

MOBICASCAIS - O SISTEMA INTEGRADO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DO CONCELHO DE CASCAIS

Paulo Marques¹

¹Cascais 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

paulo.marques@cascaisproxima.pt

www.cascaisproxima.pt

Sumário

Com a presente comunicação pretende-se dar a conhecer o sistema integrado de mobilidade sustentável, *MobiCascais*, que está a ser desenvolvido e explorado pelo município de Cascais, através da sua empresa municipal, Cascais Próxima - Gestão de Mobilidade, Espaços Urbanos e Energias, E.M., S.A. (Cascais Próxima). Este sistema, inovador em Portugal, integra as componentes dos transportes públicos, da rede pública de bicicletas partilhadas, do estacionamento público e de outros modos de transportes e serviços, sendo a sua gestão assegurada, de forma centralizada, integrada e em tempo real, através de um centro de controlo, desenvolvido para esse fim, designado por C3 (Centro de Controlo de Cascais).

Palavras-chave: *mobilidade sustentável; mobilidade suave; mobilidade como um serviço; pacotes de mobilidade; segurança rodoviária.*

1 ENQUADRAMENTO

Em apenas vinte anos, entre a 1991 e 2011, o concelho de Cascais acolheu cerca de 53 mil novos residentes, ou seja, aproximadamente um quarto da sua população atual.

Só no período compreendido entre 2001 e 2011 a população de Cascais sofreu um acréscimo de 21%, em claro contraste com a sub-região da Grande Lisboa em que a população cresceu apenas 5%. De acordo com os Censos 2001 e 2011, a população que realizava deslocações pendulares aumentou nesse período 14,7%.

Este enorme aumento demográfico foi em parte reflexo da construção da autoestrada A5 até Cascais, obra 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 facto, a construção da A5 permitiu colocar os terrenos ainda expectantes e disponíveis do interior do concelho, anteriormente com más acessibilidades, a poucos minutos do centro de Lisboa por automóvel, captando, desta forma, uma grande maioria de novos habitantes cuja opção de mobilidade assentou, face à distância ao comboio e à insuficiente oferta de transportes públicos rodoviários, quase por exclusivo, na utilização do transporte individual,

Se Cascais já era, à data, um dos concelhos portugueses com a taxa de motorização mais elevada, a chegada súbita desta nova população, decidida a utilizar o automóvel como principal forma de resolução das suas necessidades de mobilidade, aumentou ainda mais a pressão sobre as infraestruturas rodoviárias existentes, que não foram redimensionadas, nem requalificadas, para assegurar os enormes volumes de tráfego rodoviário induzidos pela A5.

Em termos populacionais Cascais é hoje, consultados os Censos 2011 e as Estimativas Anuais da População Residente de 2015, o quinto concelho mais populoso do país, a seguir a Lisboa, Sintra, Vila Nova de Gaia e Porto, com uma população estimada em 210 mil habitantes. É expectável que a população do concelho continue a crescer nos próximos anos, consequência da promoção de um desenvolvimento urbano compacto e policêntrico, capaz de ultrapassar a dualidade litoral / interior e contrariar a construção dispersa e a urbanização

difusa. Esta estratégia, incorporada no Pano Diretor Municipal, incentiva a consolidação e a densificação de algumas áreas do território, principalmente no interior do concelho, de modo a permitir a afirmação de novas centralidades intraurbanas e a qualificação de espaços destinados a atividades económicas, diversificando o uso atual, preponderantemente monofuncional residencial, tendo como referência o desenvolvimento policêntrico do território.

Também a capacidade evidenciada na captação de investimentos importantes 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, veio reforçar o imperativo urgente de implementação de uma estratégia de melhoria da acessibilidade no concelho que induza a transferência modal, voluntária, e promova a redução da preponderância da utilização do transporte individual em detrimento das deslocações em transporte público e em mobilidade suave.

Nesse sentido, de modo a tornar mais simples a vida aos 210 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.

Assim, em 2015, e na sequência da publicação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º52/2015, de 9 de junho, o executivo optou por assumir diretamente, por meios próprios, a gestão de todas as componentes municipais relacionadas com a mobilidade urbana, tendo tomado duas opções estratégicas fundamentais, designadamente:

- Assumir as competências, atribuídas pelo RJSPTP, de Autoridade de Transportes do Município de Cascais (ATMC) dos serviços públicos de transportes municipais de passageiros. Neste sentido, a ATMC lançou, no final de 2018, o Concurso Público de Prestação do Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais, sendo um dos primeiros municípios portugueses a fazê-lo.
- Atribuir à empresa municipal Cascais Próxima - Gestão de Mobilidade, Espaços Urbanos e Energias, E.M., S.A. (Cascais Próxima) as competências para desenvolver e explorar o sistema integrado de mobilidade sustentável, nas componentes do estacionamento público, dos transportes públicos, da rede pública de bicicletas partilhadas, e da integração de outros modos de transportes e serviços que designou de **MobiCascais**.

2 O MOBICASCAIS - VISÃO E MISSÃO

O sistema integrado de mobilidade sustentável **MobiCascais** foi publicamente apresentado no dia 7 de julho de 2016, no Centro de Congressos do Estoril. Surge com a visão de se constituir como a melhor opção de mobilidade sustentável no concelho, contribuindo para a redução dos congestionamentos e da sinistralidade rodoviária, para a descarbonização e para a requalificação dos espaços públicos urbanos, afirmando-se como uma referência de nível nacional e internacional.

A Cascais Próxima é a entidade responsável pelo desenvolvimento e gestão do **MobiCascais**, nomeadamente, pela exploração integrada dos parques de estacionamento e das zonas de estacionamento de duração limitada, pelo aluguer de bicicletas partilhadas, pela exploração dos transportes públicos de passageiros e pela integração de outros modos de transportes e serviços. A sua missão consiste em desenvolver, explorar, operar e manter o sistema integrado de gestão da mobilidade sustentável **MobiCascais**.

2.1 Definição

O **MobiCascais** define-se como o sistema integrado de gestão da acessibilidade e da mobilidade sustentável em Cascais, assente numa plataforma integradora de vários prestadores de serviços de transporte e numa rede de infraestruturas e equipamentos, visando oferecer um conjunto diversificado e flexível de soluções de mobilidade e de serviços que vão ao encontro das necessidades dos habitantes, trabalhadores, empresários e visitantes do concelho.

É um sistema inovador que integra áreas de atividade exploradas diretamente, tais como os parques de estacionamento e zonas de estacionamento de duração limitada, o serviço de aluguer de bicicletas partilhadas, a

operação de transportes públicos de passageiros em autocarro e o Centro de Controlo de Cascais (C3), com outros operadores de transportes e de serviços, conforme esquema apresentado na **Figura 1**.



Figura 1 Esquema síntese do sistema MobiCascais

2.2 Objetivos estratégicos:

O sistema **MobiCascais** prossegue os seguintes cinco objetivos estratégicos:

1. Promover a mobilidade como um serviço (MaaS – “Mobility as a Service”), diversificar os modos de transporte utilizados e intensificar a utilização do transporte público, da mobilidade partilhada e da mobilidade suave;
2. Potenciar a utilização do comboio como principal modo de transporte coletivo estruturante;
3. Complementar a atual oferta de transporte coletivo em autocarro, principalmente no interior do concelho, e melhorar as acessibilidades aos principais polos geradores de tráfego;
4. Integrar e articular a política de estacionamento na estratégia de mobilidade sustentável;
5. Otimizar de forma integrada e dinâmica a procura e a oferta dos diferentes modos de transporte e serviços disponíveis, bem como disponibilizar ao público, em tempo real, as condições de funcionamento e os níveis de serviço da rede de transportes.

2.3 Áreas de atuação desenvolvidas por meios próprios no âmbito do MobiCascais:

1. Transportes públicos
2. Mobilidade suave
3. Estacionamento
4. Sistemas tecnológicos de integração, apoio à gestão e comunicação em tempo real com os cidadãos

3 TRANSPORTES PÚBLICOS

Em 24 de novembro de 2016, a Cascais Próxima obteve o alvará de operador de transporte público de passageiros em autocarro, emitido pelo Instituto da Mobilidade e Transportes e, logo a 1 de dezembro de 2016, iniciou a sua primeira carreira designada de “Cascais Parques”, entretanto desativada. Com esta decisão de se assumir como operador de transporte público de passageiros a empresa pretendeu dar resposta aos três primeiros objetivos estratégicos definidos para o sistema Mobicascais.

Às 25 carreiras municipais operadas pela Scotturb, o sistema MobiCascais acrescentou mais 8, licenciadas pela Autoridade de Transportes do Município de Cascais (ATMC), aumentando a oferta do número de carreiras no concelho em 32%.

As novas carreiras, cujos percursos são indicados na **Figura 2**, caracterizam-se por serem relativamente curtas, com altas frequências e amplitudes horárias e por serem operadas com miniautocarros com uma lotação não superior a 25 lugares.

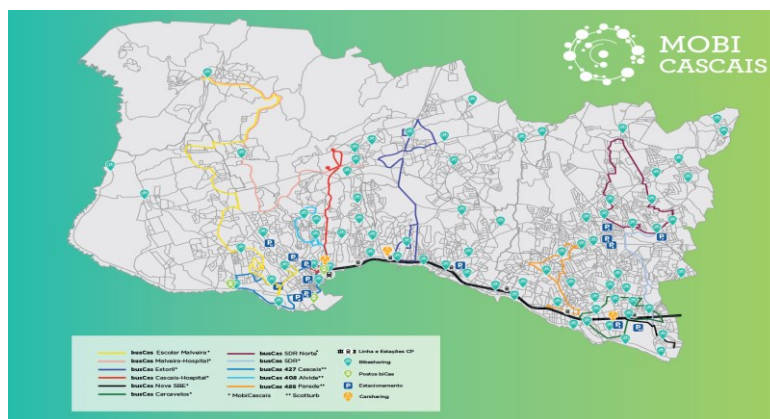


Figura 2 – Rede de Transportes Públicos MobiCascais

4 MOBILIDADE SUAVE

Em setembro de 2016 a Cascais Próxima passou a assegurar dois serviços distintos de aluguer de bicicletas partilhadas designadas de biCas e de Bike Sharing, a seguir discriminadas.

4.1 Bicicletas partilhadas de lazer - biCas

Estão em funcionamento três postos de aluguer de biCas, situados na Vila de Cascais em lugares estratégicos de modo a facilitar e apoiar as deslocações de lazer entre a Estação de Cascais e a ciclovía do Guincho. Os postos, cujo atendimento é presencial, situam-se na Estação de Cascais, na Ecobabana, situada no Parque Marechal Carmona, e na Guia e disponibilizam um contingente de 295 bicicletas convencionais, podendo os utilizadores levantar e entregá-las em qualquer um dos postos. Em 2019 serão também disponibilizadas bicicletas e trotinetas elétricas.

4.2 Bicicletas partilhadas de mobilidade – Bike Sharing

Foram instaladas e estão em funcionamento 84 estações, dispersas pelo concelho, em locais selecionados junto aos principais interfaces, estações e paragens de TP, parques de estacionamento e polos geradores de tráfego, tais como escolas, clubes e associações, centros comerciais, etc., e junto aos 70km de ciclovias e vias cicláveis existentes ou em construção. As estações permitem disponibilizar um contingente de 1.200 bicicletas, entre convencionais e elétricas, podendo os utilizadores levantar e entregá-las em qualquer estação. Em todas as estações de bike sharing está instalado um sistema de vídeo vigilância e wifi gratuito.

A utilização do Bike Sharing implica o registo na plataforma de gestão MobiCascais e na subscrição de diferentes modalidades de utilização, nomeadamente: Mensal (30 dias) - 10€; Anual (365 dias) - 44,9€; Semanal (7 dias) - 6,9€. As bicicletas podem ser levantadas em qualquer estação através da utilização de um cartão digital de utilizador ou através do telemóvel, desde que disponha da tecnologia NFC. O horário de funcionamento do sistema é das 7h00 às 20h00 e a app MobiCascais informa os utilizadores, em tempo real, sobre o número de bicicletas disponíveis em cada estação.

O sistema permite também que quem preferir utilizar a sua bicicleta particular possa parqueá-la nas estações de bike sharing, usufruindo desta forma das condições de segurança por videovigilância e wifi grátis. Esta modalidade designa-se de Bike Parking, tendo os utilizadores de se registar na plataforma MobiCascais e subscrever a modalidade cujo valor mensal (30 dias) é de 3€.

5 ESTACIONAMENTO

As políticas de estacionamento são determinantes para o sistema de mobilidade sustentável, por atuarem diretamente na regulação da escolha modal, através do condicionamento da acessibilidade em transporte individual. A CMC, através da Cascais Próxima, gere e explora, no território concelhio, as zonas de estacionamento de duração limitada (ZEDL), bem como diversos parques de estacionamento fechados, reunindo todas as condições para dar cumprimento ao objetivo estratégico n.º 4 - integrar e articular a política de estacionamento na estratégia de mobilidade sustentável.

A política de estacionamento definida para o concelho prossegue genericamente os seguintes seis objetivos específicos:

1. Regular e adequar a oferta de estacionamento nos centros urbanos, promovendo a atratividade das áreas centrais e a redução dos congestionamentos de tráfego, das emissões poluentes, do consumo de energia e dos acidentes rodoviários, contribuindo desta forma para a qualificação do espaço público;
2. Garantir a diversidade de oferta de estacionamento, devidamente articulada com as diferentes estratégias de desenvolvimento e mobilidade sustentável, no que se refere à tipologia dos veículos (ligeiros, bicicletas, motociclos, mobilidade elétrica) à tipologia dos utilizadores (residentes, comerciantes, pendulares, visitantes e clientes), à duração (muito curta, curta, média e longa duração), à localização (periférica, semiperiférica e central), ao período (sazonal, dias úteis, sábados, domingos e diferentes horários diurnos e noturnos) ao tarifário (gratuito e tarifário diferenciado por zonas e utilizadores) e à facilidade de utilização de meios de pagamento eletrónicos, informação em tempo real aos condutores sobre a disponibilidade de lugares, facilidade de manobra, acessibilidades pedonais, etc.);
3. Articular o estacionamento de média e longa duração com o comboio, a rede de autocarros e a mobilidade suave, bem como os principais polos de geração de viagens;
4. Salvarguardar estacionamento para os residentes e criar soluções para os comerciantes, trabalhadores e empresas estabelecidas nas zonas centrais;
5. Assegurar a existência de zonas e lugares destinados a operações de logística, cargas e descargas, de carregamento elétrico e de mobilidade reduzida;
6. Controlar as sobrecargas de procura nas zonas das praias e no Casino do Estoril;

Em termos de estratégia de comunicação e imagem os lugares de estacionamento de superfície na via pública e dos parques de estacionamento afetos ao Mobicascais assumem a designação de *ParC*.

5.1 Medidas destinadas à concretização dos objetivos estratégicos da política de estacionamento

Estão em curso as seguintes medidas de exploração do estacionamento de superfície e dos parques de estacionamento, em conformidade com os seis objetivos específicos definidos na política de estacionamento:

- Oferta de duas horas aos clientes do comércio local (uma hora paga pelo comerciante e outra apelo Município) – Objetivo 1;
- Promoção de campanhas, sazonais e em eventos, de oferta de horas de estacionamento gratuito nas zonas centrais – Objetivo 1;
- Oferta de 30 minutos de estacionamento no primeiro pagamento por meios eletrónicos por dia – Objetivos 1 e 2;
- Facilidade de pagamento do estacionamento por meios eletrónicos, através dos canais de pagamento, MobiCascais, paySimplex, Via Verde e débitos diretos. – Objetivo 2;
- Disponibilização da App MobiCascais e do site www.mobicascais.pt de informação sobre os produtos, promoções e condicionamentos do trânsito e estacionamento, a requisição das diversas autorizações de estacionamento, bem como o envio de reclamações, informações e pedidos – Objetivo 2;
- Disponibilização de parques semiperiféricos articulados com o TP para rebater no comboio e de parques junto às principais estações do comboio – Objetivos 2 e 3;

- Disponibilização de estacionamento semiperiférico e junto às estações do comboio gratuito para os utilizadores MobiCascais que subscrevam os Pacotes de Mobilidade, na sequência de parcerias celebradas entre a Cascais Próxima e a CP, ML, Carris e Scotturb - Objetivo 3;
- Criação das tarifas diárias de 1 € nos parques junto às estações do caminho-de-ferro – Objetivo 3;
- Atribuição de 3 dísticos de residente por fogo, podendo atribuir-se um 4º dístico, se no mesmo fogo se provar a residência de dois agregados familiares – Objetivo 4;
- Equiparação a residente para fins de atribuição de dísticos, dos proprietários, inquilinos e cuidadores – Objetivo 4;
- Disponibilização de um parque exclusivo para comerciantes no Mercado de Cascais e atribuição até 10% dos lugares de cada zona na via pública para comerciantes a preços reduzidos – Objetivo 4;
- Criação de taxas mensais a preços reduzidos para trabalhadores de empresas instaladas nas zonas tarifadas – Objetivo 4;
- Oferta da 2ª hora de estacionamento no parque Cascais Center para entradas após as 20h – Objetivo 4;
- Disponibilização de gestores dedicados aos residentes e comerciantes nos núcleos históricos da Vila de Cascais – Objetivos 4 e 5;
- Oferta das duas primeiras horas nos parques junto às praias na época baixa – Objetivo 6.

5.2 Número de lugares de estacionamento

A Cascais Próxima explora 13 parques fechados, dos quais 8 são tarifados, explorando nestes últimos cerca de 1.392 lugares tarifados.

Explora também o estacionamento tarifado de superfície, com uma dotação de 6.089 lugares, abrangendo os principais aglomerados urbanos junto ao litoral, as estações do caminho-de-ferro, o Casino do Estoril e as praias. Entretanto a autarquia aprovou a ampliação das ZEDL pelo que se estima que durante o ano de 2019 a dotação seja ampliada em mais 2.500 lugares tarifados.

6 SISTEMAS TECNOLÓGICOS DE APOIO À GESTÃO E COMUNICAÇÃO EM TEMPO REAL COM OS CIDADÃOS

O município de Cascais desenvolveu um centro de operações e integração de sistemas de informação, designado de C3 - Centro de Controlo de Cascais, que tem por missão assegurar a gestão integrada dos vários verticais de gestão operacional do município, tais como a mobilidade, ambiente e a intervenção no território. O MobiCascais integra o vertical da mobilidade do C3, através de uma plataforma de integração tecnológica dos vários operadores de serviços de transporte e dos diferentes serviços e modalidades de comercialização, dando assim cumprimento ao objetivo estratégico 5.

Esta plataforma assegura a operação dos processos de comando e controlo das diferentes funcionalidades, dos sistemas de predição e aprendizagem automática, e dos sistemas de comunicação e disponibilização de informação, em tempo real, aos utilizadores, enumerando-se a título de exemplo: videovigilância; controlo de acessos dos parques; sistemas de alarmística; sistema de gestão de autorizações de estacionamento; sistema de gestão do Bike Sharing e Bike Parking, sistema de gestão e operação dos transportes públicos, incluindo a localização do autocarros; sistemas de gestão de serviços prestados por diferentes operadores e plataformas, tais como táxis, Uber, Cabify, Citirama, rent-a-car, carsharing Hertz, transporte escolar, transporte de doentes não urgentes, paySimplex, Via Verde; plataforma de indicadores operacionais; sistemas de comunicação e informação em tempo real com os utilizadores e público em geral, entre outras funcionalidades.

Para comunicação com os clientes e público em geral estão disponíveis as seguintes plataformas tecnológicas:

- Website MobiCascais
- APP MobiCascais
- Google Maps –através da geração de General Transit Feed Specification (GTFS)

7 COMERCIALIZAÇÃO - PACOTES DE MOBILIDADE

Tendo em consideração os objetivos estratégicos do MobiCascais foi definida uma estratégia comercial assente no conceito da mobilidade como um serviço (MaaS) que assenta nos seguintes princípios:

- Disponibilizar soluções tarifárias integradas que permitam o acesso a diferentes modos de transporte, de diferentes operadores, combinados com serviços de aluguer de bicicletas partilhadas e estacionamento, designados de *Pacotes de Mobilidade*;
- Reduzir os custos e utilização do TP e dos restantes serviços;
- Segmentar a oferta tarifária de acordo com a procura e a tipologia dos utilizadores.

Nesse sentido, foram criados vários tarifários compostos que reúnem num só título de transporte o acesso a diferentes modos de transporte, de diferentes operadores, e a serviços de aluguer de bicicletas partilhadas e estacionamento que foram designados de *Pacotes de Mobilidade*. A CMC, através da Cascais Próxima, estabeleceu, em janeiro de 2017, um conjunto de parcerias com os principais operadores de transporte de passageiros, designadamente a CP e a SCOTTURB, destinados à criação destes pacotes com tarifários mais atraentes, para as deslocações diárias no concelho e entre este e Lisboa. Pela primeira vez, a nível nacional, é possível congrega títulos de transporte (autocarro, comboio e metro), com serviços (estacionamento e bicicletas).

Os *Pacotes de Mobilidade* integram no mesmo título a possibilidade de utilização de autocarros, comboio e bicicletas partilhadas, bem como a reserva de estacionamento gratuito nas ZEDL junto às estações de comboio ou nos parques de estacionamento semiperiféricos.

Entretanto, com a entrada em vigor, a partir do dia 1 de abril de 2019, do novo sistema tarifário na Área Metropolitana de Lisboa, os Pacotes de Mobilidade serão reformulados de modo a complementar os passes multimodais de transportes, tomando a forma de complementos de serviços, conforme discriminado na **Tabela 1**.

Tabela 1 - Pacotes de Mobilidade (após 1 de abril de 2019)

TÍTULO		VALOR	COMPLEMENTO BIKESHARING	COMPLEMENTO ESTACIONAMENTO	COMPLEMENTO CAR SHARING
MOBICASCAIS	→→	20,00 €	Incluído	+ 12,00 €	+10,00€
NAVEGANTE METROPOLITANO	→	40,00 €			
PACOTE NAVEGANTE METROPOLITANO			+ 5,00 €	+ 12,00 €	+10,00€
NAVEGANTE CASCAIS	→	30,00 €			
PACOTE NAVEGANTE CASCAIS			+ 5,00 €	+ 12,00 €	+10,00€
MOBICASCAIS SUB 14	→→	Gratuito	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável
NAVEGANTE SUB 12	→	Gratuito	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável
MOBICASCAIS 65+	→→	14,50 €	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável
NAVEGANTE 65+	→	20,00 €	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável

Complementarmente foram definidos tarifários que se inserem nos restantes princípios da estratégia comercial definida, dos quais se destacam:

- Crianças até 14 anos, residentes no concelho e registadas no sistema MobiCascais, têm direito a um passe gratuito para utilização em todas as carreiras municipais de TP em autocarro;
- Pessoas com mais de 65 anos, residentes no concelho e registadas no sistema MobiCascais, pagam apenas 14,50€ mensais para a utilização em todas as carreiras municipais de TP em autocarro;
- Pessoas com mobilidade reduzida têm direito a um passe gratuito para utilização em todas as carreiras municipais de TP em autocarro.

Os *Pacotes de Mobilidade*, apesar de terem como principal objeto a disponibilização de serviços de mobilidade, esbarram com a política fiscal que taxa o imposto sobre o valor acrescentado (IVA) dos transportes, autocarros, comboio e metro a 6% e o IVA do aluguer de bicicletas partilhadas e do estacionamento a 23%. A política fiscal em vigor penaliza fortemente quem estaciona o seu TI nos parques dissuasores, efetuando o resto do percurso em TP e quem utiliza a bicicleta como modo de deslocação. Esta separação do IVA obriga ainda que os operadores de transporte tenham os seus sistemas informáticos preparados para discriminarem o IVA nas faturas de venda dos títulos, consoante a taxa aplicada. A CMC propôs ao Governo uma alteração legislativa, tendente a taxar o IVA do estacionamento e das bicicletas partilhadas a 6%, quando inseridas em *Pacotes de Mobilidade*.

8 MARKETING, COMUNICAÇÃO E APOIO AO CLIENTE

Para divulgação dos novos serviços MobiCascais e captação de clientes, foram lançadas várias campanhas em diferentes meios de comunicação, tais como imprensa, rádio, TV, outdoors, internet e face2face.

Os serviços de apoio ao cliente desempenham uma função extremamente importante em todo o processo, prestando informações e auxílio aos clientes na adesão e utilização dos diferentes serviços MobiCascais, e no reporte de reclamações, sugestões e situações anómalas, devidamente inseridas num processo de melhoria contínua. O Apoio ao cliente é prestado através dos seguintes meios:

- Contacto direto e presencial com o cliente em três lojas MobiCascais;
- Contacto telefónico através da LINHA CASCAIS: 800 203 186;
- Correio eletrónico através dos endereços geral@mobi.pt e geral@parc.pt nos casos de fiscalização de estacionamento;
- Através da página do facebook - www.facebook.com/mobicascais.

9 SUSTENTABILIDADE ECONÓMICO-FINANCEIRA

A sustentabilidade económico-financeira do modelo de negócio do MobiCascais assenta na oferta integrada de serviços de mobilidade, sistemática e contínua, e na otimização da estrutura de custos, gerando a operação da gestão do estacionamento tarifado de superfície e dos parques de estacionamento meios libertos líquidos (cash flow operacional) positivos, constituindo-se na alavancagem financeira que sustenta, numa primeira fase, o desempenho económico da gestão das bicicletas partilhadas e das carreiras de transportes públicos.

Em 2018 o volume de negócios atingiu o montante de 4.156.816,00 €, repartido pelas seguintes atividades:

- | | |
|--------------------------------|----------------|
| • Estacionamento de Superfície | 3.333.184,09 € |
| • Parques de Estacionamento | 547.819,63 € |
| • Transportes Públicos | 167.543,59 € |
| • Mobilidade Suave | 108.268,69 € |

Ao nível da gestão dos investimentos em capex e opex o vetor de sustentabilidade do sistema MobiCascais consiste no reinvestimento do cash flow operativo na expansão da capacidade instalada e na incorporação de tecnologia de informação e gestão, cuja origem de fundos advém da atividade económica do estacionamento e das linhas de financiamento do plano de investimentos.

10 REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

O MobiCascais visa também contribuir para a requalificação dos espaços públicos urbanos, libertando zonas tradicionalmente dedicadas ao TI, adaptando-as aos modos suaves e ao TP.

Nos últimos dois anos foram inúmeras as intervenções ao nível da melhoria dos percursos e zonas de estadia pedonais, dotando-os de condições de acessibilidade universal. Foram também criadas vias cicláveis, ciclovias, vias bus e ruas de coexistência, bem como introduzidas melhorias ao nível da iluminação com leds, do mobiliário e equipamentos urbanos.

Uma alteração bem visível é o facto de atualmente, em Cascais, as bicicletas já fazerem parte da paisagem urbana (**Fotografia 3**).



Figura 3 - Exemplos de requalificação do espaço público

11 CONCLUSÕES

Atualmente, o MobiCascais é o único sistema, a nível nacional, que assegura diretamente a exploração de todas as componentes da mobilidade em meio urbano e o primeiro a promover o conceito da mobilidade como um serviço (MaaS), através da criação de tarifários integrados que combinam a possibilidade de utilização de diferentes modos de transporte (autocarros, comboio e metro) com a utilização de serviços (estacionamento, bicicletas partilhadas, carsharing e outros entretanto em fase de adesão).

Apesar da sua juventude, cerca de dois anos de vida, os resultados obtidos permitem validar o caminho e as opções tomadas, não só pela enorme adesão mas também pela satisfação dos utilizadores. Está neste momento em curso a elaboração do Plano de Deslocações Urbanas para Cascais, que tem por base a atualização do “*Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio para Cascais (ETAC)*”, elaborado pela TIS em 2011, e que, entre outros aspetos, permitirá quantificar os ganhos obtidos em termos de transferência modal do TI para o TP e para a mobilidade suave, e que seguramente serão significativos.

A notoriedade do sistema foi também evidenciada com obtenção de dois prestigiosos prémios que têm por objetivo destacar as melhores práticas ao nível das cidades e dos municípios portugueses, nomeadamente:

- Global Mobi Awards / OK Teleseguros 2018, na categoria cidades, organizado pelo Grupo Média Capital, Motor 24
- Município do Ano 2018, na categoria da Área Metropolitana de Lisboa, organizado pela Universidade do Minho e o Município de Guimarães

De entre as inúmeras medidas implementadas no desenvolvimento do MobiCascais destacam-se as seguintes:

1. A estratégia de implementação da política integrada de mobilidade

A gestão e exploração, por meios próprios, das principais componentes municipais relacionadas com a mobilidade urbana tem-se revelado como um fator de sucesso para a concretização da política de mobilidade definida para o concelho. Neste contexto, o executivo optou por assumir as suas competências próprias de Autoridade de Transportes Municipal e por explorar, através da Cascais Próxima, o estacionamento público de superfície, diversos parques de estacionamento fechados, estrategicamente localizados, a rede de bicicletas partilhadas e a rede de TP em autocarros.

No caso dos TP em autocarro, a Cascais Próxima constitui-se como operador interno de transportes, com a missão de dispor de *know how* de exploração do serviço de transporte público e de prospeção de novas

carreiras e novas tipologias de transporte, devidamente ajustados à segmentação da procura, tais como o transporte flexível e a pedido. Munido desse *know how*, a CMC externalizou o serviço principal de TP, através de um contrato de prestação de serviço (gross net), sem risco de procura por parte do operador, para mais facilmente, ao longo do tempo, poder ajustar a oferta à procura, conforme a evolução das necessidades da população do concelho. Foi assim lançado, no final de 2018 o Concurso Público de Prestação do Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais.

É ainda importante destacar a sustentabilidade económico-financeira do sistema MobiCascais através das receitas próprias provenientes da operação da gestão do estacionamento tarifado de superfície e dos parques de estacionamento.

2. A comercialização dos Pacotes de Mobilidade

Outro fator de sucesso consistiu na introdução, pela primeira vez em Portugal, do conceito de mobilidade como um serviço (MaaS), através da criação dos Pacotes de Mobilidade com vários tarifários compostos, reunindo num só título de transporte o acesso a diferentes modos, de diferentes operadores, e diferentes serviços de mobilidade.

3. A integração de todos os serviços numa única plataforma – a App MobiCascais

A App MobiCascais é a única plataforma nacional, e uma das poucas a nível mundial, que integra todos os modos de transporte público disponíveis no município, com os diferentes serviços de mobilidade. Através desta App é possível obter toda a informação relativa à oferta de mobilidade no concelho, efetuar o respetivo pagamento, reservar bicicletas e lugares de estacionamento, bem como, muito brevemente, solicitar transporte a pedido, transporte para doentes não urgentes e transporte para pessoas com necessidades especiais. Desta forma, os clientes MobiCascais dispõem, numa única aplicação, de toda a informação que necessitam, tornando mais simples a utilização dos transportes públicos municipais.

4. O processo de inovação contínua

O ecossistema MobiCascais dispõe de uma arquitetura que facilita a introdução de serviços e tecnologias inovadoras. É de destacar por isso algumas iniciativas e projetos em curso que permitirão continuar a assegurar o crescimento sustentável da solução MobiCascais:

- Disponibilizar, em tempo real, a informação do número de lugares livres em algumas ruas de estacionamento tarifado. Esta iniciativa consiste na integração de sistemas de contagem de lugares de estacionamento em via pública que permita o direcionamento dos utentes que utilizem a App para locais com lugares disponíveis reduzindo os congestionamentos de tráfego.
- Disponibilizar serviços de transporte público de passageiros “a pedido”, com ou sem paragens pré-definidas, incluindo a opção de agendamento prévio.
- Permitir a venda dos Pacotes de Mobilidade e outros produtos MobiCascais, em parquímetros que disponham de sistema operativo Android, introduzindo meios de pagamento sem contacto (EMV, MB-Way), alargando de forma muito significativa o número de pontos de venda não assistida da rede MobiCascais.
- Permitir a aquisição e carregamento de passes Lisboa VIVA na App MobiCascais. Esta facilidade concretiza um passo importante no caminho da desmaterialização do cartão Lisboa VIVA como suporte de títulos de transporte na AML.
- Possibilitar a implementação de múltiplos meios de pagamento para os diferentes produtos, possibilitando a introdução de carteira virtual de “tokens” convertíveis em serviços de mobilidade.
- A introdução de autocarros elétricos de condução autónoma, permitindo a operação com maiores amplitudes horárias e contribuindo para uma imagem mais moderna e apelativa do TP.

Por fim, fica a expectativa de que esta comunicação possa incentivar outras autarquias a avançarem com a adoção de um sistema de mobilidade sustentável similar, devidamente adaptado às necessidades dos seus habitantes.