEUS | Bairro do Marrao-Mateus

TUNA FERREIRA | Rua D. Maria do Carmo 8

medicamentos?



Farmácias de Serviço do Concelho de Vila Real

Julho

Data

Permanente

01/07/2025	terça-feira	ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
02/07/2025	quarta-feira	BARREIRA Largo Visconde Almeida Garrett 141 a 147
03/07/2025	quinta-feira	BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
04/07/2025	sexta-feira	CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
05/07/2025	sábado	MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
06/07/2025	domingo	GALENO Avenida 1ª de Maio 7
07/07/2025	segunda-feira	SEIXAS Avenida Aureliano Barrigas 175 - 1/A
08/07/2025	terça-feira	MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
09/07/2025	quarta-feira	PORTUGAL Rotunda do Nervil, entrada B 5
10/07/2025	quinta-feira	ARAUCÁRIA Quinta da Araucária, Bloco 3 U 2
11/07/2025	sexta-feira	LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
12/07/2025	sábado	MATEUS Bairro do Marrão-Mateus
13/07/2025	domingo	TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
14/07/2025	segunda-feira	ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
15/07/2025	terça-feira	BARREIRA Largo Visconde Almeida Garrett 141 a 147
16/07/2025	quarta-feira	BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
17/07/2025	quinta-feira	CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
18/07/2025	sexta-feira	MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
19/07/2025	sábado	GALENO Avenida 1ª de Maio 7
20/07/2025	domingo	SEIXAS Avenida Aureliano Barrigas 175 - 1/A
21/07/2025	segunda-feira	MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
22/07/2025	terça-feira	PORTUGAL Rotunda do Nervil, entrada B 5
23/07/2025	quarta-feira	ARAUCÁRIA Quinta da Araucária, Bloco 3 U 2
24/07/2025	quinta-feira	LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
25/07/2025	sexta-feira	MATEUS Bairro do Marrão-Mateus
26/07/2025	sábado	TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
27/07/2025	domingo	ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
28/07/2025	segunda-feira	BARREIRA Largo Visconde Almeida Garrett 141 a 147
29/07/2025	terça-feira	BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
30/07/2025	quarta-feira	CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
31/07/2025	quinta-feira	MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37

Antes de se deslocar à Farmácia LIGUE 1400



Farmácias de Serviço do Concelho de Vila Real

Agosto

Permanente

Data	
01/08/2025	sexta-feira
02/08/2025	sábado
03/08/2025	domingo
04/08/2025	segunda-feira
05/08/2025	terça-feira
06/08/2025	quarta-feira
07/08/2025	quinta-feira
08/08/2025	sexta-feira
09/08/2025	sábado
10/08/2025	domingo
11/08/2025	segunda-feira
12/08/2025	terça-feira
13/08/2025	quarta-feira
14/08/2025	quinta-feira
15/08/2025	sexta-feira
16/08/2025	sábado
17/08/2025	domingo
18/08/2025	segunda-feira
19/08/2025	terça-feira
20/08/2025	quarta-feira
21/08/2025	quinta-feira
22/08/2025	sexta-feira
23/08/2025	sábado
24/08/2025	domingo
25/08/2025	segunda-feira
26/08/2025	terça-feira
27/08/2025	quarta-feira
28/08/2025	quinta-feira
29/08/2025	sexta-feira
30/08/2025	sábado
31/08/2025	domingo

GALENO Avenida 1ª de Maio 7
SEIXAS Avenida Aureliano Barrigas 175 - 1.ª A
MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
PORTUGAL Rotunda do Nervil, entrada B 5
ARAUCÁRIA Quinta da Araucária, Bloco 3 Lj 2
LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
MATEUS Bairro do Marrao-Mateus
TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
BARREIRA Largo Visconde Almeida Garrett 141 a 147
BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
GALENO Avenida 1ª de Maio 7
SEIXAS Avenida Aureliano Barrigas 175 - 1.ª A
MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
PORTUGAL Rotunda do Nervil, entrada B 5
ARAUCÁRIA Quinta da Araucária, Bloco 3 Lj 2
LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
MATEUS Bairro do Marrao-Mateus
TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
BARREIRA Largo Visconde Almeida Garrett 141 a 147
BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
GALENO Avenida 1ª de Maio 7
SEIXAS Avenida Aureliano Barrigas 175 - 1.ª A
MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
PORTUGAL Rotunda do Nervil, entrada B 5
ARAUCÁRIA Quinta da Araucária, Bloco 3 Lj 2

Antes de se deslocar à Farmácia LIGUE 1400



Farmácias de Serviço do Concelho de Vila Real

Setembro

Permanente

Data	
01/09/2025	segunda-feira
02/09/2025	terça-feira
03/09/2025	quarta-feira
04/09/2025	quinta-feira
05/09/2025	sexta-feira
06/09/2025	sábado
07/09/2025	domingo
08/09/2025	segunda-feira
09/09/2025	terça-feira
10/09/2025	quarta-feira
11/09/2025	quinta-feira
12/09/2025	sexta-feira
13/09/2025	sábado
14/09/2025	domingo
15/09/2025	segunda-feira
16/09/2025	terça-feira
17/09/2025	quarta-feira
18/09/2025	quinta-feira
19/09/2025	sexta-feira
20/09/2025	sábado
21/09/2025	domingo
22/09/2025	segunda-feira
23/09/2025	terça-feira
24/09/2025	quarta-feira
25/09/2025	quinta-feira
26/09/2025	sexta-feira
27/09/2025	sábado
28/09/2025	domingo
29/09/2025	segunda-feira
30/09/2025	terça-feira

LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
MATEUS Bairro do Marrazo-Mateus
TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
BARREIRA Largo Visconde Almeida Garret 141 a 147
BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
GALENO Avenida 1ª de Maio 7
SEIXAS Avenida Aureliano Barréas 175 - 1ª A
MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
PORTUGAL Rotunda do Nervir, entrada B 5
ARAUCÁRIA Quinta da Araucária, Bloco 3 1/2
LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
MATEUS Bairro do Marrazo-Mateus
TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
BARREIRA Largo Visconde Almeida Garret 141 a 147
BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
GALENO Avenida 1ª de Maio 7
SEIXAS Avenida Aureliano Barréas 175 - 1ª A
MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
PORTUGAL Rotunda do Nervir, entrada B 5
ARAUCÁRIA Quinta da Araucária, Bloco 3 1/2
LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
MATEUS Bairro do Marrazo-Mateus
TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45

Antes de se deslocar à Farmácia LISGUE 1400

Farmácias de Serviço do Concelho de Vila Real

Outubro

Permanente

Data	
01/10/2025	quarta-feira
02/10/2025	quinta-feira
03/10/2025	sexta-feira
04/10/2025	sábado
05/10/2025	domingo
06/10/2025	segunda-feira
07/10/2025	terça-feira
08/10/2025	quarta-feira
09/10/2025	quinta-feira
10/10/2025	sexta-feira
11/10/2025	sábado
12/10/2025	domingo
13/10/2025	segunda-feira
14/10/2025	terça-feira
15/10/2025	quarta-feira
16/10/2025	quinta-feira
17/10/2025	sexta-feira
18/10/2025	sábado
19/10/2025	domingo
20/10/2025	segunda-feira
21/10/2025	terça-feira
22/10/2025	quarta-feira
23/10/2025	quinta-feira
24/10/2025	sexta-feira
25/10/2025	sábado
26/10/2025	domingo
27/10/2025	segunda-feira
28/10/2025	terça-feira
29/10/2025	quarta-feira
30/10/2025	quinta-feira
31/10/2025	sexta-feira

BARREIRA Largo Visconde Almeida Garret 141 a 147
BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
GALENO Avenida 1ª de Maio 7
SEIXAS Avenida Aureliano Barrigas 175 - U A
MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
PORTUGAL Rotunda do Nervil, entrada 8 5
ARAUCÁRIA Quinta da Araucária, Bloco 3 U 2
LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
MATEUS Bairro do Marrao-Mateus
TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
BARREIRA Largo Visconde Almeida Garret 141 a 147
BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
GALENO Avenida 1ª de Maio 7
SEIXAS Avenida Aureliano Barrigas 175 - U A
MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
PORTUGAL Rotunda do Nervil, entrada 8 5
ARAUCÁRIA Quinta da Araucária, Bloco 3 U 2
LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
MATEUS Bairro do Marrao-Mateus
TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
BARREIRA Largo Visconde Almeida Garret 141 a 147
BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
GALENO Avenida 1ª de Maio 7

medicamentos?



Farmácias de Serviço do Concelho de Vila Real

Novembro

Permanente

Data	
01/11/2025	sábado
02/11/2025	domingo
03/11/2025	segunda-feira
04/11/2025	terça-feira
05/11/2025	quarta-feira
06/11/2025	quinta-feira
07/11/2025	sexta-feira
08/11/2025	sábado
09/11/2025	domingo
10/11/2025	segunda-feira
11/11/2025	terça-feira
12/11/2025	quarta-feira
13/11/2025	quinta-feira
14/11/2025	sexta-feira
15/11/2025	sábado
16/11/2025	domingo
17/11/2025	segunda-feira
18/11/2025	terça-feira
19/11/2025	quarta-feira
20/11/2025	quinta-feira
21/11/2025	sexta-feira
22/11/2025	sábado
23/11/2025	domingo
24/11/2025	segunda-feira
25/11/2025	terça-feira
26/11/2025	quarta-feira
27/11/2025	quinta-feira
28/11/2025	sexta-feira
29/11/2025	sábado
30/11/2025	domingo

SEIXAS | Avenida Aureliano Barreiros 175 - U/A
 MONTEZELOS | Rua de Montezelos 39
 PORTUGAL | Rotunda do Nervil, entrada B 5
 ARAUCÁRIA | Quinta da Araucária, Bloco 3 U 2
 LORDELO | Urbanização S. Lourenço Lt 16
 MATEUS | Bairro do Marrão-Mateus
 TUNA FERREIRA | Rua D. Maria do Carmo 8
 ALMEIDA | Avenida Carvalho Araújo 45
 BARREIRA | Largo Visconde Almeida Garrett 141 e 147
 BAPTISTA | Rua Dr. Roque da Silveira 22
 CHAVES FERREIRA | Rua D. Pedro de Meneses 1
 MESQUITA | Rua D. Margarida Chaves 37
 GALENO | Avenida 1º de Maio 7
 SEIXAS | Avenida Aureliano Barreiros 175 - U/A
 MONTEZELOS | Rua de Montezelos 39
 PORTUGAL | Rotunda do Nervil, entrada B 5
 ARAUCÁRIA | Quinta da Araucária, Bloco 3 U 2

Antes de se deslocar à Farmácia LIGUE 1400

Dezembro

Permanente

Data	Farmácia
01/12/2025	segunda-feira LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
02/12/2025	terça-feira MATEUS Bairro do Marrão-Mateus
03/12/2025	quarta-feira TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
04/12/2025	quinta-feira ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
05/12/2025	sexta-feira BARREIRA Largo Visconde Almeida Garret 141 a 147
06/12/2025	sábado BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
07/12/2025	domingo CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
08/12/2025	segunda-feira MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
09/12/2025	terça-feira GALENO Avenida 1ª de Maio 7
10/12/2025	quarta-feira SEIXAS Avenida Aureliano Barrigas 175 - 1ª A
11/12/2025	quinta-feira MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
12/12/2025	sexta-feira PORTUGAL Rotunda do Nervir, entrada B 5
13/12/2025	sábado ARAUJÁRIA Quinta da Araucária, Bloco 3 Lj 2
14/12/2025	domingo LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
15/12/2025	segunda-feira MATEUS Bairro do Marrão-Mateus
16/12/2025	terça-feira TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
17/12/2025	quarta-feira ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
18/12/2025	quinta-feira BARREIRA Largo Visconde Almeida Garret 141 a 147
19/12/2025	sexta-feira BAPTISTA Rua Dr. Roque da Silveira 22
20/12/2025	sábado CHAVES FERREIRA Rua D. Pedro de Meneses 1
21/12/2025	domingo MESQUITA Rua D. Margarida Chaves 37
22/12/2025	segunda-feira GALENO Avenida 1ª de Maio 7
23/12/2025	terça-feira SEIXAS Avenida Aureliano Barrigas 175 - 1ª A
24/12/2025	quarta-feira MONTEZELOS Rua de Montezelos 39
25/12/2025	quinta-feira PORTUGAL Rotunda do Nervir, entrada B 5
26/12/2025	sexta-feira ARAUJÁRIA Quinta da Araucária, Bloco 3 Lj 2
27/12/2025	sábado LORDELO Urbanização S. Lourenço Lt 16
28/12/2025	domingo MATEUS Bairro do Marrão-Mateus
29/12/2025	segunda-feira TUNA FERREIRA Rua D. Maria do Carmo 8
30/12/2025	terça-feira ALMEIDA Avenida Carvalho Araújo 45
31/12/2025	quarta-feira BARREIRA Largo Visconde Almeida Garret 141 a 147

Antes de se deslocar à Farmácia LIGUE 1400



CONVENIO GENERAL DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO E IMPLANTACION DE PLANES Y PROYECTOS DE IMPACTO SOCIAL Y ECONÓMICO PARA LA REVITALIZACIÓN DE ANDALUCÍA Y PORTUGAL DESDE EL EMPRENDIMIENTO Y LA INNOVACIÓN SOCIAL TOMANDO LAS IDIOSINCRASIAS TERRITORIALES DE LOS RÍOS GUADALQUIVIR Y DOURO COMO EJES VERTEBRADORES, ENTRE LA CÁMARA MUNICIPAL DE SABROSA, LA CÁMARA MUNICIPAL DE VILA REAL, AYUNTAMIENTO DE SEVILLA, CONSEJERÍA DE UNIVERSIDAD, INNOVACIÓN E INVESTIGACIÓN DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA Y LABME INNOVACIÓN SOCIAL.

En Sevilla, a 12 de Diciembre de 2024

REUNIDOS

DE UNA PARTE, D./D^a _____, con DNI. _____,
con domicilio en _____, el cual interviene en nombre y representación de
_____, con CIF _____, con domicilio en
_____, en su calidad de _____.

DE OTRA PARTE, D./D^a _____, con DNI. _____,
con domicilio en _____, el cual interviene en nombre y representación de
_____, con CIF _____, con domicilio en
_____, en su calidad de _____.

DE UNA PARTE, D./D^a _____, con DNI. _____,
con domicilio en _____, el cual interviene en nombre y representación de
_____, con CIF _____, con domicilio en
_____, en su calidad de _____.

DE OTRA PARTE, D./D^a _____, con DNI. _____,
con domicilio en _____, el cual interviene en nombre y representación de
_____, con CIF _____, con domicilio en
_____, en su calidad de _____.

Y DE OTRA, Don José Luis Muñoz Borrero, con DNI. 28.917.990 K, en representación de LABME 2030, S.L. (en adelante LABME) con CIF. B B70639257, con domicilio en Plaza del Triunfo, 5 como gestora de la iniciativa LABME Innovación Social, en nombre y representación de ésta.

Todas las partes se reconocen, en el concepto en que respectivamente intervienen, la capacidad legal necesaria para el otorgamiento del presente Convenio de Cooperación para el desarrollo e implantación de Planes de Impacto Social y Económico en Andalucía y Portugal tomando como ejes vertebradores las idiosincrasias territoriales del río Guadalquivir y el río Douro,

EXPONEN

PRIMERO.- LABME es una empresa de innovación y emprendimiento social cuyo objeto social es el desarrollo e implantación de Planes de Impacto Social y Económico para la revitalización de los territorios desde el emprendimiento social (P.E.S.), así como la celebración de actividades formativas, culturales, sociales y empresariales relacionadas con la innovación social y el emprendimiento, aplicando la innovación tecnológica en todas sus actividades y proyectos.

LABME es un proyecto compartido y en abierto, una iniciativa que busca la complicitad de todos, de las Administraciones Públicas y del tejido civil de las comunidades en las que trabaja, por la convicción arraigada de que la revitalización de los territorios tiene que partir del esfuerzo, del talento y de la creatividad de los propios ciudadanos.

Así, LABME es una herramienta ejecutiva que busca actuar en el territorio. Su valor no reside en ser un foro de reflexión estratégico sobre lo que debería hacerse en una comunidad para su revitalización sino en que centra sus esfuerzos en “hacer que las cosas sucedan”.

SEGUNDO.- La Consejería de Universidad, Innovación e Investigación de la Junta de Andalucía es una pieza fundamental para el desarrollo e implementación de los planes de impacto social y económico para la revitalización de la ciudad de Andalucía y para cooperar con el gobierno de Portugal y las ciudades vinculadas con el río Douro desde la innovación y el emprendimiento social, para el impulso de los ecosistemas de emprendimiento e innovación social, tomando como ejes vertebradores las idiosincrasias territoriales del río Guadalquivir y el río Douro.

TERCERO.- Que tanto LABME como la Consejería coinciden en el análisis de la especial significación y relevancia estratégica desde múltiples perspectivas de los Planes de Impacto Social y Económico para la Revitalización de sus territorios desde el Emprendimiento Social (P.E.S.), para el avance de la economía y de la sociedad desde sus ríos.

CUARTO.- Que por ello es deseo de ambas instituciones suscribir un Convenio de Cooperación a fin de establecer un Marco jurídico e institucional de Colaboración adecuado para impulsar el desarrollo e implantación de planes y proyectos de Impacto Social y Económico, que permitan la revitalización de Andalucía y Portugal, colaborando de manera conjunta en la realización de programas, proyectos y actividades divulgativas, formativas, técnicas y de apoyo a proyectos empresariales en materias de interés común.

Con tal fin, suscriben el presente Convenio de Cooperación para el desarrollo e implantación de Planes y Proyectos de Impacto Social y Económico tomando las idiosincrasias territoriales de los ríos Guadalquivir y Douro como ejes vertebradores de sus territorios, que se regirá por las siguientes

CLÁUSULAS

PRIMERA.- La Consejería y LABME, fomentarán la colaboración entre las entidades a fin de fomentar y promover el desarrollo e implantación en el marco de Planes de Impacto Social y Económico, acciones divulgativas, proyectos formativos y proyectos que permitan la revitalización de Andalucía y Portugal desde el emprendimiento social tomando las idiosincrasias territoriales asociadas a los ríos Guadalquivir y Douro como ejes vertebradores de sus territorios.

A tal fin, el presente Convenio tiene como finalidad establecer las bases de colaboración entre la Consejería, las instituciones implicadas en el plan y LABME, siendo las principales actuaciones objeto de convenio las siguientes:

- Apoyo a la coordinación y gestión para el fomento de proyectos para el desarrollo e implantación de Planes de Impacto Social y Económico desde el emprendimiento social tomando como ejes vertebradores de sus territorios las idiosincrasias territoriales asociadas a el río Guadalquivir y el río Douro.
- La promoción de alianzas estratégicas para fortalecer la revitalización de Sevilla, Sabrosa y Vila Real desde la cultura empresarial y el desarrollo humano.
- El desarrollo conjunto de actividades promocionales, divulgativas y de emprendimiento que pudieran encuadrarse entre los fines perseguidos por las partes.
- La colaboración conjunta para acceder a fondos para la financiación de proyectos.
- Favorecer el desarrollo de colaboraciones con instituciones y organizaciones en países iberoamericanos dirigidas a los anteriores fines.

SEGUNDA.- Estas instituciones intercambiarán recíprocamente las informaciones necesarias para la determinación de las áreas concretas de trabajo en las que exista interés en desarrollar proyectos conjuntos y mantendrán una estrecha colaboración en relación con asuntos de interés común siendo coordinado por LABME.

TERCERA.- La selección de las actividades conjuntas se realizará sobre la base de criterios de reciprocidad y complementariedad de esfuerzos.

El desarrollo del presente Convenio Marco General se concretará y realizará mediante convenios específicos donde se detallen actuaciones concretas a desarrollar por cada una de las partes, que deberán ser suscritos por las partes que firman este Convenio.

CUARTA.- A fin de canalizar las relaciones entre ambas partes y definir la planificación y programación operativa se constituye una Comisión Mixta de Seguimiento formada por un representante designado por la Consejería de Universidad, Innovación e Investigación de la Junta de Andalucía en las siguientes personas:

D./ dña. _____, D./ dña.
_____, D./ dña. _____,
D./ dña. _____, D./ dña.
_____, y un representante designado por LABME Innovación Social, en la persona de D. José Luis Muñoz Borrero.

Esta Comisión Mixta tendrá por objeto la propuesta, coordinación, evaluación, seguimiento, vigilancia y control del convenio y de las actuaciones a desarrollar en aplicación del mismo. Serán funciones de la Comisión Mixta:

- a) Establecer los instrumentos de desarrollo, planes operativos, acuerdos, protocolos específicos de colaboración y cuantos otros instrumentos resulten pertinentes, mediante los que se determinen las acciones que han de realizarse.
- b) Determinar los medios personales y materiales necesarios para ello, concretándose en cada uno de ellos los compromisos que asume cada una de las partes.
- c) Velar por el buen desarrollo de la Planificación y Programación Operativa.
- d) Elaborar y proponer los instrumentos de programación y desarrollo del convenio.
- e) Resolver cuantas incidencias surjan de la interpretación y cumplimiento del Convenio.
- f) Resolver de manera amistosa cualquier desacuerdo que pueda surgir en el desarrollo del presente convenio.

Esta Comisión se reunirá, al menos, dos veces al año y siempre que lo solicite alguna de las partes. Las partes podrán invitar a las reuniones de esta comisión a aquéllos que consideren.

QUINTA.- El presente convenio, que entrará en vigor a partir de la firma del mismo, tendrá una vigencia de 1 año, renovándose anualmente de forma automática salvo oposición de alguna de las partes.

Al mismo podrán unirse otras instituciones y/o entidades públicas y privadas, en las mismas condiciones y criterios que las entidades firmantes de este convenio y con el mismo ánimo de colaboración y finalidad que motiva la firma de este convenio, a fin de participar en los proyectos que se desarrollen.

SEXTA.- La firma del presente convenio se sustenta en la buena fe de las partes, por lo que las discrepancias que pudieran surgir en el marco del mismo tratarán de resolverse en el seno de la Comisión de Seguimiento, siendo, en otro caso, competencia del orden jurisdiccional contencioso-administrativo de la Jurisdicción española.



Las partes, con renuncia de sus propios fueros, se someten de manera expresa e incondicional, para cualquier cuestión que pudiera surgir de la interpretación o cumplimiento del convenio, a los Juzgados y Tribunales de Sevilla, España.

SEPTIMA.- Las partes firmantes del presente Convenio quedan informadas de que los datos de representantes o personas de contacto recogidos en el mismo o facilitados entre ellas con motivo de su ejecución, serán tratados por cada parte bajo su responsabilidad con la finalidad de regular y gestionar el presente Convenio. La licitud el tratamiento se basa en la necesidad de formalizar el presente Convenio.

Cada parte reconoce a los titulares de tales datos la posibilidad de ejercitar sus derechos de acceder, rectificar y suprimir los datos, así como otros derechos contemplados en la normativa mediante comunicación dirigida a los respectivos domicilios de cada una de las partes firmantes de este Convenio reseñados en el encabezamiento del mismo.

Cada una de las partes firmantes tratará los datos personales recabados como consecuencia del presente Convenio, según lo establecido en la vigente normativa, cumpliendo con los principios establecidos en la normativa de protección de datos y adoptando las medidas de seguridad necesarias en cada caso.

OCTAVA.- Las comunicaciones derivadas y/o relacionadas con el presente convenio deberán efectuarse por correo electrónico a las direcciones que se detallan a continuación:

LABME 2030,SL. Plaza del Triunfo,5. Sevilla 41001. Att: José Luis Muñoz Borrero. Correo: jlmunoz@labme.es

_____, Att: _____, Correo: _____

_____, Att: _____, Correo: _____

_____, Att: _____, Correo: _____

_____, Att: _____, Correo: _____

Y, en prueba de cuanto antecede y de conformidad con todas sus Cláusulas, ambas partes firman el presente Convenio de Cooperación para el desarrollo e implantación de Planes de Impacto Social y Económico para la revitalización de los territorios desde la innovación y el emprendimiento social por duplicado ejemplar, en el lugar y fecha señalados en el encabezamiento.

Por la Consejería de Universidad, Innovación
e Investigación de la Junta de Andalucía.

Por LABME 2030,S.L.

Fdo.: _____

Fdo.: José Luis Muñoz Borrero.

Por Cámara Municipal de Vila Real.

Cámara Municipal de Sabrosa.

Fdo.: _____

Fdo.: _____

Ayuntamiento de Sevilla

Fdo.: _____

OPERAÇÃO SAMARITANO

Projeto de intervenção humanitária
realizado nas freguesias de Campeã e de Pena, Quintã e Vila Cova

Breve apresentação

A. Antecedentes

1. O período de pandemia foi difícil para todos. Poder-se-ia imaginar que nas aldeias era mais fácil lidar com a situação do que em ambiente urbano: as pessoas mantêm uma relação de vizinhança mais próxima e assim mais eficaz na ajuda perante eventuais necessidades. Todavia, nem sempre assim é. E foi o caso da nossa comunidade: alguns apelos chegaram ao pároco e víamo-nos incapazes de encontrar respostas minimamente adequadas, até porque os serviços públicos estavam também com a sua capacidade limitada.
2. As nossas boas relações de cooperação com algumas organizações vocacionadas para o apoio em emergências – Caritas, Cruz Vermelha, ANAFS, Together Internacional – levaram-se a partilhar as nossas preocupações e a lançar um apelo.
3. A resposta foi imediata. A *Together Internacional Portugal (TIP)* que já tínhamos apoiado aquando da explosão do porto de Beirute no Líbano, a 4 de agosto de 2020, e a *Associação Nacional dos Alistados das Formações Sanitárias (ANAFS)* com sede em Lisboa, mas com um núcleo em Vila Real, logo se disponibilizaram para ajudar. E, até seria fácil: bastaria replicar uma intervenção do mesmo género que decorria no Alentejo há vários anos: a Operação Aconchego. Iniciou a 16 de Dezembro de 2011 uma ação de apoio às populações mais isoladas, desfavorecidas e vulneráveis de três freguesias do Concelho de Grândola.
4. Disponíveis para equacionar uma resposta semelhante, os dirigentes das organizações referidas, deslocaram-se e, em diálogo com as Juntas de Freguesia, detetamos três dezenas de casos elegíveis para iniciar uma possível Operação.

B. Implementação do Projeto

5. Foram definidos os objetivos e surgiu um projeto com o código “Operação Samaritano”. Foi formalizada a parceria e, após a devida preparação, iniciou com a 1ª edição, realizada a 28 e 29 de maio de 2021.
6. Os critérios utilizados eram os seguintes: pessoas sem retaguarda de apoio que revelassem maior fragilidade de saúde ou outros riscos, com incidência prioritária nos maiores de 70 anos.
7. Várias equipas de voluntários, constituídas por profissionais de saúde (médicos, enfermeiros e psicólogos), por outros com experiência em apoio social e humanitário e alguns voluntários da comunidade, em viaturas das organizações e até pessoais, visitaram as referidas pessoas, nas suas próprias casas, e criaram um dossier individual onde se registavam alguns parâmetros de diagnóstico clínico e social (rastreios individuais de saúde) e possível intervenção. Isto pressupôs, entre outros, kits e equipamentos apropriados que as organizações disponibilizaram.
8. Logo na primeira visita, ficou claro que, de facto, havia algumas situações a merecer especial cuidado. Foi possível encaminhá-las para vários serviços públicos. Para outras, conseguimos materiais de ajudas técnicas: cadeiras de rodas, camas articuladas, etc.
9. Em 2021, realizamos 7 ações até dezembro, altura em que nas duas freguesias já havia cerca de 60 pessoas a serem seguidas. Cada ação tinha um(a) coordenador(a) e quatro brigadas operacionais de 4/5 pessoas, com um itinerário pré-estabelecido. Simultaneamente, os profissionais presentes realizaram ações de formação abertas à comunidade.
10. O nosso parecer, após o relatório de 2021, era este: *Ficou sempre claro que, para as nossas comunidades, a Operação Samaritano tem constituído um benefício extraordinário a vários títulos: deteção de problemas concretos,*

"pobrezas escondidas", no seio das populações; ação eficaz na resolução de problemas de saúde e outras carências; desenvolvimento de capacidades e relações sadias; intervenção qualificada; formação e educação social... Ganham as pessoas apoiadas que têm manifestado o seu agrado; ganham os que trabalham no terreno na sua intervenção multidisciplinar e ganham as instituições que assim vão cumprindo a sua vocação.

C. Continuidade do Projeto

11. Com algum entusiasmo, este Projeto teve um grande impacto em 2022, com a realização de 10 ações. Havia, no entanto, um handicap: o suporte financeiro. Embora, cada organização contribuisse com a sua parte, restavam os seguros, viaturas e combustível para as deslocações; equipamentos técnicos e material descartável, alojamentos, refeições, etc.
 - a. Candidatamos este projeto a vários Programas. Mas, sem sucesso.
 - b. Apelamos à Câmara Municipal. Compreensivelmente, não seria muito ajustado apoiar um projeto que não tinha âmbito concelhio.
 - c. Assim, as Juntas de Freguesia, apesar das suas limitações, considerando que não deveria ser interrompido o trabalho iniciado, propuseram-se apoiar nos combustíveis e nas despesas de alojamento e alimentação dos voluntários muitos deles vindos de Lisboa, Coimbra, Viseu e Porto.
 - d. O Centro Social e Paroquial da Campeã, não tendo recursos disponíveis para este efeito, pediu ajuda às paróquias e organizamos um centro de recolha de roupa e de bens perecíveis e também um local de venda de produtos de artesanato, alimentado por gente da comunidade, conseguindo assim as receitas necessárias e bens de primeira necessidade.
 - e. Entretanto, se no início, os custos a suportar pelas entidades eram muito onerosos, com a formação de pessoas, a nível local, e seu conseqüente recrutamento, esses custos diminuíram consideravelmente. Menos deslocações, menos alojamentos e refeições.
 - f. E, fomos obrigados a reformular o projeto: em vez de ações mensais, passaram a ter um ritmo bimensal.
12. O Projeto foi continuado em 2023 e 2024, com a realização de apenas 4 ações em cada ano. Algumas pessoas são apoiadas pelo Projeto desde o início. Outras vão entrando conforme diagnóstico ou encaminhamento. Os profissionais mantêm os dossiers atualizados e vão concertando com os serviços públicos (hospitais, médicos de família), instituições de caráter social, etc. e, através de pequenas palestras introduzem melhorias na cultura cívica e resiliência das comunidades, apoio e ensinamento aos cuidadores informais e vários tipos de intervenção.
13. Solicitamos avaliação externa para auferir da qualidade e do grau de satisfação dos beneficiários e concluiu-se que o Projeto se mantém válido.
14. Em 2023, a Together Internacional Portugal começou a ter dificuldades, por falta de recursos humanos e financeiros e acabaria por cancelar a parceria em 2024. Este facto impossibilitou a realização de algumas edições programadas. Mas, a ANAFS mantém viva a intenção de garantir a sua continuidade. Por isso, em novembro, realizaremos a 25ª edição. Também, está em curso a possibilidade de colaboração de um novo parceiro - a Caritas de Vila Real - com a qual já encetamos contactos.

D. Quadro sintético dos Resultados da Operação Samaritano

ANO	Assistências		
	Fem	Masc	Total
2021 (7)	307	132	439
2022 (10)	461	196	657
2023 (4)	168	78	246
Totais	936	406	1342

RELATÓRIO FINAL 2023

OPERAÇÃO SAMARITANO

PARCERIAS

TOGETHER INTERNATIONAL PORTUGAL

ANAFS

CENTRO SOCIAL PAROQUIAL DA CAMPEÃ



Let's WORK Together.





INTRODUÇÃO

Por iniciativa da Together International Portugal (TIP) e em parceria com a ANAFS foi concebida uma ação de apoio às populações mais desfavorecidas e vulneráveis, nas Freguesias de Campeã e para a União de Freguesias da Pena, Quintã e Vila Cova do Concelho de Vila Real.

A iniciativa tomou o nome de código - "OPERAÇÃO SAMARITANO". Esta Operação, engloba rastreios individuais de saúde, pequenas palestras que introduzam outras áreas de interesse e melhoria de cultura cívica e de resiliência das comunidades, apoio/ensinamento aos cuidadores informais com equipamentos sanitários que melhorem e facilitem as ações assistenciais e com intervenções de "recovery", na recuperação ou manutenção de habitações ou equipamentos deteriorados.

As ações desenvolveram-se em referência ao Planeamento acordado e suportado pelo levantamento de necessidades e objectivos locais realizado pelo Centro Social e Paroquial de Campeã com o apoio dado pela Junta de Freguesia de Campeã e pela União de Freguesias de Pena, Quintã e Vila Cova, continuando a ter incidência prioritária nos maiores de 70 anos ou que anteriormente tivessem sido referenciados como doentes de risco e ainda que apresentassem declarado desequilíbrio social, ou ainda, que nos rastreios analíticos efectuados pela Delegado Distrital de Vila Real da ANAFS fossem considerados de incluir, ou que as Autoridades de Saúde e Autárquicas especificamente viessem a solicitar.





COORDENAÇÃO DA OPERAÇÃO

A ANAFS EOC TEAM - *Emergency Operations and Coordination Team* - estrutura que reúne em si o comando, o controlo e as comunicações, dirigiu e controlou o desenrolar das operações no terreno.

EQUIPAS OPERACIONAIS NO TERRENO

Os 85 operacionais das 3 Instituições empenhados nas quatro edições da Operação são oriundos das seguintes Unidades:

- ANAFS DRC TEAM - Displacement Response and Coordination Team (IDP);
- ANAFS USAR TEAM - Urban Search and Rescue Team (SAR);
- ANAFS URO - Unidade de Reserva Operacional;
- ANAFS Delegação Distrital de Vila Real;
- Together International Portugal (TIP);
- Centro Social e Paroquial da Campeã.

Dos 85 operacionais, fazem parte, equipas de médicos, enfermeiros, técnicos de emergência médica e logísticos. Foram prestadas no total das ações 708 horas de trabalho operacional voluntário e benévolo a que se referem a 246 intervenções, incluindo a área da saúde e ações psicossociais.

As viaturas das 3 Instituições percorreram 5516 Km. Os custos com o combustível foram minorados devido à doação de combustível pelo Centro Social e Paroquial da Campeã e da Junta de Freguesia da Campeã, o que ajudou a suprir algumas dificuldades de tesouraria da ANAFS e da TIP.

De referir que a operacionalização das ações continua a assentar na parceria com o Centro Social e Paroquial da Campeã e com o apoio da União de Freguesias de Pena, Quintã e Vila Cova, que suporta grande parte do apoio logístico alimentar e de alojamento.





OPERACIONALIZAÇÃO NO TERRENO

A planificação operacional no terreno resumiu-se, na constituição de 3 ou 4 equipas, formadas por profissionais de saúde apoiados pelo pessoal das restantes áreas técnicas. Cada equipa integrou 3 a 4 elementos, dentro do efetivo disponibilizado e conforme o aglomerado populacional ou a operação a executar, sendo distribuídas no terreno de acordo com o plano previamente elaborado pelo Comandante da Operação, cumprindo as orientações determinadas pelo Coordenador-chefe ANAFS e incluídas na Ordem de Operações atempadamente emitida. Os locais de funcionamento destas brigadas têm a particularidade de abrangerem 35 Aldeias e Lugares, anteriormente definidos por vontade das populações ou por indicação das autoridades locais.

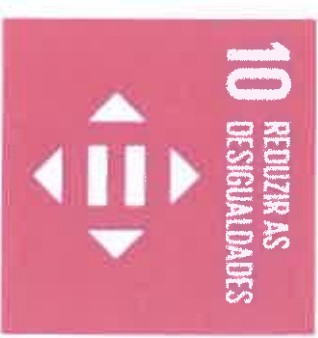


IMPACTOS NOS BENEFICIÁRIOS FINAIS

O impacto nos beneficiários finais refere-se aos efeitos reais e tangíveis que as ações do projeto têm sobre as pessoas com os resultados destas iniciativas. O impacto tem sido positivo e pode abranger uma ampla gama de áreas, incluindo social, saúde e educacional, como a distribuição alimentar de bens não perecíveis na comunidade, provenientes de doadores, e podemos incluir benefícios e melhorias na saúde e na nutrição.

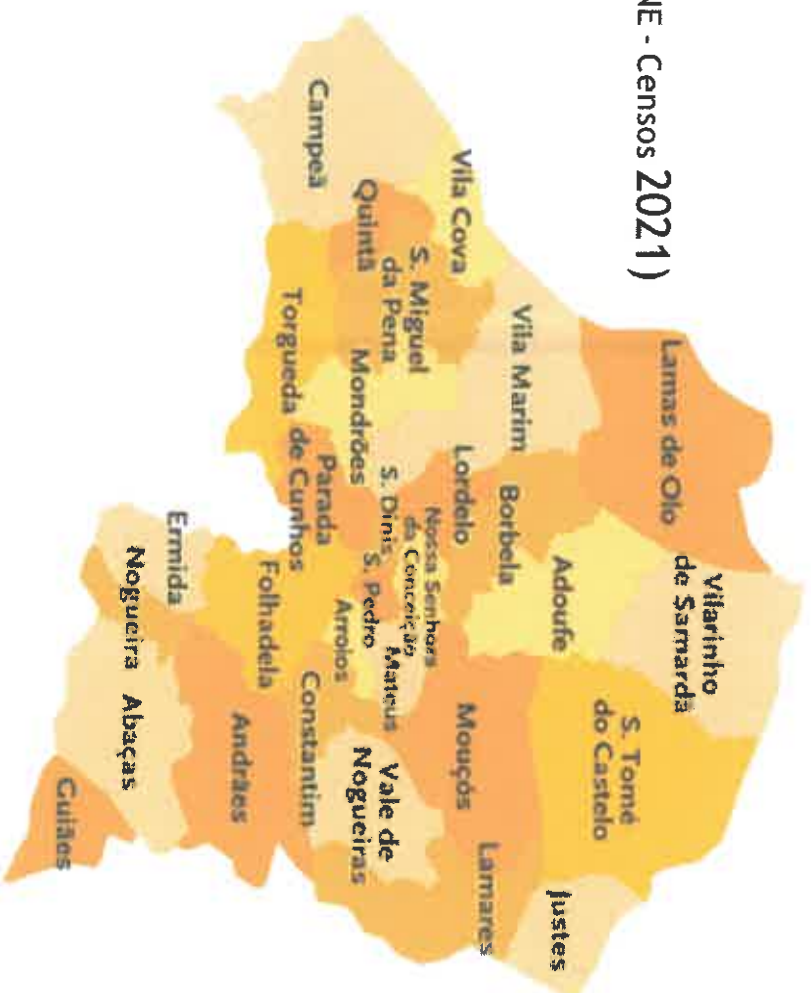


Trabalhamos para atingir os ODS (Objetivos do desenvolvimento Sustentável)



CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS DO CONCELHO DE VILA REAL

(Fonte: INE - Censos 2021)



População – 49.574
♂ - 23.379
♀ - 26.195
Agregados – 19.195
Alojamentos – 30.859
Edifícios – 21.321
Grupos Etários (anos)
0-14 – 5.972
15-24 – 5.175
25-64 – 26.764
65-7 – 11.663
Situação civil:
Solteiros
♂-10.221 ♀-G.G2G
Casados
♂-11.0G4 ♀-11.183
Viúvos
♂-6G6 ♀-3.018
Divorciados
♂-136G ♀-2.065

As zonas de intervenção da Operação Samaritano foi o Concelho de Vila Real e preferencialmente a Freguesia de Campeã e a União de Freguesias de Pena, Quintã e Vila Covã.

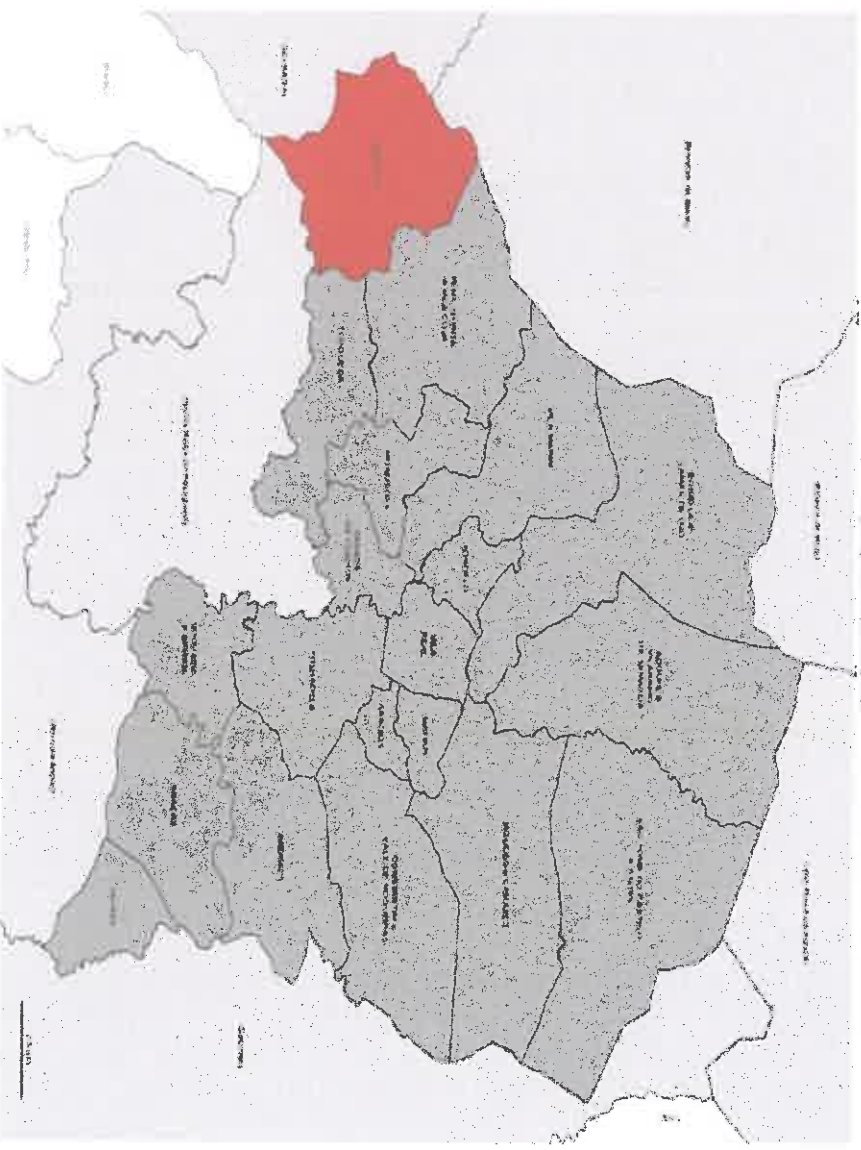
DADOS DEMOGRÁFICOS

Para uma melhor caracterização da população alvo vejamos alguns dados demográficos

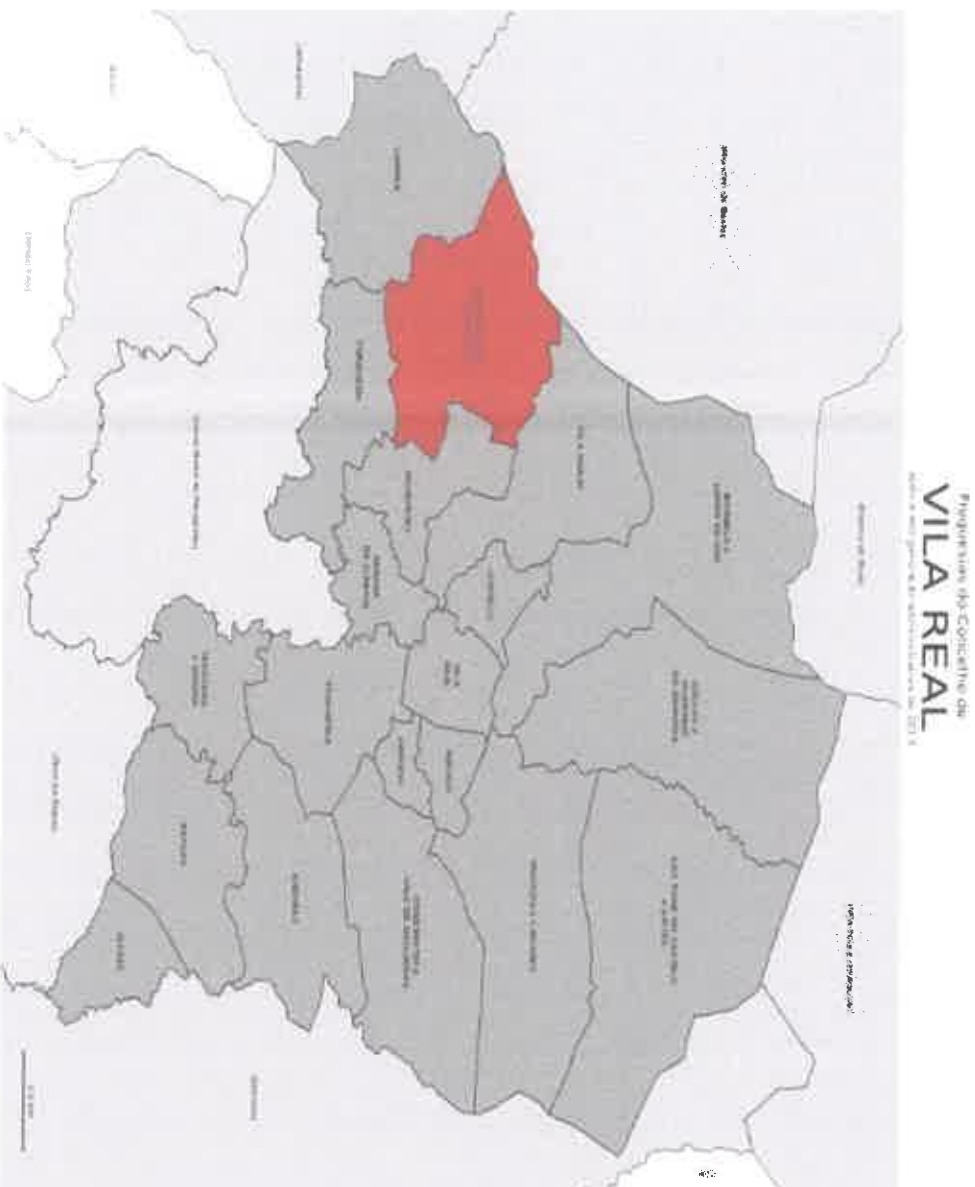
(Fonte: INE - Censos 2021)

A **Freguesia de Campeã** tem 513 famílias. O número de residentes é de 1.226 dos quais 567 são do género masculino e 654 do género feminino. Os grupos etários estão distribuídos:

- »0-14»97
- »15-24»97
- »25-64»589
- »65-7»443



DADOS DEMOGRÁFICOS



(Fonte: INE - Censos 2021)

No caso da União de Freguesias de Pena, Quinta e Vila Cova existem 306 agregados familiares, com 713 residentes em que 338 são homens e 375 mulheres e estão distribuídos:

- »0-14»51
- »15-24»54
- »25-64»351
- »65-7»257

RESULTADOS DA OPERAÇÃO SAMARITANO EM 2023

Nos quadros abaixo poderemos ver as 246 assistências efetuadas, na área da saúde e complementares de outras áreas de intervenção humanitária, nas diversas localidades das Freguesias abrangidas do Concelho de Vila Real.

No somatório das acções conseguimos intervir junto de 24 localidades da Freguesia de Campeã e em 11 da União de Freguesias de Pena, Quintã e Vila Cova.

FREGUESIA DA CAMPEÃ

Total de 2023

Operação	Fem	Masc	Total	Idade																Total	Total	Total			
				50 a 54		55 a 59		60 a 64		65 a 69		70 a 74		75 a 79		80 a 84		85 +					Total	Total	
				Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc				Fem	Masc	geral
18ª	24	7	31	0	0	2	0	1	0	1	1	2	2	1	0	3	1	7	2	9	2	24	7	31	
19ª	23	9	32	0	0	1	0	1	0	2	2	2	3	0	2	2	7	2	7	7	3	3	23	9	32
20ª	19	9	28	0	0	1	0	1	0	1	3	3	0	2	2	6	3	5	5	1	1	19	9	28	
21ª	19	9	28	0	0	2	0	1	0	3	2	1	1	0	1	2	6	3	5	2	2	19	9	28	
Total	85	34	119	0	0	6	0	4	0	7	9	8	0	8	7	26	10	26	8	8	85	34	119		

UNIÃO DE FREGUESIAS PENA, QUINTÃ E VILA COVA

Total de 2023

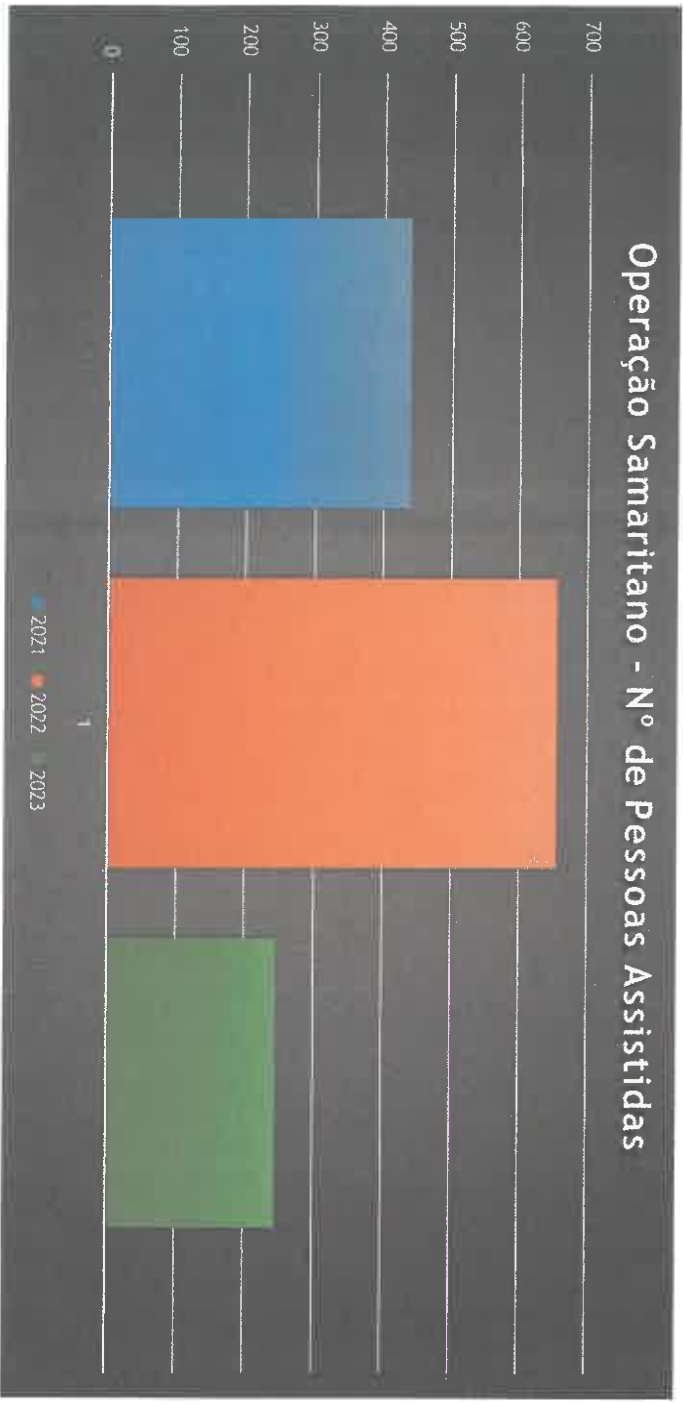
Operação	Fem	Masc	Total	Idade																Total Fem	Total Masc	Total geral
				50 a 54		55 a 59		60 a 64		65 a 69		70 a 74		75 a 79		80 a 84		85 +				
				Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc			
18º	20	9	29	0	0	0	0	2	0	1	0	4	0	4	4	3	4	6	1	20	9	29
19º	16	10	26	0	0	0	0	1	0	1	0	6	1	2	3	3	3	5	2	16	10	26
20º	20	12	32	0	0	0	0	1	0	1	0	5	1	5	4	3	4	5	3	20	12	32
21º	27	13	40	0	0	0	0	2	0	2	0	7	2	6	4	3	3	7	4	27	13	40
Total	83	44	127	0	0	0	0	6	0	5	0	22	4	17	15	12	14	23	10	83	44	127

Total das duas Freguesias - Evolução da Operação Samaritano desde o Início em 2023

Operação	Fem	Masc	Total	Idade																Total Fem	Total Masc	Total geral
				50 a 54		55 a 59		60 a 64		65 a 69		70 a 74		75 a 79		80 a 84		85 +				
				Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc			
18º	44	16	60	0	0	2	0	3	0	2	2	5	0	7	5	10	6	15	3	44	16	60
19º	39	19	58	0	0	1	0	2	0	2	2	9	1	4	5	10	5	12	5	40	18	58
20º	39	21	60	0	0	1	0	2	0	2	3	8	1	7	6	9	7	10	4	39	21	60
21º	46	22	68	0	0	2	0	3	0	5	2	8	2	7	6	9	6	12	6	46	22	68
Total Geral	168	78	246	0	0	6	0	10	0	11	9	30	4	25	22	38	24	49	18	169	77	246

Total das duas Freguesias - Evolução da Operação Samaritano desde o Início em 2021

ANO	Fem	Masc	Total	Idade														Total	Total	Total geral		
				50 a 54		55 a 59		60 a 64		65 a 69		70 a 74		75 a 79		80 a 84					85 +	
				Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc	Fem	Masc				Fem	Masc
2021	307	132	439	1	6	17	0	6	6	18	7	40	14	66	44	91	9	68	46	307	132	439
2022	461	196	657	1	8	15	4	13	3	24	21	86	10	72	77	111	27	136	49	458	199	657
2023	168	78	246	0	0	6	0	10	0	11	9	30	4	25	22	38	24	49	18	169	77	246



REPRESENTAÇÃO GRÁFICA

N° total de Pessoas assistidas nos anos 2021, 2022 e 2023




CONCLUSÃO

Em 2023, para além das ações programadas, foi efetuada uma ação extraordinária inserida no âmbito das JMJ Jornadas Mundiais da Juventude. As edições da Operação Samaritano, continuaram a apresentar as habituais dificuldades financeiras das Organizações Parceiras. Com o empenhamento benévolo de todos os intervenientes e o apoio logístico permanente do Centro Social e Paroquial da Campeã, da Junta de Freguesia da Campeã e da União das Freguesias de Pena, Quintã e Vila Cova, permitiram ultrapassar as dificuldades reconhecidas e cumprir os objetivos traçados no planeamento inicial.

Para darmos continuidade à Operação Samaritano, se essa for a vontade dos Parceiros, das Autarquias e acima de tudo das populações, terá de sofrer algumas alterações e um novo Planeamento, quer do ponto de vista técnico, onde se passem a abordar outras áreas de apoio à saúde e de cultura de resiliência das comunidades, assim como em termos operacionais, uniformizando, dentro da heterogeneidade dos elementos disponíveis, a constituição das Brigadas, adaptando-as aos condicionais morfológicos do terreno, bem como envolvendo de uma forma mais clara e participativa as Autarquias locais que não estão a apoiar, a Sociedade Civil e as próprias Comunidades locais. Aos doadores que apoiam os bens alimentares, os materiais de desgaste nas avaliações biomédicas, agradecemos todo o apoio e colaboração.

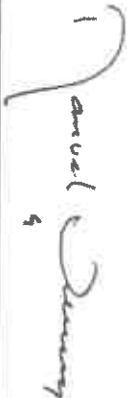
Viseu, 26 de abril de 2024

Presidente da Together International Portugal

Assinado por : José Ricardo Bordón Márquez
Núm. de Identificação: B113684061
Data: 2024.04.26 15:21:41+00'00'

Dr. Ricardo Bordón

Coordenador Chefe da ANAFS



Manuel Velloso

Presidente do Centro Social e Paroquial da Campeã



Padre Manuel Queirós

[Handwritten signature]



Let's WORK Together.

**Obrigado a todos/as
os/as Voluntários/as
que participam!**



1 ERADICAR A POBREZA



2 ACABAR COM A FOME



3 VIDA SAUDAVEL



4 EDUCACAO DE QUALIDADE



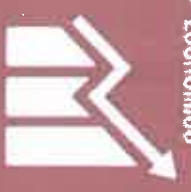
5 IGUALDADE DE GENERO



6 AGUA E SAANEAMENTO



7 ENERGIAS RENOVAVEIS



8 TRABALHO DIGNO E CRESCIMENTO ECONOMICO



9 INOVACAO E INFRAESTRUTURAS



10 REDUZIR AS DESIGUALDADES



11 CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTAVEIS



12 PRODUCAO E CONSUMO SUSTENTAVEIS



13 COMBATER AS ALTERACOES CLIMATICAS



14 OCEANOS, MARES E RECURSOS MARINHOS



15 ECOSISTEMAS TERRESTRES E BIODIVERSIDADE



16 PAZE JUSTICA



17 PARCERIAS PARA O DESENVOLVIMENTO





EDITAL N.º 69/2024

ALEXANDRE MANUEL MOUTA FAVAIOS, VICE-PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL --

----- Nos termos e para efeitos do disposto no artigo n.º 56º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, se publicam as deliberações tomadas por esta Câmara Municipal na sua reunião ordinária n.º 22/2024, de 21/10/2024 destinadas a ter eficácia externa, as quais constam da ata que se anexa. -----

-----Para constar se publicam este e outros de igual teor, nos locais de estilo. -----

-----Vila Real e Câmara Municipal, 21 de outubro de 2024.-----

O Vice - Presidente da Câmara Municipal,



(Alexandre Manuel Mouta Favaios)



Certidão de afixação

Maria de Fátima Aguiar Gradiz Sanches, Coordenadora Técnica do Departamento Administrativo e Financeiro da Câmara Municipal de Vila Real, certifica que afixou nos lugares do costume, o Edital nº 69/2024 da Câmara Municipal de Vila Real, sobre a Ata nº 22/2024, de 21/10/2024 da reunião ordinária da Câmara Municipal.

Por ser verdade e para os devidos efeitos, passo a presente que assino e autêntico.

Vila Real, 25 de outubro de 2024

A Coordenadora Técnica,