

Tabela 49 – Envelope de custos de investimento e de exploração ao abrigo do Objectivo Específico "Desenvolver políticas de estacionamento diferenciadas", 2011-2016 e 2017- 2021

Propostas de intervenção		2011 -2016		2017-2021	
		Custos de Investimento (€)	Custos de manutenção / funcionamento (€)	Custos de Investimento (€)	Custos de manutenção / funcionamento (€)
Maior controle da oferta de estacionamento: tarifação e fiscalização	Alteração do regulamento de estacionamento tarifado	0	0	0	0
	Alargamento e criação de zonas de estacionamento tarifado nos principais centros urbanos				
	Cascais	30.000	-	-	-
	Estoril	20.000	-	-	-
	Parede	15.000	-	-	-
	Carcavelos	30.000	-	-	-
	Monte Estoril	10.000	-	-	-
	São João do Estoril	25.000	-	-	-
	Centro de Tires	10.000	-	-	-
	Maior fiscalização do estacionamento	-	1.121.800	-	1.121.800
Aumento da oferta de estacionamento	Criação de novas ofertas de estacionamento na envolvente das estações ferroviárias				
	Estoril	2.000.000	992.000	-	992.000
	São João do Estoril	1.000.000	496.000	-	496.000
	São Pedro do Estoril	1.000.000	496.000	-	496.000
	Parede	3.000.000	1.488.000	-	1.488.000
	Parques de estacionamento nas novas interfaces	1.140.120	-	633.400	-
	Formalização da oferta de estacionamento na via pública	182.000	-	126.300	-
	Reforço da oferta na via pública (zonas residenciais e outras)	5.400.000	-	7.350.000	-
Contenção da utilização do II	Redução dos parâmetros de dimensionamento do estacionamento habitacional	0	0	0	0
		13.862.120	4.593.800	8.109.700	4.593.800
		44%	15%	26%	15%
					31.159.420



C.8. Promover a minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados e organizar as cargas e descargas nos centros urbanos

C.8.1. Breve descrição das propostas

As propostas relacionadas com o Objectivo Específico “Promover a minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados e organizar as cargas e descargas nos centros urbanos” implicam que sejam concretizadas as propostas relacionadas com o “Aumento da coerência da rede rodoviária”, mas aqui consideram-se apenas as propostas específicas a esta área temática.

No âmbito do ETAC não foi estudada a logística urbana, mas ainda assim considerou-se ser pertinente apresentar algumas propostas que contribuam para que esta actividade se desenvolva de forma articulada, sem com isso introduzir constrangimentos à circulação do tráfego rodoviário ou promover uma menor qualidade de vida nos aglomerados urbanos.

Foram identificados os aglomerados urbanos cuja concentração de actividades de comércio parece justificar a regulação das operações de cargas e descargas (vide Figura 21) e para os quais se propõe a realização de um estudo específico, no qual sejam avaliadas as necessidades efectivas de reserva de estacionamento para cargas e descargas, e definidas as regras que devem ser respeitadas por estas operações (que posteriormente devem ser vertidas em regulamento).



Figura 21 - Propostas de núcleos urbanos sujeitos a regulamentos de cargas e descargas (por nível de prioridade)

Complementarmente, a aposta na consolidação da hierarquia rodoviária do concelho permitirá proibir a circulação de pesados de mercadorias no interior dos aglomerados, o que implica a introdução de sinalização que garanta esta opção.

A Tabela 50 apresenta a síntese das propostas consideradas no âmbito deste Objectivo Específico.



Tabela 50 - Propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Promover a minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados e organizar as cargas e descargas nos centros urbanos"

Propostas de intervenção	
Maior controle das operações de CD e circulação de pesados	Regulamento de cargas e descargas nos principais aglomerados urbanos
	Estudar as necessidades de reservas de lugares e sua implementação
	Sinalização nos principais aglomerados urbanos com proibição à circulação de pesados de mercadorias
	Alcabideche
	Alcoitão
	Manique
	Trajouce
	Abóboda

C.8.2. Contributo para os objectivos do ETAC

A Tabela 51 apresenta a avaliação da adequação das propostas relativamente ao cumprimento dos objectivos estratégicos.

As propostas defendidas para **regular as operações de cargas e descargas e a circulação de pesados de mercadorias** contribuem de modo positivo para uma *"Economia mais eficiente"*, para a *"Promoção da qualidade de vida"* e *"Aumento da segurança"*, nomeadamente no interior dos principais aglomerados urbanos.

De modo complementar, estas propostas contribuem positivamente para *"promover a redução dos impactes ambientais"* a nível local.




Tabela 51 – Contributo das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Promover a minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados e organizar as cargas e descargas nos centros urbanos”

Objectivos específicos e Linhas de Intervenção		Qualidade de vida	Economia mais eficiente e sustentável	Garantir a oportunidade de acesso	Repartição modal mais sustentável	Aumento da segurança	Contribuir para a redução dos impactes ambientais
Promover a minimização dos impactes do tráfego de pesados e organização das cargas e descargas nos centros urbanos	Consolidar a hierarquia da rede rodoviária e garantir níveis elevados de fluidez						
	Evitar o atravessamento dos aglomerados urbanos por parte dos pesados						
	Sinalização nos principais aglomerados urbanos com proibição à circulação de pesados de mercadorias						
	Estabelecer as regras de circulação e de estacionamento para cargas e descargas						
	Regulamento de cargas e descargas nos principais aglomerados urbanos						
	Estudar as necessidades de reservas de lugares e sua implementação						

Muito importante
 Importante
 Significativo

Na Tabela 52 apresenta-se a importância das propostas relacionadas com a organização das cargas e descargas e circulação de pesados. Todas as propostas são consideradas como “muito importantes”, mas não se constituem como uma peça fundamental da estratégia de actuação, à excepção da protecção dos aglomerados de Alcabideche e da Abóboda.

Tabela 52 – Importância estratégica das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Promover a minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados e organizar as cargas e descargas nos centros urbanos”

Propostas de intervenção		Importância para a estratégia			
Maior controle das operações de CD e circulação de pesados	Regulamento de cargas e descargas nos principais aglomerados urbanos				
	Estudar as necessidades de reservas de lugares e sua implementação				
	Sinalização nos principais aglomerados urbanos com proibição à circulação de pesados de mercadorias				
	Alcabideche				
	Alcoitão				
	Manique				
	Trajouce				
	Abóboda				

Importante
 Muito Importante
 Fundamental para a estratégia

C.8.3. Faseamento e impacte temporal

Na Tabela 53 apresenta-se a proposta de faseamento, o período necessário à concretização da proposta e o impacte temporal das propostas consideradas no âmbito do Objectivo Específico “Promover a minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados e organizar as cargas e descargas nos centros urbanos”.

As propostas relacionadas com a melhor organização das operações de carga e descarga envolvem recursos temporais e financeiros modestos e, como tal, são consideradas totalmente concluídas no período entre 2011 e 2016.

Relativamente à introdução da proibição de circulação de pesados no interior dos aglomerado, estas propostas estão dependentes da construção das circulares rodoviárias, anteriormente mencionadas. Assim Alcabideche, Alcoitão e Abóboda poderão ser intervencionados no período 2011-2016, enquanto Manique e Trajouce terão

que ser alvo de intervenção apenas no período 2017-2021.

As propostas associadas a este objectivo específico são consideradas como sendo permanentes, mas para tal deve ser garantido o efectivo cumprimento dos regulamentos, o que implica algum reforço por parte da fiscalização.



Tabela 53 – Proposta de faseamento, período de concretização das propostas e impacte temporal das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Promover a minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados e organizar as cargas e descargas nos centros urbanos”

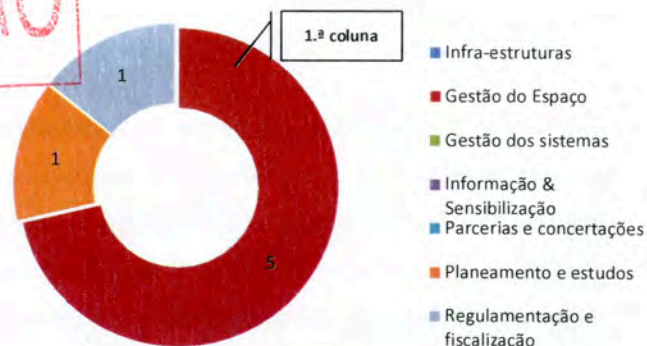
Propostas de intervenção		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Período necessário à concretização da medida	Impacte temporal
Maior controle das operações de CD e circulação de pesados	Regulamento de cargas e descargas nos principais aglomerados urbanos												Curto prazo	Permanente
	Estudar as necessidades de reservas de lugares e sua implementação												Curto prazo	Permanente
	Sinalização nos principais aglomerados urbanos com proibição à circulação de pesados de mercadorias													
	Alcabideche												Curto prazo	Permanente
	Alcoitão												Curto prazo	Permanente
	Manique												Curto prazo	Permanente
	Trajouce												Curto prazo	Permanente
	Abóboda												Curto prazo	Permanente

C.8.4. Avaliação do âmbito

Na Tabela 54 apresenta-se a avaliação das propostas no que respeita ao âmbito geográfico, principais eixos de intervenção e tipologias das propostas.

Todas as propostas consideradas são de **âmbito local** e têm como objectivo a **gestão da procura**, tendo em consideração as dimensões de circulação de pesados e a realização de operações de cargas e descargas.

No que respeita à tipologia das propostas, verifica-se que estas envolvem sobretudo uma melhor gestão do espaço e a introdução de novos regulamentos.



Nota: representação gráfica dos resultados da 1.ª coluna relativa à Tipologia das Propostas da Tabela 54

Figura 22 – Propostas em função da tipologia de intervenção

Tabela 54 – Âmbito geográfico, principais eixos de intervenção e tipologia das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Promover a minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados e organizar as cargas e descargas nos centros urbanos"

Propostas de intervenção		Âmbito geográfico	Eixo de intervenção	Tipologias das propostas	
Maior controle das operações de CD e circulação de pesados	Regulamento de cargas e descargas nos principais aglomerados urbanos	Local	Procura	7	
	Estudar as necessidades de reservas de lugares e sua implementação	Local	Procura	6	2
	Sinalização nos principais aglomerados urbanos com proibição à circulação de pesados de mercadorias				
	Alcabideche	Local	Procura	2	
	Alcoitão	Local	Procura	2	
	Manique	Local	Procura	2	
	Trajouce	Local	Procura	2	
	Abóboda	Local	Procura	2	

1	Infra-estruturas
2	Gestão do Espaço

3	Gestão dos sistemas
4	Informação & Sensibilização

5	Parcerias e concertações
6	Planeamento e estudos

7	Regulamentação e fiscalização
---	-------------------------------

C.8.5. Principais *stakeholders*

C.8.5.1. Responsáveis pela implementação das propostas

As propostas desenvolvidas no contexto deste Objectivo Específico são da responsabilidade exclusiva da CMC.

C.8.5.2. Grupos a auscultar e consultar

Na Tabela 55 apresentam-se os principais grupos a auscultar aquando da fase de preparação da implementação das propostas relacionadas com a organização das cargas e descargas e circulação de pesados de mercadorias no interior dos aglomerados.

Recomenda-se a consulta de um grupo alargado de entidades, destacando-se, entre estas, as associações de residentes, de comerciantes e indústria, os gestores dos principais pólos geradores e as autoridades de segurança pública.



Tabela 55 – Grupos a auscultar na implementação das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Promover a minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados e organizar as cargas e descargas nos centros urbanos”

Propostas de intervenção		Responsáveis pelos principais pólos geradores	Associações de residentes	Associações de comerciantes e industriais	Autoridades de Segurança Pública
Maior controle das operações de CD e circulação de pesados	Regulamento de cargas e descargas nos principais aglomerados urbanos				
	Estudar as necessidades de reservas de lugares e sua implementação				
	Sinalização nos principais aglomerados urbanos com proibição à circulação de pesados de mercadorias				
	Alcabideche				
	Alcoitão				
	Manique				
	Trajouce				
	Abóboda				

Grupos a auscultar:

Principal

Secundário

Complementar



C.8.5.3. Principais beneficiados ou afectados pelas propostas

A organização dos processos das cargas e descargas e a proibição de circulação de pesados de mercadorias no interior dos aglomerados urbanos beneficiará a população residente e empregada nestas zonas, já que induzirá uma acalmia nos volumes de tráfego e uma melhor organização das operações de abastecimento e distribuição.

É natural que, numa fase inicial, comerciantes e distribuidores coloquem algumas dúvidas relativamente aos benefícios da iniciativa mas, se esta for devidamente explicada, admite-se que estes respondam bem ao modelo de organização da oferta.

C.8.6 Envelope de custos

Na Tabela 56 apresenta-se a estimativa de custos de investimento e de exploração associados às propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Promover a minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados e organizar as cargas e descargas nos centros urbanos”.

As propostas relacionadas com este Objectivo Específico são pouco representativas no que respeita aos custos globais.

Importa ainda referir que apenas foi possível estimar os custos associados ao estudo e implementação de lugares reservados para cargas e descargas, mas os custos associados à introdução de sinalização nos principais aglomerados urbanos não serão significativos.

Tabela 56 – Envelope de custos de investimento e de exploração ao abrigo do Objectivo Específico “Promover a minimização dos impactes associados ao tráfego de pesados e organizar as cargas e descargas nos centros urbanos”, 2011-2016 e 2017- 2021

Propostas de intervenção		2011 -2016		2017-2021	
		Custos de Investimento (€)	Custos de operação (€)	Custos de Investimento (€)	Custos de operação (€)
Maior controle das operações de CD e circulação de pesados	Regulamento de cargas e descargas nos principais aglomerados urbanos	0	0	-	-
	Estudar as necessidades de reservas de lugares e sua implementação	100.000	-	-	-
	Sinalização nos principais aglomerados urbanos com proibição à circulação de pesados de mercadorias				
	Alcabideche	n.d.	-	-	-
	Alcoitão	n.d.	-	-	-
	Manique	-	-	n.d.	-
	Trajouce	-	-	n.d.	-
	Abóboda	n.d.	-	-	-
		100.000	0	0	0



C.9. Promover a integração entre a organização do sistema de transportes e os usos do solo

C.9.1. Breve descrição das propostas

As propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Promover a integração entre a organização do sistema de transportes e os usos do solo” são bastante “difusas” no que diz respeito à tradução em medidas concretas, uma vez que constituem, na sua maioria, orientações/recomendações que poderão ser contempladas nos IGT, nomeadamente no PDM.

Ainda assim foi possível propor medidas concretas; uma relativa à requalificação urbana de diversas zonas do concelho (vide Figura 23) e, outra, respeitante à obrigatoriedade de realização de Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes.

A Tabela 57 apresenta a síntese das propostas consideradas ao abrigo deste Objectivo Específico.

Tabela 57 - Propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Promover a integração entre a organização do sistema de transportes e os usos do solo”

Propostas de intervenção	
Integração no PDM dos princípios enunciados no ETAC	Contenção dos perímetros urbanos
	Densificação urbana de algumas áreas do território
	Promover a mistura funcional ao nível dos usos do solo
	Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes
Requalificação urbana dos principais aglomerados urbanos	Centro de Alcáideche
	Envolvente ao Cascais Shopping
	Centro de Manique
	Envolvente à estação de São João do Estoril
	Envolvente à estação de São Pedro do Estoril
	Centro da Abóboda
	São Domingos de Rana (cemitério)
	Centro da Parede

C.9.2. Contributo para os objectivos do ETAC

A Tabela 58 apresenta a avaliação da adequação das propostas relativamente ao cumprimento dos objectivos estratégicos.

Como é possível constatar da sua análise, o contributo destas propostas para os objectivos estratégicos é muito elevado, mas os benefícios traduzem-se sobretudo ao nível local.



Figura 23 – Zonas a desenvolver projectos de requalificação urbana

Tabela 58 – Contributo das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Promover a integração entre a organização do sistema de transportes e os usos do solo”

Objectivos específicos e Linhas de Intervenção		Qualidade de vida	Economia mais eficiente e sustentável	Garantir a oportunidade de acesso	Repartição modal mais sustentável	Aumento da segurança	Contribuir para a redução dos impactos ambientais
Promover a integração entre a organização do sistema de transportes e os usos do solo	Controlar a dispersão e consolidar a ocupação urbana em algumas zonas do concelho						
	Contenção dos perímetros urbanos						
	Densificação urbana de algumas áreas do território						
	Promover a diversidade dos usos do solo nos núcleos urbanos existentes e nos futuros planos urbanísticos						
	Garantir que os principais equipamentos e pólos geradores estão localizados em zonas bem servidas pelos transportes colectivos						
	Impor a obrigatoriedade de realização de Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes						
	Promover projectos de requalificação urbana de modo a fomentar a utilização dos modos suaves e do TC						
	Centro de Alcabideche						
	Envolvente ao Cascais Shopping						
	Centro de Manique						
	Envolvente à estação de São João do Estoril						
	Envolvente à estação de São Pedro do Estoril						
	Centro da Abóboda						
	São Domingos de Rana (cemitério)						
	Centro da Parede						

 Muito importante
  Importante
  Significativo

A Tabela 59 apresenta a importância estratégica das propostas desenvolvidas ao abrigo deste Objectivo Específico; as recomendações a ser consideradas em sede da revisão do PDM são entendidas como muito importantes para a estratégia, mas apenas irão apresentar resultados no longo prazo.

As propostas de requalificação urbana de alguns dos principais aglomerados urbanos são avaliadas distintamente, procurando reflectir a importância relativa dos aglomerados envolvidos e dos impactos positivos associados a estas medidas, destacando-se nestes critérios o Centro de Alcabideche, a envolvente ao

CascaisShopping e o Centro da Parede.



Tabela 59 – Importância estratégica das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Promover a integração entre a organização do sistema de transportes e os usos do solo"

Propostas de intervenção		Importância para a estratégia
Integração no PDM dos princípios enunciados no ETAC	Contenção dos perímetros urbanos	Importante
	Densificação urbana de algumas áreas do território	Importante
	Promover a mistura funcional ao nível dos usos do solo	Importante
	Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes	Importante
Requalificação urbana dos principais aglomerados urbanos	Centro de Alcabideche	Importante
	Envolvente ao Cascais Shopping	Importante
	Centro de Manique	Muito Importante
	Envolvente à estação de São João do Estoril	Importante
	Envolvente à estação de São Pedro do Estoril	Importante
	Centro da Abóboda	Muito Importante
	São Domingos de Rana (cemitério)	Importante
	Centro da Parede	Importante



C.9.3. Faseamento e impacte temporal

Na Tabela 60 apresenta-se a proposta de faseamento, o período necessário à concretização da proposta e o impacte temporal das propostas consideradas no âmbito do Objectivo Específico.

As propostas relacionadas com a estratégia do PDM apenas terão impactes sentidos a longo prazo, uma vez que implicam a ocupação e consolidação dos usos do solo.

As propostas relacionadas com a requalificação urbana implicam tempos de concretização médios (até 3 anos) e permitem garantir resultados permanentes.

Tabela 60 – Proposta de faseamento, período de concretização das propostas e impacte temporal das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Promover a integração entre a organização do sistema de transportes e os usos do solo"

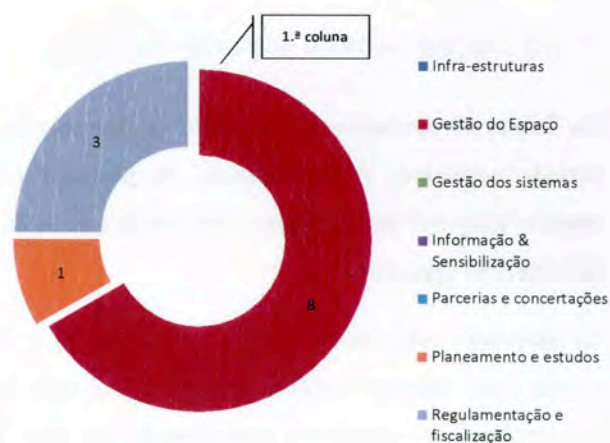
Propostas de intervenção		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Período necessário à concretização da medida	Impacte temporal
Integração no PDM dos princípios enunciados no ETAC	Contenção dos perímetros urbanos												Longo prazo	Permanente
	Densificação urbana de algumas áreas do território												Longo prazo	Permanente
	Promover a mistura funcional ao nível dos usos do solo												Longo prazo	Permanente
	Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes												Longo prazo	Permanente
Requalificação urbana dos principais aglomerados urbanos	Centro de Alcabideche												Médio prazo	Permanente
	Envolve ao Cascais Shopping												Médio prazo	Permanente
	Centro de Manique												Médio prazo	Permanente
	Envolve à estação de São João do Estoril												Médio prazo	Permanente
	Envolve à estação de São Pedro do Estoril												Médio prazo	Permanente
	Centro da Abóboda												Médio prazo	Permanente
	São Domingos de Rana (cemitério)												Médio prazo	Permanente
	Centro da Parede												Médio prazo	Permanente

C.9.4. Avaliação do âmbito

Na Tabela 61 apresenta-se a avaliação das propostas no que respeita ao âmbito geográfico, principais eixos de intervenção e tipologias das propostas.

Todas as propostas consideradas são de **âmbito local**; as propostas relacionadas com a estratégia de revisão do PDM procuram influenciar os **padrões de procura**. Já as propostas de requalificação urbana dos principais aglomerados urbanos estão orientadas para produzir impactes positivos do lado da **oferta**.

No que respeita à tipologia das propostas, verifica-se que estas envolvem sobretudo a **gestão do espaço** (8 em 12 entradas), já que passam pela redistribuição do espaço público a favor dos modos suaves e dos TP.



Nota: representação gráfica dos resultados da 1ª coluna relativa à Tipologia das Propostas da Tabela 61

Figura 24 – Propostas em função da tipologia de intervenção



Tabela 61 – Âmbito geográfico, principais eixos de intervenção e tipologia das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Promover a integração entre a organização do sistema de transportes e os usos do solo"

Propostas de intervenção		Âmbito geográfico	Eixo de intervenção	Tipologias das propostas	
Integração no PDM dos princípios enunciados no ETAC	Contenção dos perímetros urbanos	Local	Procura	7	6
	Densificação urbana de algumas áreas do território	Local	Procura	7	6
	Promover a mistura funcional ao nível dos usos do solo	Local	Procura	7	6
	Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes	Local	Procura	6	
Requalificação urbana dos principais aglomerados urbanos	Centro de Alcabideche	Local	Oferta	2	
	Envolvente ao Cascais Shopping	Local	Oferta	2	
	Centro de Manique	Local	Oferta	2	
	Envolvente à estação de São João do Estoril	Local	Oferta	2	
	Envolvente à estação de São Pedro do Estoril	Local	Oferta	2	
	Centro da Abóboda	Local	Oferta	2	
	São Domingos de Rana (cemitério)	Local	Oferta	2	
	Centro da Parede	Local	Oferta	2	

1	Infra-estruturas
2	Gestão do Espaço

3	Gestão dos sistemas
4	Informação & Sensibilização

5	Parcerias e concertações
6	Planeamento e estudos

7	Regulamentação e fiscalização
---	-------------------------------

C.9.5. Principais stakeholders

C.9.5.1. Responsáveis pela implementação das propostas

As propostas desenvolvidas no contexto deste Objectivo Específico são da responsabilidade exclusiva da CMC.



C.9.5.2. Grupos a auscultar e consultar

Recomenda-se a consulta de um grupo alargado de entidades destacando-se entre estas, as associações de residentes, de comerciantes e indústria e os gestores dos principais pólos geradores, assim como a Scotturb e a CP (uma vez que os projectos de requalificação urbana incluem a inserção de novos interfaces de transportes colectivos).

Tabela 62 – Grupos a auscultar na implementação das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Promover a integração entre a organização do sistema de transportes e os usos do solo”

Propostas de intervenção		Responsáveis pelos principais pólos geradores	Associações de residentes	Associações de comerciantes e industriais	Scotturb	CP
Integração no PDM dos princípios enunciados no ETAC	Contenção dos perímetros urbanos					
	Densificação urbana de algumas áreas do território					
	Promover a mistura funcional ao nível dos usos do solo					
	Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes					
Requalificação urbana dos principais aglomerados urbanos	Centro de Alcabideche					
	Envolvente ao Cascais Shopping					
	Centro de Manique					
	Envolvente à estação de São João do Estoril					
	Envolvente à estação de São Pedro do Estoril					
	Centro da Abóboda					
	São Domingos de Rana (cemitério)					
	Centro da Parede					

Grupos a auscultar:

Principal Secundário Complementar

C.9.5.3. Principais beneficiados ou afectados pelas propostas

Estas propostas apresentam claros benefícios para o concelho e para os centros urbanos que se propõem requalificar, não sendo de esperar a ocorrência de contestações de maior à sua implementação.

Eventualmente, a proposta que será mais difícil de concretizar será a implementação dos Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes, figura esta que é muito mais exigente do que a dos Estudos de Tráfego que actualmente são realizados.

Também a eliminação do estacionamento no âmbito dos projectos de requalificação urbana propostos (principalmente no Centro da Parede), poderá ser alvo de alguma contestação. Será assim mais uma vez necessário desenvolver iniciativas de divulgação e sensibilização em que sejam explicados os fundamentos das opções

tomadas e as vantagens que se esperam vir a alcançar com estas propostas.

C.9.6. Envelope de custos

Não foi possível estimar os custos de investimento e de exploração associadas às propostas do Objectivo Específico “Promover a integração entre a organização do sistema de transportes e os usos do solo”.



C.10. Sensibilizar, informar e envolver os residentes, trabalhadores e visitantes sobre as opções modais mais eficientes



C.10.1. Breve descrição das propostas

O conjunto das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Sensibilizar, informar e envolver os residentes, trabalhadores e visitantes sobre as opções modais mais eficientes” tem associado propostas orientadas para promover a comunicação com a população em geral e, outras, que se organizam para promover a alteração dos comportamentos por parte da população escolar e dos empregados nos pólos empresariais com maior dimensão.

A Tabela 63 apresenta a síntese das propostas consideradas ao abrigo deste Objectivo Específico.

Tabela 63 - Propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Sensibilizar, Informar e envolver os residentes, trabalhadores e visitantes sobre as opções modais mais eficientes”

Propostas de intervenção	
Divulgar tão amplamente quanto possível os resultados do ETAC	Divulgação dos resultados do ETAC junto à estrutura técnica da CMC e principais stakeholders
	Produção de uma publicação com os principais resultados do ETAC de Cascais
	Divulgação dos custos associados às diversas opções modais e sensibilização e envolvimento dos diferentes segmentos da população
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Escolares e Empresariais	Realização de Planos de Mobilidade Escolares (PM Es) nos estabelecimentos de ensino público e privado
	Realização de Planos de Mobilidade Empresarial

C.10.2. Contributo para os objectivos do ETAC

As propostas preconizadas no âmbito deste Objectivo Específico estão orientadas para promover uma **alteração dos comportamentos modais**, o que apresentará benefícios também ao nível da “*redução dos impactes ambientais*” – vide Tabela 64.

O desenvolvimento de Planos de Mobilidade Escolares e de Planos de Mobilidade Empresariais têm como objectivos contribuir para uma “*Repartição modal mais sustentável*”, para a “*Promoção de qualidade de vida*” e para uma “*Economia mais eficiente e sustentável*”.

A Tabela 65 apresenta a avaliação relativa à importância estratégica das propostas; ainda que se considerem as propostas relacionadas com a divulgação e informação como “importantes”, elege-se a realização e implementação dos Planos de Mobilidade para Escolas e Empresas como “fundamentais para a estratégia”, já que estes contribuem de forma efectiva para promover a alteração dos comportamentos modais.



Tabela 64 – Contributo das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Sensibilizar, Informar e envolver os residentes, trabalhadores e visitantes sobre as opções modais mais eficientes”

Objectivos específicos e Linhas de Intervenção		Qualidade de vida	Economia mais eficiente e sustentável	Garantir a oportunidade de acesso	Repartição modal mais sustentável	Aumento da segurança	Contribuir para a redução dos impactes ambientais
Sensibilizar, informar e envolver os residentes, trabalhadores e visitantes sobre as opções modais mais eficientes	Divulgar tão amplamente quanto possível os resultados do ETAC (e da sua implementação)						
	Divulgação dos resultados do ETAC junto à estrutura técnica da CMC e principais stakeholders						
	Produção de uma publicação com os principais resultados do ETAC de Cascais						
	Divulgar os custos associados às diversas opções modais e sensibilização e envolvimento dos diferentes segmentos da população						
	Envolver a comunidade escolar no sentido de potenciar escolhas modais mais sustentáveis por parte dos estudantes						
	Realização de Planos de Mobilidade Escolares (PMEs) nos estabelecimentos de ensino público e privado						
	Fomentar o desenvolvimento de Planos de Mobilidade Empresariais						
	Realização de Planos de Mobilidade Empresarial						

Muito importante
 Importante
 Significativo

Tabela 65 – Importância estratégica das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Sensibilizar, Informar e envolver os residentes, trabalhadores e visitantes sobre as opções modais mais eficientes"

Propostas de intervenção		Importância para a estratégia				
Divulgar tão amplamente quanto possível os resultados do ETAC	Divulgação dos resultados do ETAC junto à estrutura técnica da CMC e principais stakeholders	■	■			
	Produção de uma publicação com os principais resultados do ETAC de Cascais	■	■			
	Divulgação dos custos associados às diversas opções modais e sensibilização e envolvimento dos diferentes segmentos da população	■	■			
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Escolares e Empresariais	Realização de Planos de Mobilidade Escolares (PMEs) nos estabelecimentos de ensino público e privado	■	■	■	■	
	Realização de Planos de Mobilidade Empresarial	■	■	■	■	

■ Importante

■ ■ ■ ■ ■ Muito Importante

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Fundamental para a estratégia

C.10.3. Faseamento e impacte temporal

A Tabela 66 apresenta a proposta de faseamento, período de concretização das propostas e impacte temporal destas.

Todas as propostas sugeridas no âmbito deste Objectivo Específico têm carácter **temporário** e implicam **períodos de concretização curtos** (até 12 meses). Neste contexto recomenda-se que a divulgação dos resultados do ETAC seja realizada tão brevemente quanto possível, sob pena de se perder parte da actualidade da análise.

Relativamente aos Planos de Mobilidade para Escolas e Empresas considera-se que estes deverão ser realizados ao longo de todo o período de vigência do ETAC.



Tabela 66 – Proposta de faseamento, período de concretização das propostas e impacte temporal das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Sensibilizar, Informar e envolver os residentes, trabalhadores e visitantes sobre as opções modais mais eficientes”

Propostas de intervenção		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Período necessário à concretização da medida	Impacte temporal
Divulgar tão amplamente quanto possível os resultados do ETAC	Divulgação dos resultados do ETAC junto à estrutura técnica da CMC e principais stakeholders												Curto prazo	Temporária
	Produção de uma publicação com os principais resultados do ETAC de Cascais												Curto prazo	Temporária
	Divulgação dos custos associados às diversas opções modais e sensibilização e envolvimento dos diferentes segmentos da população												Curto prazo	Temporária
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Escolares e Empresariais	Realização de Planos de Mobilidade Escolares (PMEs) nos estabelecimentos de ensino público e privado												Curto prazo	Temporária
	Realização de Planos de Mobilidade Empresarial												Curto prazo	Temporária

C.10.4. Avaliação do âmbito

Na Tabela 67 apresenta-se a avaliação das propostas no que respeita ao âmbito geográfico, principais eixos de intervenção e tipologias das propostas.

Todas as propostas preconizadas neste Objectivo Específico estão orientadas para influenciar o comportamento da **procura**.

As propostas relacionadas com a divulgação dos resultados do ETAC não têm um âmbito geográfico específico e enquadram-se no eixo de intervenção “*Informação e sensibilização*”.

Os Planos de Mobilidade Escolares e Empresariais são de âmbito local e implicam o desenvolvimento das “*Parcerias e concertações*” e “*Planeamento e Estudos*”.



Tabela 67 – Âmbito geográfico, principais eixos de intervenção e tipologia das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Sensibilizar, Informar e envolver os residentes, trabalhadores e visitantes sobre as opções modais mais eficientes"

Propostas de intervenção		Âmbito geográfico	Eixo de intervenção	Tipologias das propostas	
Divulgar tão amplamente quanto possível os resultados do ETAC	Divulgação dos resultados do ETAC junto à estrutura técnica da CMC e principais stakeholders	n.a.	Procura	4	
	Produção de uma publicação com os principais resultados do ETAC de Cascais	n.a.	Procura	4	
	Divulgação dos custos associados às diversas opções modais e sensibilização e envolvimento dos diferentes segmentos da população	n.a.	Procura	4	
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Escolares e Empresariais	Realização de Planos de Mobilidade Escolares (PMEs) nos estabelecimentos de ensino público e privado	Local	Procura	5	6
	Realização de Planos de Mobilidade Empresarial	Local	Procura	5	6

1	Infra-estruturas
2	Gestão do Espaço

3	Gestão dos sistemas
4	Informação & Sensibilização

5	Parcerias e concertações
6	Planeamento e estudos

7	Regulamentação e fiscalização
---	-------------------------------

C.10.5. Principais stakeholders

C.10.5.1. Responsáveis pela implementação das propostas

A Tabela 68 apresenta para cada proposta os responsáveis naturais pela sua concretização.

As iniciativas de divulgação dos resultados do ETAC são obviamente da responsabilidade da CMC. O desenvolvimento dos Planos de Mobilidade Escolares e Empresariais deve ser promovido pela CMC, mas estes devem ser sobretudo da responsabilidade das escolas e empresas.





Tabela 68 – Responsáveis pela implementação das propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico "Sensibilizar, Informar e envolver os residentes, trabalhadores e visitantes sobre as opções modais mais eficientes"

Propostas de intervenção		Responsáveis pela implementação da acção		
		CMC	Escolas	Empresas
Divulgar tão amplamente quanto possível os resultados do ETAC	Divulgação dos resultados do ETAC junto à estrutura técnica da CMC e principais stakeholders			
	Produção de uma publicação com os principais resultados do ETAC de Cascais			
	Divulgação dos custos associados às diversas opções modais e sensibilização e envolvimento dos diferentes segmentos da população			
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Escolares e Empresariais	Realização de Planos de Mobilidade Escolares (PM Es) nos estabelecimentos de ensino público e privado			
	Realização de Planos de Mobilidade Empresarial			

Responsável pela implementação da proposta:



Principal



Secundário



Complementar

C.10.5.2. Grupos a auscultar e consultar

A implementação das propostas enquadradas no âmbito deste Objectivo Específico não justifica a consulta ou auscultação de grupos particulares da população.

C.10.5.3. Principais beneficiados ou afectados pelas propostas

A divulgação dos resultados do ETAC favorecem a aceitabilidade das medidas preconizadas e, consequentemente a sua facilidade de implementação por parte da CMC, já que estabelecem o contexto em que serão desenvolvidas as propostas no sistema de transportes, mobilidade e/ou planeamento e ordenamento urbano.

Os planos de mobilidade escolares têm como principais

grupos beneficiados a população escolar (e respectivos encarregados de educação), já que incorporam medidas que têm como objectivo reduzir a dependência das crianças e adolescentes relativamente ao automóvel. À escala local, e nos casos em que estes planos têm sucesso na implementação das medidas, será possível obter alguns benefícios em termos de redução de tráfego automóvel e estacionamento abusivo nas vias envolventes aos estabelecimentos escolares, nos períodos de entrada e saída da escola.

No caso dos Planos de Mobilidade Empresariais, os beneficiados são simultaneamente os trabalhadores, as empresas e a sociedade, uma vez que todos podem usufruir dos benefícios associados à redução dos fluxos de tráfego gerados por estes.

C.10.6. Envelope de custos

Na Tabela 69 apresenta-se a estimativa de custos de investimento e de exploração associados às propostas desenvolvidas ao abrigo do Objectivo Específico “Sensibilizar, Informar e envolver os residentes”. A estimativa de custos considerada é meramente indicativa, mas permite compreender a dimensão dos investimentos associados a este Objectivo Específico.

No total os custos globais das propostas associadas a esta linha de intervenção são na ordem dos 400 mil Euros, no conjunto dos 10 anos de intervenção



Tabela 69 – Envelope de custos de investimento e de exploração ao abrigo do Objectivo Específico “Sensibilizar, Informar e envolver os residentes”, 2011-2016 e 2017- 2021

Propostas de intervenção		2011 -2016		2017-2021	
		Custos de Investimento (€)	Custos de operação (€)	Custos de Investimento (€)	Custos de operação (€)
Divulgar tão amplamente quanto possível os resultados do ETAC	Divulgação dos resultados do ETAC junto à estrutura técnica da CMC e principais stakeholders	0	0	0	0
	Produção de uma publicação com os principais resultados do ETAC de Cascais	-	50.000	-	-
	Divulgação dos custos associados às diversas opções modais e sensibilização e envolvimento dos diferentes segmentos da população	-	75.000	-	-
Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Escolares e Empresariais	Realização de Planos de Mobilidade Escolares (PMEs) nos estabelecimentos de ensino público e privado	-	100.000	-	100.000
	Realização de Planos de Mobilidade Empresarial	-	50.000	-	25.000
		0	275.000	0	125.000
		400.000			



C.11. Custos globais do ETAC

A agregação dos custos globais de investimento e operação associados à implementação das propostas enunciadas para cada objectivo específico encontra-se apresentada nas tabelas seguintes.

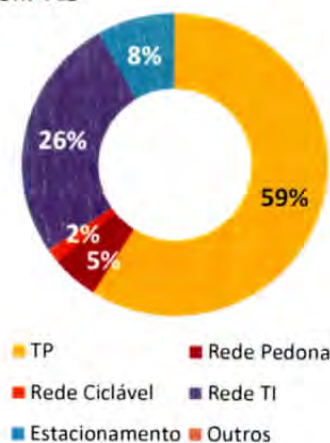
Porque os custos associados à proposta de concretização do TLS são muito significativos, optou-se por desenvolver a análise considerando os **custos com e sem TLS**.

Quando se considera a estrutura de custos com o TLS, verifica-se que cerca de 59% dos custos globais estão associados à implementação desta proposta, correspondendo os custos com a rede viária a cerca de 26% do total e com o estacionamento a cerca de 8%.

Quando se exclui o TLS desta análise, estima-se que as propostas relacionadas com a utilização do transporte individual representem cerca de 57% dos custos globais (43% corresponde ao investimento na rede rodoviária e 14% às propostas relacionadas com as intervenções no estacionamento).

Em qualquer um dos cenários, os custos com a qualificação das redes de modos suaves são relativamente modestos face aos restantes custos, o que mais uma vez reforça a necessidade de se apostar de modo claro no desenvolvimento destas redes.

Com TLS



Sem TLS

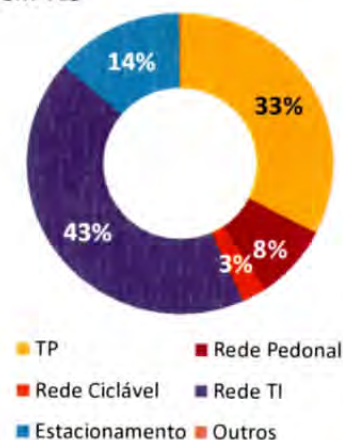


Figura 25 – Repartição dos custos globais do ETAC, com e sem TLS

Os custos associados à qualificação da rede pedonal são muito mais expressivos do que os custos com a consolidação da rede ciclável (18,6 milhões de Euro contra 5,8 milhões de Euro), o que está relacionado com a tipologia da intervenção. No caso da rede pedonal assumiu-se a necessidade de construir 60% da rede estruturante prevista, incluindo a realização dos passeios em calçada portuguesa, com 5 metros de largura, no conjunto dos dois lados da rua, bem como a introdução de mobiliário urbano e sinalização. No caso da rede ciclável assumiu-se que apenas 30% da rede será em via reservada (pista ciclável), intervenção esta que, ainda



assim, é mais económica do que a construção da rede pedonal por quilómetro.

Finalmente importa destacar que os custos associados à implementação das propostas relacionadas com a gestão das cargas e descargas e circulação de pesados, usos do

solo e informação e formação são muito pouco significativos quando considerados os custos globais de investimento, mas estas propostas devem ser consideradas tão importantes como as restantes.

Tabela 70 – Estimativa de custos por área de intervenção (com TLS)

Custos por áreas de intervenção	2011 -2016		2017-2021		Total	
	Custos de Investimento (€)	Custos de exploração (€)	Custos de Investimento (€)	Custos de exploração (€)	abs. (€)	%
TP	11.790.000	23.791.400	124.365.000	61.464.400	221.410.800	59%
Rede Pedonal	6.932.400	1.420.400	7.586.400	2.659.800	18.599.000	5%
Rede Ciclável	2.524.600	588.220	1.832.300	784.990	5.730.110	2%
Rede TI	37.539.100	235.200	60.389.100	243.500	98.406.900	26%
Estacionamento	13.862.120	4.593.800	8.109.700	4.593.800	31.159.420	8%
Cargas e Descargas e Circulação de pesados	100.000	0	0	0	100.000	0%
Usos do solo	0	0	0	0	0	0%
Informação e formação	0	275.000	0	125.000	400.000	0%
Total	72.748.220	30.904.020	202.282.500	69.871.490	375.806.230	100%

Tabela 71 – Estimativa de custos por área de intervenção (sem TLS)

Custos por áreas de intervenção	2011 -2016		2017-2021		Total	
	Custos de Investimento (€)	Custos de exploração (€)	Custos de Investimento (€)	Custos de exploração (€)	abs. (€)	%
TP	11.790.000	23.791.400	6.150.000	32.765.900	74.497.300	33%
Rede Pedonal	6.932.400	1.420.400	7.586.400	2.659.800	18.599.000	8%
Rede Ciclável	2.524.600	588.220	1.832.300	784.990	5.730.110	3%
Rede TI	37.539.100	235.200	60.389.100	243.500	98.406.900	43%
Estacionamento	13.862.120	4.593.800	8.109.700	4.593.800	31.159.420	14%
Cargas e Descargas e Circulação de pesados	100.000	0	0	0	100.000	0%
Usos do solo	0	0	0	0	0	0%
Informação e formação	0	275.000	0	125.000	400.000	0%
Total	72.748.220	30.904.020	84.067.500	41.172.990	228.892.730	100%





LINHAS DE FINANCIAMENTO E INSTRUMENTOS FINANCEIROS





D. Linhas de financiamento e instrumentos financeiros



D.1. Breve enquadramento

A estratégia de intervenção do ETAC é muito ambiciosa no que se refere ao número, diversidade e investimento necessário das propostas preconizadas, importando considerar as várias possibilidades de financiamento que estão disponíveis para ampliar a capacidade de implementação das propostas nos prazos anteriormente estabelecidos

Existem várias linhas de financiamento e comparticipação possíveis que importa considerar, as quais serão sistematizadas nos pontos seguintes, identificando-se igualmente os projectos que melhor se enquadram em cada uma destas.

D.2. Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT)

Os apoios técnicos e financeiros ao investimento nos subsectores regulados pelo IMTT podem ser obtidos fundamentalmente de duas fontes:

- 1) As linhas orçamentais do PIDDAC (Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central) do IMTT (apenas fundos nacionais), especialmente dirigidas ao subsector dos transportes públicos;
- 2) O QREN (Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007-2013), que inclui fundos nacionais e

comunitários e abrange a generalidade dos sectores e actividades do País.

Mais concretamente, o IMTT está incumbido, pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, da gestão de três linhas de apoio técnico e financeiro, as quais se descrevem brevemente em seguida.

D.2.1. Estudos de enquadramento e desenvolvimento do sistema de transportes

Nesta linha de financiamento podem ser candidatados os estudos de mobilidade e os estudos de reestruturação de redes de transportes públicos rodoviários de passageiros.

A candidatura a esta linha de financiamento requiere apenas a apresentação de uma candidatura ao IMTT que cumpra os seguintes requisitos:

- Identificação e objectivos do projecto;
- Calendário de execução material do projecto;
- Investimento total e a sua distribuição por rubricas, especificando a parte referente ao IVA;
- Calendário das despesas de investimento;
- Identificação de outras fontes de financiamento;
- Proposta do fornecedor;
- Termos de referência do estudo.



Podem ser beneficiários desta linha de financiamento as empresas privadas de transportes colectivos e os municípios e operadores municipais.

No âmbito do ETAC considera-se ser passível de financiamento por parte do IMTT o **Projecto de reestruturação da rede de autocarros**, associado ao Objectivo Específico “Assegurar serviços de Transporte Público integrados e de boa qualidade”.

D.2.2. Melhoria da qualidade e da segurança dos sistemas e serviços de transportes públicos

Ao abrigo desta linha de financiamento podem ser apoiados três tipos de iniciativas distintas:

- 1) **Montagem de novos serviços de transportes urbanos e locais e infra-estruturas de apoio aos transportes**, de iniciativa municipal.

As normas de candidatura desta iniciativa estão actualmente em revisão, mas assume-se ser possível candidatar os **projectos de construção das novas interfaces de transporte** ou a **construção da componente rodoviária da interface da Parede** ao abrigo desta linha de financiamento.

- 2) **Promoção de transportes públicos e requalificação de empresas** (para empresas)

Esta iniciativa é relativamente vaga no tipo de projectos que podem ser acolhidos mas assume-se que, para algumas medidas, a **Scotturb** se poderá candidatar a este

fundo de financiamento.

A candidatura ao abrigo desta linha de financiamento implica a preparação de um *dossier* em que sejam considerados os seguintes requisitos:

- Identificação e objectivos do projecto;
- Calendário de execução material do projecto;
- Investimento total e a sua distribuição por rubricas, especificando a parte referente ao IVA;
- Calendário das despesas de investimento;
- Identificação de outras fontes de financiamento;
- Proposta do fornecedor.

- 3) **Montagem e reestruturação de serviços de transportes urbanos e locais (linhas abertas para empresas e para municípios).**

Esta linha de financiamento está aberta às empresas e ao município e admite-se que possa **enquadrar** as iniciativas de **reestruturação da rede de autocarros ou mesmo o projecto do TLS**.

O *dossier* de candidatura deverá ser organizado de forma semelhante ao descrito no ponto anterior.

D.2.3. Modernização tecnológica e melhoria da eficiência energética dos transportes públicos

Neste programa/projecto do PIDDAC são consideradas quatro linhas de financiamento:

- Renovação de frotas de veículos pesados de passageiros;
- Abate de veículos pesados de transporte de



mercadorias;

- Utilização e promoção de combustíveis e formas de energia alternativas;
- Instalação de novas tecnologias em serviços de transporte.

A linha de financiamento relativa à **“renovação das frotas de veículos pesados de passageiros”** tem sido utilizada pela Scotturb para renovar a sua frota de autocarros, recomendando-se que continue a ser considerada esta linha de modo a **reforçar a frota presente no concelho**, já que a proposta de hierarquização da rede de TC rodoviário pressupõe um acréscimo significativo do número de autocarros em operação.

A linha de financiamento **“instalação de novas tecnologias em serviços de transporte”** pode ser utilizada por empresas privadas de transportes colectivos, Associações de Táxis, para a instalação de sistemas de Centrais de Táxis e localização ou Operadores Municipais.

Esta linha de financiamento pode ser utilizada para candidatar o projecto de instalação do **sistema de informação em tempo real** nas principais paragens.

Neste domínio, refira-se que a proposta de integração tarifária e de **evolução para um sistema bilhético sem contacto** que deverá ser implementada até ao final de 2011, se enquadra no tipo de acções elegíveis ao abrigo desta linha de financiamento.

D.3. Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN)

D.3.1. Regime de Apoio aos Municípios para a Acessibilidade (RAMPA)

No âmbito do QREN foi desenvolvido o programa RAMPA, o qual define o Regime de Apoio aos Municípios para a Acessibilidade.

Este programa vem apoiar a realização da segunda geração de Planos de Promoção de Acessibilidades apoiados pelo POPH, no âmbito da Tipologia de Intervenção 6.5 - Acções de Investigação, Sensibilização e Promoção de Boas Práticas no âmbito da Deficiência.

Esta linha de financiamento pode ser considerada para candidatar os **Planos de Promoção e Acessibilidade para Todos** nos principais aglomerados urbanos, defendidos ao abrigo do Objectivo Específico “Promover as deslocações pedonais, garantindo a acessibilidade a todos”.

D.3.2. Valorização do território: Programa Operacional de Lisboa

Este programa está actualmente fechado mas é natural que venham a surgir novas fases de candidatura.



D.4. Banco Europeu de Investimento (BEI)

D.4.1. Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas (JESSICA)

O Banco Europeu de Investimento (BEI) lançou a convocatória para a manifestação de interesse (CMI), com vista à selecção de Fundos de Desenvolvimento Urbano (FDU), para a gestão de 130 milhões de Euros destinados ao investimento em projectos urbanos nas regiões NUTS II de Portugal Continental, no âmbito da Iniciativa JESSICA.

A Iniciativa JESSICA é um instrumento financeiro promovido pela Comissão Europeia (CE) e desenvolvido pelo Banco Europeu de Investimento, assente na flexibilidade e na capacidade para aumentar a produtividade dos Fundos Estruturais utilizando instrumentos financeiros (empréstimos, participações de capital) no sector urbano (complementar aos subsídios).

Este mecanismo de engenharia financeira baseia-se no princípio de recuperação e reaplicação dos fundos concedidos, não aplicando quaisquer verbas a fundo perdido, multiplicando dessa forma o montante inicial investido.

São potenciais interessados na constituição de “fundos de desenvolvimento urbano”, ao abrigo da Iniciativa JESSICA, entidades financeiras, fundos de investimento ou outras entidades públicas ou privadas com capacidade de gestão de projectos de regeneração urbana. Entre os

beneficiários finais poderão estar Sociedades de Reabilitação Urbana, Municípios, Associações de Municípios, Promotores imobiliários ou particulares.

Este instrumento financeiro poderá ser utilizado pela CMC no âmbito de diversos projectos preconizados no âmbito do ETAC, destacando-se entre estes a **reabilitação ou melhoria de infra-estruturas urbanas** existentes, incluindo espaços públicos, ruas, estações de transporte colectivo, parques de estacionamento, mobilidade urbana limpa, etc..

D.4.2. European Local ENergy Assistance (ELENA)

Este programa apoia projectos nas áreas da eficiência energética, fontes de energia renováveis e transportes urbanos sustentáveis e destina-se a co-financiar projectos de autoridades públicas locais ou regionais que integram o programa Energia Inteligente Europa.

Esta iniciativa do BEI e da Comissão Europeia presta assistência técnica às entidades públicas com projectos que enfrentam dificuldades na sua implementação, promovendo o seu financiamento pelo BEI ou por outro banco parceiro.

Este programa de co-financiado pode ser considerado, por exemplo, quando se considerar o **modelo de financiamento do TLS**.



CONTA PÚBLICA FUTURA







E. Conta pública futura

E.1. Breve enquadramento

A conta pública futura tem por objectivo avaliar, de modo sumário, a forma como as propostas elaboradas no âmbito do ETAC (Dossier 7), bem como os cenários de mobilidade apresentados e discutidos no Dossier 6, se repercutem em termos monetários.

Este exercício de conta pública futura, é elaborado com base nos custos correntes de 2008, sendo os resultados apresentados em termos de **custos médios anuais**, relativos a um ano médio dos períodos de 2011-2016 e 2017-2021.

Para o desenvolvimento da conta futura, e de forma a minimizar o número de rubricas sem informação, optou-se por manter as estruturas de custos de 2008 (isto é, assumindo que não se verificam alterações substanciais de comportamentos), com excepção daquelas que resultam da concretização das propostas do ETAC e que se repercutem ao nível de:

- a) **Investimento e funcionamento da rede viária** e, consequentemente, nos consumos de combustível, desgaste do veículo e congestionamento;
- b) **Investimento (e custo de funcionamento)** em transporte público, incluindo o TLS até 2021;
- c) **Investimento (e custo de funcionamento)** associados ao estacionamento;

d) **Repartição modal** estimada para o Cenário de Adaptação para os anos de referência de 2016 e de 2021, e tendo em consideração as propostas defendidas no âmbito do ETAC;

e) **Maior eficiência energética da frota automóvel**, admitindo-se a manutenção do contingente de automóveis ligeiros no concelho, já que se considera que se atingiu a taxa de motorização de referência máxima.

Nos pontos seguintes identificam-se os principais resultados alcançados, em especial no que se refere à repartição de custos por modo de transporte, evidenciando igualmente o que se espera que venha a ser, com base nas propostas e indicação de investimentos por parte da CMC, o seu esforço financeiro.

E.2. Custo total com a mobilidade

Estima-se que o custo total médio com a mobilidade seja de 230 milhões de euros, em 2016, e de 261 milhões, em 2021 com TLS e 232 milhões, em 2021 sem TLS. Comparativamente a 2008, estima-se um aumento de custos na ordem dos 4% em 2016, de 18% em 2021 com TLS e 5% em 2021 sem TLS.

Face às estimativas de aumento populacional do Cenário de Adaptação, estima-se que o **custo médio total por habitante seja de 1106 €, em 2016, e de 1203€, em 2021 com TLS e de 1.068€ em 2021 sem TLS** (vide



Figura 26).



Figura 26 - Custo total com a mobilidade (em euro)

Do **custo total** com a mobilidade em **2016**, cerca de 28 milhões de euros (**12%**) são relativos a **custos externos** gerados pelo sistema e que são suportados pelo conjunto da população do concelho e cerca de 202 milhões (**88%**) relativos ao **investimento e funcionamento do sistema**. Em 2008, os custos externos representavam 15% do total dos custos.

Em **2021 com TLS**, os **custos externos** reduzem-se para cerca de **10%** do total de custos (embora em valores absolutos, estes sejam quase idênticos aos de 2016), repartindo-se os restantes custos (cerca de 234 milhões de euros) entre a rubrica de **investimento** (20% do total; 52,5 milhões de euros) e **funcionamento** (cerca de 70% do total; 182 milhões de euros). Em **2021 sem TLS**, os **custos externos** são estimados em **12%** (embora em valores absolutos sejam idênticos), repartindo-se os restantes custos (205 milhões de euros) entre **investimento** (12% do total, 29 milhões) e **funcionamento** (76% do total, 176 milhões).

O total de **receitas** geradas no âmbito do funcionamento do sistema de mobilidade, e que correspondem a transferências entre actores, **mantém-se na mesma ordem de grandeza relativamente a 2008**, sendo de

cerca de 138 milhões de euros, em 2016, e de 140 milhões de euros, em 2021 com e sem TLS (recorde-se que em 2008 este valor era de 132,5 milhões de euros).

Sob o ponto de vista de **balanço financeiro**, verifica-se um saldo negativo de cerca de 92 milhões de euros em **2016**, o que significa que **as contribuições totais** (incluindo a contribuição da sociedade para os custos externos) **cobrem 60% dos custos totais afectos à mobilidade**, tal como em 2008. Em **2021 com TLS**, o saldo negativo do sistema é de 123 milhões de euros, com as **contribuições a cobrirem 53% do total dos custos gerados pelo sistema**. Para **2021 sem TLS**, o saldo negativo do sistema é de 94 milhões de euros, com **as contribuições a cobrirem 60% do total dos custos**.

E.2.1. Investimento

No que se refere à repartição dos custos por categoria de custo (i.e. considerando as categorias de investimento, funcionamento e custos externos), verifica-se que **a chave de repartição de 2016 e 2021 sem TLS é quase idêntica à de 2008** (com um ligeiro aumento do funcionamento e redução dos custos externos). Em **2021 com TLS**, verifica-se um **forte aumento do investimento**, passando este a representar cerca de **20% do total dos custos**, diminuindo a componente de funcionamento.

O montante total de **investimento** em **2016** é estimado em cerca de **27 milhões de euros**. Para **2021 sem TLS**, o montante total de investimento é estimado em cerca de **29 milhões de euros**, valor este que aumenta para **52,5 milhões de euros** quando considerado o TLS.

A Figura 27 apresenta a repartição dos custos de



investimento por tipo de investimento, sendo possível verificar em 2016 uma **diminuição no investimento na rede viária e nos modos suaves** e ao invés, um **aumento significativo de investimentos no transporte público e no estacionamento**.

Em 2021 com TLS, é notório a alteração completa da

repartição dos custos, com **mais de 57% dos custos afectos ao transporte público**. Em 2021 sem TLS, o peso do transporte público situa-se nos 22%, verificando-se de novo um peso significativo na rede viária (68%), valor este que em termos absolutos (19,5 milhões de euros) é quase idêntico ao valor verificado em 2008

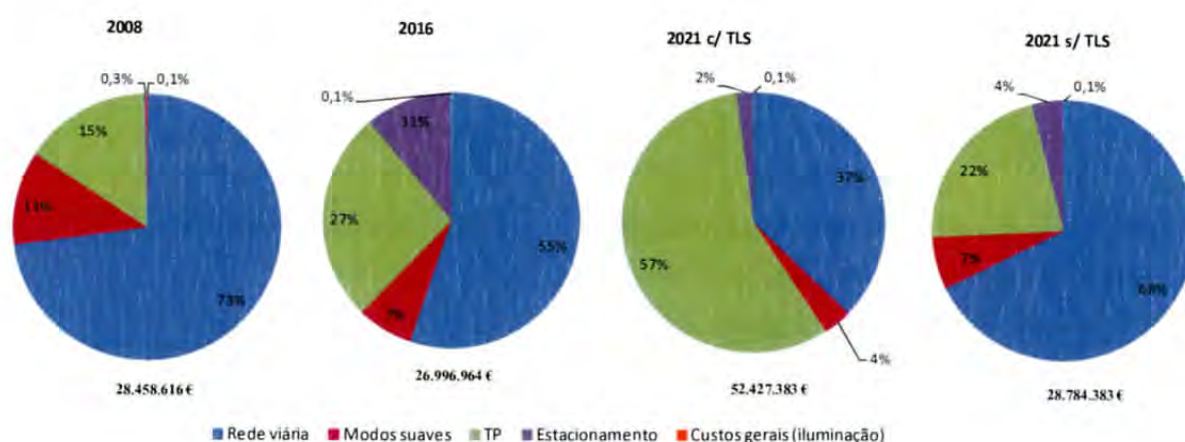


Figura 27 - Repartição do investimento por tipo (em %)

E.2.2. Funcionamento

O montante total dos custos de funcionamento / operação da mobilidade no concelho de Cascais em 2016 é estimado em cerca de **174 milhões de euros**, sendo esta estimativa na ordem dos **182 milhões** para 2021 com TLS e 176 milhões para 2021 sem TLS.

Dos cerca de 174 milhões em 2016, aproximadamente **63%** (110 milhões) são relativos ao **transporte individual** e **35%** (61 milhões) ao **transporte público**. Os restantes 2% repartem-se entre custos gerais de funcionamento da câmara e custos de funcionamento associados aos modos suaves. Para 2021 com TLS, os custos de funcionamento relativos ao TI passam a

representar cerca de **59%** (108 milhões) e os do TP aumentam para cerca de **39%** (70 milhões). O custo geral de funcionamento e custos com modos suaves mantém-se na ordem dos 2%. Para 2021 sem TLS, os custos de funcionamento do TI representam 61% (108 milhões) e os do TP passam a representar 37% (64,5 milhões). Os custos gerais de funcionamento e custos com modos suaves mantêm-se nos 2%

Do total dos custos de funcionamento em 2016, **78% são suportados pelos próprios utilizadores**, suportando a autarquia um custo na ordem dos 8,6 milhões (5% do total). Os restantes 17% são suportados pelos operadores e gestores, com uma parcela mínima a ser assegurada pelo Estado Central.



Em **2021 com TLS**, os **utilizadores passam a suportar 75%** dos custos. A câmara mantém a sua participação no financiamento do sistema, passando os operadores/gestores /Estado Central a suportar cerca de 20% dos custos de funcionamento.

Em 2021 sem TLS, a repartição é idêntica à de 2016 com os utilizadores a suportarem 78%, a câmara 5% e os operadores /gestores /Estado Central 17%.

E.2.3. Custos externos

A contabilização do total de **custos externos** no concelho em **2016** é de **28 milhões de euros por ano**, um equivalente a cerca de **135 € por habitante**. Em **2021**, com e sem TLS esse montante é de **27,2 milhões**, o que equivale a cerca de **125 € por ano e por habitante**.

Os valores do **ruído** aumentam ligeiramente, mas isso está mais associado ao aumento dos quantitativos da população e emprego existentes no concelho, e menos ao aumento dos impactes deste indicador.

O custo com os **acidentes** é equivalente ao contabilizado em 2008, uma vez que se assumiu a manutenção dos resultados obtidos para o ano de referência (ainda que seja expectável que, em resultado de uma maior atenção à componente de segurança rodoviária, o nº total de acidentes diminua, não existe nenhuma indicação de como se repartiriam os mesmos quanto ao tipo de sinistralidade).

As grandes diferenças, conforme apresentado na Tabela 72., verificam-se ao nível do **congestionamento** (devido à existência de uma rede viária mais eficiente) e das **emissões de poluentes** (associado à evolução da frota

automóvel para uma frota mais eficiente, por via da sua renovação).

Tabela 72 – Total de custos externos

	Custos médios anuais (€)	
	2016	2021
Acidentes	15.166.886	15.166.886
Ruído	2.094.567	2.290.377
Emissões	5.049.836	4.487.468
Poluentes locais	1.945.881	1.309.277
GEE	3.103.955	3.178.192
Congestionamento	5.389.553	5.303.773
TOTAL	27.700.842	27.248.505

Custos externos por habitante (€/hab.)	133	125
--	-----	-----

E.3. Repartição dos custos totais por modo de transporte

Tal como na conta pública de 2008, foram adoptadas duas chaves de repartição **dos custos de investimento e de funcionamento pelos diferentes modos**, as quais são resultantes das **repartições modais em cada um dos anos base**.

Tabela 73 - Chave de repartição dos custos gerais da mobilidade entre modos de transporte - %

Chave de repartição	2016	2021
TP	19%	20%
TI	64%	62%
Modos suaves	17%	18%
TOTAL	100%	100%

Tabela 74 - Chave de repartição dos custos associados às infra-estrutura viárias e custos externos - %

Chave de repartição	2016	2021
TP	24%	25%
TI	76%	75%



Tendo por base os **custos totais da mobilidade** em 2016 e em 2021, e aplicando as chaves de repartição acima identificadas, obtém-se a seguinte repartição de custos por modo de transporte:

Em 2016:

- 148 milhões de euros para o **transporte individual** (65% dos custos);
- 78,5 milhões de euros para o **transporte público** (34% dos custos totais); e,
- 2,8 milhões de euros para os **modos suaves** (1% dos custos totais)



Figura 28 - Custos totais da mobilidade por modo de transporte em 2016 - Euro

Em 2021 com TLS:

- 146,5 milhões de euros para o **transporte individual** (56% dos custos totais)
- 112 milhões de euros para o **transporte público** (43% dos custos); e,
- 3,7 milhões de euros para os **modos suaves** (1% dos custos totais)

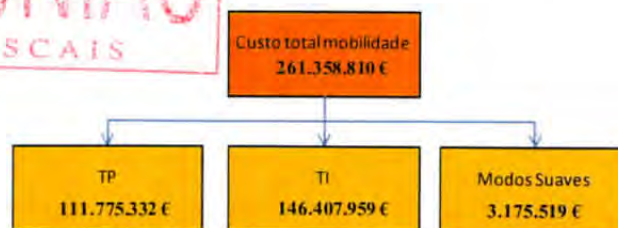


Figura 29 - Custos totais da mobilidade por modo de transporte em 2021 com TLS – Euro

Em 2021 sem TLS:

- 146,5 milhões de euros para o **transporte individual** (63% dos custos totais)
- 82 milhões de euros para o **transporte público** (36% dos custos); e,
- 3,7 milhões de euros para os **modos suaves** (1% dos custos totais)

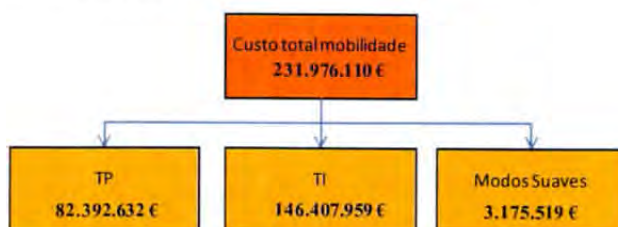


Figura 30 - Custos totais da mobilidade por modo de transporte em 2021 sem TLS – Euro

Esta alteração de custos entre 2016 e 2021 com TLS reflecte o elevado esforço financeiro associado a esse investimento, o qual não tem retorno directo numa maior quota de utilização do transporte público que permita compensar os volumes de investimento considerados. Em benefício deste projecto, importa referir que, em projectos com este nível de esforço financeiro, os custos de investimento não são normalmente considerados no bolo global de custos. Ainda assim, no quadro de contenção de custos presente, importa reflectir sobre a

mais-valia deste projecto e, em que medida, este pode vir ou não a ser adiado para um período temporal, em que as restrições económicas sejam menos exigentes.

A Tabela 75 apresenta os resultados unitários *per capita* do custo com a mobilidade para 2008 (ano de referência) e para os anos de 2016 e 2021, com e sem TLS. Note-se que o custo de investimento no projecto TLS está a ser imputado na totalidade à CMC; o custo de funcionamento (custo manutenção e operação) está a ser imputado aos operadores.



Tabela 75 - Custos unitários com a mobilidade (€/hab/ano)

	2008	2016	2021 c/ TLS	2021 s/ TLS
Custo total	1.172	1.106	1.203	1.068
Custo Directo	1.000	972	1.078	943
Custo Externo	172	135	125	125
Custo dos acidentes	81	73	70	70
Custo do ruído	9	10	11	11
Custo das emissões (total)	29	24	21	21
Custo do congestionamento	54	27	24	24
Investimento na mobilidade	151	130	241	132
Câmara	89	70	183	74
Operadores / Gestores	63	60	58	58
Custo de funcionamento	844	836	831	804
Câmara	18	41	41	41
Estado Central	5	6	6	6
Operadores / Gestores	127	136	159	133
Utilizadores	699	658	630	630
Custo total TI	820	714	674	674
Custo total TP	333	378	515	379
Custo total modos suaves	20	14	15	15



E.4. Principais conclusões e recomendações resultantes da conta pública futura

Os resultados apresentados para a conta futura permitem obter uma perspectiva geral quanto ao impacte gerado pelas propostas do ETAC em termos financeiros.

O exercício descrito acima foi feito tendo por base custos correntes de 2008, ou seja, não se entra em consideração com possíveis alterações de custos de combustível ou com possíveis alterações no sistema de tarifas do transporte público, permitindo, contudo, uma melhor forma de comparação face à situação de referência.

As estimativas de custos para os anos de 2016 e 2021, continuam a demonstrar as vantagens das propostas associadas aos modos suaves, com um baixo custo por habitante.ano (14€ em 2016 e 15€ em 2021) e que se traduzem num aumento da quota modal em seu favor (17% em 2016 e 18% em 2021).

O esforço financeiro associado ao investimento na rede rodoviária traduz-se em melhores desempenhos da rede, resultando numa diminuição significativa dos níveis de congestionamento (de 4.274 horas diárias, em 2008, para 2.304, em 2016, e 2.124, em 2021), os quais associados a uma frota automóvel mais eficiente do ponto de vista energético, resultam igualmente numa diminuição dos custos externos associados às emissões de poluentes.

Em 2016, cerca de 70% dos custos totais afectos ao TI são cobertos pelas contribuições dos utilizadores (em 2008 essa contribuição representava 68%), valor este que se mantém constante em 2021 com e sem TLS. Este facto está directamente relacionado com a diminuição do investimento ao nível da rede viária. O montante de

custos percebidos pelo utilizador representa, tal como em 2008, cerca de 50% do total efectivo por estes suportado. Esse montante percebido, face ao total do custo do TI, representa 35% do custo total em 2016 e 35% em 2021, justificando que se mantenha uma aposta na divulgação dos custos efectivos do TI, tentando deste modo influenciar a sua alteração modal para modos mais sustentáveis.

O esforço financeiro associado ao transporte público é visível em ambos os anos de referência, mas em especial em 2021 com TLS. Apesar deste elevado esforço financeiro, a repartição modal em favor do TP não tem uma relação directa com esta aposta (a quota modal do TP aumenta para 19% em 2016 e 20% em 2021), conduzindo, em 2021 com TLS, a uma situação em que as contribuições do TP apenas conseguem cobrir 33% dos custos totais (incluindo o investimento no sistema), valor que em 2021 sem TLS e em 2016 representa 45%.

Estes resultados traduzem o pesado esforço de investimento na rede do TLS, recomendando a realização de uma análise custo-benefício para o projecto de implementação destes modo transporte.

Por fim, e tal como anteriormente referido no exercício relativo à conta pública de 2008, importa que sejam criadas as rotinas para a actualização destes valores.

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.

