

TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO - A EXPERIÊNCIA DE CASCAIS

Paulo Marques Augusto¹; Cristina Santos²

¹Engenheiro civil especialista, Diretor do Departamento de Mobilidade
paulo.marques@cascaisproxima.pt;

² Licenciada em Planeamento Regional e Urbano, Chefe do Gabinete de Projetos
cristina.santos@cascaisproxima.pt

Cascais Próxima - Gestão de Mobilidade, Espaços Urbanos e Energias, E.M., S.A.
Complexo Multiserviços da Câmara Municipal de Cascais, Estrada de Manique, n.º 1830, Alcoitão
2645-550 Alcabideche – Portugal
www.cascaisproxima.pt

Sumário

A utilização gratuita dos transportes públicos é um tema controverso em economias de mercado, pelo que a experiência das cidades que adotaram esta política merece ser acompanhada.

Em Portugal, a primeira iniciativa do género foi concretizada pela Câmara Municipal de Cascais através do *Programa de Mobilidade Gratuita*, lançado em janeiro de 2020, que permite, aos residentes, estudantes e trabalhadores do município, o acesso aos autocarros e às bicicletas partilhadas de forma gratuita.

Com a presente comunicação pretende-se apresentar o *Programa de Mobilidade Gratuita* e divulgar os seus principais resultados, de modo que este possa servir de referência a outros municípios.

Palavras-chave: *Programa de Mobilidade Gratuita, acessibilidade, equidade, inclusão social, coesão territorial, neutralidade carbónica, segurança rodoviária, sistemas de bilhética, mobilidade partilhada, micromobilidade, modos suaves, mobilidade conectada.*

1 INTRODUÇÃO

Os transportes desempenham um papel vital na sociedade e na economia. No entanto, são também geradores de inúmeras externalidades, como a poluição atmosférica, as alterações climáticas, o ruído, a expansão urbana, a fragmentação de habitats, a impermeabilização dos solos, o consumo de espaço público, os congestionamentos, a sinistralidade rodoviária, entre outras. O setor dos transportes é uma fonte de pressões ambientais e contribui significativamente para as emissões de gases com efeito de estufa e para as emissões de partículas tóxicas, diretamente relacionadas com a qualidade do ar. De acordo com a Agência Europeia do Ambiente, essa contribuição corresponde a cerca de um quarto das emissões globais.

A estratégia definida em 2018 pela Comissão Europeia “*Um planeta limpo para todos: Estratégia a longo prazo da União Europeia para uma economia próspera, moderna, competitiva e com impacto neutro no clima*” [1] estabelece o rumo para chegar a 2050 com emissões “*líquidas-zero*” de gases com efeito de estufa. A estratégia realça a necessidade de uma abordagem baseada na integração do sistema de transportes, para a qual é importante a transição para modos de transporte com baixas emissões de carbono e veículos com emissões zero. Desta forma, destaca-se o papel central da eletrificação e das fontes de energia renováveis que contribuem para a melhoria da eficiência operacional.

Na sequência da Estratégia de Mobilidade Hipocarbónica, a Comissão Europeia aprovou três «pacotes de mobilidade», respetivamente em maio e em novembro de 2017, tendo o último sido publicado em maio de 2018, “*Europa em Movimento - Mobilidade sustentável para a Europa: segura, conectada e limpa*”. Foram identificadas como áreas de ação prioritárias a concretização de um sistema de transportes eficiente, a rápida introdução de combustíveis com baixas emissões e a transição para veículos com emissões baixas ou nulas. Neste âmbito, a UE, em conjunto com os municípios e as regiões, tem vindo a desenvolver um conjunto de políticas de mobilidade urbana sustentáveis, que promovem sistemas de transportes públicos eficientes e com boa conectividade, e soluções de mobilidade ativa, como andar a pé e de bicicleta, assegurando uma boa acessibilidade para os residentes e os trabalhadores pendulares.

Todavia, não é de todo uma tarefa fácil mitigar as externalidades provocadas pelos transportes. As medidas a tomar são genericamente bem conhecidas e consistem em reduzir o tráfego rodoviário nas cidades e em introduzir veículos de emissões baixas ou nulas. A formulação é simples, mas não é de fácil concretização, implicando a adoção de diferentes medidas tais como as que a título de exemplo se enunciam:

- A introdução de sistemas de mobilidade como um serviço (MaaS);
- O aumento da mobilidade partilhada e o incentivo à utilização dos modos suaves;
- A concretização de sistemas de transporte integrados e acessíveis;
- As restrições à circulação e ao estacionamento do automóvel, principalmente nas zonas centrais;
- A melhoria da qualidade dos transportes públicos e a redução das tarifas;
- A disponibilização de postos de carregamento elétrico e a eletrificação de frotas;
- A introdução de combustíveis alternativos (incluindo o H₂);
- A redução de viagens, através do teletrabalho, a flexibilidade de horários, a digitalização de serviços, o transporte escolar, entre outras.

Neste âmbito, a Câmara Municipal de Cascais tem vindo a assumir um conjunto de compromissos de sustentabilidade do seu território, dos quais se destacam a subscrição, em fevereiro de 2006, da *Carta de Aalborg*, que esteve na génese da *Agenda Cascais 21*, a adesão à *Aliança Climática* (Climate Alliance) e ao *Pacto dos Autarcas para o Clima & Energia* (Covenant of Mayors) cujos objetivos incluem a redução das emissões. Estes compromissos implicaram o desenvolvimento de dois documentos estruturantes, respetivamente o *Plano Estratégico de Cascais face às Alterações Climáticas* (PECAC, 2010) e o *Plano de Ação para a Adaptação às Alterações Climáticas – Cascais 2030* (PAAAC, 2017). Em setembro de 2017, o município comprometeu-se com os princípios das Nações Unidas, integrando nas suas políticas locais os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas. Recentemente, Cascais aderiu ao *Green City Accord* e aguarda a aprovação do *Roteiro Municipal para a Neutralidade Carbónica em 2050* [2].

A presente comunicação aborda as transformações que estão a ocorrer na mobilidade urbana, dando como exemplo a experiência de Cascais no desenvolvimento do sistema integrado de mobilidade sustentável – *MobiCascais*. São também divulgados alguns exemplos europeus de transportes públicos gratuitos e é apresentado o *Programa de Mobilidade Gratuita* (PMG), a primeira iniciativa de transporte gratuito em Portugal.

2 O Sistema de Mobilidade Sustentável de Cascais - *MobiCascais*

Em trinta anos, entre 1991 e 2021, o concelho de Cascais acolheu mais de 60 mil novos residentes, ou seja, mais de um quarto da sua população atual. Só no período compreendido entre 2001 e 2011 a população de Cascais cresceu 21%, em claro contraste com a sub-região da Grande Lisboa em que a população cresceu apenas 5%.

Este enorme aumento demográfico, particularmente entre 2001 e 2011, foi em parte reflexo da construção da autoestrada A5 até Cascais, concluída em 1991. Até então, as deslocações pendulares para Lisboa efetuavam-se essencialmente por comboio e por transporte individual através da EN6, a Estrada Marginal. De acordo com os Censos 2001 e 2011, a população que realizava deslocações pendulares aumentou 14,7% nesse período.

Entre 2011 e 2021, o crescimento medio populacional ficou-se pelos 2,5% (+5,2 mil habitantes), embora continue com um ritmo de crescimento acima do registado na AML (1,7%) e acima do crescimento dos concelhos vizinhos, Oeiras (1,8%) e Sintra (2,25%).

A taxa de motorização no concelho de Cascais também continua a aumentar. Em 2009, era de 495 veículos por mil habitantes, mas no inquérito à mobilidade da AML de 2017, cresceu para 531 veículos por mil habitantes, valor que ultrapassa o referencial de um veículo por cada 2 pessoas. Cerca de 66% do total dos residentes utilizam o automóvel quotidianamente [3] e quase 1/3 dos agregados de Cascais referem gastar mais de 100 euros mensais em despesas com combustível, o que confirma a forte dependência da utilização do automóvel pela população [4].

É também importante destacar a capacidade evidenciada na captação de investimentos para a criação de valor para o concelho, ao nível da instalação de novos polos destinados à saúde, ao ensino universitário, da fixação de empresas nas áreas da inovação, da promoção de eventos desportivos, culturais e sociais de nível mundial, entre outras iniciativas. Esta captação de investimento veio reforçar a necessidade e a urgência de uma transferência modal voluntária, que promova a redução da prevalência da utilização do transporte individual em detrimento das deslocações em transporte público e em mobilidade suave.

Por fim, os compromissos ambientais relacionados com a qualidade do ar e das emissões de gases com efeito de estufa, também exigem uma alteração significativa nos padrões de mobilidade, não sendo de estranhar que, de acordo com dados de 2015, o setor dos transportes rodoviários contribua com 47% das emissões de CO₂e produzidas [5]. No conjunto dos agregados familiares do concelho, estima-se que sejam produzidas cerca de 254,2 mil toneladas por ano de gases com efeito de estufa, só nas deslocações em automóvel [5]. Assim, o potencial de redução, no setor dos transportes, para se alcançar a neutralidade carbónica, é imenso.

Nesse sentido, e também com o objetivo de tornar mais simples a vida aos quase 215 mil habitantes do concelho e aos 1,2 milhões de visitantes e turistas que anualmente visitam Cascais, o executivo municipal elegeu a promoção da mobilidade sustentável no concelho como um dos seus principais objetivos estratégicos a prosseguir [6], tendo publicamente apresentado o sistema MobiCascais, no dia 7 de julho de 2016. O MobiCascais é um sistema integrado de gestão da mobilidade sustentável, assente numa plataforma integradora de vários operadores e fornecedores de serviços de transporte, que visa a oferta de soluções de mobilidade aos habitantes, trabalhadores, empresários e visitantes do concelho, e tem subjacente os seguintes cinco objetivos estratégicos:

1. Promover a mobilidade como um serviço, diversificar os modos de transporte, intensificar a utilização do transporte público, da mobilidade partilhada e suave, devidamente articulados com os princípios do sistema seguro;
2. Reforçar a utilização do comboio como modo de transporte coletivo estruturante do concelho, através do reforço e da diversificação da oferta dos modos de transporte nos interfaces ferroviários;
3. Fomentar a neutralidade carbónica no setor dos transportes rodoviários e da logística urbana, através da dinamização da mobilidade suave e da mobilidade verde, melhorando e ampliando as respetivas infraestruturas de suporte;
4. Integrar e articular a política de estacionamento na estratégia de mobilidade sustentável;
5. Introduzir e desenvolver os sistemas de gestão inteligente da mobilidade, incluindo os novos sistemas de mobilidade autónoma e conectada. Disponibilizar ao público, em tempo real, a informação de mobilidade relativa aos níveis de serviço da rede de transportes, ao planeamento das viagens mais sustentáveis, ao agendamento, à bilhética e ao pagamento dos serviços.

O MobiCascais integra várias áreas de atuação, tais como os parques de estacionamento fechados e as zonas de estacionamento de superfície, o serviço de aluguer de bicicletas partilhadas e de lazer, a operação de transportes públicos de passageiros em autocarro, bem como a integração das atividades de outros prestadores de serviços de mobilidade.

Este sistema inovador engloba uma plataforma web, para além de aplicações (Android e iOS), tanto para o utilizador final, como para a equipe de gestão de operação. O sistema conecta todos os dispositivos de mobilidade e a infraestrutura de transporte, com base em protocolos abertos, estabelece um ecossistema que possibilita a gestão de transações e permite que os utilizadores selecionem o método de pagamento, e tenham acesso a todos os serviços dos diversos operadores de mobilidade, através de um único mecanismo de autenticação.

Através da *App* MobiCascais é disponibilizada aos utilizadores a informação, em mapa, relativa às paragens, à rede de carreiras da paragem, paragens subsequentes e próximos horários. É também disponibilizada, em tempo real, a localização de todos os autocarros em circulação na rede municipal, os respetivos horários, os eventuais atrasos e o tempo estimado até estes passarem em determinada paragem. É ainda possível consultar e planear rotas,

através da integração dos diversos transportes públicos, com estimativa dos tempos de viagem, bem como receber alertas de alterações de serviço.

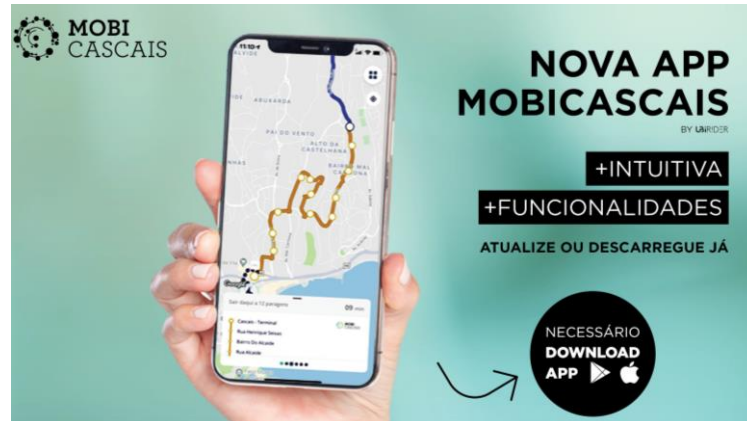


Figura 1. APP MobiCascais

3 EXEMPLOS EUROPEUS DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS

A gratuidade dos transportes públicos é um tema controverso, por colocar em causa o princípio do *utilizador / pagador*. A longo prazo, pode também contribuir para a diminuição da qualidade dos serviços prestados, devido ao facto de os utilizadores valorizarem e exigirem menos de uma prestação de serviços sem qualquer custo. No entanto, é consensual que o transporte público urbano deverá ser positivamente discriminado em relação ao transporte individual, pelo que a tendência para a universalidade justifica o seu acesso de forma gratuita, tal como se verifica em outros serviços e equipamentos urbanos, como a construção e manutenção da rede viária, o tratamento dos espaços verdes e dos espaços públicos, a recolha dos resíduos sólidos, das águas pluviais, entre muitos outros.

São vários os exemplos, de economias de mercado, de países e de cidades, em que os transportes públicos são de utilização gratuita, ou onde, devido à novidade da medida, estão ainda a ser realizados testes e experiências que merecem ser acompanhadas.

Em julho de 2018, a Estónia tornou-se o primeiro país com transportes públicos gratuitos. Das quinze regiões que integram o território estoniano, onze aderiram ao programa de transporte coletivo (metro e autocarros elétricos) sem tarifa, para todos.

Na base desta decisão esteve o sucesso da experiência na capital, Tallinn, onde o transporte público é gratuito para os seus residentes desde 2013 [7]. Nesta cidade, os transportes públicos são gratuitos durante todo o ano para crianças em idade escolar, abaixo dos 7 anos, para os adultos que acompanham crianças com idade inferior a 3 anos e para todos os residentes que disponham de um ID e do registo no site do governo. Com esta medida, o uso de transporte público em Tallinn aumentou, enquanto o número de automóveis no centro da cidade diminuiu. Nas zonas rurais, os autocarros gratuitos contribuíram para a diminuição do despovoamento rural e para o aumento da mobilidade e do acesso a empregos. Os níveis de satisfação na qualidade do transporte público melhoraram ao nível da pontualidade, limpeza e segurança, e os inquéritos realizados demonstram que mais de 90% dos utilizadores apoiam o transporte público gratuito em Tallinn.

As estimativas oficiais indicam que, desde 2012, o número de residentes na cidade aumentou de 416 mil para 453 mil habitantes. Apesar de um impacto de 12 milhões de euros de perda de vendas de bilhetes, o aumento da população gerou um acréscimo das receitas provenientes dos impostos locais. Pelas estimativas mais conservadoras, a cidade passou a ganhar, anualmente, mais 30 milhões de euros, graças aos impostos dos novos residentes oficiais. Esta receita é complementada pela venda de bilhetes a turistas e visitantes da cidade.

No entanto, o transporte público gratuito, por si só, não é suficiente para reduzir a utilização do transporte individual, pelo que o aumento das tarifas de estacionamento e a redução do espaço para o automóvel desempenharam um papel determinante na diminuição do tráfego no centro da cidade. Nessa zona, o custo de

estacionamento foi aumentado para 6 euros por hora e alguns lugares de estacionamento foram substituídos por vias bus.

Em 2020, o Luxemburgo foi o primeiro país a abolir as tarifas dos transportes coletivos em todo o território. Viajar nos transportes públicos é gratuito para residentes e visitantes, exceto para passageiros de comboio que viajem em primeira classe. Além da circulação gratuita dentro do país, os bilhetes dos autocarros e comboios que cruzam as fronteiras são mais baratos.

Na Europa várias cidades já lançaram medidas de transporte parcialmente gratuito, em determinados horários ou dias da semana, ou para determinados meios de transporte ou grupos etários. As cidades de Paris, Dunquerque, Calais, Colombiers, Paris, Niort e a região da Occitânia, já realizaram várias experiências para introduzir a gratuitidade nos transportes públicos. Na Alemanha, as cidades de Hannover, de Münster e de Karlsruhe, bem como os estados de Baden-Württemberg e da Baviera têm promovido ações que visam disponibilizar o transporte público gratuito.

4 O PROGRAMA DE MOBILIDADE GRATUITA

Em Portugal, a primeira iniciativa de transporte gratuito foi realizada pela Câmara Municipal de Cascais. Em janeiro de 2020, foi concretizado o *Programa de Mobilidade Gratuita* (PMG), uma medida ousada que permite aos residentes, estudantes e trabalhadores do município, de todas as idades, o acesso aos autocarros e às bicicletas partilhadas do município de forma gratuita, a qualquer hora do dia, todos os dias da semana. Através da adoção de práticas que são um incentivo à utilização dos transportes públicos e dos modos suaves e partilhados, o município demonstra, assim, que está empenhado no desenvolvimento sustentável do seu território, e, na promoção de uma mobilidade urbana que visa a coesão territorial, a inclusão social, a neutralidade carbónica, a eficiência, a segurança rodoviária e a qualificação do espaço público urbano [8].

É importante salientar uma característica específica do PMG. Os serviços associados não são universalmente gratuitos. Eles são direcionados aos residentes, estudantes e trabalhadores de Cascais que têm de requerer, via website, um passe de mobilidade, designado de Viver Cascais, e de validá-lo em todas as viagens que efetuarem [9]. O sistema de bilhética permite a utilização de diferentes tecnologias de suporte. Como exemplo, refere-se o caso dos estudantes e dos trabalhadores do universo municipal que têm a vantagem de poder utilizar os seus cartões de identificação para aceder aos serviços de autocarros e de bicicletas partilhadas [10].

O PMG tem sido um enorme sucesso. Desde 2020, 85.000 utilizadores, cerca de 40% da população de Cascais, requereram a emissão do cartão Viver Cascais, com o qual podem viajar gratuitamente. Apesar deste marco, é com satisfação que se verifica que os restantes títulos mensais de transporte, incluindo os títulos Navegante Metropolitano e Navegante Municipal, apresentam também uma tendência crescente nos cartões ativos, conforme pode ser observado nas figuras 2 e 3. Verifica-se um aumento de 76% do total dos cartões ativos entre 2020 e 2021.

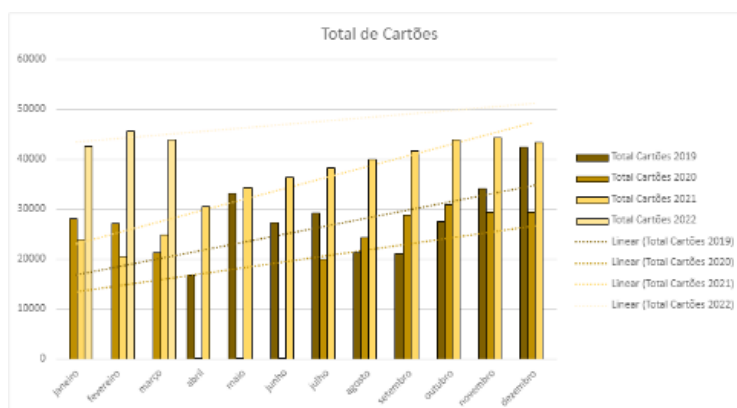


Figura 2. Total de títulos mensais 2019/2022

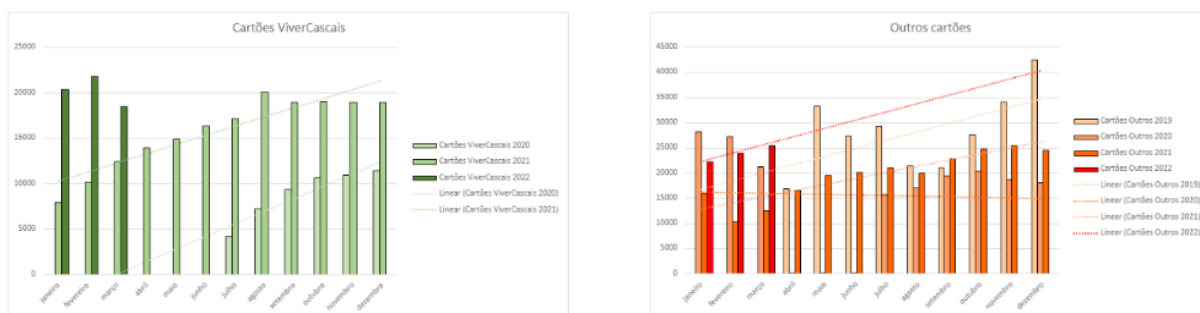


Figura 3. Títulos *Viver Cascais* 2019/2022 | Outros títulos 2019/2022

No que se refere ao número de passageiros transportados, obtido através do número de validações dos diferentes títulos de transporte disponíveis, observa-se uma tendência de crescimento, conforme representado na figura 4. Consta-se que os títulos *Viver Cascais* já têm uma cota de 47%, no número de validações, em relação aos restantes. No entanto, a conclusão mais importante a retirar é que as validações registadas em todos os títulos (ver figura 5) continuam a apresentar uma tendência de crescimento sustentado, tendo-se verificado um aumento de 46% no número de validações registadas nos últimos trimestres dos anos de 2020 e 2021 (referem-se apenas os valores dos últimos trimestres de modo a minimizar o efeito das medidas de restrição impostas pela pandemia Covid-19). Pode-se assim concluir que, o sistema de transportes públicos em autocarros está a conseguir captar passageiros

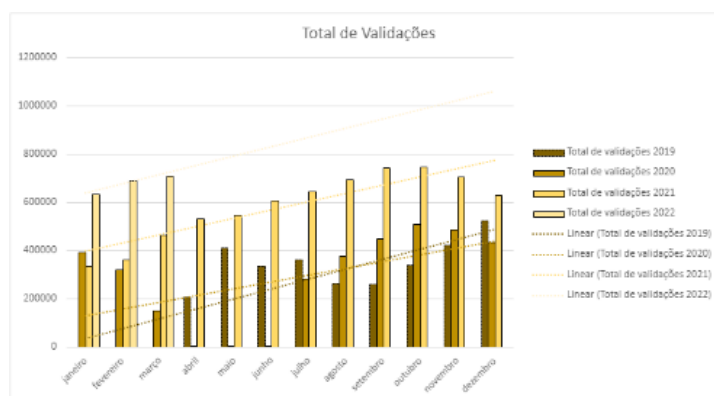


Figura 4. Total de validações 2019/2022

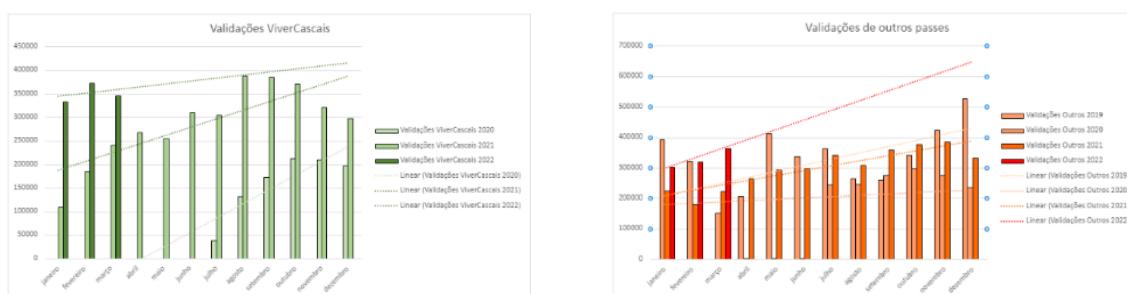


Figura 5. Total de validações 2019/2022 | Validações *Viver Cascais* 2019/2022 | Validações outros títulos 2019/2022

Só nos dois primeiros anos de vigência do PMG, estima-se que cada utilizador tenha poupado 720 euros, o que, no geral, representa uma poupança de cerca de 22.764.960 euros para o conjunto de todos os utilizadores. Deste modo, o PMG contribui para a redistribuição dos rendimentos das famílias, reequilibrando o seu orçamento

mensal, com a eliminação de mais um encargo, o que proporciona uma apreciável melhoria das suas condições de vida e em particular da mobilidade.

O custo do PMG ronda os 12 milhões de euros anuais e é inteiramente suportado pela Câmara Municipal de Cascais através de duas fontes principais de receita: a primeira proveniente da exploração do estacionamento de superfície e dos parques de estacionamento municipais, e a segunda, proveniente do imposto único de circulação (IUC). Desta forma, a sustentabilidade do modelo, em termos económico-financeiros, é suportada pelo transporte individual que assim é penalizado e desincentivado.

Para além dos aspetos económicos, é motivo de agrado verificar que a população jovem estudantil do concelho tem vindo, cada vez mais, a utilizar o transporte público nas suas deslocações diárias para a escola. Também se verifica uma enorme diversidade entre os utilizadores do PMG em termos etários, sociais, culturais e económicos.

No entanto, o PMG é apenas uma das várias medidas em curso, uma vez que a estratégia definida não visa só ajustar a operação e as infraestruturas de transporte aos grupos mais vulneráveis, mas também melhorar a oferta e a qualidade do serviço, de modo a conseguir promover a transferência modal do transporte individual para o transporte público.

Por conseguinte, em 21 de maio de 2021, na sequência de um concurso público internacional, iniciou funções um novo operador de transportes que permitiu a duplicação da oferta, em termos de frequências e quilómetros percorridos, o aumento do conforto e da qualidade do serviço prestado, através da renovação da frota municipal de autocarros [11]. Nessa data, entraram ao serviço 98 autocarros novos, zero quilómetros, Euro VI, de elevada qualidade e design apelativo, dotados com tecnologia de ponta, Wi-fi, vídeo vigilância, sensores de bordo e os equipamentos necessários para assegurar o transporte de bicicletas no seu interior e garantir o acesso universal (Figura 6).

Em agosto de 2021, dois autocarros movidos a pilha de hidrogénio, fabricados em Portugal, passaram também a integrar a frota de autocarros do município (ver Figura 7). Nos próximos dois anos, prevê-se a aquisição de mais 8 autocarros semelhantes, o que contribuirá ativamente para a descarbonização da frota de transportes públicos municipais e, por conseguinte, para a transição energética no setor dos transportes, em linha com as diretivas nacionais, nomeadamente com o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 e com o Plano Nacional de Energia e Clima 2030.



Figura 6. Nova frota municipal de autocarros



Figura 7. Autocarro movido a hidrogénio

A mobilidade conectada é também uma área que está em desenvolvimento em Cascais, através da concretização de um sistema de monitorização e controlo semafórico inteligente que permite gerir o trânsito de modo mais eficiente. Uma das funcionalidades avançadas do sistema consiste na deteção e priorização dos autocarros, de modo a reduzir os tempos de espera nas interseções semaforizadas e, conseqüentemente, as emissões dos gases com efeitos de estufa.

Estão ainda em curso um conjunto de medidas complementares destinadas a melhorar a mobilidade no concelho [12], das quais genericamente se destacam: a experiencia na utilização de autocarros autónomos que permitem

frequências horárias mais amplas e que contribuem para uma imagem mais moderna e apelativa do transporte público; a oferta de serviços de transporte público a pedido (on-demand), com paragens pré-definidas e opção de agendamento; a instalação de painéis dinâmicos de informação de parques de estacionamento disponíveis; o sistema de *gamificação* que premeia os utilizadores que optem por modos de transporte sustentáveis, nomeadamente o transporte público ou a mobilidade suave. Os pontos podem ser trocados por várias ofertas disponibilizadas pelo Município, tais como bilhetes para concertos, museus, material promocional, e muitos outros; a disseminação de estações de mobilidade (mobility hubs) de novos serviços de mobilidade suave; a regeneração do espaço público, entre outras.

Para além das iniciativas já referidas, Cascais também se tem afirmado como centro para a inovação, experimentação e debate de novas soluções e de novos caminhos nas mais diversas áreas, em especial na área da mobilidade urbana. A transformação digital em curso e as soluções tecnológicas associadas ao sistema MobiCascais, ao Programa de Mobilidade Gratuita e à mobilidade conectada estão a ser lideradas pelo Município de Cascais, através de parcerias estabelecidas com diferentes empresas tecnológicas e Universidades.

5 CONCLUSÕES

A nível ambiental, Cascais só conseguirá atingir as metas a que se comprometeu se atuar fortemente no setor dos transportes, se promover a transferência modal dos veículos motorizados individuais para os transportes públicos e para a mobilidade suave, e se efetuar a transição para veículos com emissões baixas ou nulas. Atualmente, o setor dos transportes rodoviários contribui com 47% das emissões de CO₂e produzidas, e, no conjunto dos agregados familiares do concelho, estima-se que sejam produzidas cerca de 254,2 mil toneladas por ano de Gases com Efeito de Estufa, só nas deslocações em automóvel.

Cerca de 66% do total dos residentes utilizam o automóvel quotidianamente, verificando-se que quase um terço dos agregados familiares de Cascais referem gastar mais de 100 euros mensalmente em despesas com combustível.

Para melhorar as condições de mobilidade no concelho e atingir as metas ambientais, a Câmara Municipal tem em curso o sistema de mobilidade sustentável MobiCascais e lançou, em janeiro de 2020, o Programa de Mobilidade Gratuita, uma medida ousada que permite aos residentes, estudantes e trabalhadores do município, de todas as idades, o acesso aos autocarros e às bicicletas partilhadas do município de forma gratuita, a qualquer hora do dia, todos os dias da semana. O programa tem sido um enorme sucesso, o que se comprova na adesão de 40% da população de Cascais que requereu a emissão do cartão Viver Cascais, com o qual podem viajar gratuitamente.

Estima-se que cada utilizador tenha poupado 720 euros desde o início do PMG, o que, no geral, representa uma poupança de cerca de 22.764.960 euros para o conjunto de todos os utilizadores. Simultaneamente, o número de passageiros transportados aumentou cerca de 46%, o número de cartões Viver Cascais atingiu cerca de 47% da cota de cartões e, no global, o número de cartões ativos aumentou cerca de 76%.

No entanto, apesar dos bons resultados atingidos em Cascais e em outras cidades europeias, importa sublinhar que os modelos associados às diversas soluções de gratuidade nos transportes públicos são ainda muito recentes e as suas conclusões pouco sistematizadas, pelo que é necessário continuar a acompanhar e monitorizá-los de perto, ao longo dos próximos anos.

Nos últimos anos, a concretização do sistema de mobilidade sustentável MobiCascais e o PMG têm sido ferramentas eficazes para permitir reduzir as externalidades negativas dos transportes, tais como as emissões de CO₂, os congestionamentos e o consumo de espaço público, ao mesmo tempo que melhoraram as condições de mobilidade dos seus utilizadores. Atualmente a autarquia dispõe de meios para continuar a atuar em políticas públicas de transferência modal, incluindo as que impõem restrições ao transporte individual. Os resultados do PMG vão continuar a ser monitorizados de modo a poderem servir de referência a outros municípios.

A qualidade de vida que se pretende para o concelho, expresso na Visão - “*Cascais o melhor local do mundo para morar por um dia ou para a vida toda*” - exige a continuação da adoção das políticas ambiciosas de mobilidade sustentável que estão em curso através do sistema MobiCascais e do qual o PMG é um exemplo a seguir.

6 AGRADECIMENTOS

A toda a equipa MobiCascais pela excelência do serviço público que presta, todos os dias, para a melhoria da mobilidade no município Cascais. Aos utilizadores pela confiança depositada no MobiCascais.

O caminho percorrido tem sido difícil, mas desafiante. No entanto, impera a vontade de ultrapassar as dificuldades e de fazer a diferença todos os dias.

7 REFERÊNCIAS

1. Comissão Europeia, Um Planeta Limpo para Todos - Estratégia a longo prazo da UE para uma economia próspera, moderna, competitiva e com impacto neutro no clima; Bruxelas, 2018.
2. APA, Roteiro Nacional para a Neutralidade Carbónica (RNC 2050), República Portuguesa, 2019.
3. CMC, Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano, Câmara Municipal de Cascais, 2015.
4. TIS, Plano de Deslocações Urbanas (PDU) de Cascais – Fase II: Diagnóstico, Câmara Municipal de Cascais, 2020.
5. Cascais Ambiente – Gestão do Ambiente Terrestre e Marítimo, Plano de Ação para a Adaptação às Alterações Climáticas de Cascais, Cascais Ambiente – Gestão do Ambiente Terrestre e Marítimo, 2017.
6. CMC, Estratégia de Sustentabilidade de Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2011.
7. Tere Tallinn, Como funciona o transporte público em Tallinn, disponível em <https://teretallinn.com/transporte-publico-em-tallinn/>, acesso em 20 de abril de 2022.
8. CMC, Grandes Opções do Plano 2022 – 2026, Câmara Municipal de Cascais, 2021.
9. CMC, Regulamento N.º 457/2020 que aprova o Regulamento do Sistema tarifário da Rede MobiCascais, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2020.
10. CMC, Relatório do Inquérito sobre Hábitos de Mobilidade Dirigidos aos Encarregados de Educação dos Agrupamentos de Escolas do Município de Cascais – Março 2019, Cascais: Divisão de regulação., Gestão e Monitorização de Serviço Público de transportes de passageiros – DRGM, 2019.
11. CMC, Proc. N.º 893/DCOP/2018 – Concurso Público de Prestação de Serviço Público de transporte Regular de Passageiros no Concelho de Cascais – Adjudicação e aprovação da minuta de contrato. Proposta a Reunião de Câmara n.º 475-2019DCOP, Cascais, câmara Municipal de Cascais, 2019.
12. TIS, Plano de Deslocações Urbanas (PDU) de Cascais – Fase IV: Desenvolvimento e Propostas de Ação, Câmara Municipal de Cascais, 2020.
13. TIS, Plano de Deslocações Urbanas (PDU) de Cascais – Fase III: Cenalização e Consolidação da Estratégia, Câmara Municipal de Cascais, 2020.