



B.3.2.3. Acessibilidade para todos em TP

As interfaces propostas no âmbito do ETAC devem atender à necessidade de promover a acessibilidade para todos em TP, nomeadamente nos acessos a estas (cumprindo o disposto no DL 163/2006) e procurando minimizar a altura das paragens face à dos veículos (tendo em consideração as práticas internacionais em matéria de dimensionamento das plataformas das paragens).

Recomenda-se neste sentido que o **programa de intervenção abranja primeiro as paragens que definem a rede estruturante de interfaces**, e depois se privilegie as paragens que servem os corredores estruturantes de oferta, sendo que neste contexto, se **propõe a intervenção prioritária nas paragens na EN249-4** (vide capítulo D.2.7 do Dossier 7).

Finalmente, o *layout* dos veículos é também de extrema importância para facilitar a acessibilidade a todos; neste domínio, a renovação da frota da Scotturb traduz-se num contributo importante para uma maior facilidade de acesso das pessoas com mobilidade reduzida.

B.3.3. Rede pedonal

Reconhecendo a importância das deslocações a pé como forma de promover padrões de mobilidade mais sustentáveis, o ETAC procura **promover a qualificação e expansão da rede pedonal estruturante** (vide capítulo D.3.1 do Dossier 7), a qual poderá ser contemplada no processo de revisão do PDM ou em outros Instrumentos de Gestão Territorial.

Dada a impossibilidade de qualificar de forma universal a rede pedonal do concelho (num espaço de 10 anos), consideram-se como **zonas de intervenção prioritária** para o desenvolvimento de **ações que visem a melhoria da acessibilidade pedonal**, as que cumprem os seguintes critérios:

- Zonas com maior **potencial de transferência de viagens do TI para o modo pedonal**, ou seja, as zonas com maior concentração de viagens em TI com distâncias iguais ou inferiores a 1,5 km (com base na estrutura actual das viagens), uma vez que é apenas neste segmento de distância que é admissível captar viagens para o modo pedonal;
- Zonas com maior concentração de **emprego** (superior a 25 postos de trabalho /ha);
- Zonas onde se localizam os **Núcleos Urbanos com Valor Patrimonial** (classificação da CMC) com maior concentração de **comércio, serviços e equipamentos**;
- Zonas onde se localizam os principais **interfaces de transportes**;
- Zonas com **maiores acréscimos de população e/ou emprego** nos cenários de futuro.

Os percursos pedonais principais a incluir na rede pedonal estruturante devem, por sua vez, contemplar:

- As ligações pedonais aos principais **pólos geradores**, como por exemplo, grandes espaços comerciais, pólos de emprego e equipamentos colectivos (e.g. equipamentos desportivos, estabelecimentos de ensino, equipamentos de saúde), incluindo os pólos com uma localização excêntrica aos aglomerados urbanos. Deve ser dada especial atenção às ligações entre os pólos geradores e as



zonas urbanas de maior densidade, assim como às interfaces de transportes;

- As principais ligações pedonais às **interfaces de transporte** face ao espaço urbano em que se inscrevem;
- Os percursos com maior intensidade de **comércio, serviços e equipamentos colectivos**, bem como pólos de atracção **turística**;
- Os principais percursos que permitem transpor as **barreiras da Estrada Marginal e da ferrovia**, estabelecendo a ligação entre as zonas urbanas ou de

recreio lazer (e.g. passeio marítimo) adjacentes a estas infra-estruturas;

- Os principais percursos de ligação entre **núcleos urbanos** próximos;
- As principais ligações a zonas de **expansão urbana** (com PP ou loteamento aprovados);

Na Figura 6, apresenta-se a proposta de rede pedonal estruturante, assim como as zonas consideradas de intervenção prioritária.

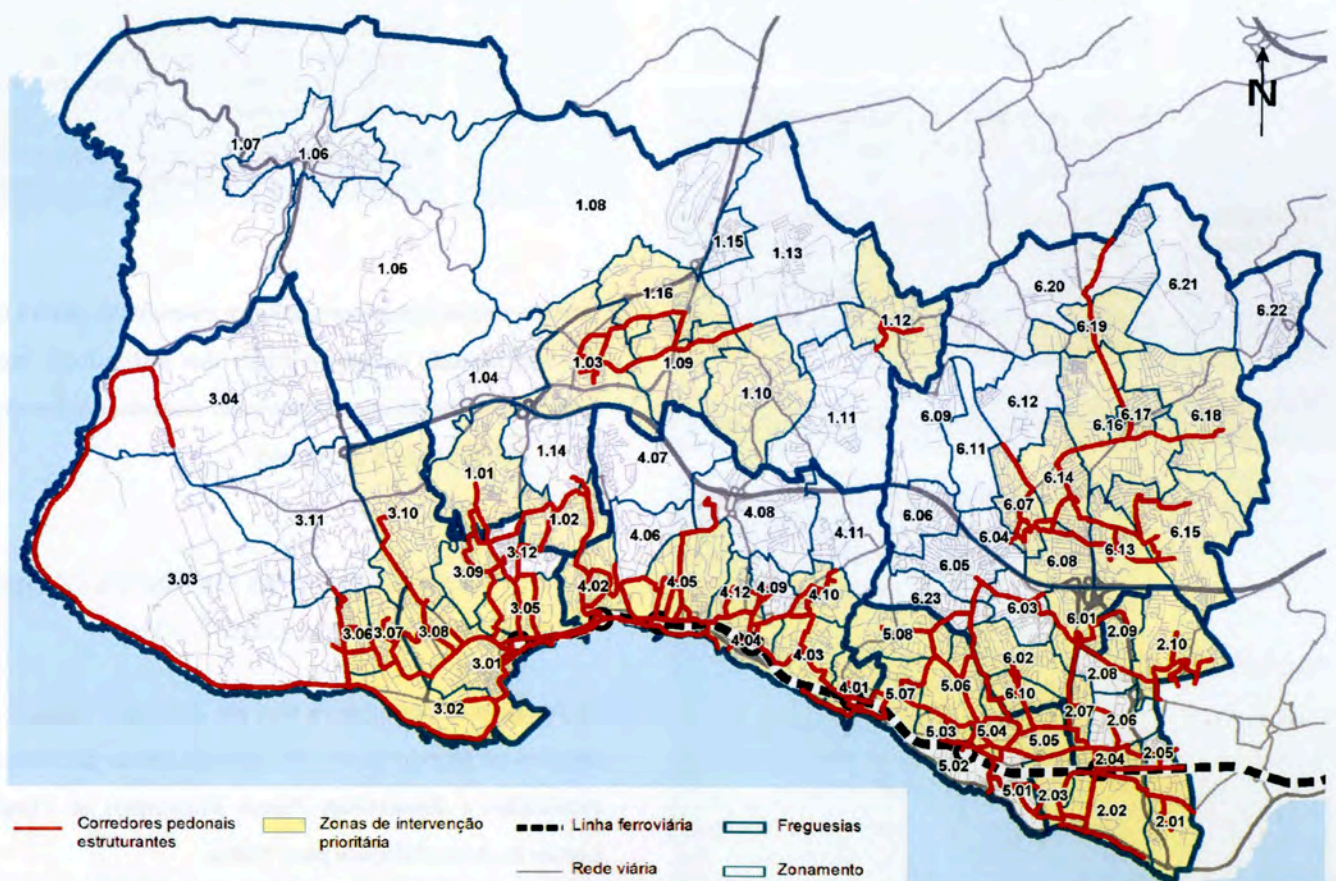


Figura 6 – Rede pedonal estruturante

Normativo



Esta rede de mobilidade pedonal deverá satisfazer um conjunto de requisitos que permitam uma circulação atractiva, segura e de qualidade pelos diversos utilizadores, devendo respeitar os critérios sintetizados na tabela seguinte.

Tabela 11 – Critérios de qualidade a respeitar no planeamento de redes de modos suaves

Segurança	<ul style="list-style-type: none"> • Minimização dos potenciais conflitos com o tráfego (motorizado e não motorizado). • Criação de espaços visualmente permeáveis, desencorajando comportamentos anti-sociais (violência, crime) e permitindo a segurança de pessoas e bens, no período diurno e nocturno. • Iluminação adequada.
Continuidade / Coerência	<ul style="list-style-type: none"> • Boa integração na malha urbana, com interligação eficiente e lógica dos percursos pedonais. • Existência de poucas interrupções nos percursos. • Ligação entre redes de diferentes hierarquias (redes pedonais/cicláveis locais devem estar ligadas a redes de nível superior).
Encaminhamento lógico	<ul style="list-style-type: none"> • Promoção de percursos directos e funcionais.
Acessibilidade / universalidade	<ul style="list-style-type: none"> • Promoção de um desenho urbano universal e inclusivo, atendendo às necessidades de todo o tipo de utilizadores, especialmente os mais vulneráveis (crianças, idosos, pessoas com mobilidade condicionada). • Acessibilidade universal aos principais pólos atractores de deslocações. • Eliminação de barreiras, com especial atenção à colocação de mobiliário urbano, elementos paisagísticos e iluminação. • Dimensionamento das infra-estruturas (passeios) adequado às necessidades dos peões.

Atractividade / Conectividade

- Ligação a destinos-chave, como interfaces de transportes, zonas residenciais, locais de trabalho/estudo, zonas comerciais e pólos de lazer.
- Presença de elementos que permitam ou estimulem a interacção social.
- Promoção do usufruto do património natural e construído.

Legibilidade

- Facilidade de orientação proporcionada pelo espaço urbano aos residentes, trabalhadores e visitantes, através de um adequado desenho urbano, sinalização e existência de marcos visuais (pontos notáveis).

Conforto

- Utilização de materiais confortáveis, seguros e adequados ao uso, desgaste e elementos do clima.
- Utilização de elementos paisagísticos atractivos e de infra-estruturas de apoio que confirmem qualidade ao espaço público e promovam a estadia.
- Minimização da exposição ao ruído, ao vento e a elevados volumes de tráfego rodoviário.

Importa realçar ainda que qualquer intervenção deverá ter em consideração as necessidades dos utilizadores mais vulneráveis, dando cumprimento ao disposto no decreto-lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto.

B.3.4. Planos Municipais ou Planos Locais de Acessibilidade para Todos

Os municípios portugueses têm até 2017 para cumprir o disposto no decreto-lei n.º 163/2006, existindo já diversos municípios a desenvolver Planos Municipais ou Planos Locais de Acessibilidade para Todos.

Foram assim identificados, como zonas consideradas preferenciais para a elaboração destes programas locais, os **centros dos núcleos urbanos com valor patrimonial** (classificação CMC), onde a **diversidade de usos**



existente é maior (maior potencial para deslocações pedonais) e onde é mais necessário intervir numa ótica de **dinamização e requalificação dos espaços públicos** (vide capítulo D.3.2 do Dossier 7).

Estoril, Alcabideche, Cascais e Torre.

Note-se que a identificação destes núcleos poderá ainda ser considerada no processo de revisão do PDM.

Estes núcleos, apresentados na Figura 7, são assim: Trajouce, Abóboda, Tires, S. Domingos de Rana, Rebelva, Carcavelos, Parede, Murtal, Manique, Bicesse,

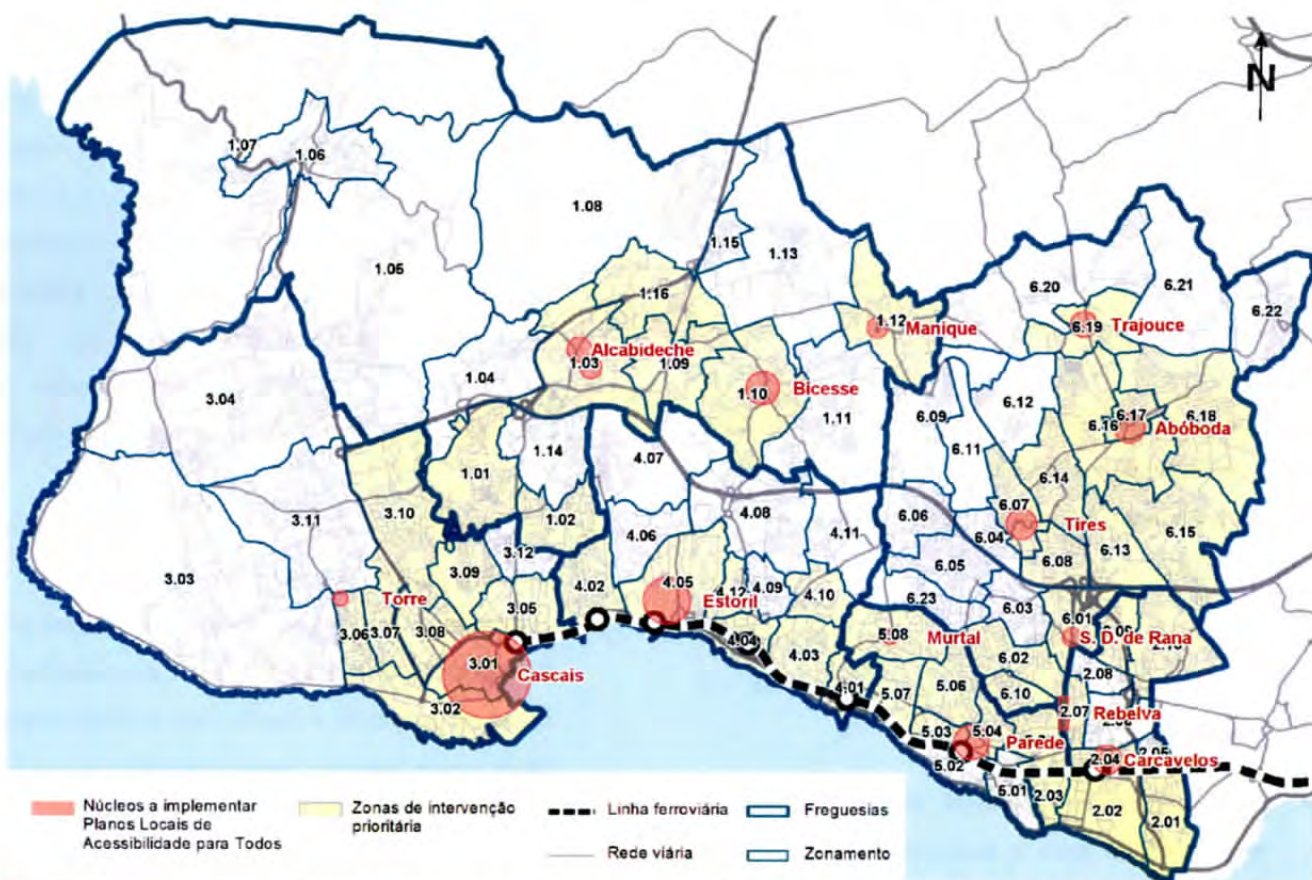


Figura 7 – Núcleos urbanos prioritários para o desenvolvimento de Planos Locais de Acessibilidade para Todos



B.3.5. Rede Ciclável

Propõe-se no âmbito do ETAC a **criação de uma rede ciclável**, adequando a tipologia de percursos cicláveis aos volumes de circulação rodoviária e à velocidade permitida nas vias, **de modo a criar condições de conforto e segurança para a utilização deste modo** nas deslocações de curta distância (vide D.4.1 do Dossier 7).

Esta rede estruturante poderá ser assim contemplada no processo de revisão do PDM, devendo no futuro, no âmbito da realização de PU ou PP, ser acauteladas as ligações a esta rede ciclável, de modo a assegurar a sua continuidade.

A configuração da rede ciclável deve permitir a ligação entre as zonas residenciais e os centros urbanos, os principais pólos passíveis de gerar deslocações em bicicleta (equipamentos escolares, desportivos e de lazer, pólos de emprego) e as interfaces de transporte, devendo ser **hierarquizada, segura, coerente, directa, atractiva e confortável**.

São consideradas prioritárias para o desenvolvimento de acções que visem a melhoria da acessibilidade em bicicleta, as seguintes zonas:

- Zonas com maior **potencial de transferência de viagens do TI para o modo ciclável**, ou seja, as zonas com maior concentração de viagens em TI no escalão de distância entre 1,5 e 4,5 km (uma vez que é neste escalão de distância que a opção pela bicicleta é mais atractiva e eficiente);
- Zonas com maior concentração de **emprego** (superior a 25 postos de trabalho /ha);
- Zonas onde se localizam os **Núcleos Urbanos com Valor Patrimonial** (classificação da CMC) com

maior concentração de **comércio, serviços e equipamentos**;

- Zonas onde se localizam as principais **interfaces de transportes**;
- Zonas com **maiores acréscimos de população e/ou emprego** nos cenários de futuro.

Os percursos principais a integrar a rede ciclável estruturante devem respeitar os **declives adequados à circulação em bicicleta**, contemplando:

- As principais ligações entre **pares O/D** (zonas ETAC) com um **número considerável de viagens realizadas em TI** com distâncias entre 1,5 e 4,5 km;
- As principais ligações a **pólos geradores**, como por exemplo, grandes espaços comerciais, pólos de emprego e equipamentos colectivos (e.g. equipamentos desportivos, estabelecimentos de ensino, equipamentos de saúde) e pólos de atracção turística;
- As principais ligações **às interfaces de transporte** face ao espaço urbano em que se inscrevem;
- Os principais percursos que permitem transpor as **barreiras da Estrada Marginal e do caminho-de-ferro**, estabelecendo a ligação entre as zonas urbanas ou de recreio lazer (e.g. passeio marítimo) adjacentes a estas infra-estruturas;
- Os **percursos cicláveis existentes** (a Ciclovía do Guincho; a Ciclovía da Areia; o Circuito Urbano Ciclável na Vila de Cascais e o Corredor Ciclável no

Normativo

Paredão Cascais-Estoril¹⁰), os quais têm sobretudo uma função turística e de lazer;

- Os **percursos cicláveis previstos** (ao longo da Av. Jorge V e a ligação ao Centro Comercial Riviera, em Carcavelos) e **em estudo pela CMC** (corredor entre São João do Estoril – Parede e Carcavelos);
- Os percursos que potenciam a **fruição natural e cultural** do concelho;
- As principais ligações a zonas de **expansão urbana** (com PP ou loteamento aprovados).

No que concerne aos declives aceitáveis para as deslocações em bicicleta devem-se considerar as recomendações definidas pela bibliografia de referência, as quais indicam que um declive de 5% consegue ser transposto por uma grande abrangência de utilizadores (sendo que, entre 3% e 5%, os percursos cicláveis não deverão apresentar distâncias demasiado extensas sem interrupções ou paragens). Os eixos com declives superiores a 5% podem contudo funcionar como espaço ciclável de ligação em distâncias curtas.

Tendo como objectivo a segurança e conforto dos

utilizadores da bicicleta deve evitar-se ainda a selecção de percursos em vias de hierarquia superior (nível 1 e 2), onde os volumes e velocidades de circulação do tráfego automóvel são mais elevados.

Na Figura 8 apresenta-se a proposta de rede ciclável estruturante, assim como as zonas consideradas de intervenção prioritária.



¹⁰ A utilização deste corredor (inaugurado em Setembro de 2010) está sujeita ao cumprimento de diversas regras, sendo interdito aos ciclistas em alguns horários (no período de Verão: entre as 10h e as 18h, nos dias úteis, e todo o dia, nos fins-de-semana e feriados; no período de Inverno: entre as 10h e as 18h, nos fins-de-semana e feriados) e nas zonas de circulação de peões assinaladas. A circulação de bicicletas é assim apenas permitida em 4 troços descontínuos, os quais de encontram assinalados com pintura no pavimento, sendo estes: 1) entre o Escotilha Bar e Bar Baiuca (270m); 2) entre o Bar Pica e o Jonas Bar (480m); 3) entre os Bares do Tamariz e Restaurante Bolina (190m); e 4) entre o Restaurante Bolina e o Snack-Bar Surpresa (290m). Nos espaços de transição entre estes troços, onde o conflito entre os diversos utentes é maior devido ao estrangulamento do paredão, as bicicletas têm que ser transportadas pela mão.



Figura 8 – Rede ciclável estruturante

Importa sublinhar que a rede ciclável não deverá ser apenas composta por vias de utilização exclusiva da bicicleta, sendo possível distinguir a seguinte tipologia de percursos cicláveis, consoante o tipo de segregação com o tráfego automóvel:

Via banalizada (coexistência)	Percurso onde a circulação de bicicletas ocorre em convivência com o tráfego motorizado no espaço viário. É sempre unidireccional, seguindo o sentido da corrente de tráfego. Pelo Código da Estrada, a circulação em bicicleta é livre na generalidade das vias excepto em auto-estradas e vias equiparadas.
Faixa ciclável	Percurso realizado em espaço próprio e exclusivo para a utilização da bicicleta, sendo este parte integrante da faixa de rodagem. Não existe uma separação física entre os canais rodoviário e ciclável, sendo a diferenciação de espaços assegurada com sinalização horizontal, através de marcações no pavimento (não é segregado, mas também não é partilhado). É sempre unidireccional, seguindo o sentido da corrente de tráfego, e localiza-se habitualmente no lado direito da via rodoviária, encostado ao lancil ou ainda entre o espaço de estacionamento e a faixa de rodagem.
Pista ciclável	Percurso realizado em canal próprio, segregado do tráfego motorizado (existe uma separação física do espaço rodoviário). Pode ser uni ou bidireccionais. Pode ser realizado paralelamente à rua (acompanhando o espaço pedonal) ou ter um traçado autónomo em relação à rede viária (caso das pistas cicláveis em áreas verdes). Quando implementado paralelamente às vias de circulação é colocado habitualmente à cota do passeio ou, menos frequentemente, a um nível intermédio entre o espaço rodoviário e o passeio. Pode permitir a coexistência de ciclistas, peões e outros modos não motorizados.

Normativo



Figura 9 – Tipologia de percursos cicláveis (A – Via banalizada, B – Faixa ciclável, C – Pista ciclável)

Não existe actualmente regulamentação nacional para orientar a escolha da solução mais adequada.

Contudo, apesar de não competir ao ETAC distinguir para cada eixo da rede ciclável qual a tipologia de percurso a implementar, propõe-se que na formalização da rede ciclável estruturante seja considerada a proposta do CERTU¹¹, na qual se define a tipologia de percurso em função de dois parâmetros determinantes: **o volume de tráfego e sua velocidade de circulação**, conforme ilustra a figura seguinte.

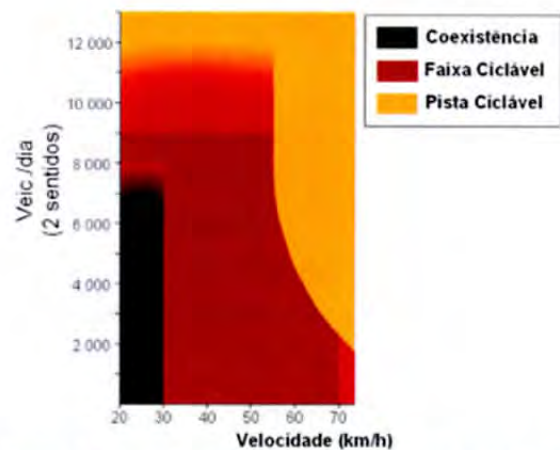


Figura 10 – Tipologia de percursos cicláveis consoante o volume de tráfego e velocidade de circulação

Fonte: adaptado de CERTU, 2008

Como se pode observar, para velocidades de circulação inferiores a 30 km/h e volumes de tráfego diário menores a 8 mil veículos, a coexistência da bicicleta com o tráfego motorizado pode ser a solução adequada. Para valores de tráfego superiores a 12.000 veículos/dia, e independentemente da velocidade de circulação considerada, recomenda-se a implementação de soluções segregadas.

¹¹ CERTU; Recommendations pour les Aménagements Cyclables. CERTU. Lyon, 2008.



B.3.6. Hierarquia da Rede Rodoviária

No âmbito do ETAC foi estabelecida a hierarquia para a rede rodoviária do concelho, a qual deve ser contemplada em sede de revisão do PDM, transpondo para o seu regulamento as características físicas e funcionais que os diversos níveis hierárquicos da rede deverão respeitar.

Esta hierarquia para a rede rodoviária do concelho foi definida tendo em consideração (vide capítulo D.5.1 do Dossier 7):

- as características físicas das vias, nomeadamente no que respeita à capacidade, geometria, ou características da envolvente urbana;
- as características funcionais, tendo em consideração o papel das vias no modelo de deslocações do concelho;
- os seguintes princípios-base:
 - a proposta de hierarquia rodoviária deve capitalizar a rede rodoviária estruturante existente;
 - É de evitar o atravessamento dos centros urbanos por vias estruturantes ou de distribuição principal ou secundária;
 - É fundamental proceder ao fecho da rede viária, considerando-se as ligações em falta.

Tomando como base as orientações expressas nos pontos anteriores, a hierarquização da rede viária de Cascais foi

realizada considerando os seguintes níveis hierárquicos:

- **1.º NÍVEL – Rede Supra-Concelhia** – Assegura os principais acessos ao concelho, bem como as deslocações intra-concelhias de maior distância e os movimentos de atravessamento;
- **2.º NÍVEL – Rede Estruturante e de Distribuição Principal** – Assegura a distribuição dos principais fluxos de tráfego internos ao concelho, bem como os percursos médios e o acesso à rede de 1.º nível;
- **3.º NÍVEL – Rede de Distribuição Secundária** – É composta por vias internas aos aglomerados urbanos e tem como objectivo assegurar a distribuição próxima, bem como o encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias de nível superior;
- **4.º NÍVEL – Rede de Distribuição Local (rede de proximidade)** – É composta pelas vias estruturantes ao nível do Bairro, com alguma capacidade de escoamento, mas nas quais o peão tem já maiores privilégios;
- **5.º NÍVEL – Rede de Acesso Local** – deve garantir o acesso rodoviário ao edificado, reunindo condições privilegiadas para a circulação pedonal.

A classificação dos vários níveis é desenvolvida de acordo com os seguintes parâmetros:

Tabela 12 – Principais parâmetros de avaliação dos níveis hierárquicos da rede rodoviária

Critérios	Descrição
Objectivos	Onde se definem os objectivos e funções que se pretende que cada nível desempenhe por ordem de importância
Exigências Particulares	Define as condições que devem ser verificadas em cada nível para que os objectivos definidos possam ser atingidos
Características físicas	Definem os perfis transversais-tipo mínimos para cada nível
Acessos	Define o tipo e as condições de acesso às vias pertencentes aos vários níveis

Critérios	Descrição
Atributos operacionais	Nestes parâmetros são definidas as velocidades em vazio (velocidade padrão) para cada nível. São também definidos os intervalos de capacidade para cada nível, sendo que no caso das vias de 4.º e 5.º nível se define o limite máximo do tráfego que deverá circular neste tipo de vias
Estacionamento	Estabelece as condições em que o estacionamento se pode processar nas vias de cada nível
Cargas e descargas	Define em que condições se podem processar estas actividades nas vias pertencentes a cada nível
Transportes colectivos	Quais as características a que deverão obedecer as paragens e os espaços canais para os modos colectivos que utilizem a rede viária
Circulação de peões e velocípedes	Quais as condições de circulação dos peões e dos velocípedes em cada nível

As funções, objectivos, características físicas e operacionais dos vários níveis hierárquicos são definidos no quadro seguinte (vide Tabela 13).



Tabela 13 – Características físicas e funcionais da hierarquia rodoviária

Nível		1º Nível	2º Nível	3º Nível	4º Nível	5º Nível
Designação da Rede Viária		Rede Supra Concelhia	Rede Estruturante e de Distribuição Principal	Rede de Distribuição Secundária	Rede de Distribuição Local	Rede de Acesso Local
Objectivos:		Principais acessos ao concelho e suporte aos percursos de longa distância intra concelhios	Distribuição dos maiores fluxos de tráfego do concelho, suporte aos percursos médios intra concelhios e acesso à rede de 1º nível	Distribuição de proximidade e encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias de nível superior	Distribuição no bairro	Acesso ao edificado
Funções:	Ligação à Rede Nacional Fundamental	Sim				
	Ligações inter-concelhias e de atravessamento do concelho	Sim				
	Ligações à rede estruturante do concelho	Sim	Sim			
	Colecta e distribuição do tráfego dos sectores urbanos		Sim	Sim		
	Colecta e distribuição do tráfego de bairro				Sim	
	Acesso Local				Sim	Sim
Exigências Particulares		Separação completa da envolvente	Protecção da envolvente		Introdução de medidas de acalmia de tráfego	Introdução de medidas de acalmia de tráfego



Nível		1º Nível	2º Nível	3º Nível	4º Nível	5º Nível
Características Físicas						
Número Mínimo Desejável de Vias [n]		3 + 3	2 + 2	1 + 1	1 + 1	1 + 1
Separação física dos sentidos de circulação		Obrigatória	Desejável	Facultativa	A evitar	Proibida
Largura das vias (1 sentido/2 sentidos) [m] *		Não se aplica / 3,25 (mínimo)	Não se aplica / 3,25 (mínimo)	3,50 / 3,25	3,50 / 3,25	3,50 / 3,25
Largura mínima dos passeios [m] **		Não se aplica	2,50	2,50	2,25	2,25
Número de Sentidos		2	2	1 ou 2	1 ou 2	1 ou 2
Acessos	Intersecções desniveladas permitindo ligações a vias do mesmo nível ou adjacente	Sim	Sim			
	Intersecções de nível com regulação semafórica ou ordenada		Sim	Sim	Sim	
	Livre				Sim	Sim
Atributos Operacionais						
Velocidade regulamentada [km/h]		70 – 120	40 – 80	30 – 50	20 – 50	20 – 50
Gama de capacidades desejáveis por sentido de circulação [veic/h]		2.400 – 6.000	1.300 – 2.000	750 – 1.500	n.a.	n.a.
Estacionamento		Interdito	Autorizado com regulamentação própria, sujeito a restrições operacionais da via		Autorizado com regulamentação própria	
Cargas e Descargas		Interditas	Interditas	Reguladas	Reguladas	Reguladas
Transportes Colectivos						
Corredores de Transporte Colectivo em Sítio Próprio (TCSP)		Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Não desejável
Intersecção com TCSP		Desnivelado ou de nível quando se trata de entrada e saída em mão	Reguladas com prioridade ao transporte colectivo	Reguladas com prioridade ao transporte colectivo	Reguladas com prioridade ao transporte colectivo	Não desejável
Corredores BUS		Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Não desejável
Paragens		Proibidas	Sítio Próprio	Desejavelmente em Sítio Próprio	Sítio Próprio ou banal	Proibidas, excepto serviços especiais de Bairros
Circulação Pedonal e de Velocípedes		Interditas	Segregada	Segregada	Segregada ou Livre	Livre

* em vias a implementar de raiz

** dependente da hierarquia da rede pedonal e a aplicar em novos empreendimentos

Normativo

A Figura 11 apresenta a proposta de hierarquia da rede rodoviária futura (cenário 2021).



Fonte: TIS, Modelo de tráfego do Concelho de Cascais

Figura 11 – Hierarquia da Rede Rodoviária – Cenário 2021

A rede de 1.º nível é constituída pelo IC15 e IC30 e futuramente pela variante à EN249-4.

A rede de 2.º nível é constituída pelas seguintes vias:

- Estrada Nacional EN6/Avenida Marginal
- Variante à Estrada Nacional EN6-7
- Estrada Nacional EN6-8
- Estrada Nacional EN9/Avenida de Sintra
- Estrada Nacional EN9-1/Avenida Adelino Amaro da Costa
- Estrada Regional ER247
- Avenida Nossa Senhora do Cabo/Estrada do Guincho
- Avenida Infante Dom Henrique
- Eixo formado pela EN249-4, Variante da Abóboda e Variante à EN249-4 (Solução B);
- Via Longitudinal Norte (VLN)
- Via Longitudinal Sul (VLS)
- Circular Nascente a São João do Estoril (CNSJE)
- Circular Nascente a São Pedro do Estoril (CNSPE)

- Via Oriental de Cascais (VOC)
- Variante à Estrada da Mata da Torre
- Estrada Saloia



Propõe-se ainda que, em sede da revisão do PDM, seja acautelada a disponibilidade do espaço canal para as vias previstas até 2021, assim como para as restantes vias em estudo pela CMC, mas não consideradas no âmbito do ETAC, as quais são apresentadas na Figura 12.

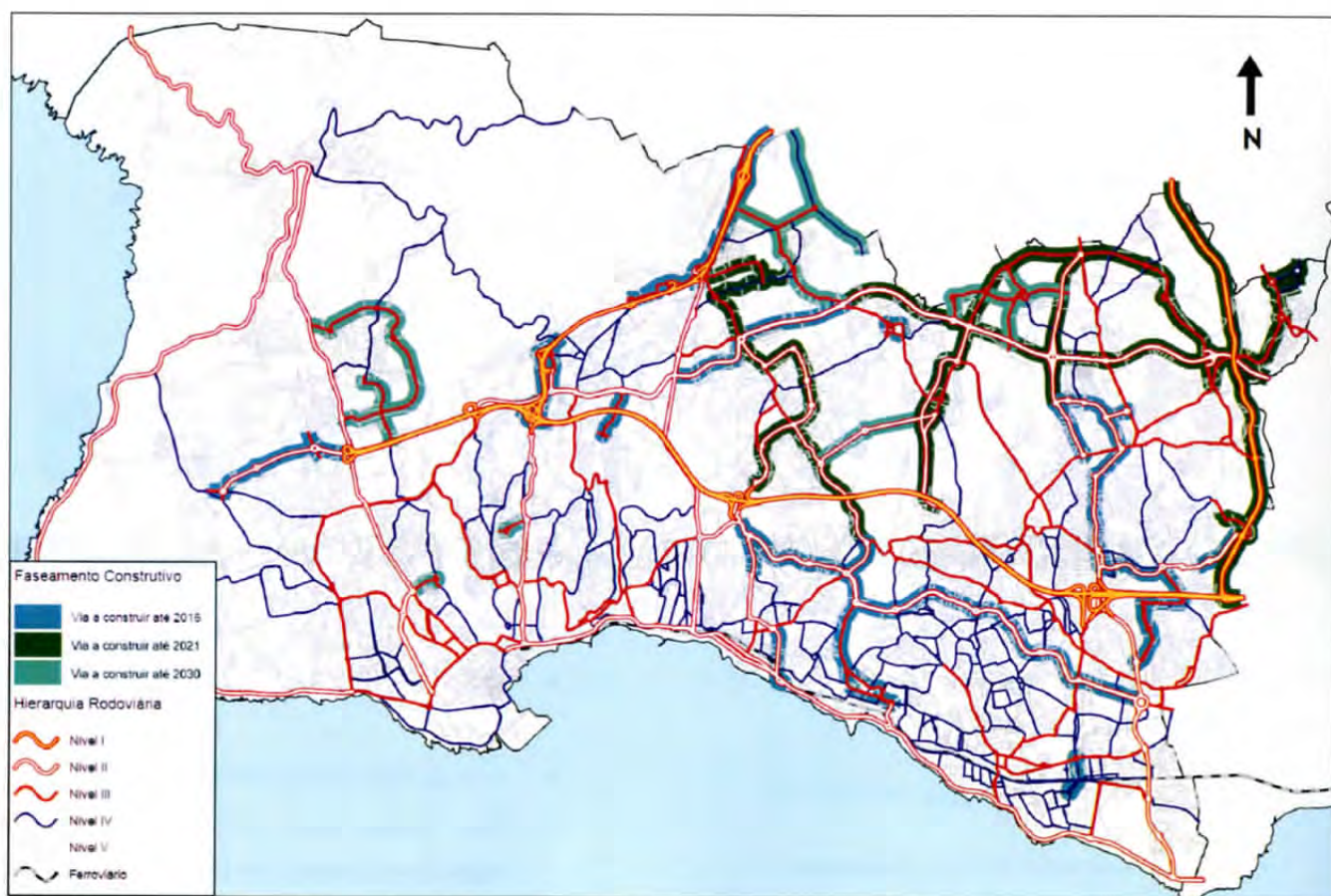


Figura 12 – Vias para as quais é necessário salvaguardar a disponibilidade do canal rodoviário

Normativo



B.3.7. Estacionamento

B.3.7.1. Estacionamento Tarifado

No âmbito do ETAC propõe-se o alargamento do estacionamento tarifado nas seguintes zonas (vide capítulo D.6.1 do Dossier 7):

- No **Centro de Cascais**, passando a incluir todas as vias em que é permitido o estacionamento no interior do perímetro definido pela área a Sul da Av. 25 de Abril e Av. Vasco da Gama, expandindo-se pontualmente à Estação de Comboios, Mercado, Tribunal e Cidadela.
- Nas vias com maior concentração de comércio e de serviços do **Estoril**, abrangendo a Rua de Melo e Sousa, a Av. Clotilde, a Rua do Parque e a expansão da oferta tarifada para nascente até à Av. dos Bombeiros Voluntários. Na Rua de Olivença propõe-se a tarifação do estacionamento num dos sentidos da via, por forma “legalizar” a procura e aumentar a oferta nesta área.
- Na **Parede** propõe-se tarifar o estacionamento nas vias na envolvente às ruas José Relvas, Machado dos Santos e Avenida da República. Nesta última propõe-se a eliminação de parte do estacionamento, de modo a ser possível a introdução de uma pista ciclável.
- Em **Carcavelos** propõe-se o alargamento das zonas tarifadas na Av. Maria da Conceição, Rua Sacadura Cabral e transversais, e também, na envolvente da Praça da República. Na Av. Dr. Manuel de Arriaga propõe-se a tarifação da oferta de estacionamento, mas considerando a eliminação de parte da oferta, de modo a permitir a introdução de uma via ciclável.



Oferta de Estacionamento: — Tarifada Existente — Tarifada Proposta
— Estacionamento a Eliminar

Figura 13 – Alargamento da oferta de estacionamento tarifado

Para além destas zonas, propõe-se tarifar as seguintes zonas:

- no **Monte Estoril**, a oferta de estacionamento na envolvente à Av. de Sabóia e na Av. das Acácias.
- em **São João do Estoril**, a zona junto à estação ferroviária de São João do Estoril, nomeadamente a Av. Florinda Leal e Rua Nova da Estação. Na Galiza, propõe-se a tarifação na envolvente ao centro comercial Grande Galiza, ou seja, nas ruas Sacadura Cabral, Prof. Vitorino Nemésio e Bartolomeu de Gusmão.
- no centro de **Tires** propõe-se a tarifação nas vias envolventes à Praça Fernando Lopes Graça.



Monte Estoril



São João do Estoril



Tires

Figura 14 – Novas zonas a tarifar

Normativo



Esta alteração deve ser vertida ao nível do Regulamento residentes.

das Zonas de Estacionamento Tarifado e de Duração Limitada, recomendando-se que as novas áreas de estacionamento tarifado sejam incluídas na zona Cinzenta, o que significa dizer que a duração máxima de estacionamento no período diurno é de 4 horas e que a tarifa horária é de 0,80 Euro.

B.3.7.2. Parâmetros de dimensionamento da oferta de estacionamento privado e acesso público

O dimensionamento da oferta de estacionamento privado é um importante instrumento para regular a utilização do transporte individual e, no caso do estacionamento privado associado à função residencial, de controle do crescimento da taxa de motorização dos residentes em Cascais.

O dimensionamento da oferta de estacionamento público é também importante, uma vez que a excessiva facilidade de estacionamento convida à maior utilização do automóvel.

No âmbito do ETAC, propõe-se a definição de parâmetros mínimos e máximos de reserva de estacionamento privado residencial (vide capítulo D.6.5 do Dossier 7), nos quais:

- O limiar mínimo de estacionamento assegura a disponibilidade de estacionamento, tendo em consideração o desejo normal de utilização do automóvel por parte dos residentes do concelho;
- A consideração de limiares máximos de estacionamento tem como principal objectivo ajudar a controlar o crescimento do parque automóvel dos

A Tabela 14 apresenta a proposta de dimensionamento do estacionamento associado à função residencial, tendo-se diferenciado os limiares de oferta para a habitação colectiva e unifamiliar, uma vez que a dimensão média da família e a organização do tecido urbano justificam a consideração de níveis de motorização superiores nas moradias unifamiliares relativamente à habitação colectiva.

Tabela 14 – Proposta de dimensionamento da oferta privada de estacionamento residencial

Uso do Solo		Parâmetros de dimensionamento da oferta	
		Mínimos	Máximos
Habitação Colectiva	T0 e T1	1,0 lug./fogo	2,0 lug./fogo
	T2	1,0 lug./fogo	2,5 lug./fogo
	T3 ou superior	1,5 lug./fogo	3,0 lug./fogo
Habitação Unifamiliar	SP ≤ 150 m ²	1,0 lug./unidade	n.a.
	SP > 150 m ²	2,0 lug./unidade	n.a.

SP: Superfície de pavimento

Recomenda-se igualmente a revisão em baixa dos parâmetros de dimensionamento da oferta privada de estacionamento associada aos serviços e actividades comerciais, uma vez que a provisão de estacionamento em excesso é fortemente indutora do aumento da mobilidade em TI associado a estes usos.

Propõe-se ainda a redução da provisão de estacionamento de acesso público prevista no RUEM e a clarificação da sua abrangência (vide B.2.2).



B.3.8. Regulamento das Cargas e Descargas

Em Cascais, as operações de cargas e descargas são realizadas à luz do Código da Estrada, ainda que existam lugares reservados para o efeito nos principais aglomerados urbanos.

Por forma a disciplinar a realização destas operações propõe-se o desenvolvimento de um Regulamento das operações das cargas e descargas, no qual sejam estabelecidos os seguintes atributos:

- Horário das cargas e descargas;
- Tipo de veículos que podem realizar as

operações de cargas e descargas nos núcleos urbanos;

- Sinalização e delimitação dos lugares reservados para o efeito;
- Permissões e proibições de estacionamento nos lugares reservados para o efeito.

O desenvolvimento do Regulamento das operações das Cargas e Descargas (e sobretudo a formalização dos lugares de estacionamento reservados para o efeito) deve ser alvo de um estudo específico (como referido no Dossier 7), mas as zonas para as quais se defende a regulamentação das operações de cargas e descargas são as que se apresentam na Figura 15.



Figura 15 – Propostas de núcleos urbanos sujeitos a regulamentos de cargas e descargas (por nível de prioridade)

Normativo



B.3.9. Obrigatoriedade de realização de Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes (EITT)

Conforme anteriormente referido, o PDM actualmente em vigor estabelece as condições de obrigatoriedade da realização de um Estudo de Tráfego, indicando adicionalmente os elementos de análise que este deve conter (vide capítulo B.2.1).

Formalmente, a elaboração do Estudo de Tráfego envolve a avaliação das condições em que se processa a acessibilidade em transporte individual e a provisão da oferta de estacionamento, não sendo necessário verificar em que moldes se processa a acessibilidade em transporte público e em modos suaves (vide artigo 87º do regulamento do PDM).

Este articulado responde ineficazmente aos desafios que se colocam em matéria de gestão da mobilidade em Cascais já que não considera as redes de transporte colectivo ou de modos suaves, não acautelando que são desenvolvidas as medidas tendentes a promover a viabilização destes dois modos de transporte e, como tal, a desenvolver padrões de mobilidade mais equilibrados.

Propõe-se por isso no âmbito do ETAC (vide capítulo D.7.4 do Dossier 7) que seja tornado obrigatória a realização de um Estudo de Impacte de Tráfego e Transportes (EITT) sempre que estiver em causa o licenciamento de:

- Empreendimentos com mais do que 100 fogos isolados ou 200 fogos em edifícios colectivos;
- Empreendimentos com mais do que 4.000 m² de área bruta destinada a comércio ou serviços;

Empreendimentos cujo acesso seja feito a partir de uma via da rede rodoviária de hierarquia de 2º ou 3º nível (o acesso directo a vias de 1º nível deve ser sistematicamente não aceite);

- Empreendimentos em que os volumes de tráfego nas vias circundantes possam ser significativamente afectados pelos movimentos de acesso;
- E ainda sempre que seja realizado um Plano de Urbanização ou Plano de Pormenor (com carga construtiva equivalente).

No que respeita à acessibilidade em veículos ligeiros e ao estacionamento, o EITT deverá conter os seguintes elementos:

- O esquema viário de acesso ao edificado;
- O esquema de circulação na envolvente do empreendimento, até à ligação às redes rodoviárias de 2º e 3º nível;
- A caracterização dos volumes de tráfego na envolvente do edifício;
- A avaliação da capacidade das vias envolventes para absorverem os fluxos adicionais de tráfego associados ao novo empreendimento, o que passa pela apresentação dos fluxos de tráfego existentes e previstos para um ano horizonte de 10 anos;
- A capacidade de estacionamento na parcela do empreendimento e nas vias que constituam a sua envolvente imediata;
- A identificação das soluções de acesso ao empreendimento, bem como das medidas que permitam a viabilização do empreendimento ou mitiguem os impactes a este associado;
- O funcionamento das operações de carga e descarga, discriminando, entre outros aspectos, a forma de



acesso ao lote e a identificação do espaço reservado para esta operação.

No que respeita à acessibilidade em transporte colectivo e pedonal, o Estudo de Impacto de Tráfego e Transportes deverá conter os seguintes elementos:

- A avaliação da oferta de transporte colectivo existente na área de influência num raio de 400 metros a partir dos acessos pedonais do empreendimento, que inclua a localização das paragens de transporte colectivo que poderão servir o empreendimento em estudo;
- A identificação em planta dos percursos pedonais desde os acessos do empreendimento até às paragens dos transportes colectivos identificadas na alínea anterior. Nos casos em que estes se apresentem deficientes ou inseguros, o Estudo de Impacto de Tráfego e Transportes deve propor soluções para melhorar essas ligações;
- A identificação em planta dos principais percursos cicláveis;
- Para cada uma das paragens que servem o empreendimento, a descrição da oferta no que respeita:
 - à frequência nos períodos de ponta da manhã e da tarde, corpo do dia e período nocturno, nos dias úteis e ao fim de semana;
 - ao horário de início e de fim da oferta em TC;
 - à identificação dos principais corredores pedonais na envolvente imediata do empreendimento nos acessos a outros empreendimentos.

Caso não exista oferta de transportes colectivos (ou esta seja insuficiente), deve ser proposta a criação de novas linhas ou adaptadas as existentes, de modo a que, logo

que o empreendimento seja concluído, a oferta TC esteja operacional.

Estas condições de obrigatoriedade de realização de um EITT, assim como os elementos que os constituem, devem ser transpostos para o regulamento do PDM agora em revisão.

B.3.10. Requalificação urbana

Reconhecendo que a promoção de espaços públicos mais seguros, confortáveis, atraentes e acessíveis a todos pode desempenhar um papel importante no aumento da atractividade do TC e na predisposição para realizar deslocações a pé e/ou de bicicleta, o ETAC identifica zonas prioritárias para o desenvolvimento de **operações de requalificação urbana** que contribuam para a promoção da utilização destes modos (vide capítulo D.7.5 do Dossier 7).

Estas zonas, assinaladas na Figura 16, são:

- O centro dos núcleos urbanos de Alcabideche, Manique, Abóboda, São Domingos de Rana e Parede;
- A envolvente ao CascaiShopping;
- A envolvente às estações de São Pedro do Estoril e de São João do Estoril;
- A envolvente ao cemitério de São Domingos de Rana.

As acções a desenvolver podem passar pela criação de **ruas e praças atraentes** nas imediações das interfaces/estações e nos principais percursos pedonais ou cicláveis recorrendo, por exemplo:

- à **reflectação de espaço rodoviário para percursos pedonais ou cicláveis**: em muitos casos a largura das faixas de rodagem e o estacionamento estão

Normativo

sobredimensionados e poderão proporcionar mais espaço aos peões e bicicletas;

- à **organização** (ou mesmo eliminação) **do estacionamento**;
- à utilização criativa de **pavimentação** confortável que assinala a prioridade do peão e ciclista;
- ao reforço da **presença arbórea e/ou arbustiva**;
- à introdução de **arte urbana**;
- à colocação de **mobiliário urbano** com um design apelativo e confortável ou de outros elementos que permitam a estadia;
- à colocação de elementos adequados de **iluminação** e de **sinalização** (nomeadamente, de orientação);

A presença de lojas, restaurantes e actividades culturais pode desempenhar também um papel importante, contribuindo para uma maior vivência do espaço público e promovendo, deste modo, um maior sentimento de segurança. A este nível assume particular relevância a promoção de medidas complementares, tais como: a introdução de novas **funções urbanas**, por exemplo, esplanadas, realização de feiras e mercados periódicos ou ocasionais em praças, parques ou nas ruas encerradas ao tráfego.

Refira-se que nestas intervenções deverá ser dada especial atenção à necessidade de se adoptar um **desenho**

urbano universal e inclusivo, o qual permita a todos participar nas actividades quotidianas através da remoção de barreiras (de acordo com o Dec. Lei nº 163/2006).

Estas operações podem também constituir uma oportunidade para **melhorar a conectividade da rede pedonal** e estabelecer ligações mais directas aos principais pólos de atracção. Note-se que, em várias zonas do concelho, a estrutura urbana existente inviabiliza a existência de ligações pedonais contínuas, verificando-se uma desarticulação entre bairros vizinhos e entre estes e os equipamentos de proximidade. **Estas situações deverão ser evitadas e devidamente acauteladas no desenho urbano de futuras intervenções no território.**



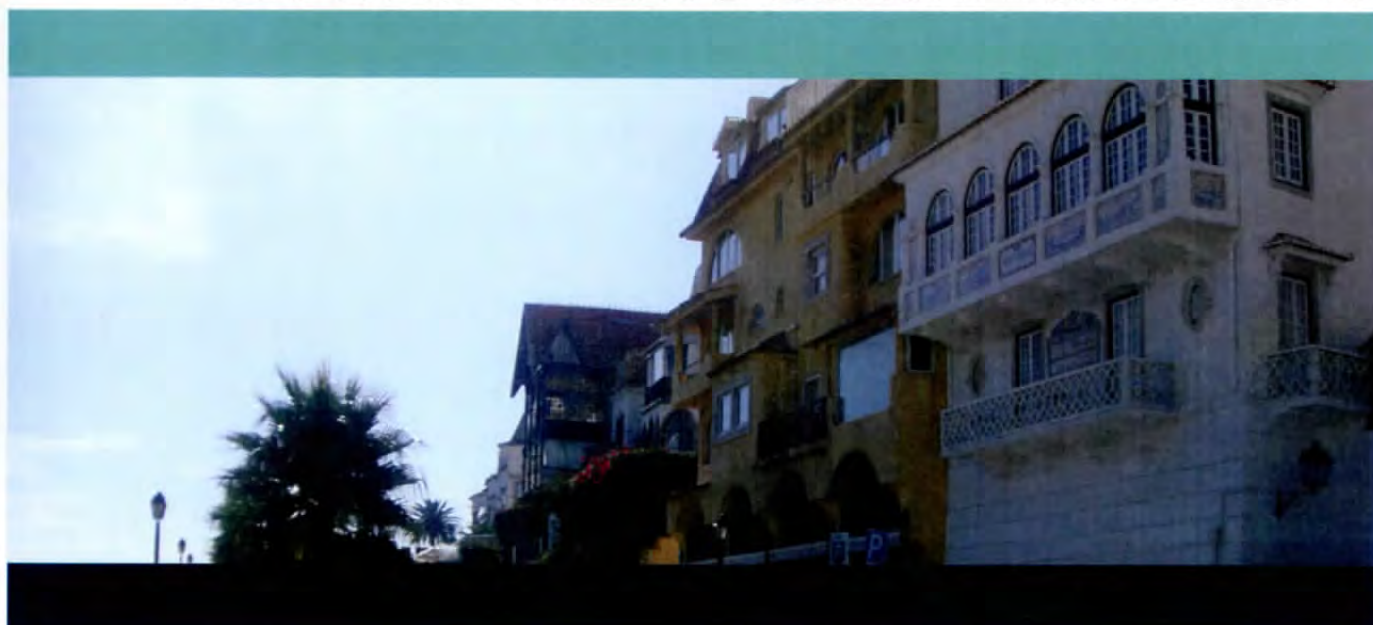


Figura 16 – Zonas a desenvolver projectos de requalificação urbana





LINHAS DE ORIENTAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO CONTRATUAL DOS TP





C. Linhas de orientação para o desenvolvimento contratual dos TP



C.1. Enquadramento

Conforme referido anteriormente, este capítulo tem por objectivo elencar um conjunto de princípios base que deverão orientar o desenvolvimento contratual da CMC relativamente aos serviços de transporte público de passageiros.

Por forma a dar resposta a esse objectivo, este capítulo está estruturado nos seguintes pontos:

- a) Identificação das principais preocupações e decisões críticas subjacentes;
- b) Identificação dos principais modelos contratuais, vantagens e desvantagens, bem como modelos de partilha de risco associados;
- c) Principais aspectos a contemplar em termos da especificação do serviço de transportes, mas também do próprio esquema concursal e contratual (i.e. critérios);
- d) Recomendações quanto ao modelo de desenvolvimento contratual preferencial.

C.2. Principais preocupações e decisões críticas subjacentes

No ETAC foi definido um conjunto de propostas que tem implicações directas ao nível da rede de transportes públicos colectivos.

Sendo claro que no actual quadro legal e regulamentar existem, por via do RTA¹², limitações aos municípios para uma gestão efectiva dos serviços de transporte (existência de concessões IMTT), é também claro que, muito rapidamente, por via da aplicação do regulamento comunitário 1370/2007, se terá de iniciar um processo de contratualização dos serviços de transporte público. Neste âmbito, refira-se a avaliação em curso, a nível nacional, relativa à proposta de descentralização dos serviços regulares de TP para os municípios, alterando o referido RTA e preparando a aplicação do Regulamento supra mencionado.

O regulamento Europeu relativo à adjudicação de contratos de serviço público entrou em vigor no dia 3 de Dezembro de 2009 e estabelece um período transitório de 10 anos (que termina a 3 de Dezembro de 2019) para que

¹² Regulamento de Transportes em Automóvel, 1948 e suas posteriores alterações



as autoridades competentes estabeleçam, com os operadores que prestam serviços de transporte sujeitos a obrigações de serviço público, contratos específicos. Contudo, qualquer novo serviço definido a partir de Dezembro de 2009 que seja sujeito a Obrigações de Serviço Público (OSP), com compensação financeira em razão dessas obrigações e/ou com atribuição de direito exclusivo, fica sujeito ao regime instituído, o qual obriga à celebração de um Contrato de Serviço Público.

Os principais aspectos relevantes do regulamento para os propósitos deste estudo prendem-se com:

- Obrigação de definir claramente as OSP que os operadores de serviço público devem cumprir e as zonas geográficas abrangidas;
- Estabelecer antecipadamente, de modo objectivo e transparente, os parâmetros com base nos quais são calculadas as compensações e, se for caso disso, a natureza e extensão dos direitos exclusivos concedidos;
- Ser de duração limitada (10 anos para os serviços de transporte em autocarro);
- O conceito de “risco” deve ser tido em conta para estabelecer a distinção entre concessões de serviços (contrato de custos líquidos, onde o risco é transferido para o operador, que se paga através das tarifas cobradas aos utilizadores) dos contratos de prestação de serviço (contrato de custos brutos, nos quais não se verifica a transferência do risco comercial – os operadores cobram as tarifas aos utilizadores por conta da autoridade contratante, sendo essas receitas próprias da autoridade);

- Abre a possibilidade da autoridade competente (local ou nacional) decidir prestar ela própria os serviços de transporte público de passageiros no seu território ou confiá-los a um “operador interno” sem submissão a concurso público, desde que a autoridade exerça sobre o referido operador um controlo idêntico ao que exerceria sobre os seus próprios serviços (controlo que pode ser aferido tendo em conta aspectos tais como o nível de presença nos órgãos de administração, as disposições estatutárias, a propriedade e o controlo efectivo sobre decisões estratégicas e as decisões individuais de gestão); e que estes não possam participar em concursos fora da área de jurisdição da autoridade.

Neste contexto, importa à CMC antecipar e preparar, desde já, as mudanças decorrentes destes processos, mas também avaliar a possibilidade de encetar um processo de diálogo com a Scotturb, no sentido da adaptação de um esquema transitório (i.e. assente num novo modelo) para os novos serviços propostos no âmbito do ETAC.

Pelo facto de Cascais estar inserido no contexto da AML, e sendo expectável que a rede metropolitana de TP e a sua contratualização sejam uma competência da AMTL, haverá ainda a necessidade de articular serviços e modelos propostos em ambos os níveis.

Contudo, e independentemente do modelo que venha a ser adoptado, existe um conjunto de preocupações e aspectos a montante que deverão ser, desde logo, avaliados. Entre estes, assumem-se como de especial relevância:

Tabela 15 – Principais preocupações a atender na contratualização das OSP do TC

Principais preocupações	Aspectos a considerar /decisões críticas
Definição de objectivos estratégicos	<ul style="list-style-type: none"> Definição dos objectivos estratégicos para o sistema de mobilidade e garantia dos meios técnicos e financeiros para a sua prossecução
Definição dos limites do serviço público ¹³ (SP) e serviço social (SS)	<ul style="list-style-type: none"> Identificar quais os serviços (rede básica) que devem ser abrangidos pelo conceito de SP Estabelecer critérios operacionais para a aplicação do conceito de serviço público na rede básica Definir parâmetros económicos e sociais do cidadão carente (aquele que pode beneficiar de SS)
Pressão para e eficiência e qualidade	<ul style="list-style-type: none"> Procurar um desenho de incentivos contratuais à eficiência e qualidade de serviço, associado a padrões de desempenho Permitir regimes de acesso para a rede básica e para serviços de valor acrescentado
Contratualização	<ul style="list-style-type: none"> Especificação da missão, das metas a atingir, bem como da remuneração associada e respectiva avaliação de desempenho Definição de esquemas de incentivos e penalidades Definição de obrigações de reporte contabilístico



¹³ O conceito de serviço público consubstancia-se em três obrigações fundamentais, às quais acresce a preocupação social de não exclusão de nenhum cidadão:

- Obrigação de operar: qualquer obrigação imposta a uma empresa transportadora para assegurar a provisão de transporte, satisfazendo padrões de continuidade, regularidade e capacidade, incluindo ainda a obrigação de operar serviços adicionais quando necessário;
- Obrigação de transportar: significando a obrigação de aceitar transportar bens e pessoas a preços e condições específicas;
- Obrigação tarifária: obrigação de aplicar tarifas aprovadas pela administração pública, mesmo que contrárias aos interesses comerciais da própria empresa.

C.3. Opções contratuais

Um contrato é por definição um instrumento legal e funcional que estabelece os detalhes de relacionamento entre a instituição que actua como “principal” (i.e. a autoridade) e a instituição que actua como “agente” (i.e. o operador) e que traduz, através do seu conteúdo, os objectivos que se pretendem atingir, ao nível do planeamento e controle.

O sucesso desta relação “principal-agente” depende de uma adequada definição e transmissão de elementos, os quais consubstanciam o carácter funcional do próprio contrato, como seja:

- quais os objectivos que a instituição “principal” espera que a instituição “agente” cumpra;
- quais as contrapartidas previstas para a prestação do serviço;
- qual o nível de desempenho e de qualidade esperados e quais os incentivos e penalidades envolvidos.

O contrato deverá pois fornecer as bases que permitam uma **relação institucional estável e onde os direitos e deveres de ambas as partes, assim como o nível de qualidade a proporcionar aos clientes, estejam claramente expressos**, desejavelmente de forma quantificada, assegurando deste modo a necessária independência de gestão para que a empresa operadora possa adoptar uma postura de mercado, melhorando o seu desempenho económico e o seu potencial competitivo.

Na sua vertente económico-financeira existem três formas básicas (i.e. “puras”) de contrato, com base na distribuição do risco de produção e risco comercial (vide Figura 17, desenvolvida pela TIS.PT no projecto ISOTOPE): os **contratos de custo bruto**, **contratos de custo líquido** e **contratos de gestão**, cujas principais características são apresentadas de seguida.



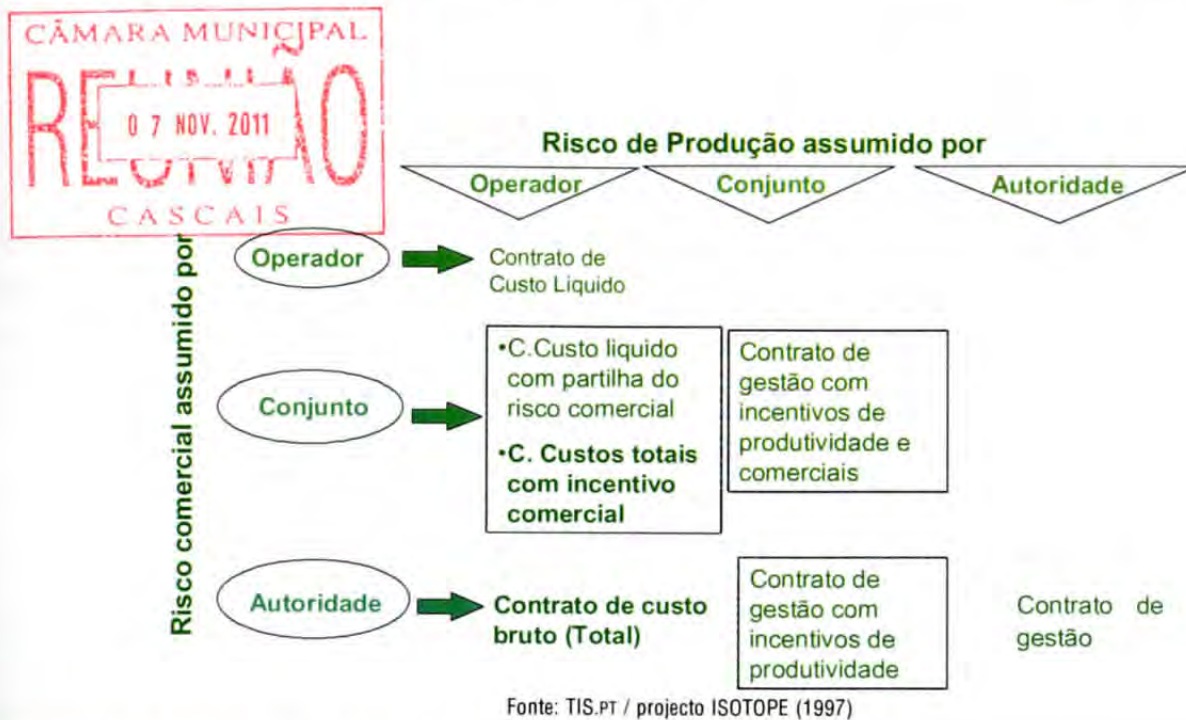


Figura 17 – Espectro das diversas opções contratuais

- **Contrato de “custo bruto”** – Neste contrato o risco de produção (associado aos factores de produção, como por exemplo, o custo do combustível) é integralmente assumido pelo operador, enquanto o risco comercial (associado à procura) é assumido pela entidade contratante, sendo fixado um preço prévio para a produção de uma quantidade determinada de serviços (basicamente compra de veículos.km). As variações entre os custos reais de produção e as respectivas estimativas são suportadas pelo operador, e as variações entre as receitas estimadas e as realizadas ficam por conta da autoridade, a qual toma a seu cargo toda a gestão das receitas, ou seja, neste modelo todas as receitas de tarifário são da autoridade contratante. Em geral, a escolha de operadores com base apenas no baixo preço da proposta para produzir transporte público, de acordo com a simples definição de rede e de horário pela autoridade, apresenta um risco

substantial de conduzir a um serviço de baixa qualidade. Isto implica que deverão ser estabelecidos à partida padrões mínimos de serviço e o seu esquema de verificação /monitorização, que permitam criar incentivos ou penalidades contratuais destinados a manter a qualidade do serviço produzido, assim como a satisfação dos clientes. Este modelo corresponde a um Contrato de Prestação de Serviços.

- **Contratos de “custo líquido”** – Neste modelo, quer o risco de produção quer o risco comercial são assumidos pelo operador. O preço dos serviços é determinado pela diferença entre a estimativa de custos e receitas, sendo todos os desvios a esse cálculo suportados pelo operador. Os contratos de Custo Líquido aparentam ser a escolha ideal para as autoridades no curto prazo, uma vez que estas têm a opção de especificar as características do serviço que pretendem atingir e o contrato permite-lhes



obtê-lo por um custo fixo. Ao operador é dada alguma margem de manobra, necessária para que este utilize o seu engenho na leitura e adaptação aos desejos de mercado, melhorando assim as hipóteses de obter um rendimento mais elevado. Contudo, os riscos que a médio prazo derivam de uma posse de informação dominante por parte do operador, bem como as dificuldades práticas que a autoridade enfrenta para impor adaptações ao desenho da rede durante a vigência do contrato, implicam alguns cuidados antes de se adoptar esta forma de contrato. Este modelo contratual corresponde àquilo que é normalmente designado como “Concessão de Serviço”.

- **Contratos de gestão** – Neste tipo de contrato, menos conhecido em termos práticos, ambos os riscos são suportados pela autoridade. O operador actua como um gestor da produção de serviços e é por isso remunerado.

No sentido de colmatar algumas das debilidades dos modelos puros, têm vindo a ser derivadas outras formas contratuais, das quais se salientam o contrato de “custo bruto” com incentivos associados ao aumento de receitas ou à qualidade de serviço percebida pelos utilizadores, e o contrato de “custo líquido” com partilha do risco comercial.

As variações possíveis são quase ilimitadas mas, regra geral, têm sempre por objectivo criar condições para estimular, por um lado, o envolvimento do operador nos resultados da operação e, por outro, incentivar a sua criatividade e capacidade de inovação na definição e/ou adaptação de serviços.

C.4. Partilha de risco

A noção de “risco” deve ser tida em consideração para estabelecer a distinção entre os modelos de contrato através de concessão (contrato de custos líquidos) e os contratos de prestação de serviço (contrato de custos brutos).

Numa perspectiva tradicional, são considerados o risco de produção e o risco comercial como os principais riscos a contemplar aquando de um processo de contratação.

Contudo, a experiência tem vindo a demonstrar que existe um conjunto de outros riscos que não dependem directamente do operador, mas cujo efeito se repercute ao nível do seu desempenho comercial e produtivo e, como tal, devem ser acautelados. Destacam-se entre estes:

- O risco de planeamento, maioritariamente dependente da acção da autoridade, em termos do sistema urbano, sistema viário e sistema de transportes, e que pode fazer alterar os padrões de deslocação;
- O risco associado à própria evolução da sociedade, em termos de alterações aos hábitos de mobilidade (ex. horários de trabalho) e/ou hábitos de consumo e lazer.

O conceito de partilha do risco, em especial através da inclusão de esquemas de incentivos e penalidades nos contratos, revela-se como um mecanismo muito apropriado de fazer reflectir os aspectos acima mencionados.

Estes sistemas permitem encorajar o operador ao cumprimento dos objectivos estabelecidos com um pagamento de bónus, por exemplo associado ao aumento de procura, ou a inclusão de uma penalidade se os níveis

de qualidade de serviço forem medidos abaixo dos requisitos mínimos.



C.5. Aspectos a contemplar num contrato de serviço público

Sendo clara a obrigatoriedade de contratualizar as obrigações de serviço público dos serviços de transporte, a análise aqui apresentada será focalizada na identificação dos processos associados à gestão de contratos, cobrindo todo o seu ciclo de vida, ou seja, desde a sua concepção e concurso, até ao momento seguinte de renovação, contemplando as possíveis formas de monitorização em função dos diferentes níveis de eficácia e eficiência que se pretendem atingir.

A concreta especificação de serviço público e sua transposição em contrato devem assentar, desde logo, na clara distinção entre:

- As características do serviço prestado, que correspondem aos requisitos mínimos e padrões de qualidade (ambos avaliados quantitativa e qualitativamente) definidos pelas autoridades, através da sua percepção das necessidades essenciais da população; e,
- As características do contrato em si mesmo, que representa o instrumento de controlo dessa garantia mínima de serviço nas suas diferentes vertentes.

C.5.1. Especificação das características do serviço

Neste âmbito, importa especificar (de forma qualitativa e quantitativa) os elementos balizadores da prestação do serviço e que se afiguram como necessários para a tradução operacional do serviço público a prestar, nomeadamente:

- a) Identificação de todos os aspectos que possam influenciar e/ou intervir na definição de uma garantia mínima de qualidade;
- b) Definição de indicadores – variáveis mensuráveis – a utilizar na monitorização do serviço, tanto em sede de planeamento quanto em sede de execução;
- c) Dimensionamento do serviço, para cada uma das zonas a considerar, ou seja, definindo, para cada uma, os atributos e níveis mínimos de serviço, bem como os algoritmos para a estimação do respectivo custo real de produção.

Para a definição dos elementos conducentes a uma garantia mínima de qualidade¹⁴ devem distinguir-se:

- a) Os que se relacionam com o **serviço**, tal como este é **percebido pelo cliente final**, tendo em consideração critérios relacionados com a acessibilidade, regularidade, continuidade de serviço, segurança e

¹⁴ Sendo recomendável a adopção do normativo de qualidade de serviço constante da norma NPEN13816 Transportes - Logística e serviços - Transporte público de passageiros - Definição da qualidade de serviço, objectivos e medições e NP 4493:2010 – Transporte público de passageiros - Linha de autocarros urbanos - Características e fornecimento do serviço, especificamente para as redes de autocarro



conforto;

- b) Os que se relacionam com a **perspectiva de qualidade da autoridade** que controla o sistema, reflectindo as questões relacionadas com a eficácia no cumprimento das metas e objectivos contratualmente fixados, eficiência na produção e no consumo, protecção do ambiente;
- c) Os que se relacionam com as **necessidades de monitorização do sistema** (para a autoridade) e **informação ao cliente**.

C.5.2. Elementos a reflectir no contrato

Tendo como objectivo principal permitir um ambiente de justiça para todas as partes envolvidas, possibilitando ao mesmo tempo maximizar a flexibilidade na concepção do contrato de serviço público (CSP), estes contratos devem fazer reflectir os seguintes elementos principais:

- **Descrição do serviço a ser fornecido pelo operador**, utilizando as metas impostas pela autoridade contratante e os compromissos assumidos pelo incumbente, em termos da atractividade do serviço. Estes compromissos podem ser expressos em termos de requisitos de processo ou em termos de resultados a atingir ou ainda como uma combinação dos dois;
- **Compensações a pagar ao operador pelo cumprimento das obrigações contratuais** sob as condições acordadas e detalhes da relação financeira, como por exemplo, esquemas de incentivos ou penalidades, existentes entre ambas as partes;
- **Estrutura tarifária** a impor ao operador;

- **Qualquer tratamento especial, não financeiro**, como por exemplo a concessão de direitos exclusivos, incluindo sempre a relação entre o âmbito da exclusividade e a cobertura geográfica dos serviços contemplados;
- **Duração do contrato**, incluindo cláusulas especiais de renovação e/ou terminus antecipados;
- **Indicação das infra-estruturas**, instalações, equipamento e material circulante e as condições financeiras ou outras (manutenção, renovação, etc.) **aplicáveis a estes acordos**;
- As regras a aplicar no que respeita a qualquer modificação e/ou adenda ao contrato, resultantes de um acordo mútuo e/ou de contingências não previstas que poderão afectar severamente a relação contratual;
- **A informação e dados** (i.e. os esquemas de monitorização¹⁵) **a serem fornecidos** periodicamente pelo operador à autoridade¹⁶ (ex. indicadores financeiros, indicadores de desempenho, dados relativos a fluxos de passageiros, etc.);
- **A definição de qual a informação e dados** a manter sob sigilo comercial, e aquela que pode ser objecto de conhecimento público.

Adicionalmente a estes requisitos mínimos, as partes

¹⁵ Entre estes, inquéritos à satisfação do cliente, inquéritos de cliente mistério, medições directas de desempenho, tratamento de reclamações, etc.

¹⁶ A autoridade, por sua vez, deverá ter o direito de proceder ela própria, e sem aviso prévio, a operações de monitorização e controle, independentes das realizadas pelo operador.



poderão ainda considerar de utilidade a inclusão de outros elementos, como por exemplo:

- Uma secção preliminar, apresentando às partes contraentes os seus passados institucionais e profissionais, a filosofia geral do seu envolvimento no sector dos transportes públicos, etc., realçando a lógica que preside ao contrato, ou seja, os objectivos estratégicos que se pretendem alcançar;
- Detalhes dos procedimentos a serem seguidos pelo operador ao lidar com queixas e sugestões dos clientes;
- Especificação no que respeita à organização de inquéritos para avaliação da satisfação dos clientes relativamente ao serviço (caso não estejam incluídos nos requisitos obrigatórios);
- Condições no que respeita ao emprego de pessoal (transferência de pessoal) e material nos momentos de mudança contratual de operador;
- Provisões relativamente aos direitos concedidos ao operador para uso do material circulante e outras instalações necessárias ao cumprimento da sua missão primária para outros fins que não os puramente relacionados com o transporte de passageiros ao abrigo do contrato (por ex. transporte de mercadorias, outras actividades comerciais, publicidade, etc.);

Escolha do modelo contratual

A recomendação da opção do modelo contratual deve ter por base um conjunto de princípios e questões, que permitam avaliar aqueles que melhor respondem aos seguintes vectores / objectivos:

Tabela 16 – Aspectos a considerar na escolha do modelo contratual

Vectores principais	Aspectos a considerar
Objectivo transporte	Garantir um equilíbrio adequado entre modos de transporte, criando um “mix” de oferta que satisfaça as necessidades dos diferentes segmentos da população e ofereça, a todos os que aceitam deixar o transporte individual, alternativas de boa qualidade, sem qualquer tipo de discriminação social, sectorial ou geográfica.
Objectivo ambiental	Garantir que a configuração escolhida resulta num nível global socialmente aceitável de externalidade produzida (poluição, congestionamento, ruído, etc.).
Objectivo social	Garantir que os cidadãos serão servidos com um sistema adequado às suas necessidades e que o cidadão economicamente carente não será, por esse motivo, excluído do sistema.
Objectivo económico	Garantir a monitorização dos custos reais e desenvolvimento de formas inovadoras de captação de fontes de financiamento, oferecendo soluções de valor acrescentado. Procurar a utilização dos mecanismos de fixação de preços reais para induzir o “correcto” comportamento dos utilizadores em favor do transporte público.

A modalidade de contratação a adoptar deve gerar, pela própria natureza do contrato e da forma remuneratória que lhe está associada, estímulos adequados à eficiência da operação.

Assim, nesta perspectiva, e considerando que a gestão do sistema de transportes encerra um processo de aprendizagem tanto para as autoridades quanto para os

operadores, a experiência em outros países revela que os contratos a custos brutos facilitam essa gestão, dado que são menos sujeitos a litígios e podem ser complementados com mecanismos de incentivos alinhados com os objectivos estratégicos do sistema de mobilidade.

Deste modo, para os serviços da rede básica, a concorrência controlada com aplicação de contrato de prestação de serviço público ao operador seleccionado por concurso deverá ser o regime mais adequado, dado que privilegia a estabilidade da rede e também a integração, deixando o risco de produção a cargo do operador e o risco comercial a cargo da autoridade. Este modelo de contrato de custo bruto deverá integrar esquemas de incentivos e penalidades associados à qualidade do serviço efectivamente prestado.

Podem e devem ser permitidos serviços de valor acrescentado, em regime de iniciativa do operador e sujeitos à autorização da autoridade competente, dado tratar-se de um adicional à rede básica e portanto não se estar perante a necessidade de prestação de serviço público. No entanto, e dada a necessidade de viabilizar os serviços da rede básica e de integração das duas redes, associada à juventude de todo o sistema, é recomendável que esses serviços de valor acrescentado só sejam autorizados após atingir a estabilização de funcionamento do sistema de transportes com os novos princípios e regras, dado o potencial predatório que estes serviços podem ter relativamente aos serviços da rede básica.

Ressalvas:

No contexto actual, em que ainda existe uma grande indefinição quanto ao modelo contratual a ser adoptado ao nível da AML, e sendo Cascais um dos concelhos que a integra, as soluções aqui propostas devem ser encaradas como aquelas que melhor se adequam aos objectivos resultantes do ETAC e aquelas que permitem, numa fase inicial, maximizar o papel e a informação disponível pela CMC. Contudo, é recomendável que o modelo contratual seja alinhado por aquele que venha a ser definido para o sistema de transportes públicos na AML.



Este documento foi sujeito ao controlo da qualidade interno de acordo com o procedimento *Controlo da Qualidade de Documentos (P2/05)* definido no Sistema de Gestão da TIS.PT.

