

iscte

INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

**A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS:
AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS**

João Filipe Norberto Pereira

Mestrado em Economia e Políticas Públicas

Orientador:

Professora Doutora Ana Cristina Narciso Fernandes Costa,
Professora Auxiliar do Departamento de Economia Política,
ISCTE-IUL

setembro, 2021

*Dedico esta minha viagem,
A título inteiramente gratuito,
À minha família.*

Agradecimento

Dirijo este meu agradecimento aos três pilares que me apoiaram ao longo de todo o caminho de investigação e tornaram possível chegar ao destino desta profícua viagem.

Ademais, antecipadamente grato a todos aqueles, que apesar de não estarem nomeados nos parágrafos seguintes, cooperaram igualmente na persecução do objectivo proposto. Bem-haja!

Ao Pilar da Educação,

À Professora Ana Cristina Costa, minha orientadora, que desde muito cedo aceitou embarcar nesta viagem científica, partilhando do meu entusiasmo pelo estudo dos transportes e da economia comportamental, que me deu conselhos, correções e sugestões essenciais, bem como esteve sempre atentamente presente em todas as fases do Trabalho Final de Mestrado, estando disponível para marcação de reuniões *zoom* e para intermediar com todos os intervenientes. Deixo-lhe um especial e sincero agradecimento, com amizade;

A todos os professores que ao longo de dezassete anos de estudo ininterrupto, desde a Escola Primária de minha terra, me proporcionaram momentos de aprendizagem e conhecimentos acumulados;

A todos os professores que leccionaram o curso de Mestrado em Economia e Políticas Públicas, na pessoa do seu coordenador Professor Ricardo Paes Mamede, que possibilitou o enriquecimento de conteúdos teóricos e práticos tão necessários à redação desta dissertação;

Ao Professor Raul Lopes que ao longo deste último ano acompanhou mensalmente as fases deste ofício, quebrando a clausura do teclado-monitor e permitindo o diálogo com todos os colegas de curso, a quem também lhes deixo um forte agradecimento pelo companheirismo;

Ao Professor Nuno David pela sua colaboração na construção do questionário aplicado nesta investigação e pela emissão do necessário Parecer do Encarregado de Proteção de Dados do ISCTE-IUL.

Ao Pilar Institucional,

A toda a equipa do Departamento de Autoridade de Transportes do Município de Cascais, nas pessoas do Sr. Vice-Presidente Miguel Pinto Luz e, em particular, Chefe de Departamento Eng.^a Rita Sousa, Chefe de Divisão DRGM Dr.^a Cristina França Ferreira, Arq.^a Adélia Matos, Chefe de Divisão DPMT Arq. Rui Espírito Santo, Dr. Pedro Assunção e Divisão de Juventude, Dr.^a Carolina Melo, com quem me cruzei em reuniões várias e a quem direcciono a minha gratidão pelo vosso manifesto acolhimento e inteira disponibilidade em colaborar na realização da dissertação, tendo acompanhado com olhar próximo e interessado o projeto e providenciado todos os recursos e dados necessários, e sem os quais não seria possível concluir esta viagem; À Escola Secundária de Carcavelos, na pessoa da Subdiretora Prof.^a Ana Cristina Carvalho, e demais professores e alunos com quem contactei nas salas de aula, sem os quais a recolha dos imprescindíveis dados dos inquéritos não seria atempadamente alcançável em tamanha quantidade e qualidade;

À Equipa do MIME – Direção-Geral da Educação, na pessoa que geriu o meu processo de pedido de autorização para aplicação de inquérito de investigação em meio escolar, Dr. Vítor Figueiredo, que atentamente me prestou, com simpatia, todos os esclarecimentos necessários; A toda a equipa da Câmara Municipal de Alenquer, em especial da Divisão de Contratação, Dr.^a Ana Pereira, Chefe de Divisão, e restantes colegas, onde estagiei e laboro atualmente, tendo exercitado conceitos e práticas de contratação pública que estabelecem a disciplina aplicável às fases de formação e tramitação procedimental de concursos públicos e expandido os saberes na área da escrita e da economia pública.

Ao Pilar da Família,

Num autocarro que seria a nossa vida, a família e os amigos, preencham de tal modo o número de lugares disponíveis que mesmo que perdêssemos tudo o resto, a nossa vida estaria cheia. É a eles que dedico esta minha viagem, de forma totalmente gratuita, pelo incondicional apoio e incansável esforço coletivo que permitiu, indubitavelmente, superar qualquer obstáculo e atingir a meta desta jornada, sempre com muita motivação.

Aos meus pais, Sónia e João Fernando, e irmãos, André e Simão, e ademais familiares, um especial e sentido obrigado.

Resumo

A partir de janeiro de 2020, Cascais afirmou-se como o município pioneiro a nível nacional na oferta do preço-zero nos transportes públicos a residentes, trabalhadores e estudantes no concelho, como expressão de direito universal à mobilidade.

O objeto de pesquisa esquematiza-se numa abordagem explicativa de triangulação em torno de três ramos de estudo – Transportes públicos gratuitos, Economia comportamental e *Public Policy approach* – tendo como engrenagem de rotor o grupo etário dos jovens, os quais civicamente participam na promoção da gratuidade no território do Município de Cascais.

Com a missão de responder à questão de pesquisa que se transcreve “Se o custo deixou de ser o critério deliberativo da opção modal, o que terá ocupado o seu lugar na arquitetura da escolha?”, executou-se uma sumária análise da problemática, a partir da literatura académica e documental, complementada por ações de metodologia mista a dados primários, recolhidos em trabalho de campo através de inquérito por questionário original.

A investigação empírica permitiu inferir que os critérios substitutos do custo, que são ponderados aquando da opção modal, são primordialmente os fatores tradicionais da mobilidade, verificando-se a manutenção da primazia da pontualidade, frequência de horários e tempo de viagem.

Os níveis ótimos de utilização dos transportes públicos continuam aquém.

A pensar nos jovens, o estudo anuiu na necessidade de medidas complementares à transferência modal a favor do transporte público. Em recomendação política, sugerem-se ações de esclarecimento nas escolas, tutoriais como passeios-experiência e passes com integração multifuncional para além do uso no transporte gratuito.

Palavras-chave:

Gratuidade, Transporte Público, Economia Comportamental, Política Pública

Classificação JEL:

R48 Economia dos Transportes: Preços e Políticas Públicas

Abstract

Since January 2020, Cascais has been the pioneering city in Portugal to offer zero-price public transport to residents, workers and students in the territory, as an expression of the universal right of mobility.

The object of research is structured in an explanatory triangulation approach around three areas of study - Fare-free public transport, Behavioral Economics and Public Policy approach - with the age group of young people, who actively participate in the promotion of fare-free public transport in the territory of the Municipality of Cascais.

With the mission of answering the research question "If price is no longer the deliberative criterion of modal choice, what has taken its place in the architecture of choice?", a summary analysis of the problem was carried out, based on academic and documentary literature, complemented by mixed methodology actions to primary data, collected in fieldwork through an original questionnaire survey.

The empirical research allowed inferring that the factor substituting price, which are weighted at the time of modal choice, are primarily the traditional factors of mobility, verifying the maintenance of the primacy of punctuality, schedule frequency and travel time.

The optimum levels of use of public transport continue to fall behind.

Thinking of young people, the study agreed on the need to adopt complementary measures to modal shift in favour of public transport. As a policy recommendation, information actions in schools, tutorials such as trial rides and passes with a multi-functional integration are suggested, in addition to the use of free transport.

Keywords:

Fare Free, Public Transport, Behavioral Economics, Public Policy

JEL classification code:

R48 Transportation Economics: Government Pricing and Policy

Índice

Agradecimento	iii
Resumo	v
Abstract	vii
CAPÍTULO 1_Introdução	1
CAPÍTULO 2_Revisão da Literatura	3
2.1. <i>Fare-free public transport</i> e a sua conceptualização	3
2.2. <i>Fare-free public transport</i> e a sua dicotomia benefícios versus custos	9
2.2.1. Benefícios	9
2.2.2. Custos	14
2.3. <i>Fare-free public transport</i> e os seus argumentos neoclássicos e comportamentais	17
2.3.1. Visão neoclássica	17
2.3.2. Visão comportamental	19
2.4. <i>Fare-free public transport</i> e as suas orientações e recomendações políticas	24
CAPÍTULO 3_A política	27
3.1. Antecedentes	27
3.2. <i>Fare-free public transport</i> no Município de Cascais	38
3.3. Impactos provocados pela Pandemia da Covid-19	45
CAPÍTULO 4_Questionário aos Jovens do Ensino Secundário	47
4.1. Instrumento metodológico: preparação e aplicação	47
4.2. Resultados	51
CAPÍTULO 5_Conclusões	61
Referências Bibliográficas	65
Anexo A_Questionário aos Jovens do Ensino Secundário das Escolas de Cascais	69
Anexo B_Parecer do Encarregado de Proteção de Dados do ISCTE	79
Anexo C_Autorização da MIME-Direção-Geral da Educação	81
Anexo D_Entrevista ao Vice-Presidente da Câmara Municipal de Cascais	82
Anexo E_Orçamento Participativo Jovem – Mobilidade & Transportes	89

CAPÍTULO 1

Introdução

*“Paz, pão, habitação, saúde, educação e mobilidade (...)”
Só há liberdade a sério quando houver mobilidade para todos”*

Jorge Delgado, Secretário de Estado do Transportes, nov. 2020

Submetida como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Economia e Políticas Públicas, a presente dissertação enquadra o tema dos transportes públicos gratuitos, na especificidade do grupo etário dos jovens e, em particular, no território do Município de Cascais onde vigora tal política de preços zero.

- **Problemática e Objectivos**

A par da implementação de *fare-free public transport*, inovando a nível mundial, em todo o território luxemburguês; Cascais afirma-se, desde janeiro de 2020, como o município pioneiro a nível nacional na oferta do preço-zero nos transportes públicos a residentes, trabalhadores e estudantes no concelho, como expressão de direito universal à mobilidade.

Integrando uma sumária análise da problemática e aplicando-se metodologia mista a dados primários na fase empírica, planeou-se eliminar o *gap* existente da ausência de estudos que circundem a perspetiva da idade e do território cascalense.

O objeto de pesquisa esquematiza-se numa abordagem explicativa de triangulação em torno de três ramos de estudo – Transportes públicos gratuitos, Economia comportamental e *Public Policy approach* – tendo como engrenagem de rotor o grupo etário dos jovens, os quais civicamente participam na promoção da gratuitidade, no território do Município de Cascais.

- **Estrutura da dissertação**

Com a missão de responder à questão de pesquisa «*Se o custo deixou de ser o critério deliberativo da opção modal, o que terá ocupado o seu lugar na arquitetura da escolha?*», estruturou-se o corpo do trabalho em 3 capítulos articulados entre si, os quais poderão ser atentamente lidos nas próximas páginas.

O capítulo “Revisão de Literatura”, cujo nome antevê a exposição das descobertas teóricas e metodológicas concretizadas pela comunidade científica, desde o autor pioneiro até ao conhecimento mais recente, conceptualiza o conceito anglófono e academicamente aceite de *fare-free public transport*, isto é, transporte público gratuito (§ 2.1.), lista os benefícios (§ 2.2.1.) e custos (§ 2.2.2.) económicos, operacionais e sociais da implementação da medida, cita os argumentos dos defensores e críticos da política, organizados criticamente pela corrente de

pensamento económico neoclássico (§ 2.3.1) e comportamental (§ 2.3.2) e seleciona orientações e recomendações políticas ao desenho e execução do instrumento em investigação (§ 2.4.).

O capítulo “A política” procura demonstrar cronologicamente a razão de *o custo deixar de ser o critério deliberativo da opção modal*, primeiro trecho da pergunta de partida, partindo da sua génese, retrata os antecedentes (§ 3.1.) à aplicação da gratuitidade aos transportes do município de Cascais, incluindo a exploração de estatísticas da mobilidade jovem, motivações e políticas prévias, reproduz no papel a política de gratuitidade em vigor (§ 3.2.) e alerta para os impactos provocados pela pandemia da Covid-19 (§ 3.3.).

Neste seguimento, e passando ao segundo trecho da pergunta de partida, investiga-se *os critérios substitutos do custo que são ponderados aquando da opção modal* através do exame dos dados primários recolhidos em sede de operação estatística aplicada sob forma de questionário original aos jovens do ensino secundário que frequentam escolas do município caso de estudo.

No subcapítulo 4.1. descrevem-se as etapas operacionais da metodologia empregue em meio escolar, designando a população-alvo, o período de aplicação, o modo de recolha dos dados e outras observações.

Subsequentemente, encontra-se disponível no subcapítulo 4.2., após a extração da laborada informação, o retrato das 5 dimensões em análise, designadamente, reação da procura, teoria da perceção e *willingness to switch*, teoria do hábito e do comportamento planeado, normas sociais e dificuldade de mapeamento.

O questionário aplicado, seu parecer e autorização da MIME-DGE, bem como a entrevista realizada ao Sr. Vice-Presidente e os dados do Orçamento Participativo Jovem – Mobilidade & Transportes poderão ser consultados nos anexos que se juntam no final do documento.

A estruturação da dissertação ordenou as fases da investigação e os associados trabalhos executados ao longo do segundo ano do Mestrado em Economia e Políticas Públicas, as quais podem ser conhecidas na tabela que se adita.

FASES DA INVESTIGAÇÃO

set	Revisão de Literatura	nov	Análise de dados	jan	Trabalho de campo	mar	Trabalho de campo	maio	Trabalhos Finais	set
	Pesquisa e recolha de estudos académicos e institucionais; Processo analítico dos recursos.		Análise dos microdados INE e outros; Processo analítico dos materiais institucionais.	2021	Pedido de autorização MIME-DGE e construção do questionário original aos jovens alunos.		Aplicação do inquérito por questionário; Estudo de resultados.		Entrevista com C.M.Cascais; Revisão da redação da dissertação.	

CAPÍTULO 2

Revisão da Literatura

O presente capítulo visa introduzir o tema em estudo a partir da produção científica divulgada, contextualizando e expondo as descobertas e metodologias desde o autor pioneiro até ao conhecimento mais recente sobre o objeto, procurando cumprir a demanda de fazer o ponto de situação sobre tudo o que já se sabe.

Consecutivamente ao levantamento bibliográfico e seu exame, optou-se por subcapitular em 4 frentes temáticas o estado-da-arte.

Por outras palavras, procedeu-se a uma arrumação da pesquisa em que inicialmente se conceptualiza o conceito anglófono academicamente aceite de *fare-free public transport*, isto é, transporte público gratuito (§ 2.1.), seguidamente, se indentam uma lista de benefícios (§ 2.2.1.) e custos (§ 2.2.2.) da implementação da medida, categorizados em três vertentes: económica, operacional e social. No terceiro ponto da Revisão de Literatura são alicerçados os argumentos que sustentam tanto defensores como críticos da política, organizando-os pela corrente de pensamento económico neoclássico (§ 2.3.1) e comportamental (§ 2.3.2). Por último, foi reservado um espaço para elencar orientações e recomendações políticas ao desenho e execução do instrumento de política pública em investigação (§ 2.4.).

2.1. *Fare-free public transport* e a sua conceptualização

A leitura da múltipla obra académica internacional, central e empírica, sobre o termo de transportes públicos gratuitos permite desde já aferir que o conceito em si não explana divergências entre os autores. Internacionalmente reconhecido pela expressão *fare-free public transport*, cuja sigla FFPT irá marcar o compasso deste e dos seguintes capítulos, consiste na eliminação da bilhética associada ao serviço de transporte. Isto é, a aplicação de um preço especial zero sem custos para o utilizador, neste caso, para os passageiros.

A terminologia anglo-saxónica apresenta na sua generalidade a ordem *fare-free* e não o seu inverso (*free-fare*) em consonância com a eliminação da caixa tarifária tradicional de receitas em detrimento da aceção de viagem grátis (Hodge et al., 1994). Mais se esclarece que tal sentido deve ser desde já abandonado pois a tarifa é de valor zero em virtude de uma forte, e por vezes completa, subsidiação estatal (Kębłowski, 2019), conservando em si a expressão de forte conotação económica de que não existem almoços grátis.

Esta expressão “é conhecida como TANSTAFL [“*There ain’t no such thing as a free lunch*”] no mundo da economia e foi popularizada por Milton Friedman. (...) Expressa

simplesmente que não se consegue ter algo a troco de nada. Mesmo que algo pareça ser grátis, uma contabilização completa dos custos revelará que existe em última instância um preço a pagar, seja pela pessoa ou pela sociedade no seu todo. Custos escondidos ou distribuídos não são a mesma coisa que nenhum custo” (Anderson, 2009: 257).

O conceito de *free*, que será adotado nesta dissertação, parte da metodologia quase laboratorial utilizada por Chris Anderson (2009) no seu livro *Free, o futuro é grátis* (tradução portuguesa). Citando o mesmo, “*free* pode significar muitas coisas e esse significado tem mudado ao longo dos anos. (...) Nas línguas latinas (...) o seu significado não é transmitido através de uma única palavra. Pelo contrário, são duas (...) livre e grátis.” (Anderson, 2019:29).

Optando pelo termo marcadamente comercial, grátis, “é o buraco onde o preço deveria estar, o vazio na caixa registadora. Temos a tendência de pensar em termos de concreto e tangível, porém grátis é um conceito e não algo que podemos contar pelos dedos. Demorou mesmo milhares de anos de civilização até se encontrar um número para o escrever”, o zero (idem:47).

O grátis apresenta em si também uma diversidade enorme de utilizações. Segundo o autor, através de uma arrumada categorização é possível discriminar o grátis em 4 modelos: subsídio cruzado direto, financiado por publicidade, *freemium* (versões pagas e grátis) e mercados não-monetários (idem).

Este esquema permite especificar o tipo de grátis de que se apropria o transporte público em estudo, o subsídio cruzado simples entendido pelo cruzar do valor dos impostos pagos pelos cidadãos que são direccionados em forma de prestações subsidiárias às entidades de transporte de passageiros que disponibilizam o serviço concessionado de forma gratuita a quem dele necessite, numa lógica de *third-payer system* (Hess, 2017).

Esta lógica “implica que o preço do transporte público não é pago pelo utilizador ou operador, mas parcial ou totalmente por um terceiro, tais como autoridades locais, outras organizações públicas e privadas” (De Witte, et al, 2008:1).

Abordada a primeira parte da terminologia do instrumento de política pública em estudo, tendo *fare-free* a noção de tarifa grátis explicitada, adita-se a descrição do conceito de transporte público, numa vertente económica.

Resolvendo a ausência identificada, utilizando o Manual Português de Economia dos Transportes, cuja autoria é de Daniel Murta (2010), utiliza-se o método da concatenação de termos, numa perspetiva tendencialmente integral. Assim, une-se a definição de Economia à de Transportes Públicos.

Economia, numa breve explanação do seu holístico e clássico significado, define-se, conforme a versão consensual partilhada pela comunidade académica, embora não isenta de

controvérsia, dactilografada por Lionel Robbins, pela “ciência que estuda o comportamento humano como uma relação entre os fins e os meios escassos que têm usos alternativos” (Robbins, 1935: 16). Esta definição reúne três conceitos centrais: recursos escassos, escolhas e satisfação de fins, numa longa tradição de optimização (de níveis de serviço e bilhética) (Fearnley, 2013).

Transporte colectivo (público) e associada mobilidade, não sendo um fim em si mesmo, define-se pelo “movimento de pessoas (...) de uma origem a um destino”, não apenas numa lógica de organização industrial nem de engenharia, mas no “estudo dos mercados dos transportes, englobando o desempenho em tempo, a interação com o espaço e os reflexos externos, num contexto de regulação e sob o objetivo de uma mobilidade sustentável”, incluindo qualquer meio pelo qual circule (terrestre, aéreo ou fluvial/marítimo) (Murta, 2010:18-21).

A ligação ao setor público, distinguindo-se do transporte privado, está associada ao nível de subsidiação estatal envolvido. Os esquemas de preçário dos transportes públicos podem variar num espectro de total liberdade de preços praticados no mercado em questão, com disponibilização de infraestruturas, a uma total cobertura dos preços do serviço por subsídios, levando à aplicação de bilhética gratuita aos passageiros. Na maioria dos países europeus a política de preços debruça-se numa posição intermédia, isto é, de um serviço parcialmente subsidiado de modo a regular os preços para um valor inferior ao preço de mercado sem intervenção. (Van Goeverden et al, 2006; Cats et al, 2017).

Importa referir que de acordo com Van Goeverden e a sua equipa (2006), caso ocorra uma abrupta reversão total à política encetada de subsidiação, suspendendo-se a cobertura dos custos do serviço, verificar-se-ão “fortes efeitos negativos sobre a oferta de transportes urbanos e regionais. O nível de serviço diminuiria e as tarifas aumentariam substancialmente. Como consequência, a procura diminuiria.” (Van Goeverden et al., 2006:23).

A presente investigação trata de forma aprofundada a versão extremada de total subsidiação dos preços de venda ao público do serviço de transporte coletivo. O instrumento de gratuidade pode ser encontrado sob múltiplas medidas de execução.

O investigador Wojciech Kębłowski, cuja obra versa na sua grande maioria pelos instrumentos de FFPT executados no globo, tabelou e agrupou, no seu artigo de 2019, as categorias existentes de FFPT total a parcial; a tabela reproduz-se adiante traduzida e atualizada nos exemplos de programa.

Através do seu contributo para a listagem e georreferenciação das acções de FFPT implementadas e de acordo com a base de dados *freepublictransport* em permanente

atualização, procedeu-se ao levantamento e mapeamento das políticas atualmente em vigor (à data da publicação do presente documento) conforme se pode observar no mapa constante da página 8 (Kębłowski, 2018:158-159; Freepublictransport.info, 2021).

Contam-se mais de 150 implementações em curso do instrumento de política pública FFPT, principalmente no continente europeu, em particular na Polónia e em França, e também no Brasil e Estados Unidos da América, num contexto urbano de pequena e média dimensão, das quais aproximadamente 60% correspondem a medidas de gratuidade total.

Tipo de FFPT	Características-chave	Exemplo de Programa
FFPT Total	Um sistema sem bilhetes implementado na grande maioria dos percursos e serviços prestados dentro de uma determinada rede de transportes públicos urbana, disponível para a grande maioria dos seus utilizadores, a maior parte do tempo, e durante um período de pelo menos 12 meses.	Luxemburgo: viagens grátis para todos são disponíveis em toda a rede de transportes públicos do país
FFPT Parcial	O sistema de tarifário gratuito é limitado em um ou mais aspetos dos seguintes:	
Temporário	A abolição de tarifas ocorre durante um curto espaço de tempo, inferior a 12 meses. Normalmente usado como período de testes a uma nova política de transportes.	Morungaba (Brasil): projeto experimental de Transporte Coletivo Gratuito, com duração de 1 mês
Temporalmente-Limitado	As tarifas pagas são suspensas em períodos regulares e específicos de tempo, quer seja em horas ou dias específicos.	Chengdu (China): Grátis no período pré-pico da manhã (5:00-7:00 horas)
Espacialmente-Limitado	As tarifas não são aplicadas numa determinada zona, rota ou modo de transporte.	Amesterdão (Países Baixos): <i>ferries</i> urbanos gratuitos
Socialmente-Limitado	As viagens são gratuitas para específicos grupos sociais	Polónia (vários locais): população desempregada não paga bilhete

Tabela 1. As tipificações de gratuitidade, nos transportes, suas características e exemplos locais. Adaptado de Kębłowski, 2019.

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS, UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

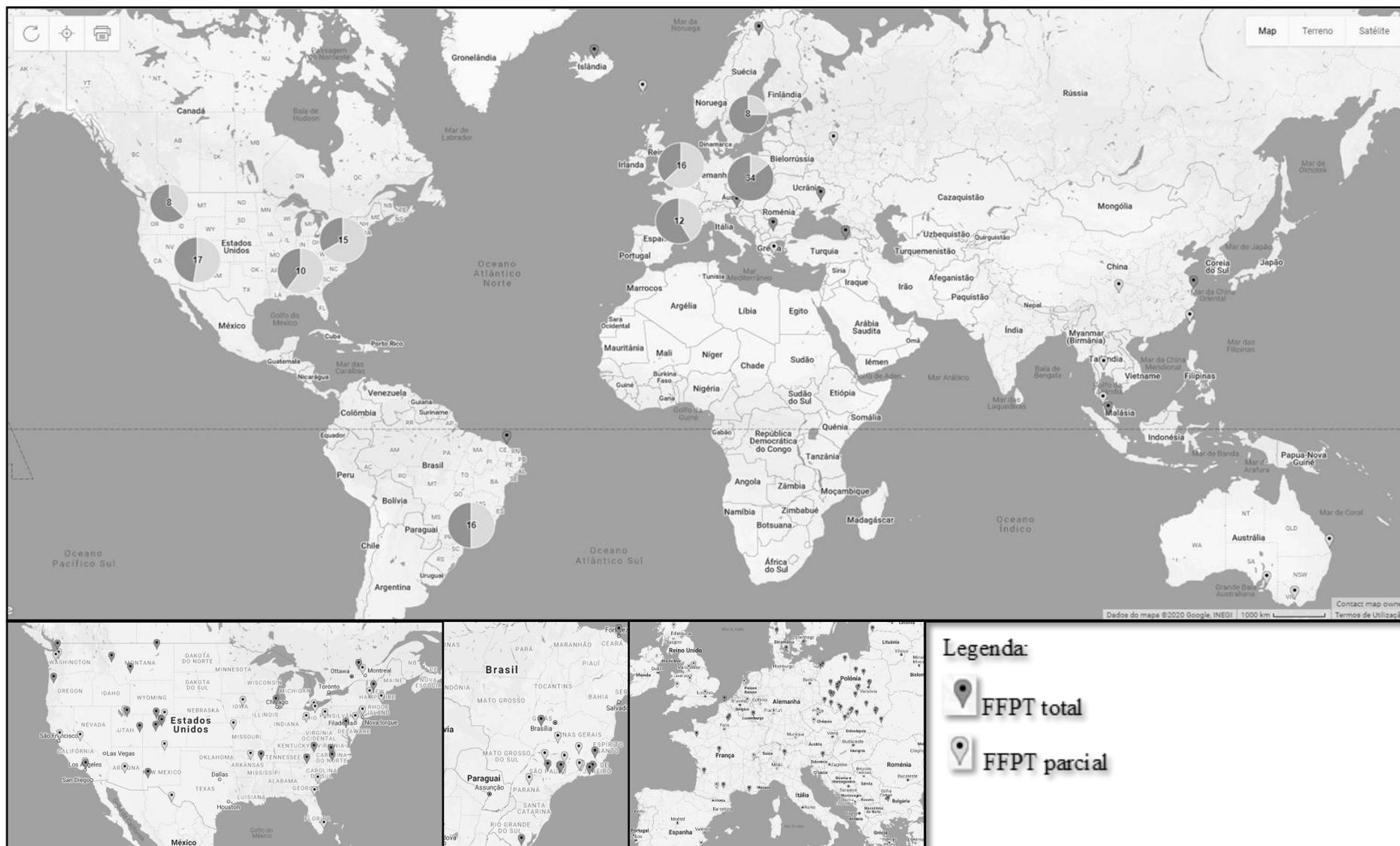


Figura 1. Mapa-mundo georreferenciador das coordenadas onde se executam políticas de FFPT total (cinzento escuro) e parcial (cinzento claro). Em cima, agrupam-se por regiões. Em baixo, em pormenor. Construção própria (2021) disponível em <https://batchgeo.com/map/6f8ec427acded6e6237a8afda6f5aab5>.

2.2. *Fare-free public transport* e a sua dicotomia benefícios versus custos

H. Baum (1973) é considerado o provável pioneiro na investigação do preço-zero nos transportes públicos como instrumento de política pública (Tomanek, 2017), tendo introduzido questões de pesquisa associadas à autonomia e eficiência da medida, em torno dos benefícios e custos da gratuidade. Referenciando a linha de pensamento do autor Baum, surgiram posteriormente vários estudos que indetam os impactos positivos e negativos da utilização do FFPT e os respectivos argumentos discutidos no capítulo 2.3.

2.2.1. Benefícios

O encadeamento dos efeitos listados será estruturado de forma dicotómica nos seguintes parágrafos, iniciando-se pelos benefícios resultantes da execução de tarifa-zero nos transportes públicos, capitulados numa sequência de ordem económica, operacional e social.

A abolição do pagamento de título de transporte elimina os custos relacionados quer com a cobrança de tarifas quer com a sua fixação, conforme é apresentado em Perone (2002) no seu artigo sobre vantagens e desvantagens do FFPT. A redução de custos é visível quando deixa de ser necessário dispor de equipamentos, pessoal comercial afeto à venda dos títulos e qualquer suporte monetário (numerário ou cartão de viagens). O autor advoga ainda que “nos sistemas de menor dimensão, o custo da cobrança é geralmente de elevada percentagem no total dos custos operacionais” (Perone, 2002:7). Relativamente ao planeamento e pesquisa tarifária, nos operadores de transporte, passa ainda a existir uma transferência de competências do staff técnico para um foco na eficiência e qualidade do serviço.

A ação em estudo resulta também num incremento atrativo e num estímulo económico nos espaços onde vigora a gratuidade, sejam eles turísticos e de lazer, comerciais ou CBD's (Central Business District).

Doxsey e Spear (1981) verificaram empiricamente, através da contagem de passageiros que se destinavam às *free-zones*, que os transportes gratuitos influenciavam positivamente a atratividade e acessibilidade dentro do CBD, incrementando os movimentos internos e, por conseguinte, as próprias relações de negócios tornaram-se mais próximas, de sucesso e em maior número. Também apurou que em Trenton houve um aumento das viagens com pares origem--destino em estabelecimentos comerciais.

Idêntica conclusão foi retirada do recente estudo realizado pela equipa de investigadores Cats, Susilo e Reimal (2017) em Tallinn (Estónia), capital internacional do FFPT, onde “mais de 15% [dos passageiros entrevistados] reportaram que a nova política influenciou a sua escolha

do destino de viagem” (Cats et al., 2017:15), cujo popular direção apontou às áreas comerciais e de lazer. A grande maioria das entrevistas recolhiam a afirmação pessoal cujas palavras se transcrevem: “passei a frequentar estas áreas mais vezes desde que os transportes públicos se tornaram gratuitos” (idem).

A não necessidade de pagamento fomenta o interesse pela visita a uma cidade estrangeira, pelos turistas (Van Goeverden et al., 2006), pois os custos de deslocação e aprendizagem desvanecem-se. Repare-se que cada sistema de transporte funciona de modo não raras vezes diferente face ao país de origem, por exemplo a compra de bilhete único que deve ocorrer na paragem, a bordo, em posto próprio, etc.

Esta reação não acontece apenas aos utilizadores ocasionais com fins turísticos, mas de igual modo pelos cidadãos residentes que participam numa experiência *seamless*. Abordando, de momento, as vantagens associadas à operação, Perone (2002) identifica a simplificação e a menor confusão nos clientes com a diversidade de tarifas como uma forte vantagem à utilização do serviço em estudo. Repare-se que na generalidade os passageiros habituais deparam-se com uma complexidade e incerteza face ao melhor produto a escolher aquando da compra de um passe de viagens. O custo da escolha inibe e cria uma barreira de conhecimento justificada pela necessidade e inconveniente em saber todas as tipologias de tarifas em vigor (rotas, modos de viagem, número de dias, ...).

Para além disso, o investigador defende que é sempre mais simples quando basta entrar a bordo, tornando-se as viagens mais rápidas aquando da inexistência de obrigação de comprovação de título de viagem ou a de troca de moeda pelo bilhete e os associados trocos.

Tal realidade reforça a segurança do motorista reduzindo o valor monetário que circula consigo e evitando os contactos com os passageiros (Van Goerderven et al., 2006).

Daniel Hess (2017) reconhece também no seu artigo de avaliação à política FFPT da cidade de Tallinn que existe um benefício fiscal associado ao aumento das receitas municipais provenientes do incremento do número de residentes, motivados pela promessa da oferta de transportes públicos gratuitos aquando da mudança de residência do cidadão para a cidade.

Associado a uma importante *guideline* dos relatórios de políticas de FFPT está o contributo para a mudança modal, isto é, a passagem do transporte particular para o transporte coletivo público. Se, por um lado, existe consenso quanto à existência deste benefício, já a sua intensidade e a direção da mudança de modo de transporte a prazo conservam maiores divergências.

Fearnley (2013) defende no seu artigo publicado na *International Journal of Transportation* que “o transporte público gratuito pode incrementar significativamente a transferência modal, não através dos passageiros que já utilizam modos motorizados, mas através da geração de

avultados novos utilizadores [passageiros que ainda não tinham utilizado regularmente, ou sequer experimentado, o transporte público] e pela substituição do modo a pé e de bicicleta” (Fearnley, 2013:86).

A ideia associada aos novos utilizadores é fácil de entender quando se reconhece que uma pessoa, numa altura da sua vida, sente a necessidade de adquirir um automóvel. Esta necessidade é significativamente menor quando existe na sua área geográfica FFPT.

Através de uma análise de estática-comparada entre 4 casos de estudo de aplicação de transportes públicos gratuitos, em cidades europeias, num prazo entre 1991 e 2004, examinados pela equipa de Van Goeverden et al. (2006) é possível deduzir que em metade dos mesmos a mudança modal com origem na viatura particular representou um valor superior a 45% dos utilizadores inquiridos, contrastando com a elação de Fearnley.

Mais é possível conhecer através da referida análise que a maior taxa de transferência modal a partir da viatura particular ocorreu num plano de transportes gratuitos para estudantes (60%) (idem).

Esta última averiguação encontra-se em consonância com os cálculos da equipa Cats et al. (2017) que através da aplicação de um inquérito baseado nas viagens individuais regulares, em Tallinn, concluiu que “a mudança modal a favor do transporte público incrementou drasticamente nos grupos etários dos 15-19 e 60-74 anos, nos cidadãos de muito baixo rendimento (300€ líquido por mês), nos desempregados e estudantes. (...) O FFPT promoveu um maior uso do transporte público” tanto pelos novos utilizadores (transferidos do modo a pé) como pelos utilizadores de modos motorizados privados (carro particular), tendo uma mudança mais significativa nos primeiros (Cats et al., 2017: 13).

O premiado programa “*You study, you travel free*” oferece viagens gratuitas aos estudantes universitários italianos, sob pagamento de uma “*shadow fare*” pela Universidade de Catania, e permitiu reduzir para uns insignificantes 9% de estudantes que não utilizam o transporte público nas suas deslocações casa-faculdade. Mormente utiliza-se o serviço *BRT line* nos movimentos pendulares (Inturri et al., 2020). Mais se acrescentou neste referenciado estudo, que os estudantes do departamento de Ciências e Tecnologia foram os que registaram uma maior satisfação com o programa.

Adicionalmente, Bull e a sua equipa de investigadores chilenos (2020) constataram no seu recente estudo que a população-alvo (utilizadores com passe oferecido) face ao grupo de controlo metodologicamente escolhido (sem gratuitidade) apenas registou um efeito de transferência modal significativo nos indivíduos que dispunham de uma paragem a uma caminhada aceitável de distância.

Em complementaridade, o benefício da mudança modal em virtude de uma política FFPT considera-se duplo ao permitir um menor congestionamento de tráfego (Doxsey e Spear, 1981) e maior segurança (Fearnley, 2013), sujeito a um determinado contexto urbanístico e local, em virtude de um menor número de veículos a circular em espaço limitado.

Para tal contribui o forte propósito da gratuidade ao convencer os pais a descontinuar a “*car school-run*”, isto é, a entrega e recolha dos seus filhos ao estabelecimento escolar (Grzelec e Jagiełło, 2020).

Outro benefício operacional associado à execução do instrumento encontra-se muito presente nos discursos sobre mobilidade aquando da escrita desta dissertação e reserva-se na potencialização da dilatação das horas de ponta, através de vantajosos descontos para madrugadores, conforme nos sugere Currie (2010). A poupança gerada com a gratuidade temporalmente-limitada sob uma ação de *early-birds* de oferta no período pré-hora de ponta cobre substancialmente os custos financeiros da medida, de acordo com as contas da autora. Para além disso, já previa que seria uma medida inovadora e correta a adotar nos graves casos “pandémicos e de sobrelotação de infraestruturas que acontecem ou poderão vir a acontecer em muitos locais do mundo” (Currie, 2010: 15), tal como se vivencia nos tempos que correm paralelamente à redação desta dissertação.

Fearnley (2013) documenta que sob força da Lei do Concessionário de Viagens de Auto-carro (2007), em vigor no Reino Unido, o transporte público é gratuito para a população idosa após as 9:30h da manhã, contribuindo para uma escolha modal que opte pelo período pós-hora de ponta da manhã, reduzindo a carga e exigências da utilização acima da média durante horas específicas do dia.

Relativamente à ordem operacional, um último benefício discutido na literatura compreende os efeitos da gratuidade nas condições ambientais e na mobilidade sustentável. Tomanek (2017) e Inturri et al. (2020) abordam em específico estes assuntos que, salvo maior pormenor técnico, assumem que os utilizadores ao usufruírem de um meio de transporte público com emissões de fumos e gases de efeitos de estufa reduzidos ou nulos, a favor de uma menor poluição, estão a contribuir para o atingir das metas ratificadas nos acordos a favor do recuo das alterações climáticas. Este ponto reserva algumas limitações no pressuposto de que os transportes públicos geram um volume de emissões inferior ao valor agregado das emissões do conjunto de veículos individuais utilizados para uma mesma viagem, *ceteris paribus* (Hodge et al., 1994).

Ao mesmo tempo que se regressa ao pioneiro, inicia-se a terceira ordem de benefícios, vinculada ao social. Baum (1973) estuda a Taxa Social de Retorno no Transporte Público

medida pela avaliação macroeconómica da poupança gerada pelo investimento na supressão dos custos do congestionamento, onde defende que devem ser contabilizados os custos dos acidentes, do ruído e da poluição do ar. O lucro social dependerá inclusive dos ganhos de tempo da jornada para o trabalho.

Um dos benefícios fortes que advogam positivamente a favor do FFPT veste-se da acessibilidade equitativa que responde a um dos principais objetivos do próprio instrumento (Cats et al, 2017). Os grupos-alvo de passageiros tanto incluem os mais novos e idosos, os de baixos rendimentos e carenciados, os desempregados e estudantes, os não detentores de viatura própria e com menor densidade de rede de transportes, como os não dependentes (Doxsey e Spear, 1981). O serviço assume uma posição de (quasi-) bem público onde a não exclusividade está garantida (Hulten, 2015).

A redistribuição de rendimento também se inclui na lista de benefícios sobre a explicação de que a aplicação de tarifa-zero permite melhorar as condições de vida e a mobilidade para a população *handicapped* (Cats et al, 2017), reequilibrando o seu rendimento aquando da eliminação de mais um encargo, no contexto de baixo rendimento (Fearnley, 2013). Contudo, esta explicação é algo controversa pois as pessoas com os mais altos rendimentos também podem utilizar o mesmo serviço sem o pagar (Baum, 1973).

Adicionalmente, a gratuidade nos transportes públicos permite incrementar a mobilidade do fator trabalho. De acordo com a abordagem explicativa de Scheiner e Starling (1974), “alguns destes novos postos de trabalho poderiam ser preenchidos pelos habitantes desempregados das cidades de periferia se conseguissem chegar até eles de uma forma barata ou sem custos” (Scheiner e Starling, 1974:11). A oportunidade de emprego, testada por Cats e a sua equipa (2017), foi afetada pela medida FFPT, em Tallinn, de acordo com as opiniões de 71% dos desempregados inquiridos, dos quais 40% afirmaram uma real melhoria na perspetiva de encontrar emprego.

Andrews (2012) defendeu, na sua tese de doutoramento, que viajar gratuitamente reduz o isolamento e a exclusão social. Utilizando a expressão do autor, o meio de transporte assume-se como um “*third social space*” (Andrews, 2012:205) que facilita a socialização e interação partilhando-se sentimentos e informação entre a comunidade, bem como o acesso a redes de apoio. Como prova repare-se nas novas prioridades de fabrico aquando da adaptação dos interiores do material circulante (e.g. bancos frente-a-frente), a favor das inter-relações sociais entre os passageiros.

Este benefício tem especial efeito na população jovem em patrocínio da sua independência, socialização e interação, num âmbito de saúde psicológica na adolescência, pois geralmente o

transporte público é o lugar de encontro para todos entre suas casas e o estabelecimento de ensino que frequentam (Fearnley, 2013; Inturri, et al., 2020).

Por último, numa lógica de percepção e conotação positiva, Hodge e sua equipa não ignoram os impactes vantajosos do “*transit culture*” (Hodge et al. 1994:49) para o nível comunitário. Com um espectro tão inclusivo, o FFPT permite unir e moldar valores em abono dos transportes públicos, desbloqueando a opção *default* da cultura automobilística, na assunção de que as opções gratuitas são avaliadas mais positivamente (Schampanier et al., 2007).

2.2.2. Custos

O custo que ocupa o primeiro lugar no ranking do volume de artigos de literatura académica corresponde à perda de receita. A abolição do pagamento de título de viagem elimina o valor recebido pelas autoridades de transporte que era pago pelos passageiros que já utilizavam e abonavam o serviço (Doxsey e Spear, 1981).

Conforme os dados tabelados por Hodge et al. (1994), a taxa de recuperação de receita tarifária líquida dos custos operacionais, nos vários operadores de transportes do Estado de Washington, atinge um valor médio de recuperação de 8,5%, sendo que 70% dos operadores registam uma recuperação entre 3,2% e 13,9%. O extremo de menor valor (3,2%) associa-se a sistemas de pequena dimensão. Já uma recuperação tarifária acima de 10% ocorre nos restantes sistemas (Perone, 2002).

Se por um lado, nos sistemas de maior dimensão os custos de suportar uma política FFPT são relevantes, por outro Perone argumenta que “os custos da cobrança de receita e a sua manutenção tendem a igualar o valor da própria receita coletada nos sistemas pequenos (...), gerando um exercício de contabilidade fútil” (Perone, 2012: 11).

Associado ao custo exposto, a perda de autonomia orçamental surge como uma inevitabilidade da transferência subsidiária das contas do Estado para as entidades que prestam o serviço gratuito, tal como apontou-se desde o início das investigações (Baum, 1973; Hess, 2017). Independentemente do contexto da rede, a medida é suportada pelo esforço do erário público em mantê-la em execução. Tal poderá relacionar-se com a pouca flexibilidade imposta pela manutenção, ou mesmo acréscimo, dos custos que respeitam ao corte na receita de bilhética.

Sob a hipótese de um aumento dos passageiros após passagem a FFPT, somam-se vários outros custos microeconómicos e financeiros como custos operacionais e custos infraestruturais. De acordo com o recente estudo elaborado pelo VTPI (2019), encontram-se espelhados na literatura dezoito diferentes “*main costs*” que são influenciados negativamente pelo instrumento em estudo, como, por exemplo, o incremento nos gastos em combustível e manutenção dos

veículos. Fearnley (2013) aponta para a urgência da reestruturação de infraestruturas, adaptando-as à nova procura e ao consequente congestionamento do serviço público, num regime de substituição e transferência de um problema já conhecido do congestionamento de tráfego de viaturas particulares.

Kębłowski (2019) refere também a tendência para a estagnação no crescimento e inovação das empresas de transportes, onde a (pouca) receita disponível, através de subsídios, garantem apenas as necessidades básicas do serviço. Deixa de ser possível a constituição de concursos de aquisição de novo material circulante bem como o incremento do desempenho através do teste e implementação de novas soluções.

Estes preços que pesam no cálculo da viabilidade da medida, afastam as evidências de eficiência que *a priori* existiam (Baum, 1973).

A própria utilidade da medida, de tão complexa e difusa que é, causa um custo acrescido. Tome-se em conta que cada potencial passageiro atribui um valor diferente à oferta, dificultando o cálculo da utilidade de despender um euro público para executar o instrumento (Kębłowski, 2019).

Mantendo-se tudo o resto constante, os estudos apontam para uma clara depreciação do nível de serviço oferecido criando uma conotação negativa à política num curtíssimo prazo. A nova procura é mais instável e imprevisível (e.g., não há reservas de lugar), dificultando a gestão dos horários e do número de paragens (Doxsey e Spear, 1981). “Mais passageiros a bordo significa um pior acesso ao transporte e maiores tempos de espera bem como mais paragens [no caso de serviço rodoviário de passageiros]” (Fearnley, 2013: 9).

Casos de estudo como Tallinn (Hess, 2017) provam, criticando os cálculos de Cats et al. (2017), que a política pode defraudar as expectativas pré-existentes de forte transferência modal, local onde os ganhos foram modestos comparativamente a outros locais europeus. Daniel Hess sugere a diminuta força modal devida à não existência de outras medidas complementares, como tarifas rodoviárias e taxas de estacionamento nas zonas de intervenção de gratuidade.

Por último, existem ainda casos documentados de visão negativa de bairro sujeita à pouca segurança e criminalidade bem como na perda de barreira face a grupos de passageiros menos desejados (Perone, 2002; Fearnley, 2013).

	Benefícios	Custos
E c o n ó m i c o s	Menores custos administrativos; Significativo estímulo económico nas zonas comerciais e CBD; Maior atração turística; Menor confusão tarifária; Fiscal.	Perda de receita; Perda de autonomia de orçamento próprio; Valor da utilidade; Eficiência e custos microeconómicos e financeiros; Imprevisibilidade da procura; Aumentos custos operacionais; Reestruturação de infraestruturas.
O p e r a c i o n a i s	Dilatação das horas de ponta; Viagens mais rápidas; Mais segurança para os operadores; Maior contributo para a mudança modal; Menor congestionamento de tráfego; Melhoria das condições ambientais.	Perda da qualidade e desempenho do serviço prestado; Força (diminuta) da mudança modal.
S o c i a i s	Taxa Social de Retorno; Menor isolamento e exclusão social; Socialização e interação; Independência das crianças e jovens; Maior igualdade de acesso; Efeito retributivo do rendimento; Oportunidades de emprego; Nova percepção e empatia.	Perda de barreira face a grupos de passageiros indesejados; Visão negativa de bairro sujeita a criminalidade.

Tabela 2. Síntese dos benefícios e custos discutidos na literatura académica patente no respetivo capítulo.

Construção própria.

2.3. *Fare-free public transport* e os seus argumentos neoclássicos e comportamentais

Numa razão de lealdade para com a missão da presente tese, no intuito de aprofundar os conhecimentos em direção ao preço zero dos títulos de viagem, cita-se a conclusão a que se chegou no estudo sobre a redução dos preços (a meio caminho do zero) da equipa Pereira et al. “A teoria neoclássica não está necessariamente a errar, contudo o aspeto preço é, hoje, cada vez mais um critério que deixa de fazer sentido analisar tão profundamente colocando em detrimento outras análises possíveis. (...) As entrevistas realizadas numa ligação triangular empresa-academia-indústria (...) [culminou num acordo por unanimidade onde] ainda se olha pouco para o passageiro e para o seu comportamento, embora se devesse olhar mais” (Pereira et al., 2019: 22). Assim, ao longo dos próximos parágrafos esgrimam-se argumentos neoclássicos e comportamentais, iniciando-se a investida pelos defensores neoclássicos.

2.3.1. Visão neoclássica

Idealmente seria proveitoso começar por conceptualizar a visão neoclássica, contudo tal tarefa nem é de fácil materialização nem o é permitido dada a extensão do presente laboro. Assim, muito brevemente, e utilizando os princípios gerais desta corrente de pensamento, destacam-se a racionalidade económica e maximização da utilidade, o equilíbrio dos mercados e a negligência dos efeitos emocionais e a crença da personificação do *Homo Economicus*, como expressão aceite pela comunidade científica (Elahi, 2015).

Herbert Baum (1973) lançou o debate afirmando que para sondar as alterações ocorridas na procura por transportes públicos, após a abolição da cobrança de tarifas, “é necessário conhecer o efeito direto da elasticidade procura-preço revelada pelas reações dos passageiros” (Baum, 1973:3).

A principal conclusão validada pelo autor, obtida com base nos dados recolhidos em algumas cidades alemãs, à época, e utilizando uma análise de regressão múltipla, consiste no facto de que o incremento da procura depende do propósito da viagem, quando se encontra estabelecido uma política de FFPT (idem).

Segundo os seus cálculos, enquanto as viagens para o emprego registam efeitos positivos, já as viagens de negócios não registam qualquer variação. As maiores transferências modais para o transporte público ocorrem nas deslocações para as áreas comerciais, de lazer e recreio. É mesmo possível observar a criação de novas deslocações de população jovem que aparentam, ao autor, não ter qualquer justificação económica e ser de utilização abusiva (idem).

Inserido na mesma escola de pensamento económico, Robert Cervero (1990) apoiou-se na literatura existente de preços dos transportes e repescou a Regra de Simpson-Curtin. Esta regra atesta, em corolário, que qualquer redução de 1% nas tarifas repercute-se num aumento de um terço na procura (elasticidade procura-preço igual a -0.33), em consonância com a curva da procura neoclássica – quanto menor o preço, maior a procura manifestada (Curtin, 1968).

Contudo, apesar da utilidade da estandardização permitida pela regra, Daniel Hess (2017) e Hodge et al. (1994) defendem que as elasticidades simples dificilmente traduzem-se em mudanças modais precisas e que “os verdadeiros níveis de elasticidade variam consoante o tipo de passageiro, o tipo de rota, o horário do dia, a distância e duração do percurso” (Hodge et al., 1994:18).

R. Cervero procurou verificar as elasticidades nos consumidores de transportes, tendo como suporte dados de inquéritos à mobilidade americanos da década de 1980, tendo obtido as mais altas sensibilidades às mudanças de preço, em direção ao preço-zero, espelhadas na tabela resumo do seu artigo (Cervero, 1990:124) no passageiro-tipo caracterizado por idade jovem, com posse de viatura particular (no agregado familiar, supõe-se), nas viagens de destino às lojas e de recreação, cuja distâncias são reduzidas. Este passageiro-tipo é equivalente ao observado anteriormente por Baum, corroborando as suas conclusões.

Contudo Doxsey e Spear (1981) alertam que as reações da procura poderão não ser consistentes ao longo do tempo (diferentes respostas a diferentes prazos) pois na melhor das hipóteses as sensibilidades no longo-prazo serão incertas.

Discussões mais recentes apontam para a complexidade do fator preço e o que lhe está associado; Tomanek (2017) reconhece que existem outros preços associados que engrenam na função de reação da procura e que afetam significativamente o comportamento dos consumidores, por exemplo a despesa de estacionamento da viatura privada no local da mudança modal, os custos de acesso (cartão de transporte, mesmo sendo a viagem gratuita).

M. Cools e a sua equipa de investigadores (2016) utilizaram o método das preferências reveladas, instrumento por tradição neoclássico, para identificar o comportamento sociocognitivo da escolha modal que não é revelada pelo mercado. Os dados dos questionários aplicados, que cobriam a situação socioeconómica e de mobilidade dos inquiridos belgas, bem como as escolhas modais hipotéticas e evasão tarifária, corroboraram as conclusões dos estudos do século passado. Em especial, o modelo cognitivo provou que a escolha é fortemente afetada pelo preço-zero nas viagens às áreas comerciais, nos indivíduos que acionam uma tomada de decisão pensada e avaliada das alternativas.

Transpondo de subcapítulo, importa citar que mesmo sendo Baum (1973) um acérrimo defensor da visão neoclássica da teoria de preços, deixa em nota de rodapé a seguinte citação traduzida “surpreendentemente, pouco se sabe sobre as dimensões comportamentais das viagens urbanas de passageiros” (Baum, 1973:3).

2.3.2. Visão comportamental

Tal visão contrasta com os princípios assumidos pela teoria económica neoclássica expostos na secção anterior, uma vez que esta (nova) visão comportamental define antes o ser humano como um sujeito comportamental e caracteristicamente *Homo Simpson*. Defende a Teoria Económica Comportamental que a racionalidade humana é limitada, procura a satisfação, usa heurísticas e a intuição para tomar decisões dependentes de contextos e eventos irrelevantes, o agente económico é social, nem sempre egoísta, emocional e moral, e ainda marcado por enviesamentos cognitivos (Schneider, 2010; Thaler e Sunstein, 2018).

Este ramo disciplinar da Economia “combina a psicologia com a sua própria ciência, investigando o que acontece nos mercados e nos agentes económicos que apresentam complicações e limitações humanas” (Mullainathan e Thaler, 2000:2).

Na cronologia da História do Grátis, durante os anos do virar do presente Milénio, cruzamos com a Psicologia do valor zero associada ao ramo da Economia Comportamental. É com base na escrita tripartida de Kristina Shampanier, Nina Mazar e Dan Ariely que a comunidade académica fica mais completa ao tomar contacto com o artigo gerado de título “*Zero as a Special Price: The True Value of Free Products*” (2007).

A sua conclusão chave rege-se pela descoberta, e sua comprovação experimental, de que a estrutura da procura não é linear e que “o conceito do zero mexe com o entendimento em múltiplos aspetos da psicologia humana, [num dos quais o exame dos preços onde] as pessoas valorizam os bens e serviços grátis demasiado. [Explicativamente,] numa série de experiências, demonstrou-se que quando as pessoas são confrontadas com uma escolha entre dois produtos, um dos quais é gratuito, reagem exageradamente ao produto grátis como se o preço zero significasse não só um preço baixo de custo de compra do produto, mas também a sua valorização acrescida (...); criando-se um explosão de atratividade para com o produto de PVP (preço de valor ao público) zero, aumentando a sua procura relativa” (Schampanier et al, 2007:742-744).

Mais se acrescenta que de acordo com as conclusões de F. Saraiva (2012), após execução de uma experiência comportamental dirigida a 150 estudantes universitários portuenses, “uma mesma pequena diferença entre preços [15 cêntimos] tem uma substancial e desproporcionada

influência na procura” a favor do preço zero, comparando dois produtos similares (e.g. chocolates) (Saraiva, 2012:45).

Como visível no gráfico teórico que se segue, adaptado do artigo de Hodge et al. (1994), o nível de utilização dos transportes públicos gratuitos é sempre superior à procura prevista aquando de uma cobrança tarifária de valor zero. Mais acrescenta a equipa que quando a execução de FFPT acontece em simultâneo com políticas de apoio à mudança modal (e.g. densificação da rede disponível de autocarros, numa determinada zona), ocorrendo um deslocamento da curva da procura para a direita ($D \rightarrow D'$), a procura prevista é superada. Esta abordagem une os ensinamentos neoclássicos associados às curvas da procura com os efeitos comportamentais do preço especial zero.

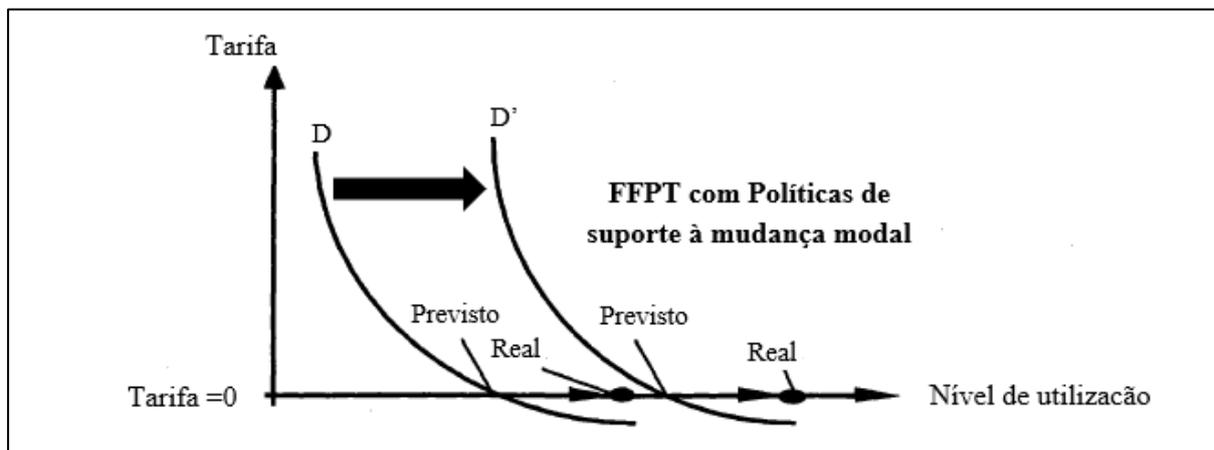


Figura 2 – Gráfico microeconómico ilustrativo do efeito gratuidade e da deslocação da curva da procura por força das políticas de suporte. Adaptado de Hodge et al., 1994:37

A política de FFPT reconhece-se a ela própria como um instrumento estável para mudar estratégias, ou mesmo paradigmas, de mobilidade (Štraub, 2020) alterando, como nenhum outro, o nível de utilização do serviço, onde o nível real pode ser significativamente diferente do previsto.

Conforme a abordagem casuística de F. Saraiva (2012), exposta na sua dissertação de mestrado, as possíveis causas para a reação excessiva dos consumidores face ao preço-zero são as normas sociais, a dificuldade de mapeamento e a afetação; esta última justificada pelo enviesamento do risco nulo e dos custos da contabilidade mental. Estes e outros argumentos comportamentais suportados pelas respetivas experiências de campo e laboratoriais são descritos nos parágrafos que se sucedem.

Normas sociais são evocadas quando se trata de produtos gratuitos (sem intervenção de moeda), atribuindo-lhes um valor para além do seu preço (Schampanier et al., 2007). A evidência deste preço fantasma é visível no seguinte exemplo explicativo. Tome-se uma paragem de autocarro com dois serviços de transporte gratuitos (X^1 e X^2). Sob esta premissa, pese embora ocorra a fruição de um mesmo produto (transporte de A a B), o utilizador irá proceder à valorização de aspetos relacionados que não estão condensados no preço, e.g. o autocarro X^1 é elétrico e o autocarro X^2 é a diesel, optando pelo mais amigo do ambiente.

Vários autores reconhecem o efeito da dificuldade de mapeamento associado à difícil quantificação monetária da utilidade envolvida no consumo do bem ou serviço gratuito (Saraiva, 2012). Apesar de não se identificar qualquer perda derivada da utilização do transporte público gratuito, continua a existir o risco de se ter tomado uma má decisão pela opção. De acordo com Schampanier et al. (2007), existe uma incerteza em torno do benefício global de se ter optado por determinada opção modal e a certeza sobre o benefício da opção gratuita.

F. Saraiva (2012) reconhece que a afetação nas escolhas é um foco de intenso debate académico. Subdivide-se nos impactos do enviesamento do risco nulo e na eliminação dos custos mentais de transação.

Por um lado, este último define-se pelo conjunto de operações racionais dos indivíduos para arrumar contabilisticamente os valores envolvidos nas transações financeiras quotidianas (idem). Estas operações tendem a despender o mínimo possível de recursos influenciando as tomadas de decisão. No caso de execução de FFPT, estes custos simplesmente não existem favorecendo extremamente esta opção modal gratuita.

Por outro lado, a opção por transportes públicos gratuitos, apesar de envolver um certo grau de incerteza, e, por conseguinte, um certo nível de utilidade esperada (Slovic, 1995), aparenta ser de risco nulo (“o que é que eu tenho a perder?”) tornando a decisão e a sua aceitação muito mais fácil (Saraiva, 2012). Em suma, ambos os impactos apontam para uma inevitável expansão da procura.

O estudo da procura por variedade versus coerência tem particular aplicabilidade na decisão de optar por uma política de FFPT parcial espacialmente-limitada por zona de intervenção ou modo de transporte. Caso se verifique que os passageiros preferem a variedade, justificada pela gestão da menor utilidade das escolhas prévias (Saraiva, 2012), é preferível optar pela primeira via disponibilizando várias rotas e modos de transporte. Em oposição, a procura por coerência desejada pelos indivíduos que adotam comportamentos leais e por emoção (idem) a determinado serviço em utilização, a limitação pelo modo terá maior proveito.

Aplicando uma tática de engenharia inversa à Teoria do Comportamento Planeado, um provável comportamento real, conforme espelhado no gráfico da figura 2, é resultado de uma forte intenção que, por sua vez, é antecedida por uma atitude compreendida pela mudança de modo de transporte. As “atitudes são importantes na escolha modal porque têm um impacto direto sobre a intenção das pessoas” (Verheyen, 2010:13).

As atitudes são influenciadas pela Teoria da dissonância cognitiva, onde um passageiro que recebe uma recompensa por utilizar um determinado meio de transporte irá ajustar as suas atitudes mais lentamente face a quem não recebe. Neste caso, a recompensa considera-se a gratuitidade do serviço, afetando o seu efeito de permanência na alterada escolha modal; “o passageiro utilizará o modo de transporte grátis, mas não vai mudar a sua atitude em relação a esta modalidade” (idem:13).

Contudo, entre a intenção e o comportamento, o efeito hábito quebra o seu encadeamento. Apesar de existir uma deliberada intenção, as ações habituais têm uma atuação estável e consistente de base regular e repetitiva (De Witte et al., 2008). Tome-se como exemplo a experiência de campo de FFPT temporário de Fujii e Kitamura, a oferta de passes mensais gratuitos aos participantes da mesma levou a que no final do mês de utilização gratuita de transportes coletivos, uma grande parte dos participantes continuaram a utilizar os mesmos, em resultado da força do hábito (Fujii e Kitamura, 2003). Repare-se que não existiu qualquer intenção inicial na mudança modal.

Este argumento ganha suporte por via da teoria da percepção, segundo a qual as pessoas tendem a se comportar de forma consistente com as escolhas definidas em acontecimentos prévios (Verheyen, 2010). Neste caso, ao experimentar durante um mês a utilização daqueles transportes públicos, houve lugar a uma transformação do comportamento, desenvolvendo-se novas intenções face ao meio de transporte escolhido.

Todavia, o potencial de influência nas escolhas e consequente mudança modal é influenciado por múltiplos fatores, agrupados em 3 categorias *à la* Kaufmann (acesso, conhecimento e dotação), derivado do fundamento da persuasão condicionada de Witte et al. (2008). Os principais obstáculos obtidos pela equipa, após tratamento de dados estatísticos recolhidos da população-alvo que não habita em Bruxelas, mas para lá se desloca regularmente, são: as conexões, a velocidade, a disponibilidade, os horários e a frequência. Solucionados estes obstáculos, a *willingness to switch* converte-se numa taxa de 75% dos inquiridos que consideram, talvez e com certeza, mudar para o transporte público gratuito (1/4 com certeza).

Outro efeito comportamental curioso corresponde ao conceito tipicamente anglófono *winter dark morning effect*, reconhecido por G. Currie (2010), onde os passageiros estão menos

inclinados a utilizar o transporte público (gratuito) nas frias manhãs negras invernosas, piorando os horários de pico ou incrementando o tráfego rodoviário de viaturas particulares.

As metodologias aplicadas nos estudos dos autores referidos no capítulo agrupam-se em questionários e entrevistas, inquéritos e cálculos estatísticos de regressão linear. Os dados de suporte correspondem às bases de dados de mobilidade dos casos de estudo, campanhas de FFPT e dados laboratoriais.

Neoclássicos	Comportamentais
Elasticidades da procura	Reação da procura
-Regra de Simpson-Curtin;	-Estrutura não linear ao Preço especial;
Diferentes respostas a diferentes prazos;	Normas sociais;
Teoria de Preços nos Transportes Públicos;	Afetação;
	Dificuldade de mapeamento;
	Procura de variedade;
	Procura de coerência;
	Teoria da dissonância cognitiva;
	Teoria do hábito;
	Teoria do comportamento planeado;
	Efeito madrugada fria de inverno;
	Teoria da percepção;
	Teoria da perspetiva.

Tabela 3. Síntese dos argumentos defendidos pelas visões neoclássica e comportamental discutidos na literatura académica exposta no respetivo capítulo. Construção própria.

2.4. *Fare-free public transport* e as suas orientações e recomendações políticas

Da avaliação das múltiplas implementações do instrumento de política pública em estudo, cuja maioria encontra-se em execução no continente europeu e em áreas urbanas pequenas, é possível construir o seguinte quadro de orientações políticas com os *highlights* associados aos problemas a resolver com a solução. A sua arrumação temática segue a sugestão de trifurcação publicada por K. Grzelec e A. Jagiełło, no recente artigo de agosto do 2020, “Os Efeitos do Alargamento Seletivo do FFPT”, e resume as orientações constatadas pelos autores Kębłowski, 2019; Fearnley, 2013; Tomanek, 2017; Scheiner e Starling, 1974, e outros da extensa divulgação científica.

Economia	Coesão Social	Sustentabilidade
Eficiência	Equidade	Mudança modal
Utilidade	Exclusão social	Congestionamento de
Crescimento Económico	Solidariedade para com os dependentes do transporte público	tráfego Qualidade do serviço Redução das emissões poluentes Segurança

Tabela 4. Quadro-resumo das orientações políticas associadas aos instrumentos FFPT alvo de execução. Alerta-se para a existência de outras orientações não inscritas no presente quadro (Direito e liberdade, Controlo biopolítico, etc.) sob força da limitação do próprio documento. Construção própria.

Toda a formulação de política pública reflete inevitavelmente posições normativas. Kębłowski (2018) aferiu existir uma estreita relação entre os racionais por detrás da implementação da medida e os blocos geopolíticos. Enquanto que na Europa e no Brasil o instrumento está fortemente relacionado com os ideais de tradição socialista, pós-socialista e comunista, colocando o “transporte público como um bem público (...) de incondicional acesso” (Kębłowski; 2018:162) e como um veículo de planeamento urbano sustentável. Nos Estados Unidos da América a veia é “predominantemente de perspetiva liberal” e a medida “justifica-se pelas medições económicas” (idem).

Estas posições políticas significam que na Europa e no Brasil estão mais presentes os objetivos de coesão social, contra os objetivos económicos traduzidos das políticas norte-americanas. O terceiro pilar – sustentabilidade – é de uniforme cobertura mundial.

Esta defesa de objetivos próprios traduz-se em diferenças no desenho das políticas de transporte público gratuito. Selecionando da listagem, em tabela anexa, apenas os países detentores de políticas de FFPT em atual execução que pertençam ao continente europeu, regista-se uma preponderância para políticas tipificadas de FFPT total e FFPT socialmente-limitadas.

Por seu turno, as cidades norte-americanas apostam hegemonicamente em políticas FFPT espacialmente-limitadas.

Com base nesta distribuição geopolítica, é elucidativa a relação direta entre o desenho e o objetivo a atingir; por um lado, a Europa num ramo de objetivo coesão social – política FFPT socialmente-limitada -, e por outro lado, os Estados Unidos da América no ramo economia (eficiência) – política espacialmente-limitada.

Contudo, apesar da visibilidade da existência de um puzzle de pensamentos distribuídos pelo globo, o autor reconhece que “não existe uma correspondência direta entre a razão do transporte público gratuito e a cor política (...) [isto é,] não se pode necessariamente etiquetar como política de direita ou de esquerda” (idem), “conservadora ou progressista, socialista, verdes ou liberal. (...) A forma e motivação do FFPT depende seguramente e certamente do contexto local.” (Kębłowski; 2019:19-20).

Hodge e a sua equipa (1994) confirmaram que o contexto inclui tanto o aspeto geográfico (e.g. o tamanho da vizinhança) como o ângulo institucional (e.g. nível de competências de gestão face à restante administração, desde uma Autoridade de Transportes independente até uma Empresa Municipalizada).

Citando Perone (2002), “uma política pode ser bem sucedida em pequenos sistemas de transportes; é quase certo que a implementação sem restrições não seria adequada para sistemas de transporte maiores” (Perone, 2002:4), onde é provável existirem maiores problemas e um menor compromisso dos operadores em cumprir os melhores desempenhos, tanto como, um apoio mais difuso da comunidade (Hodge et al., 1994).

Igualmente de acordo estão Carr e Hesse (2020) que criticam o aparecimento dos “*templates* políticos” e a conseqüente “*fast-policy*” (Carr e Hesse, 2020:1-3), destacando que uma política não funciona automaticamente em qualquer localização, importando o contexto local e a sua governança. Citando a recomendação da equipa, “seja cauteloso sobre histórias de sucesso, e olhe mais de perto a estratégia de governança e a tomada de decisões” (idem).

Estas decisões devem englobar uma completa e aprofundada análise da viabilidade, numa lógica de estratégia multifacetada, onde uma política de FFPT pode se articular com outras medidas (Scheiner e Starling, 1974).

Por exemplo, tomando as linhas estratégicas do Kheel Plan nova-iorquino, a aplicação em simultâneo de *carrot policy* e *stick policy*, sob a forma de metro-bus local e comboios-expressos grátis (“cenoura”) e taxas adicionais aos veículos particulares que circulem no interior do Manhattan CBD (“cacete”), previa, segundo os dados do próprio estudo, um ganho líquido de perdas na ordem 5 500\$/ano para a administração da cidade e uma redução superior a 1/3 das viagens em viatura particular (Komanoff et al., 2008).

Outro exemplo, a adoção de políticas de preços gratuitos mais restritivas, contra FFPT total, alcançando os grupos-alvo onde os benefícios sociais superem (em grande mensuração) o custo de todo o sistema (Doxsey e Spear, 1981). Ou também, a construção do instrumento respeitando a análise de viabilidade económica baseada no princípio dos 3 P’s de R. Cervero (1990): Produto, Preço e Promoção. Nesta lógica, o produto respeita ao modo de transporte, rede, zona e períodos a vigorar o preço gratuito e ainda os grupos sociais que poderão usufruir. Este pensamento propõe otimizar o FFPT parcial.

Como remataram Carr e Hesse (2020), qualquer medida a encetar não deve ter qualquer comparação horizontal, indo de encontro a uma (particular) inovação de política a aplicar em específico e único território.

- - -

Até ao final deste capítulo procurou-se que ficasse claro em que consiste o instrumento de política pública Transportes Públicos Gratuitos, seus objetivos, desenho e implementação, os seus impactes positivos e negativos para a comunidade, quer seja utilizadora do serviço ou não, os seus suportes teóricos e políticos.

A transposição para o papel do estado-da-arte permitiu reconhecer a existência de um *gap* na literatura já publicada. Este “buraco” de investigação é reconhecido pela inquirição do grupo social população jovem e pelo ambiente do Município de Cascais, pioneiro da política em estudo em Portugal.

Sabendo-se que o preço na ótica do jovem passageiro foi eliminado, urge colocar em exercício trabalho de campo que permita conhecer os critérios substitutos do preço que são ponderados aquando da opção modal.

Doravante, entendeu-se qual a questão de partida a que a dissertação intenta dar resposta:

**Se o custo deixou de ser o critério deliberativo da opção modal,
o que terá ocupado o seu lugar na arquitectura da escolha?**

CAPÍTULO 3

A política

Estruturalmente, a organização da dissertação ditou que se dividisse a pergunta de partida em dois segmentos. A vírgula marca a viragem. E respeitando a divisão, este presente capítulo procura expor os factos que contribuíram para que “o custo deixasse de ser o critério deliberativo da opção modal”. Em curtas palavras, a eliminação da bilhética através da gratuitidade traduz a citada afirmação. Contudo, a simplicidade elimina um tanto a substância da resposta e para colmatar o vazio de informação se escrevem os seguintes subcapítulos.

Lida que está a Revisão de Literatura, importa agora proceder à exposição da política pública que dá substância à presente dissertação – Política de Transportes Públicos Gratuitos em Cascais – começando por explorar os antecedentes que lhe deram suporte (§ 3.1.). Seguindo-se, num formato “*quasi-checklist*”, a resposta a uma série de questões acerca do instrumento em execução (§ 3.2.). Terminando este capítulo, esboça-se ainda o inevitável subcapítulo de reconhecimento do impacto na mobilidade gerado pela pandemia à data (§ 3.3.).

3.1. Antecedentes

Previamente à construção de uma política pública existe toda uma contemporaneidade de estudos e planos que a contextualizam, de vezes que a civicamente participam e de iniciativas estatais que a viabilizam.

Nesta lógica, e no concreto da política em exame, introduzem-se nos imediatos pontos as Estatísticas da Mobilidade Jovem Cascalense e as Motivações desta população-alvo, o Contrato de Serviço Público de Transporte Público do Município de Cascais e o Programa de Apoio à Redução Tarifária dos transportes públicos.

- Estatísticas da Mobilidade Jovem

Hoje, a mobilidade da população jovem, em idade escolar, influencia significativamente a mobilidade dos adultos do seu agregado, e por arrastão, toda a mobilidade concelhia, sendo uma dinâmica de considerável necessidade de estudo e intervenção. Não é ao acaso que se verificam ajustes de oferta nos operadores de transportes aquando dos períodos de férias escolares, bem como se invertem os níveis de fluidez de circulação rodoviária (TIS, 2020b).

Para o exame da mobilidade jovem cascalense, procurou-se responder à necessidade de informação sobre o padrão das deslocações dos indivíduos e, em particular após a filtragem dos

dados, conhecer o perfil dos jovens e a aquisição de passes de transporte, o número de veículos nos seus agregados e as despesas em deslocações¹.

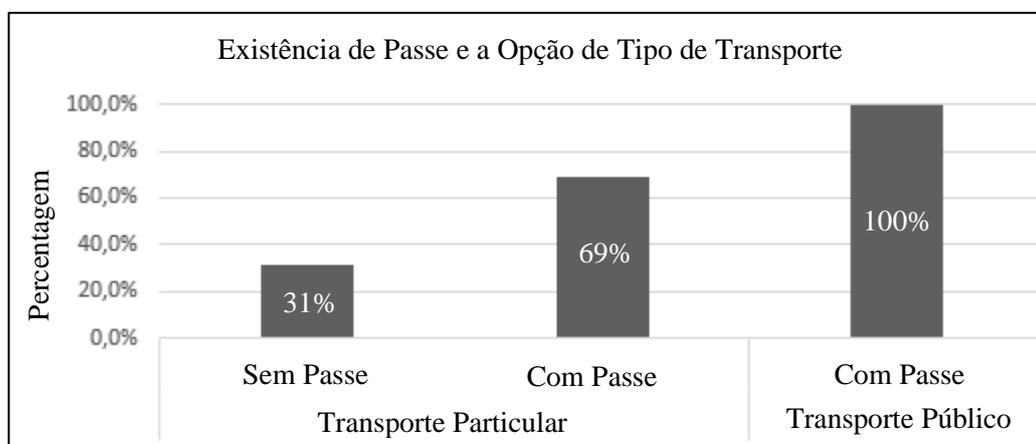


Figura 3 - Gráfico representativo do cruzamento da opção do tipo de transporte (Particular/Público) escolhido numa vigem-tipo com a existência de título de transporte mensal carregado (Com Passe/Sem Passe), em percentagem do número de inquiridos. Construção própria a partir dos microdados IMob, 2017.

É evidente desde já uma clara opção pelo uso do transporte particular pelos jovens estudantes do Ensino Básico e Secundário, em dias úteis, nas suas deslocações pendulares casa-escola, atingindo um valor percentual próximo dos 90% de inquiridos aquando da sua pronúncia acerca das características da sua deslocação. Tal percentagem é reforçada aquando da filtragem pelo sexo feminino e pela mobilidade reduzida. Em associação, quem optou pelo transporte público tinha certamente passe que confere ao seu portador o direito de usar transporte público, maioritariamente com redução de tarifa.

É factualmente curioso verificar que 68,9% dos jovens, que optaram pelo transporte particular na sua deslocação, eram portadores de título de transporte público. Mais se soube que 52% desses passes também tinham redução de preço, em especial 5% já o eram gratuitos (regimes de isenção). Tal comportamento indicia que o fator preço parece não ser relevante.

Em proporção, quem não tem passe de transporte detém um maior número de bicicletas no agregado familiar, estando mais aptos a aderir aos modos suaves, onde se incluem a mobilidade pedonal e ciclável. Por outro lado, o património de veículos motorizados é uniforme, não

¹ Tomou-se como mesa de trabalho os requisitados microdados, disponibilizados para fins de investigação pelo Instituto Nacional de Estatística, em colaboração com a DGEEC, da Base de Dados 15.1 Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa (IMob), em formato digital Access.

De acordo com o respetivo documento metodológico da operação estatística, o desenho do inquérito especifica-se como sendo de base amostral por alojamento, estratificada, transversal e multifásica, por fonte direta via questionário eletrónico e em papel, na limitação geográfica das áreas metropolitanas e suas zonas inframunicipais, durante o último trimestre de 2017 (INE, 2017a; INE, 2017b).

evidenciando à partida qualquer dependência comum de passe de transporte causado pela desigualdade de oportunidades de viaturas particulares.

Previamente à execução da política de gratuidade dos transportes, uma considerável porção da população jovem amostral não tinha quaisquer despesas com transportes públicos no seu agregado, significando à partida que não eram utilizadores deste tipo de mobilidade e, para além disso, podendo também significar uma aversão ao pagamento de quaisquer tarifas de transporte.

Averiguando as atividades justificativas de mobilidade, o transporte particular atinge o seu máximo matemático aquando da ida a restaurante, café, bar, discoteca, às compras, eventos desportivos, atividades de lazer, entretenimento, desporto ao ar livre ou ginásio e atividades em contexto coletivo. Tal pode assegurar que os jovens não optam pelo transporte público quando a razão envolve algo que não a escola.

Neste Município, um dos motivos de viagem mais escolhidos pelos inquiridos adultos consistia em “Levar/buscar/acompanhar familiares ou amigos”. Como reconhecido no Estudo do Plano de Deslocações Urbanas de Cascais, Fase II Diagnóstico, “a importância deste motivo vem confirmar a forte dependência das crianças e outros elementos do agregado relativamente aos adultos que conduzem” (TIS, 2020b:38).

Pela iniciativa de inquirição do Município de Cascais, em março de 2019, os encarregados de educação dos agrupamentos de ensino cascalenses foram chamados a se pronunciar acerca dos hábitos de mobilidade dos seus educandos e sobre a sua perceção face ao serviço de transporte prestado, numa tentativa de perfilar o utilizador jovem (CMC, 2019b). Pese embora o universo estatístico tenha sido bastante reduzido pela fraca adesão dos encarregados de educação e desproporcional entre escolas, recolhendo-se apenas dados representantes de 10,4% dos alunos, mormente das antigas freguesias de São Domingos de Rana e Alcabideche; crê-se que o comportamento encontrado é um tanto representativo dos restantes colegas, não hipotecando *a priori* a confiança e corroborando as evidências da operação estatística IMob.

O aluno-tipo detém no seu agregado familiar pelo menos um automóvel particular (95% inquiridos), sabendo-se que aproximadamente metade dos inquiridos possui duas viaturas. Tem bicicleta(s) pois apenas uma quinta parte dos inquiridos não tem qualquer bicicleta. Tem consigo irmão(s) a frequentar o sistema de ensino municipal (51% inquiridos). Tem autonomia para se deslocar sozinho, considerando-se que mais de metade dos alunos têm uma idade superior a 12 anos.

Contudo, apesar deste panorama tipo, apenas um terço deslocam-se sozinhos ou acompanhados por outros colegas, num percurso até 10 minutos, resultando numa esmagadora maioria, espacialmente uniforme, que se desloca de automóvel particular. Esta realidade não se alterou

na última década como nos mostram os dados dos inquéritos à mobilidade da população residente em Cascais de 2009 e 2015 (TIS, 2020b).

Em função do nível de ensino, a opção pelo uso do transporte privado é invariavelmente esmagadora, pese embora se reconheça uma menor dependência nos alunos do ensino secundário e profissional.

Neste quadro, apenas 19,5% dos alunos utiliza transportes públicos. A razão argumentada em maior proporção pelos encarregados de educação, para este comportamento, consiste no facto de que já utilizam a viatura particular na sua deslocação para o emprego, seguindo-se a grande distância para a escola e a falta de autonomia do educando. Daqui deriva que o maior problema de acessibilidade defendido pelos encarregados de educação consiste no número estacionamentos disponíveis para largada e tomada de alunos.

Todavia, existe espaço de abertura para mudança de comportamentos pois predomina o juízo permissivo a favor da utilização do transporte público. Mais de 90% dos inquiridos concordam com essa possibilidade e defendem que “a mobilidade escolar deve ser tema de debate na comunidade escolar”.

É de interesse ainda mencionar que o aspeto sobre o serviço público de transporte de passageiros pior cotado (“muito mau”) é o preço. Sublinhe-se que aproximadamente 70% dos inquiridos votaram na necessidade de rever em baixa o tarifário.

- Motivações dos jovens

O desenho da política pública foi formulado refletindo igualmente as próprias motivações dos jovens do Município e a sua participação ativa e democrática quer no âmbito das edições do Orçamento Participativo Jovem quer nos fóruns de debate “A Voz dos Jovens”.

Como reconhece o Observatório da Rede de Autarquias Participativas, no seu número 1 da “Portugal Participa Magazine”, “as práticas de democracia participativa têm vindo a conquistar progressivamente a simpatia de eleitos e técnicos das autarquias” alcançando notável qualidade nos resultados obtidos. O Município de Cascais não só não foi exceção como venceu o Prémio de Boas Práticas de Cidadania (PortugalParticipa, 2016:3-21).

O Orçamento Participativo Jovem, não obstante, seja um instrumento estratégico de correspondência real entre as necessidades da população não votante e as decisões dos processos governativos, também premeia as ideias válidas e pensamentos úteis e, simultaneamente, estimula o trabalho coletivo, a gestão orçamental, o empreendedorismo social, a autonomia e responsabilidade nos mais novos (CMC, 2018a).

Ao longo de 4 edições, entre os anos de 2016 e 2020, os alunos das escolas básicas (2º e 3º ciclos) e secundárias do Município lançaram centenas de propostas, que após serem alvo de avaliação e votação, melhoraram não só o espaço do seu estabelecimento de ensino como de toda a comunidade. As propostas da categoria Comunidade dispunham de uma verba máxima não inferior a 300 mil euros e alcançaram o surpreendente número de 92 propostas na agrupada categoria “mobilidade & transportes públicos” ao longo das várias edições, das quais 21 propostas venceram no sufrágio das respetivas escolas.

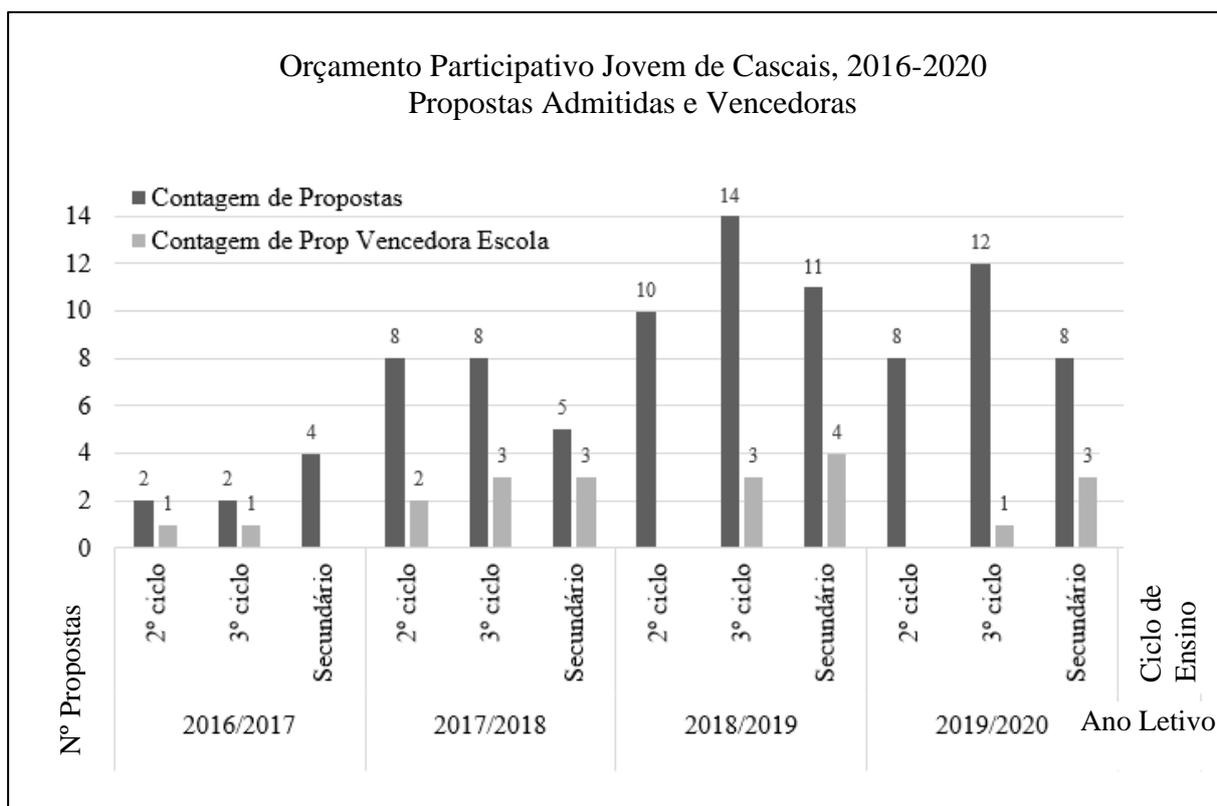


Figura 4 - Gráfico das propostas apresentadas e vencedoras por ano letivo e ciclo de ensino, com base nos dados disponibilizados pela Cascais Participa. Construção própria, 2021.

Da análise do elaborado gráfico, pese embora o ano de 2017/2018 tenha sido o de maior fruto em propostas vencedoras, destaca-se a atitude crescente de participação, em especial dos alunos do 3º ciclo e secundário. Da filtragem é de interesse ainda destacar que a localização Cascais e Estoril foi de longe a que maior número de propostas sobre transportes publicou ao longo das edições, inclusive de propostas vencedoras. Contudo, a EB e Sec. F. G. Azevedo (São Domingos de Rana) foi o estabelecimento de ensino que aderiu em votação às propostas de transportes.

A temática em estudo motiva com comprovada certeza as intenções de ideias de projeto dos jovens de todas as escolas, bem como a sua concordância coletiva nos votantes. Após listagem das propostas em exame, verifica-se que as principais motivações dentro da temática são, por ordem decrescente de votos obtidos, a melhoria das condições de abrigo nas paragens de autocarro bem como a sua modernização (“paragens do futuro”), um maior número de horários de serviço e a gratuidade dos passes de transporte até ao 12º ano.

O estudo do Orçamento Participativo Jovem procurou provar que as motivações dos jovens cascalenses, espelhadas nas suas propostas, pediam um reforço na qualidade do serviço de transporte bem como o seu nulo custo para as carteiras dos jovens utilizadores, antevendo a política que se havia de seguir.

Corroborando estas intenções, a participação cívica dos jovens pré-universitários no Fórum “A Voz dos Jovens”, iniciativa organizada pela Câmara Municipal de Cascais na semana da Educação de 2019, afirmou uma consciência coletiva em prol do transporte público para todos e nas melhores condições tecnológicas, ambientais e sociais.

Parafraseando algumas citações dos alunos e oradores, “se há preocupações em melhorar os autocarros, deviam pensar em melhorar os abrigos (...) nas paragens mais próximas das escolas com carregamento para telemóveis, cabides para mochilas (...) iluminação pública (...) com lâmpadas de tecnologia LED (...) usando a tecnologia (...) que vai acendendo ou variando o grau de iluminação (...) e wi-fi”, “autocarros mais amigos do ambiente (...), todos de nível Euro VI (...) com utilização de energias renováveis (...) e inclusivos”, melhorar a “rapidez e fiabilidade”, “informação sobre os horários das carreiras (...) alimentados por painéis solares” e ainda a intervenção numa tentativa de moção a favor da gratuidade dos transportes públicos para os sub-18 e estudantes (CMC, 2019a:1-15).

- Contrato de Serviço Público de Transporte Público

Até ao lançamento e abertura do concurso público para a prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais, estudos e planos foram encomendados com o propósito de servir, não só, mas também, de suporte à construção do instrumento de política pública em estudo; pese embora, a gratuidade dos transportes públicos no Município ainda não se equacionasse na agenda.

Cronologicamente, começemos pelo Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio para Cascais (ETAC), elaborado em 2010, que através de várias fases – do pré-diagnóstico à implementação de modelo de transportes – permitiu retirar conclusões relevantes de apoio às orientações de políticas que lhe haviam de seguir (TIS, 2010).

De maior importância para o trabalho em mãos, destaque-se o pioneirismo a nível nacional da criação de um balanço económico-financeiro sistematizador do conhecimento dos principais fluxos associados ao sistema de mobilidade, individual e agregada, isto é, por ator (utilizador, operador, autarquia, sociedade) e no global da estrutura-sistema. Este dossier de estudo corresponde à Conta Pública de Cascais que viabiliza “uma leitura real de quanto custa o sistema de deslocações, para assim poder avaliar os diferentes cenários de opções modais” (TIS, 2010:21).

Este conceito inovador, assente em projeto-piloto de estudos, anui um processo simples de melhoria contínua e atualização de dados que marcará os futuros estudos de mobilidade. A receptividade ao indicador foi consensual no pressuposto de que o conhecimento dos custos reais da mobilidade eram quase inexistentes.

Tamanho conhecimento beneficiou e beneficia a escolha entre investimentos alternativos, como a priorização de novas infraestruturas, política de preços, novos serviços e/ou comunicação e sensibilização, orientando os eixos estratégicos a atuar.

Conforme os dados patentes no ETAC, em 2008, o custo total com a mobilidade ascendeu a 221 milhões de euros, dos quais 72% respetivos a gastos operacionais, resultando num custo por habitante cascalense na ordem dos mil euros. O financiamento é suportado hegemonicamente pelos próprios utilizadores (60% da repartição de custos), cabendo ao Município apenas uma décima parte.

Relativamente à repartição de custos por modo de transporte, o transporte particular é o grande responsável, percebendo-se assim a ordem de grandeza de contribuição dos utilizadores. O transporte público é orçado no montante de 333€ do total por habitante, isto é, aproximadamente uma terça parte em relação à totalidade dos custos orçados. Os modos suaves tinham um impacto diminuto nas contas.

Colocando uma lupa sobre a classificação de custos “transporte público”, o pagamento dos utilizadores ocupa 40% do custo total com a mobilidade em transporte público, mormente através de passes. Com igual percentagem, ocupa-se a tipologia de custos diretos, de onde se destacam os custos operacionais à exploração.

Por último, direcionando a lupa para a perspetiva do Município, pinta-se o gráfico maioritariamente com gastos de investimento, dos quais 80% direcionados para a rede viária.

Em suma, a mobilidade estava até então focada no transporte rodoviário privado, vulgo viagem em carro particular.

Em meados do final da segunda década do presente século, o leme foi virado apontando à promoção da mobilidade sustentável, com o forte envolvimento político e técnico do Município

como reconhece o novo documento Plano de Deslocações Urbanas (PDU) de Cascais (TIS, 2020a).

Os objetivos estratégicos e orientações em prol da transição ecológica urbana, patenteados nos pacotes de mobilidade em implementação, apostavam no “aumento da sustentabilidade das populações do território, na diminuição dos custos escondidos da dispersão urbana, na diminuição dos gases de efeitos de estufa e da dependência energética, na futura contratualização de rede de transporte público e na valorização de infraestruturas e da economia urbana” (TIS, 2020a:7-8).

Neste eixo, a autarquia assumiu a responsabilidade da gestão dos transportes públicos, a 11 de abril de 2016, incorporando na sua estrutura orgânica a Autoridade de Transportes, no quadro da Lei n.º 52/2015 de 9 de junho. E de imediato, projetou a abertura da contratualização da rede de transportes públicos rodoviários para o Município.

Assim, partindo dos alicerces do ETAC e numa lógica dual “de e para”, o PDU de Cascais funcionou como um ato de reflexão a favor da promoção da transferência modal do automóvel para o transporte público (idem), assumindo-se como objetivo central das orientações políticas em prol da sustentabilidade.

Refeitos os cálculos da Conta Pública da Mobilidade, passados 10 anos, o custo total registou uma variação positiva de 30%, o “equivalente a cerca de 1 360 euros por habitante” (TIS, 2020b:77-79). Tal incremento justifica-se, em primazia, pelos novos valores dos custos de funcionamento que superam em 40% os números do estudo transato. Esta realidade é alicerçada pela ordem de grandeza dos custos de suporte à mobilidade.

Em complemento, desperte-se a atenção para a quebra acentuada (aproximadamente menos 74%) dos custos de investimento, comparáveis face ao ETAC, particularmente em rede viária. Numa composta aceção de mudança de rumo das prioridades políticas.

A avaliação da concretização das propostas do ETAC, relativas aos transportes públicos, permite aferir o elevado nível de concretização do projeto de reestruturação da rede de autocarros e de revisão do tarifário. Sustentadas pelo aumento dos custos de funcionamento das atividades de suporte à mobilidade (idem).

O PDU acrescentou ainda uma secção de estudo pioneira, nomeadamente a determinação do “H+T Index”. Este complexo índice *Housing and Transportation Affordability* permite aferir se os custos de transporte são sustentáveis no orçamento familiar, considerando-se na OCDE o limite de 15% do rendimento (OCDE, 2016).

No Município de Cascais, o H+T Index ronda os 35%, numa repartição de 25% de custos de habitação e 10% de custos de transporte, valor inferior ao limiar de sustentabilidade em cinco

pontos percentuais. Nestes custos inserem-se tanto os transportes privados como as deslocações em transporte público que apenas têm uma quota de sensivelmente 10% (TIS, 2020b).

Em melhoria do índice, caso ocorra uma sustentada transferência modal a favor da quota do transporte público, e sendo este de custo zero para o utilizador, a proporção de rendimento remanescente irá incrementar, possibilitando um reajustar dos níveis de consumo e poupança das famílias.

Foi com esse desígnio de coesão social, norteando as orientações políticas, que o executivo do Município de Cascais levou a Reunião de Câmara, em 2018, a proposta de Concurso Público Internacional de Prestação de Serviço Público de Transporte Rodoviário Regular de Passageiros no Concelho de Cascais (CMC, 2018b).

O pacote de mobilidade visava grandes responsabilidades de gestão operacional para a autarquia que reservara para si não só a política tarifária como o nível e densidade do serviço prestado (i.e., rede, horários, frequências). Ao mesmo tempo que assume o risco da procura, requisita um acréscimo de serviço na ordem dos 83% estabelecendo renovados níveis mínimos de serviço (idem).

Autorizada a despesa, prevista nas Grandes Opções do Plano do Município desde 2017², e aberto o procedimento com a respetiva aprovação das peças, assumiu-se compromissos plurianuais na ordem dos 152 787 828,44€, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, repartidos por sete anos de prazo do contrato, com possibilidade de prorrogação até ao limite de dez anos. Esta ordem de grandeza é equivalente ao orçamento previsto para o Município vizinho de Oeiras à época de 2018, isto é, a gestão autárquica anual, em exemplo, correspondia ao pagamento do contrato durante a sua vigência (CMC, 2021a; CMC, 2018b; CMO, 2018).

Apesar do valor em causa, a decisão de não contratação por lotes foi fundamentada pela inviável segregação da operação, implicando uma pluralidade de contratos num sistema que se deseja uno e integrado para os utilizadores (CMC, 2018b).

Urge realçar a escolha pela aplicação de um preço unitário máximo de 2,21€ por quilómetro, redireccionando a variável concorrencial da equação para o serviço efetuado (km/€) invés de o preço por passageiro (px/€), pese embora a gratuitidade ainda não se equacionasse. Importa agora, à entidade vencedora do concurso, realizar o máximo de horários possível e talvez de maior distância, e não optar predominantemente pelos percursos lucrativos dos grandes centros

² Na rubrica 05 003 2017/5 ação 3 “Serviço Público de Transporte Rodoviário no Concelho de Cascais”. A contratualização da prestação do serviço do objecto de contrato em estudo insere-se no CPV (Vocabulário Comum para os Contratos Públicos, regulamento europeu) 60112000-6 “Serviços de transporte público rodoviário”.

populacionais onde existe maior procura. É manifesta a aposta na equidade das condições de mobilidade e acessibilidade (idem).

De acordo com o modelo de avaliação das propostas patente no Programa de Procedimento, tendo sido escolhido o critério de adjudicação da proposta economicamente mais vantajosa pela melhor relação qualidade-preço ao abrigo do Código dos Contratos Públicos (art.º74.º n.º1 a), para além do fator do preço por quilómetro, tomou-se em igual proporção a pontuação relativa às emissões NOx da frota e ainda o período transitório com um ponderação de 10% no cálculo (idem).

Tal afirma a aposta dual do executivo, não só na dimensão da rede, mas também no impacto ambiental da operação da mesma. E ainda no reforço tecnológico da operação, numa lógica de *upgrade* contínuo em novas tecnologias, conforme refletido em sede de Caderno de Encargos.

Aquando da escrita da presente dissertação, o procedimento pré-contratual sabe-se concluído, sendo certo que o contrato já se encontra presentemente em fase de início de execução com a entrada de novo operador.

- Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART)

O Programa de Apoio à Redução Tarifária nos transportes públicos³ considera-se um firme passo não só na transição justa em prol da descarbonização da mobilidade, inserida no pilar da sustentabilidade, mas de igual modo uma dinâmica irreversível no caminho até à gratuitidade dos transportes.

Inserido numa política de escala nacional e supramunicipal com reflexo no Município de Cascais, estabelece os instrumentos que viabilizam, em primazia, a redução tarifária dos sistemas de transportes públicos coletivos e também o incremento da oferta de serviços e da dimensão da rede. Para tal, o novo preçário deverá ter por base a discriminação de preços de 3º grau, uma prática que consiste em cobrar preços diferenciados a grupos distintos de consumidores pelo mesmo serviço, numa lógica de redução ou gratuitidade a grupos sociais específicos e criação de passes família.

Importa ainda notar, em consonância com a referida legislação, que caso um Município já disponibilize transporte gratuito, este pode candidatar-se a ações unicamente destinadas ao aumento da oferta e à extensão da rede.

A verba de financiamento do programa, comparticipada pelo Fundo Ambiental e pelo Município de Cascais, em particular, em sede de Área Metropolitana de Lisboa, fixou os descontos

³ Legislado pelo Despacho nº 1234-A/2019 de 31 de janeiro, entretanto revogado pelo Decreto-Lei nº 1-A/2020 de 3 de janeiro que dá a continuidade ao programa.

que se indicam: Passe Navegante Municipal normal no valor de 30 euros e jovem estudante (4_18 e Sub23) no valor de 22,50 euros; Passe Navegante Metropolitano acresce 10 euros na primeira modalidade e 7,50 euros na segunda. As crianças até aos 12 anos usufruem de gratuidade. O Passe Família, incluindo todos os membros do agregado familiar, varia entre 60 euros e 80 euros, dependendo do âmbito geográfico Municipal ou Metropolitano, respetivamente.

Feitas as contas, com a tarifa reduzida um jovem estudante passou a poupar, mensalmente, entre 21,70 euros e 41,80 euros, tendo como ponto de referência o tarifário em vigor no operador ScottUrb no ano prévio à implementação do programa e o Passe Navegante Municipal 4_18/Sub23. Em média, através deste programa, foi possível economizar 366,45 euros ao ano por jovem passageiro, um considerável aumento do rendimento disponível das famílias, multiplicado nos casos em que existe mais do que um educando.

Em complemento, o programa supramunicipal relançou para o auge a modalidade de Passe Único, agregando não só extensa área geográfica, mas também vários modos e distintos operadores de transportes, antevendo a integração tarifária e de exploração.

Em conformidade com o modelo de integração tarifária, quebra-se a tendencial estratégia de cobrir os custos operacionais através da estrutura tarifária, mas antes “assume-se que a receita é deficitária face aos custos operacionais, atuando sobre um modelo de compensação e partilha de risco entre as demais entidades envolvidas” (Baptista, 2020:33).

No primeiro aniversário do programa, o balanço reconheceu-se como bastante positivo, vide o exame da AMT (2020) e do Ministério do Ambiente e da Ação Climática (2020), onde se confirmou que o preço era uma barreira à utilização dos transportes públicos.

3.2. *Fare-free public transport no Município de Cascais*

Iniciada em janeiro de 2020, a gratuidade nos transportes públicos em Cascais beneficia estudantes, trabalhadores e residentes no Município. Estes têm direito a utilizar os autocarros da “Rede MobiCascais” a custo zero nos seus percursos de mobilidade intra concelhia.

O tarifário grátis em vigor tem patente as suas regras de operação no aprovado Regulamento n.º 457/2020, de 8 de maio e caracteriza-se por ser de FFPT total na medida em que é um sistema que integra a totalidade dos percursos que ocorrem dentro do território do Município de Cascais, em transporte público rodoviário, válido para a grande maioria dos utilizadores, por tempo ininterrupto e com uma duração de execução já superior a 12 meses.

Entenda-se o serviço público de transporte e seus percursos que integram a gratuidade como a “Rede MobiCascais”, operada quer por operador interno quer por operador contratualizado ao abrigo do contrato de serviço público desenvolvido no anterior subcapítulo. Pese embora à data apenas esteja integrada a operação rodoviária, está prevista a possível futura extensão a outros modos de transporte como o ferroviário.



Figura 5 – Cascais tem autocarros gratuitos a partir de 1 de janeiro de 2020 para todos os estudantes, residentes e trabalhadores. Grafismo publicitário produzido pela CMC, 2020a.

TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS NO MUNICÍPIO DE CASCAIS PARA ESTUDANTES, RESIDENTES E TRABALHADORES	
Propósitos	Em paralelo com as orientações políticas do pilar da sustentabilidade, da coesão social e económico, encontra-se subjacente o princípio de que a mobilidade é um direito de todos.
Ações	Atribuição de título de transporte – Passe Viver Cascais – válido pelo prazo de um ano letivo a 2 anos civis, passíveis de renovação, que habilita ao portador o direito de realizar quaisquer viagens na “Rede MobiCascais” a título gratuito.
Beneficiários	Os títulos de transporte gratuitos são válidos, em exclusivo, para estudantes, trabalhadores e residentes no território do concelho de Cascais, mediante validação das condições de acesso ao Passe Viver Cascais.
Recursos	O financiamento é suportado na íntegra pelas receitas próprias do Orçamento do Município de Cascais e corresponde a um montante anual de aproximadamente 13 milhões de euros, atingindo-se o valor máximo de 114.519.704,64 euros, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, no período integral da política (9 anos e 4 meses).
Resultados Esperados	<p>Perspetiva-se a atração de novos utilizadores para o transporte público (gratuito), quer através da transferência modal, principalmente das viagens em veículo particular, quer através da conquista de novos passageiros que anteriormente não detinham capacidade financeira para suportar a sua mobilidade;</p> <p>Redução das emissões de gases poluentes justificadas pela minoração do excesso de tráfego automóvel;</p> <p>Atração de novas actividades económicas para o tecido empresarial do concelho, bem como a amplificação das oportunidades de emprego .</p>

Tabela 5. Quadro-resumo do instrumento de política pública em estudo. Construção própria.

Conforme estipulado no referido regulamento, a entidade responsável pela implementação da política em assunto é o próprio Município de Cascais enquanto Autoridade de Transportes. É a mesma que detém os poderes legalmente previstos para determinar e aprovar o sistema tarifário que vigora na “Rede MobiCascais”, à semelhança dos municípios de Lisboa e Barreiro. A fiscalização e gestão operacional da bilhética foi delegada à entidade camarária Cascais Próxima.

Em entrevista ao Vice-Presidente da autarquia, Miguel Pinto Luz defende que “nada disto [política de transportes públicos gratuitos] teria sido possível se a lei não tivesse sido alterada e dado aos municípios a capacidade de poder fazer a gestão das suas redes de transporte”.

O financiamento, que cobre a totalidade da despesa com o instrumento em questão, é obtido através da receita própria do Orçamento do Município de Cascais.

Os montantes envolvidos ascendem aos 13.006.167,00 euros anuais, correspondendo a 6% da dotação orçamental de 2021, conforme patenteado nos documentos financeiros da autarquia, os quais estão previstos na rubrica “Fundo de Mobilidade” que asseguram os compromissos económicos assumidos (CMC, 2021a; CMC, 2021b). A política tem como teto máximo o valor de 114.519.704,64 euros, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, no período integral da política (9 anos e 4 meses), previsto no concurso público internacional referido no âmbito desta dissertação. Ressalva-se que apesar do procedimento concursal ter sido elaborado antes da decisão da gratuidade, os números constantes do mesmo permitem aferir os custos inerentes à atual operação.

A grandeza dos números associados à despesa anual da autarquia com a gratuidade é mais facilmente perceptível quando comparável; neste raciocínio, é elucidativo saber que a dotação orçamental do Município alentejano de Arraiolos, para o ano de 2021, é equivalente à específica despesa anual cascalense com a gratuidade dos transportes públicos (CMA, 2021).

Pese embora à luz da regra da não-consignação, a qual interdita que uma específica receita seja afeta a uma específica despesa, em sede de orçamento, sendo certo que a “totalidade das receitas orçamentais deve servir para financiar a totalidade das despesas orçamentais” (Afonso et al., 2016:425); é de interesse prever quais as rubricas do orçamento que possibilitam cobrir a despesa com a política. Neste entendimento, a soma da receita orçamentada com o imposto único de circulação (IUC), taxas de estacionamento (parquímetros) e a receita auferida com a venda dos bilhetes de transporte a passageiros não abrangidos pela gratuidade abonam a capacidade financeira da despesa (CMC, 2021b).

Estas rubricas da receita viabilizam que o município possa oferecer os transportes públicos gratuitos a toda a população abrangida e incorporam um racional económico de redistribuição daquilo que é um bem de todos nós que são os recursos da coleta de impostos e taxas.

Citando o Vice-presidente, Miguel Pinto Luz, “o município não aplica uma deriva irresponsável de querer oferecer tudo a todos nós, antes pelo contrário, é percebermos que quem anda de transporte individual pode ser o financiador do sistema de transporte coletivo”. A lógica do utilizador-pagador é centrada no transporte individual, possibilitando a sua não aplicação ao transporte público.

Tal transferência de receita poderá vir a escassear, dizem uns, posto que daqui a uns anos, em virtude de mais pessoas usarem o transporte público e menos o transporte individual, menor será a receita disponível (não se utilizando o estacionamento, ou até, se as famílias não têm automóveis no seu património). Ciclo que Miguel Pinto Luz vê como virtuoso “porque quando chegarmos a esse estágio quer dizer que os transportes públicos têm uma taxa de utilização muito elevada, como nos países nórdicos, e teremos um ambiente muito mais sustentável, um ar muito menos poluído, e nessa altura podemos tomar outras decisões”.

Os beneficiários diretos com a medida são os estudantes, trabalhadores e residentes no Município de Cascais. Este benefício em nada contraria o acesso aos títulos em vigor na Área Metropolitana de Lisboa, sendo acumuláveis. Para terem acesso a este benefício devem fazer prova da sua elegibilidade, conforme regulamento. Validado o direito de acesso é disponibilizado um título de transporte – cartão Passe Viver Cascais, na respetiva modalidade de estudante, trabalhador ou residente – que terá a duração de um ano letivo a 2 anos civis, passíveis de revalidação.

Em destaque, um estudante terá de apresentar um documento idóneo que ateste a sua matrícula no ano letivo, como uma declaração emitida pelo respetivo estabelecimento de ensino.



Figura 6 – O acesso ao transporte gratuito pelos utilizadores é validado pelo obrigatório cartão Viver Cascais.

Frame (00:00:07) do vídeo publicitário produzido pela CMC, 2020b.

Toda a formulação de política pública reflete inevitavelmente posições normativas subordinantes dos objetivos e estratégias a delinear.

Em paralelo com as orientações políticas do pilar da sustentabilidade, da coesão social e económico, encontra-se subjacente o princípio de que a mobilidade é um direito de todos, numa tradição marcadamente europeia de justiça social.

Na visão da autarquia a única forma de democratizar o investimento em transportes públicos é através da garantia de que todos em igualdade de circunstâncias têm acesso a mobilidade acessível, numa expressão de direito universal.

Citando o Secretário de Estado dos Transportes, Jorge Delgado, e a sua nova versão da música “Liberdade” de Sérgio Godinho, aquando do Congresso da ADFERSIT 2020, “só há liberdade a sério quando houver mobilidade para todos os cidadãos”, não existindo uma verdadeira democracia sem mobilidade.

O pilar social advém assim da maior democratização do acesso aos transportes com o aumento da frota, dos quilómetros produzidos e da gratuitidade do sistema.

Para além da justiça social, existem outros planos que também foram tidos objetivamente em conta. Repare-se que 90% da avaliação do serviço a operar integrou os multifactores emissões de gases e o preço, logo os pilares económico e ambiental.

Em simultâneo no pilar da coesão social e da sustentabilidade, o Município espera a atração de novos utilizadores do transporte público rodoviário (gratuito), quer através da transferência modal, principalmente das viagens em veículo particular, quer através da conquista de novos passageiros que anteriormente não detinham capacidade financeira para suportar a sua mobilidade.

Ainda no pilar da sustentabilidade, a redução das emissões de gases poluentes e a redução das filas de trânsito justificadas pela minoração do excesso de tráfego automóvel, contribuem para acelerar o roteiro para a neutralidade carbónica e para o incremento da qualidade de vida das pessoas.

Por fim, no pilar económico perspectiva-se a atração de novas atividades económicas para o tecido empresarial do concelho, bem como a amplificação das oportunidades de emprego. Com a garantia da gratuitidade dos transportes públicos, os custos de mobilidade do fator trabalho dentro do município de Cascais são eliminados, incrementando a área de movimentos pendulares. Neste pressuposto, as entidades empresariais ao se localizarem no concelho terão uma área de disponibilidade de emprego superior, dado que alguns habitantes das localidades da periferia do município estarão disponíveis para ocupar as vagas do centro, ou vice-versa. Tal se pronuncia como favorável para as empresas que terão um leque mais alargado de currículos nos

processos de recrutamento, assim como alarga as oportunidades de oferta de emprego de quem esteja à procura de trabalho.

Pese embora existam nove dezenas de localidades com *fare-free public transport*, espalhadas pelo globo, passíveis de inspirar outras políticas, o entrevistado diz que “o conceito nasceu, de facto, nas nossas equipas [da Câmara Municipal de Cascais]”.

A política de gratuidade dos transportes públicos foi construída com base na análise concreta do território sociodemográfico cascalense. Um território com um nível muito elevado de rendimento per capita e com uma taxa de utilização do transporte individual muito substancial. “Nós tínhamos que criar aqui incentivos para o transporte público” defende o Vice-presidente.

O Município de Cascais afirmou-se pioneiro desta tipologia de política em Portugal, não sendo possível conhecer impactos de semelhante intervenção no país.

Contudo, vários municípios portugueses garantem a mobilidade de pequenos grupos sociais cobrindo os associados custos do utilizador. São exemplo, as crianças até aos 12 anos. Não obstante, à data, os resultados económicos e sociais, fruto desta singular medida, ainda são pouco conhecidos uma vez que os estudos acerca deste assunto ainda são escassos.

O pioneirismo é defendido pelo Vice-Presidente na medida em que foi dado “um passo ainda mais adiante face a outros municípios”. A gratuidade em Cascais universalizou-se, isentando os residentes, trabalhadores e estudantes no concelho de pagar a sua viagem em transporte público, o que torna o sistema ainda mais universal, aberto e justo.

A estratégia da autarquia de oferecer primeiro e exigir depois implica, desde já, um risco reputacional e público assumido, como confirmado em entrevista, na medida em que a grande aposta no incremento da rede de serviços de transporte rodoviário público se traduz na inevitabilidade da existência de um hiato de sobre capacidade da oferta. Nas palavras do entrevistado, a priori, existirá “um sistema com mais autocarros, mais quilómetros produzidos, barato e com qualidade, e depois paulatinamente esse sistema de vasos comunicantes vai acontecer de forma natural”, não sem antes se observarem algumas carreiras vazias. Tal se fica a dever à curva de aprendizagem que se comporta crescentemente ao nível de utilização dos serviços ao longo do tempo.

A jusante à medida poderão vir a ser aplicadas medidas complementares como a restrição do transporte individual em certas zonas do território, à semelhança do Chiado, ou o aumento do custo dos parquímetros. Avançou-se ainda a possibilidade de no centro de Cascais não ser permitida a entrada de automóveis, excetuando-se moradores e transporte público, reconhecendo-se que tal seria “um passo gigante para obrigar mais pessoas a usar transporte público”.

Apostar na informação e, hoje, esclarecer as pessoas acerca dos seus receios e medo (vide McKinsey, 2020) são as principais recomendações de melhoria à implementação de políticas públicas neste domínio.

O reforço na comunicação, através da garantia de que todas as mais valias da utilização da rede de transporte público são partilhadas e entendidas por todos, permitirá acelerar o processo de (re)aprendizagem das novas formas de utilização deste modo de transporte.

Adicionalmente, e em especial enfoque ao público jovem em idade escolar, sobre o qual se debruça a presente dissertação, específicas medidas complementares como a integração de serviços num único cartão (transporte e educação), à semelhança de Lisboa, poderá vir a ser uma aposta ganha na simplificação e difusão da política, junto de momentos de esclarecimento aos alunos nas escolas.

Focando os jovens com maior pormenor, o Vice-Presidente vê uma maior e natural vocação pela utilização de sistemas de carros partilhados (como Uber, e outros) e de transportes públicos. Reconhece que “hoje a cultura está diferente, de facto. A cultura da sustentabilidade é mais enraizada nesta nova geração – e ainda bem que assim é! [uma vez que] hoje é *trendy* andar de Uber, ter uma aplicação e utilizar um sistema MaaS [*Mobility as a service*]. (...) Os jovens seguem muito as modas e as tendências, por pressão dos pares. E essa pressão dos pares é muito positiva.” Prevê ainda que os jovens, desta nova geração, venham a ser os grandes *adopters* do transporte público gratuito.

No entanto, o processo poderá não ser tão automático e inato, necessitando-se, inevitavelmente, de ações junto do público-alvo fomentando a sua adesão ao transporte público gratuito. Como admite o entrevistado, “às vezes temos a sobrançeria de achar que nós [decisores públicos] sabemos o que eles [jovens] precisam ou o que eles querem. Muitas vezes temos de ouvir (...) e adaptar os sistemas e redes a essa realidade que é a deles e não a nossa”.

3.3. Impactos provocados pela Pandemia da Covid-19

A necessidade de inserção deste subcapítulo é imposta pelos calamitosos impactos provocados pela presente pandemia da Covid-19 sobre a saúde da população de todo o globo, em primeira mão, e, por conseguinte, de toda a esfera social, económica e, em especial, da mobilidade urbana.

Apesar de ainda existir alguma indefinição e incerteza face ao nível do choque instigado pelos sucessivos Estados de Emergência, existem alguns pontos que se vão reconhecendo nos exames empreendidos em Portugal e no Resto do Mundo e que apontam numa direção de urgente necessidade de repensar as políticas de mobilidade (TIS, 2020c; McKinsey, 2020; Peixoto et al., 2020; Tamagusko e Ferreira, 2021).

Entre dezembro de 2019 e dezembro de 2020, contam-se mais de 400 artigos de investigação em transportes relacionados com a temática “covid-19”, mormente distribuídos geograficamente pelos centros de investigação norte-americanos, chineses e europeus, e numa rede de forte colaboração (Kutela et al., 2021).

Em concreto, neste médio-prazo, que já se prolonga em Portugal desde março de 2020, as tendências evoluíram rapidamente a favor de uma opção preferencial, ainda mais forte, pela utilização do automóvel particular e, por sua vez, numa redução muito significativa da procura dos transportes públicos que contribuiu para o reajustar em baixa dos níveis de oferta.

Quanto maior a severidade das medidas de confinamento, quer pela obrigação do regime de teletrabalho quer pelo encerramento das escolas e aposta no ensino à distância, mais acentuada foi a quebra da procura que também foi afetada pelo medo do possível contágio nos transportes públicos.

Os dados que vão sendo disponibilizados apontam para reduções superiores a 50% dos níveis de permanência nos transportes públicos, face ao período inicial, isto é, anterior à chegada do vírus SARS-Cov-2 a Portugal, não só durante o primeiro confinamento de 22 de março a 3 de maio de 2020, mas prolongando-se durante as semanas que lhe seguiriam.

Tal demonstra a aversão à utilização dos transportes públicos no período de desconfinamento. Apesar de já restaurada a mobilidade ao longo do território – meses entre maio de 2020 e janeiro de 2021 - a recuperação dos níveis de permanência em transporte público mostrou-se lenta e de difícil aproximação aos patamares originais. Mais reforça este comportamento, o regresso ao confinamento desde 15 de janeiro de 2021.

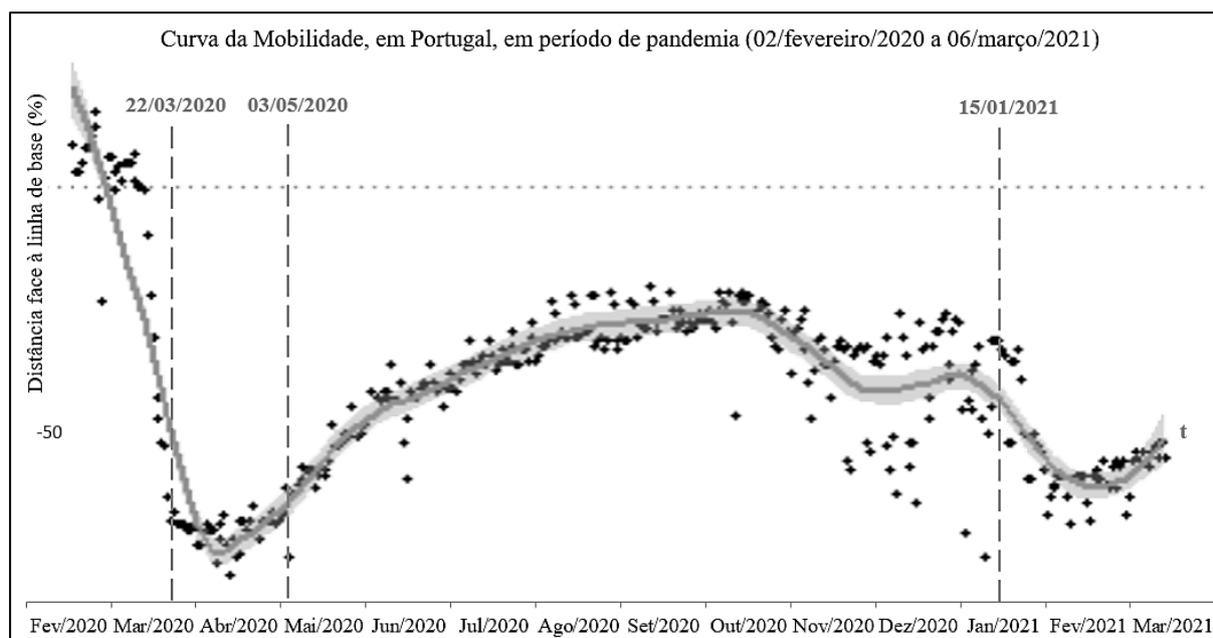


Figura 7 - Gráfico representativo da curva da mobilidade, e sua tendência (t), durante o primeiro ano de pandemia (02 de fevereiro de 2020 a 6 de março de 2021), em Portugal. O valor 0 no eixo vertical indica o nível médio de permanência em transportes públicos no pré-Covid19 (“normal”) durante as semanas imediatamente anteriores (3 de janeiro a 6 de fevereiro de 2020). As datas assinaladas representam o início/fim dos períodos de confinamento. Adaptado de Tamagusko e Ferreira, 2021:4-9.

Dados mais recentes apontam nesse sentido. Atentem-se os números divulgados em Audição ao Ministro do Ambiente e da Ação Climática, a 3 de fevereiro do ano em curso, onde se tornou público que se registou uma contração da procura na ordem dos 28% após a decisão de encerramento das escolas de 21 de janeiro e a quebra de 79% da procura face ao mesmo dia do ano transato.

Números em linha com os registos de localização agregados pela Google (2021) que evidenciam uma rutura com as tendências pré-pandémicas nas visitas às estações de transportes públicos, ascendendo a uma ordem de grandeza de -72% a 21 de fevereiro do presente ano face ao valor de referência (mediada das primeiras cinco semanas de 2020) no Município de Cascais.

Neste período pandémico, importa destacar a aposta na gratuidade dos transportes públicos como solução para evitar os contactos e facilitar o acesso. Note-se que no Município de Cascais a gratuidade já se encontrava em vigor, tendo-se mantido a política em execução, procurando-se também incrementar a segurança e confiança, a favor do processo de transferência modal que se crê ter sido abrandado para um ritmo compassado pelo “novo normal”.

CAPÍTULO 4

Questionário aos Jovens do Ensino Secundário

4.1. Instrumento metodológico: preparação e aplicação

Sabendo-se que o custo deixou de ser o critério deliberativo da opção de transporte a utilizar para uma determinada viagem, cujo par origem-destino se encontre no interior da área limítrofe do Município de Cascais, impõe a pergunta de partida, a qual se relembra aqui «*Se o custo deixou de ser o critério deliberativo da opção modal, o que terá ocupado o seu lugar na arquitetura da escolha?*», que se investiguem os critérios que tomaram o lugar do preço aquando da decisão da escolha modal.

No âmbito desta investigação optou-se por uma metodologia que recolheu dados quantitativos e qualitativos primários, numa operação estatística de inquérito por questionário sobre as escolhas de mobilidade dos alunos com idade superior ou igual a 14 anos que frequentam o ensino secundário em escolas do Município de Cascais.

Este questionário visou colmatar a ausência de informação face às atitudes-reação dos jovens decorrente da sua decisão de opção modal, tendo como pertinência a gratuidade das viagens nesse Município.

A operação de periodicidade pontual decorreu via presencial no próprio estabelecimento de ensino e online, entre 12 de maio e 30 de maio, tendo-se recolhido um total de 138 respostas, das quais apenas 6 respostas não foram consideradas totalmente válidas devido a errada resposta dada na pergunta de controlo (a opção “autocarro” não foi a selecionada quando foi solicitado expressamente que o aluno o fizesse), tendo-se optado por serem consideradas liminarmente válidas uma vez que não constituíam perigo à análise.

A forma de aplicação do instrumento de recolha de informação junto da população-alvo, nomeadamente o questionário que se pode consultar em anexo, tomou o registo online das respostas dos jovens utilizando os seus próprios equipamentos informáticos (e.g. smartphones), quando possível, e a distribuição dos questionários em papel. Em média, a resposta ao questionário rondou os sete minutos.

A seleção da unidade amostral, os alunos, foi baseado nas turmas selecionadas para efeitos de aplicação do questionário. Estas foram escolhidas conforme indicação dos respetivos diretores de escola, com a intermediação da equipa da Câmara Municipal de Cascais que acompanhou a operação, e procurando assegurar a diversidade e proporcionalidade dos cursos.

Para além desta via foram enviados pedidos de colaboração de resposta aos jovens que integram a Bolsa de Voluntários do Município de Cascais, e que se encaixam no perfil idade-

ano de escolaridade escolhido. Contudo, dada a falta de acompanhamento e controlo por parte do investigador junto da população-alvo, apenas se recolheram aproximadamente 5% de respostas face ao número de *emails* enviados.

Tome-se em consideração, desde já, a limitação da própria metodologia empregue, onde não se conseguiu atingir um nível de amostra suficientemente grande para se considerar que existe uma representatividade de todos os jovens do concelho em estudo. Todavia, procurou-se cumprir a representatividade dos cursos de formação.

O questionário não se encontra registado no Sistema Estatístico Nacional e foi aplicado, monitorizado, armazenado, analisado e, futuramente, eliminados os seus dados, conforme os princípios estabelecidos no Regulamento Geral da Proteção de Dados, pela entidade de investigação.

O questionário é composto por 20 questões que respeitam o princípio da minimização dos dados, não se recolhendo dados sensíveis que identifiquem univocamente o aluno, iniciando-se com o devido esclarecimento prévio que foi reforçado presencialmente, respondendo-se às questões que surgiram dos alunos.

A estrutura escolhida para gestão dos dados recolhidos foi Office 365 – Forms, subscrição ISCTE-IUL, com acesso condicionado (senha).

Para além da monitorização, avaliação e obrigatória autorização desencadeada pelo MIME - Direção Geral de Educação, o questionário foi previamente analisado pelo Encarregado de Proteção de Dados do ISCTE-IUL, tendo sido emitido parecer favorável.

A construção do questionário foi norteada pela recolha de dados oriundos de várias dimensões de análise instituídas na Literatura da especialidade. Complementarmente, foram introduzidas questões de cariz social categorizadas à la Kaufmann (De Witte et al., 2008), figurativas do nível sociodemográfico (curso, escola, ano de escolaridade, despesa em transporte público antes de o mesmo ser gratuito), da acessibilidade (existência de viatura particular, bicicletas, distância casa-escola superior a 3 km e Passe Viver Cascais) e das experiências (satisfação face ao transporte público).

Combinam-se nos seguintes destaques as dimensões de análise compiladas no questionário em apresentação:

- **Reação da Procura**

Tomando como referência o recente estudo de Štraub (2020) sobre os efeitos do transporte público gratuito, optou-se por uma questão de escolha múltipla de 5 opções cuja missão consistia em perceber quais as alterações factuais na mobilidade sujeitas à FFPT em Cascais, isto é, se não ocorreu nenhuma alteração (TransportePúblico -> TP; TransporteIndividual -> TI) ou

o contrário (TP -> TI; TI -> TP; Δ^+ TP). Os alunos escolheram a frase que melhor correspondia à sua própria realidade.

- **Teoria da percepção e *willingness to switch***

Adicionalmente questionou-se o uso do autocarro gratuito em dois momentos distintos, na data da resposta ao questionário (“hoje”) e na próxima semana a seguir a essa mesma data. Este grupo de questões procurou descobrir se os jovens são consistentes com as suas escolhas, mantendo a opção do “hoje” como opção *default*. Ou, contrariamente, demonstram ter vontade de mudar o seu comportamento relativamente ao uso do transporte público gratuito nas suas deslocações casa-escola, ida às compras e de lazer e recreio.

- **Teoria do Hábito e Teoria do comportamento planeado**

A medida do hábito instrumentalizada tem por base o semelhante questionário aplicado por Fujii e Kitamura (2003) no seu estudo experimental sobre o hábito e a alteração de atitudes. Neste aferiu-se quais são as atitudes-reação dos jovens face à sua decisão de opção modal, quando tomadas por impulso e sem pensar muito.

No caso em investigação utilizou-se uma lista de 20 situações do quotidiano, como comprar roupa, ir à escola ou ir à praia, distribuídas equitativamente pelas razões de estudo, compras e lazer. Tendo-se de escolher singularmente a opção mais presente na mente dos jovens, estes tinham como opção única de resposta os múltiplos modos de transporte, nomeadamente autocarro, bicicleta, comboio, táxi, Uber ou similar, viatura particular, a pé ou outro modo.

- **Normas Sociais**

As questões 8 e 9 do questionário procuram perceber quais os atributos/aspetos relacionados com a decisão modal que não estão condensados no preço.

Para ajuizar esta dimensão de análise optou-se pela recolha de informação através de hierarquia de critérios, numa questão, e da escala de Likert procurando aferir a concordância face à sua preferência/atitude, numa outra questão.

O uso da hierarquia de critérios é muito utilizada na literatura, como por exemplo em Baum (1973), o pioneiro, em McKinsey (2020) ou em Štraub (2020), onde se pede para priorizar os aspetos que são tomados em consideração quando se escolhe viajar. No questionário aos jovens, o peso da decisão pelo autocarro gratuito seria considerado em torno do acesso e rede de serviços disponíveis, informação ao público e digitalização, conforto e possibilidade de lugar sentado, frequência de horários, velocidade e tempo de viagem, segurança e privacidade, pontualidade, limpeza e desinfeção, sustentabilidade ambiental e neutralidade carbónica e espaço de convívio.

À semelhança do questionário sobre o comportamento do consumidor de Saraiva (2011), utilizou-se uma escala de Likert verificando o grau de concordância dos jovens face a várias afirmações que principiam com “tenho maior preferência pelo uso do autocarro gratuito, se...” e terminam em assuntos relacionados com o ambiente, a justiça social e equidade, as novas tecnologias e a modernidade, o espaço social e o conforto.

- **Dificuldade de mapeamento**

Por último, esta dimensão de análise tem em vista conferir a certeza em torno do benefício da medida, recolhendo a opinião dos alunos, em resposta livre, face à afirmação de que “a existência de autocarros gratuitos é uma boa ideia”. A necessidade da introdução desta dimensão justifica-se pelas ações democráticas em defesa dos transportes públicos gratuitos desencadeadas pelos jovens do concelho nos anos precedentes. Assim, em via de confirmação, dá-se voz aos alunos que lhes sucederam, ao mesmo tempo que se categoriza os argumentos dados, arrumando-os entre os 3 pilares identificados na revisão de literatura, nomeadamente economia, justiça social e sustentabilidade.



Figura 8 – Extratos do questionário (versão online) aplicado aos jovens alunos do Município de Cascais. Construção Própria.

4.2. Resultados

Os dados primários recolhidos e estatisticamente apurados evidenciam uma amostra equitativamente distribuída pelos dois primeiros anos do ciclo de ensino secundário e uma menor expressão de respostas de alunos do 12º ano (cerca de 20% da amostra), bitolando as idades mais expressivas entre os 15 e os 17 anos.

Mormente estudantes da Escola Secundária de Carcavelos (106 respostas em 138 recolhidas), onde decorreu a operação estatística presencial, não se alcançando o objetivo da representatividade das escolas do município.

Ainda assim, a amostra cumpriu o desígnio inicial referente à representatividade dos distintos cursos de ensino, científico-humanísticos e profissional, com uma margem de 10 pontos percentuais face à perfeita distribuição dos 20% a cada curso.

Cumulativamente, a amostra foi também perfeitamente representativa da distância entre a morada de residência e a localização da escola, onde a proporção de jovens que residem a mais de 3km da escola que frequentam foi igual à realidade contrária.

Por outro lado, tal como se previa a esmagadora maioria dos jovens têm pelo menos um automóvel próprio no património de sua família (93% dos jovens inquiridos) e aproximadamente 2/3 afirma que dispõe de bicicleta, incluindo aqueles que residem a menos de 3km do estabelecimento de ensino que frequentam. Encaixando-se numa realidade em que a probabilidade de encontrar um jovem, cujo agregado familiar engloba no seu património pelo menos um veículo motorizado ou bicicleta, tende a ser um acontecimento certo.

A porção residual dos jovens que não tem automóvel na família também não tem maioritariamente bicicleta evidenciando uma completa dependência dos modos de transporte público.

Analogamente, os jovens menos dependentes de outros meios de transporte, uma vez que a sua família tem automóvel, também incorpora no seu património bicicleta (73% dos jovens com automóvel próprio na família) que pode utilizar, reforçando a sua independência.

Filtrando a condição da localização da residência, parece não existir qualquer indício de correlação com a existência de automóvel e/ou bicicleta no agregado familiar.

Como medidor do nível de rendimento das famílias e do poder impeditivo do fator preço, questionou-se se o preço do passe de autocarro, antes de ser gratuito, era razão proibitiva para a sua utilização. Um terço dos jovens inquiridos respondeu afirmativamente manifestando à partida uma ordem de grandeza significativa do peso do fator custo, que doravante foi eliminado da equação.

Curiosamente, noventa jovens reconheceram que não têm consigo o Passe Viver Cascais, que oferece a possibilidade de viajar gratuitamente de autocarro, evidenciando alguma demonstração de desconhecimento ou indiferença face à recente política de gratuidade em vigor, sendo certo que 80% dos mesmos jovens não considerava o preço praticado impeditivo.

A propósito, estes últimos parágrafos levam a crer, com algum nível de certeza probatória, a existência de um largo e profundo espectro de classes sociais, menor ou mormente dependentes da gratuidade de transportes públicos.

Questionados face ao grau de satisfação com o serviço de transporte público gratuito, os jovens experienciam com maior qualidade um transporte útil, seguro, inovador, flexível e confortável. Identificam como aspetos cruciais a melhorar, por ordem de prioridade, a lotação, a sustentabilidade e inteligência incorporada nos autocarros.

- **Reação da Procura**

Tal como se poderá decifrar do gráfico presente na página seguinte, aproximadamente três em cada cinco jovens não fizeram qualquer alteração na sua opção modal sujeita à introdução dos passes gratuitos, sendo certo que dois desses três jovens não utilizavam o autocarro e continuaram a não o escolher para a sua opção modal.

Pensa-se que estes jovens podem estar inseridos nas classes sociais que não estão dependentes dos transportes públicos e cuja flexibilização do fator preço não altera as decisões tomadas, uma vez que 98% desses jovens podem deslocar-se em viatura própria e 88% não tinha ainda em sua posse o título de transporte que habilita o acesso gratuito às viagens.

O questionário permitiu aferir também que 22% dos jovens não alteraram as suas decisões em função do preço e continuaram a utilizar o transporte público, agora gratuito, inserindo-se em perspetiva, por seu turno, nos grupos sociais dependentes deste meio de transporte.

A gratuidade conduziu a uma maior utilização dos autocarros por parte de 13 jovens em cada 50 inquiridos, em resultado do presumível incremento das viagens de lazer, menos rotineiras como idas à praia.

O grande objetivo da política apenas foi conseguido em 15% dos jovens inquiridos que confirmaram a sua transferência modal em prol dos autocarros gratuitos. Foram os estudantes de Ciências Socioeconómicas que em maior proporção contribuíram para tal percentagem. Adicionalmente, os jovens que optam agora pelo transporte público podem ter trocado o uso dos modos suaves, como a bicicleta, nas suas viagens, uma vez que 79% a podiam utilizar.

Não houve lugar ao comportamento inverso, isto é, o abandono da opção autocarro após introdução da medida.

A força das alterações de mobilidade registadas são mormente reação da procura dos jovens que, em correlação, responderam que o preço do passe de transporte era impeditivo, correspondente da nula ou baixa utilização do autocarro antes da introdução da medida.

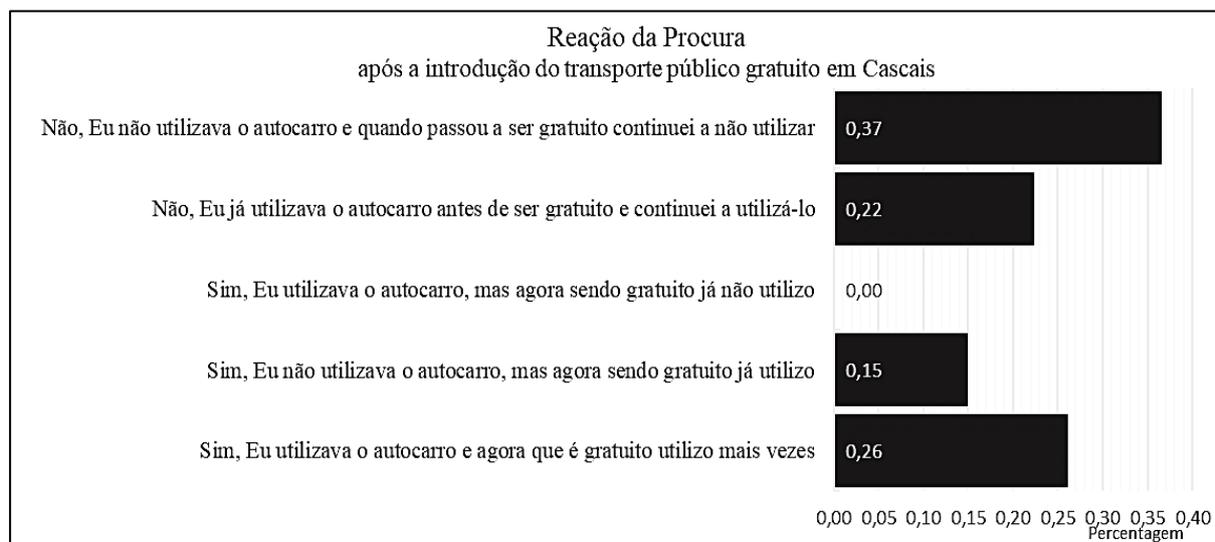


Figura 9 - Gráfico de barras representativo das percentagens de inquiridos que escolheram cada uma das afirmações referentes à resposta-padrão à questão “Com a introdução do transporte público gratuito em Cascais, houve alteração na quantidade de vezes que utilizas o autocarro nas tuas deslocações?”. Construção própria, 2021.

- **Teoria da percepção e willingness to switch**

Com base no esquema representativo constante na figura 10, onde contrastam as decisões modais em prol da utilização do transporte público gratuito, zona branca, e o seu contrário, zona preta, é, desde já, reconhecido o avultado peso dos jovens inquiridos que à data optaram por outros modos de transporte, como o uso da própria viatura familiar. Somente 15% das respostas marcaram a opção autocarro gratuito como o meio de deslocação usado.

Atendível ao facto de que em plena zona branca, 95% dos jovens reforçam a sua confiança no autocarro gratuito aquando da sua deslocação à escola, então é fortemente validada a consistência da tomada de decisão destes jovens.

Analogamente, considerando a zona preta, a situação do quotidiano que agrupa maior consistência por parte dos jovens que não utilizam o transporte gratuito é a ida às compras, pese

embora a consistência fique-se pelos 78%, percentagem um tanto longe dos notáveis 95% retratados no parágrafo anterior.

Inversamente, no lado esquerdo, é a situação de ida às compras que motiva uma maior vontade em abandonar o transporte público, uma vez que apenas 50% dos jovens são consistentes com a decisão passada; no outro lado, as atividades de lazer e recreio perspetivam uma considerável abertura à mudança.

Assim se comprova que o motivo da deslocação é critério mobilizador da opção modal, sendo certo ou muito provável que nas situações rotineiras, como idas à escola, a consistência é reconhecida e os jovens tendem a se comportar de forma consistente com as escolhas definidas em acontecimentos prévios.

As situações do quotidiano, menos habituais, como idas às compras ou lazer e recreio, são mais suscetíveis a mudanças de decisão modal, sendo aqui neste campo que os instrumentos de política pública têm maior espaço para atuar e, possivelmente através do *nudge* e outros incentivos comportamentais, aumentar o sucesso da política em prol do uso dos transportes públicos.

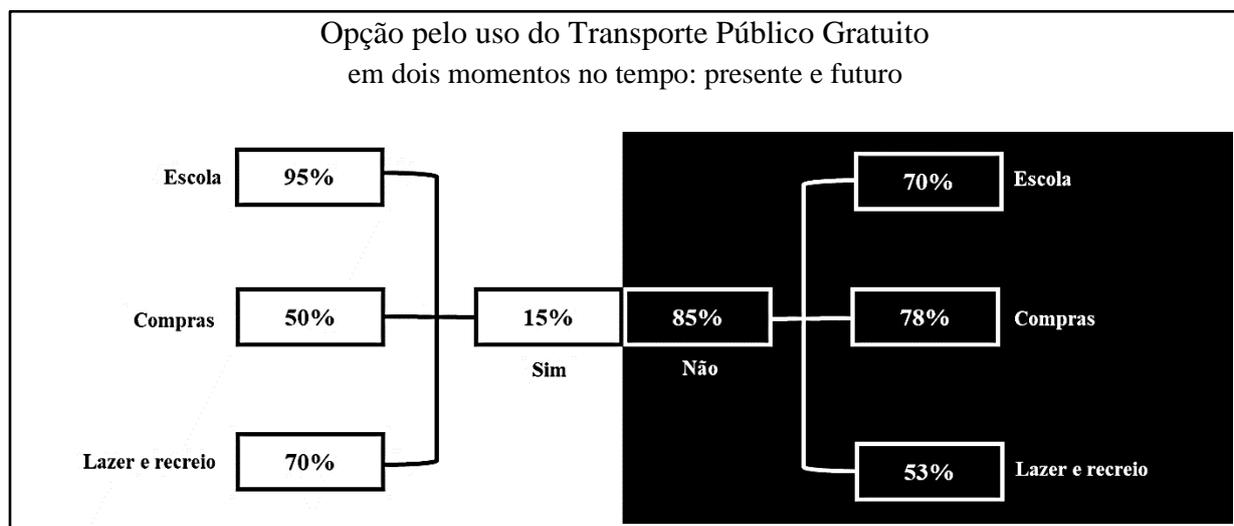


Figura 10 – Esquema representativo das percentagens de inquiridos que no momento presente (data de inquirição) utilizaram o transporte público gratuito [ao centro, hoje Sim/Não utilizei o autocarro gratuito] e que perspetivam com algum nível de probabilidade o utilizar na próxima semana em 3 situações do quotidiano distintas (Escola, Compras e Lazer e recreio) [probabilidade de “certo” e “muito provável” à esquerda (zona branca) e probabilidade de “impossível” e “pouco provável” à direita (zona preta)]. Construção própria, 2021.

- **Teoria do Hábito e Teoria do comportamento planeado**

Com o propósito de se observar o meio de transporte habitualmente utilizado por cada jovem em determinadas e específicas situações do quotidiano, inseriu-se de acordo com as respostas dadas pelos inquiridos o gráfico da figura 11.

As atitudes-reação dos jovens indiciam uma clara opção dominante da viatura particular aquando das viagens em atividades do foro familiar, como visitas e acompanhamento de familiares, bem como das idas ao médico, às compras (de roupa, supermercado, livraria) e à restauração.

Paralelamente, a opção autocarro reúne, habitualmente, maior adesão nas rotinas de ida à escola e regresso a casa, encontros de trabalho de grupo, bem como idas à praia.

Este último motivo de deslocação também é partilhado pela expressiva percentagem de jovens que optam pelos modos suaves, como andar a pé. Inserem-se, de modo expressivo, neste modo de transporte, as deslocações para prática de desporto ao ar livre, idas ao ginásio, idas a um parque ou café/bar. Essencialmente, atividades ligadas ao bem-estar e ao ar livre são, por impulso e sem pensar muito, associadas ao andar a pé.

Os restantes modos, nomeadamente comboio, bicicleta, táxi, Uber ou similar e outros, não são expressivos no cômputo geral.

Para além disso, não se registam quaisquer divergências de hábitos consoante a filtragem que se faça aos dados, como por exemplo, curso, ano ou a existência de automóvel no património do agregado familiar.

Resumidamente, e após agregação dos dados pelas categorias de motivos de deslocação, tende-se a evidenciar uma clara distribuição dos modos de transporte consoante o motivo. Em concreto, atividades relacionadas com a escola estão habitualmente concatenadas à opção autocarro. Por sua vez, atividades de lazer estão significativamente associadas à opção andar a pé. E por último, o automóvel particular é o meio de transporte escolhido, indubitavelmente, para idas às compras e nas viagens em família.

Ressalve-se, no entanto, que tal expressa apenas a noção que os jovens detêm, sem pensar muito, sobre os seus hábitos, podendo tal não corresponder à real opção de mobilidade.

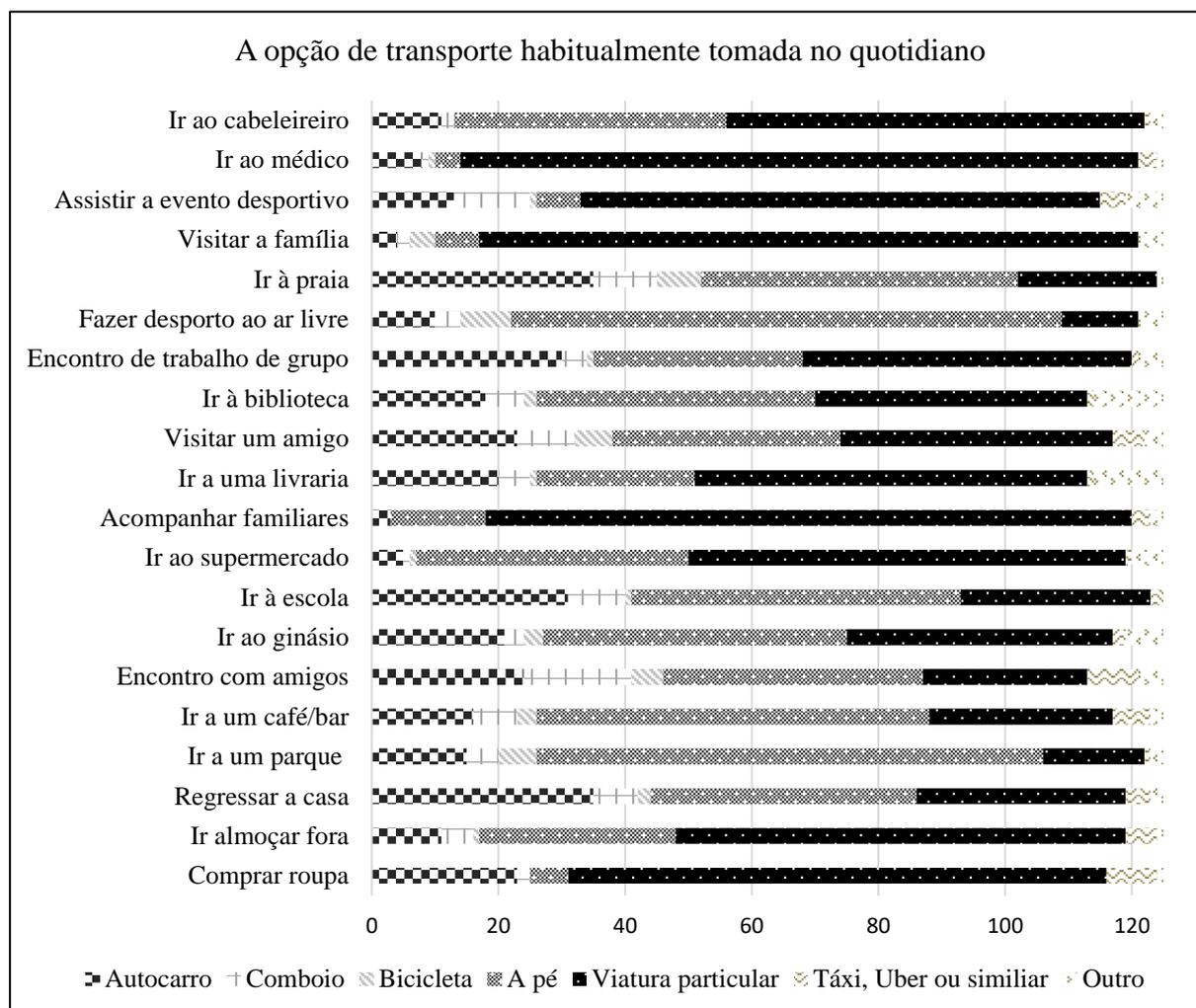


Figura 11 - Gráfico de barras representativo do número de inquiridos que optam habitualmente pelos diferentes modos de transporte no seu quotidiano. Construção própria, 2021.

• Normas Sociais

As normas sociais afetas à decisão de mobilidade revelam-se a partir das escolhas individuais e a ordem com que se prioriza certos atributos não condensados no fator preço, e espelham-se no peso agregado dado a cada critério de decisão, observando-se uma propensão generalizada na hierarquização de determinados fatores.

Por curiosidade estatística, constate-se que a ordenação dos 10 critérios patentes na lista a classificar tenha resultado em arranjos ímpares, sendo certo que apenas foi registada uma ordenação igual em duas respostas, resultando assim em 137 respostas *sui generis*. Talvez uma prova da inexistência de quaisquer práticas de cópia entre os alunos inquiridos que pudessem adulterar os resultados do questionário.

Por ordem decrescente de pontuação, o pódio dos atributos com maior peso no ato de decisão premeia os critérios tradicionais da pontualidade e da frequência de horários, e em terceiro lugar, a segurança e privacidade.

Na classificação geral da hierarquização de critérios, a velocidade ou tempo de viagem ocupa a quarta posição, bem como o acesso e rede de serviços disponíveis ocupa a sétima posição, tendo, contudo, estes atributos sido escolhidos por considerável número de jovens para figurar o primeiro lugar.

Os atributos do meio da tabela, como o caso da limpeza e desinfeção, incorpora algum grau de indecisão global por parte dos jovens face à posição que deve ocupar, uma vez que está representada equitativamente em todas as posições.

De modo mais unânime, o espaço de convívio foi escolhido para o último lugar da tabela por 64% dos jovens.

Analiticamente, os dados agregados parecem indiciar uma continuidade da tomada de decisão face aos critérios tradicionalmente associados à mobilidade, como a pontualidade, a frequência de horários, o tempo de viagem ou o acesso e rede de serviços disponíveis.

Adicionalmente, fatores fortemente associados às boas práticas higiénico-sanitárias, de prevenção e segurança no combate à Covid-19 tendem a divergir no peso a que lhe deve ser atribuído em fase de escolher o transporte. Pensa-se que tal pode ser derivado do próprio sentimento de incerteza associado à pandemia.

Por último, os novos atributos, que nos anos mais recentes têm sido introduzidos aquando das práticas políticas, como a sustentabilidade e a digitalização ainda são pouco considerados aquando da decisão de mobilidade.

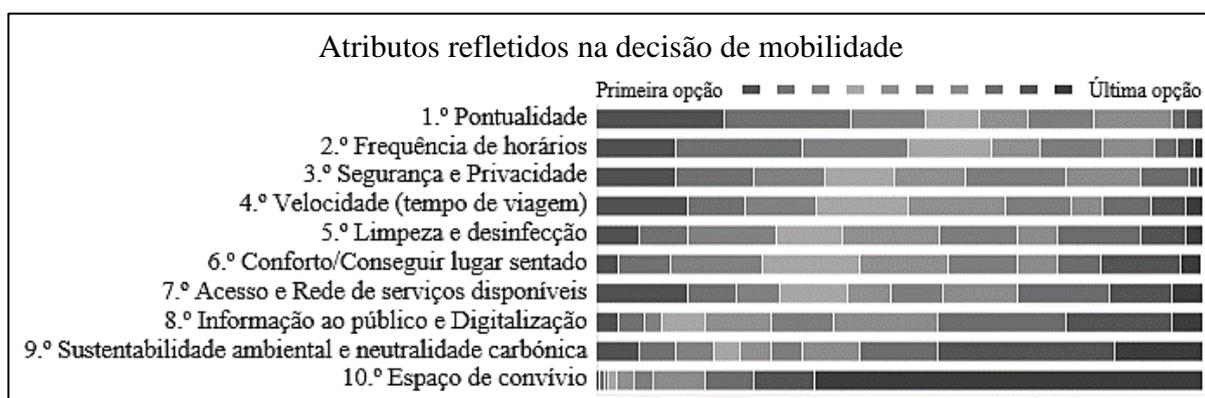


Figura 12 - Gráfico de barras representativo do pódio dos atributos que, apesar de não estarem condensados no preço, pesam na altura de escolher um modo de transporte. Construção própria, 2021.

Todavia, a opção destes referidos aspetos para os últimos lugares da tabela não representa qualquer desprimor pelos mesmos e até tendencialmente são interpostos como fatores de desempate.

Repare-se que os jovens também os refletem pois concordam substancialmente com a existência de informação disponível em tempo real, com autocarros de acesso fácil para todos, ambientalmente sustentáveis, tecnologicamente dotados e com wi-fi grátis, e ainda, com lugares frente a frente. Aquando da pergunta sobre o grau de concordância face a uma maior preferência pelo uso do autocarro público gratuito se o mesmo incorpora-se estas especificações, entre 58% e 92% dos jovens inquiridos afirmaram concordar em parte ou totalmente com a afirmação.

- **Dificuldade de mapeamento**

Por último, a dificuldade de mapeamento reconhece a difícil quantificação do benefício esperado de optar pelo transporte público gratuito, expressando-se pelo nível de certeza e acordo face à afirmação de que a oferta de viagem em autocarro aos jovens é uma boa ideia.

De acordo com a auscultação efetuada, 95% mostraram-se relativamente ou absolutamente de acordo com a medida em estudo. Destes, 70% foram capazes de justificar por breves palavras, em resposta livre, o porquê de assumirem tal opinião.

Tais números afastam à partida a existência de dificuldade de mapeamento entre os jovens inquiridos.

Correlacionando os dados disponíveis, sabe-se que 84% dos jovens concordaram absolutamente com a gratuidade, e destes, 86% não optaram pelo transporte público na data da resposta ao questionário, bem como 96% detém viatura particular na família, afastando de imediato a noção pré-concebida de que a política em prática é apenas apoiada pelos mais dependentes do transporte público.

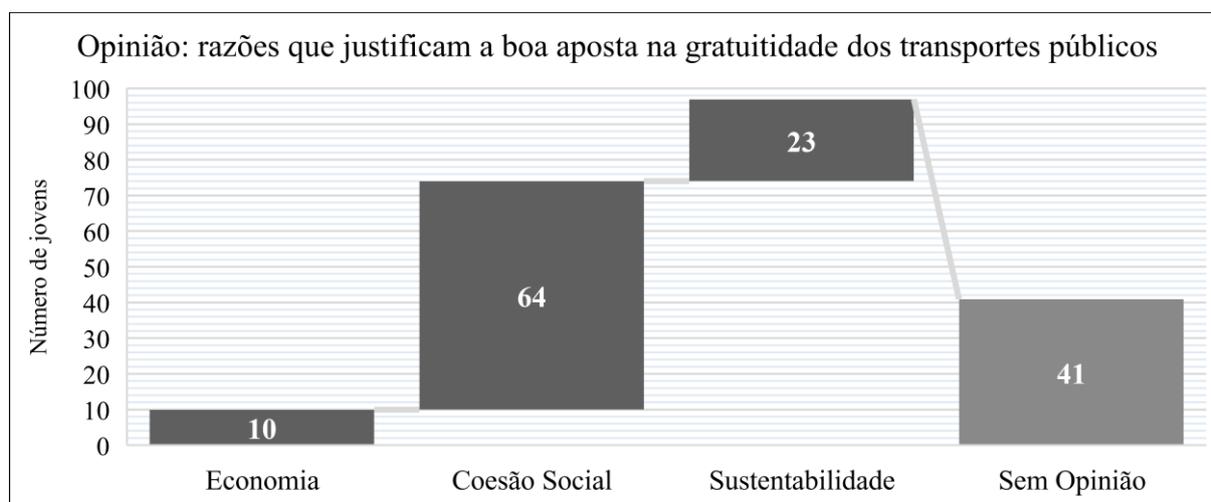


Figura 13 - Gráfico de barras categorizador dos argumentos dados pelos jovens acerca da boa aposta na gratuitidade dos transportes públicos. Elaborado após a tipificação da livre opinião ao pilar mais representativo e adequado, nomeadamente economia, coesão social e sustentabilidade, ou, em caso de resposta em branco, sem opinião. Construção própria, 2021.

Categorizando as opiniões recolhidas pelos pilares económico, social e da sustentabilidade, podemos observar o destaque que o pilar da coesão social manifestou, sendo o mais representativo entre as opiniões dos jovens. Neste incluem-se, sugestivamente, as seguintes citações: “penso que faz imenso sentido pois há jovens sem capacidade de pagar os transportes públicos e assim torna-se acessível para todos” e ainda “incentiva a autonomia dos jovens”.

O pilar da sustentabilidade norteou a opinião de 23 jovens, maioritariamente alunos de Ciências e Tecnologia, que inferem que “quanto menos veículos houver na estrada melhor”, “um modo mais sustentável e gratuito para viajar poderá tornar-se um hábito para a população mais jovem”, “reduzindo-se as emissões de gases para a atmosfera” e “influenciando a nova geração a não poluir tanto o ambiente”.

Os fundamentos económicos, com um menor peso no global das opiniões, basearam-se na utilidade das viagens grátis e numa maior facilidade em se deslocar dentro do concelho, numa lógica não só de poupança, mas também de gestão do tempo (“há uma grande quantidade de benefícios (...) porque o autocarro é um meio de transporte fácil e permite deslocações práticas e rápidas”).

CAPÍTULO 5

Conclusões

A política de transportes públicos gratuitos no Município de Cascais para estudantes, residentes e trabalhadores no concelho, em vigor desde janeiro de 2020, norteia-se pelo princípio subjacente de que a mobilidade é um direito universal, numa tradição marcadamente europeia de justiça social.

Complementarmente, a medida assenta noutros dois pilares de política pública, a saber, Economia e Sustentabilidade.

Ao nível das Autarquias Locais, Cascais afirmou-se como o município pioneiro desta tipologia de política em Portugal, reconhecendo que o conceito havia nascido no berço das suas equipas, uma vez que evitando a cópia em papel químico das influências internacionais, a política desenhou-se com base na análise concreta do território sociodemográfico cascalense.

O *gap* existente na literatura académica, associado à perspetiva da idade, reforçou o ímpeto da necessidade de estudar a pioneira política portuguesa, numa visão marcadamente jovem.

Para além disso, tal como demonstra o estudo do Orçamento Participativo Jovem e fóruns associados, os jovens civicamente participaram, em uníssono, a necessidade de tal política no território.

Até então, escassos dados sobre a mobilidade estudantil no concelho estavam disponíveis. A Câmara Municipal de Cascais e sua equipa haviam intentado a recolha de dados junto dos encarregados de educação, a qual não ultrapassou a décima parte da população-alvo que respondeu à operação estatística.

Neste sentido foi improtelável produzir esforços de composição de metodologia mista própria e original, que fosse capaz de responder à pergunta de partida que estruturou a capitulação da presente tese. Recordando a mesma, “*Se o custo deixou de ser o critério deliberativo da opção modal, o que terá ocupado o seu lugar na arquitetura da escolha?*”.

Tendo como base a metodologia empregue nos estudos internacionais, desde o autor pioneiro, H. Baum (1973), até às práticas mais contemporâneas, consolidou-se um inquérito por questionário original, validado e autorizado pelas entidades competentes, composto por 20 questões quantitativas e qualitativas, que procurou aferir as atitudes-reação dos jovens, decorrente da sua decisão de opção modal, combinando várias dimensões de análise.

A aplicação do questionário em contexto local, nas Escolas Secundárias do Município, não se figurou de fácil agenda. De facto, derivado dos constrangimentos provocados pela atual pandemia, aulas via telescola e das obras em curso, apenas foi possível realizar a operação numa escola. Contornando esta situação, foi colocado em prática solução digital de envio eletrónico do questionário.

Feitas as contas, os dados primários recolhidos atingiram um total de 138 respostas dos jovens-alvo, primordialmente da Escola Secundária de Carcavelos, não se conseguindo atingir o objetivo da representatividade dos jovens do concelho, dado o tamanho e aglomerado da amostra. Contudo, destaque-se que se cumpriu com o desígnio da representatividade dos cursos de formação.

Apesar do argumento refutatório de que as respostas estão viciadas pelas vicissitudes do presente, optou-se pela validação das mesmas, uma vez que revelam o atual retrato da mobilidade jovem no território do Município de Cascais e permitem responder à questão de pesquisa inicial.

Em resposta direta à citada questão, os dados primários estatisticamente computados evidenciam uma clara manutenção dos fatores tradicionais da mobilidade, aquando da eliminação do custo da equação, em *stricto sensu* da noção de preço do bilhete de transporte. Por outras palavras, o jovem opta pelo transporte público gratuito avaliando primordialmente fatores não condensados no preço como a pontualidade, a frequência de horários e o tempo de viagem.

Todavia, a posição de atributos de sustentabilidade ambiental, neutralidade carbónica e digitalização não se reveste de desprimor. Os jovens concordaram substancialmente com a incorporação destas especificações na tecnologia dos transportes públicos.

O motivo da deslocação afigura-se como mobilizador da opção modal. Os números apontam para uma certeza ou alta probabilidade de que em situações rotineiras, como idas à escola, os jovens tendem a se comportar de forma consistente com as escolhas definidas em acontecimentos prévios. Já as situações menos habituais, como idas às compras ou lazer e recreio, são mais suscetíveis a mudanças da decisão modal. Neste campo, o *nudge* e outros instrumentos comportamentais de política pública poderão surtir efeitos benévolos à transferência modal a favor do transporte público.

Quando questionados sobre a sua noção de hábitos de mobilidade, os jovens evidenciaram uma clara distribuição dos modos de transporte consoante o motivo. Se, por um lado, o automóvel particular é a escolha imediata para viagens em família e idas às compras. Por outro lado, atividades de lazer estão significativamente associadas à opção andar a pé. A opção autocarro está habitualmente concatenada a ocupações relacionadas com o ensino.

A esmagadora maioria dos inquiridos concordaram com a introdução da gratuidade, sendo certo que 70% dos mesmos foram capazes de justificar em resposta livre os seus argumentos que suportam tal acordo. O pilar da coesão social foi o que mais se manifestou nas opiniões recolhidas, após a sua categorização, seguido do pilar da sustentabilidade, multiplicando-se as expressões de equidade e solidariedade para com os dependentes do transporte público.

Dada a modesta transferência modal a favor do transporte público, onde apenas quinze jovens em cada grupo de cem alunos afirmou trocar o transporte particular pelo autocarro público gratuito nas suas deslocações, o estudo anuiu na necessidade de medidas complementares à gratuidade.

Observou-se a existência de entendimento para a mudança de comportamentos em virtude do predomínio do juízo permissivo a favor da utilização do transporte público gratuito.

As recomendações políticas, especialmente propostas a pensar no passageiro jovem, incluem ações de esclarecimento nas escolas, tutoriais como passeios-experiência e passes com integração multifuncional para além do uso no transporte gratuito.

A ida à escola permitiu identificar um considerável *gap* de informação sobre a gratuidade dos transportes públicos, gerando várias questões no público estudantil. Neste sentido, recomendam-se sessões de sensibilização e esclarecimento junto dos pais e alunos, organizadas pelas equipas afetas ao pelouro da educação, juventude e transportes do município.

Adicionalmente, e dado que vários jovens nunca experimentaram viajar de transporte público, porventura não necessitando deste meio de transporte, sugerem-se a realização de viagens tutoriais como passeios-experiência em autocarro de serviço regular, e.g. em contexto de visita de estudo, explicando aos jovens as regras e condições circunscritas à viagem e ao passe gratuito.

Em reforço da simplificação e desburocratização, recomenda-se a integração multifuncional do passe, que habilita aos jovens a gratuidade da viagem, incorporando, de antemão, a funcionalidade de cartão de aluno, podendo ser utilizado nas atividades letivas e nos serviços escolares, à semelhança do que já se pratica no Município de Lisboa. Ademais, sugere-se a incorporação da sua utilização em outros serviços e equipamentos públicos, como espaços culturais e museológicos; ao mesmo tempo que poderá incluir protocolos de descontos-jovem e gratuidades em demais atividades, à semelhança do *European youth card*, que promovam e salvaguardem os interesses próprios da população jovem. Esta medida procura influenciar o grupo específico de passageiros em estudo, procurando alterar o seu comportamento e a tomada de decisão sob a forma de reforço positivo através de *nudges* a favor da transferência modal, repercutindo-se num movimento à direita da curva da procura de transporte a tarifa zero.

Numa relação de prossecução do trabalho desenvolvido nesta dissertação, propõem-se como questões de trabalho futuro a reaplicação do questionário original, em outros locais onde venha a ser implementada a gratuitidade dos transportes públicos, em especial ao grupo etário dos jovens, podendo-se fazer comparações *cross-sectional* entre casos de estudo.

Entende-se ainda a necessidade de voltar a aplicar no terreno a metodologia elaborada, com o propósito de revisar a política após o desfasamento dos impactos da atual pandemia e da recente entrada de um novo operador de transportes, e ainda, caso se venham a concretizar, o estudo do impacto das políticas complementares à gratuitidade que se recomendam.

Referências Bibliográficas

- Afonso, A. et al. (2016). *Economia e Políticas Públicas*. 5ªed. Lisboa: Escolar Editora.
- AMT (2020). *Implementação do programa de apoio à redução tarifária (PART): Dados preliminares*. Lisboa: Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, fevereiro de 2020.
- Anderson, C. (2009). *Free: O futuro é grátis*. 1ªed Portuguesa. Lisboa: Actual Editora.
- Andrews, G. (2012). *Just the ticket? Exploring the contribution of free bus fares policy to quality of later life* (Doctoral dissertation) Faculty of Environment & Technology, University of the West of England, Bristol.
- Baptista, M. (2020). *Impacto do Passe Único na Área Metropolitana de Lisboa*. ISCTE. Master thesis.
- Baum, H. (1973). “Free public transport”, *Journal of Transport Economics and Policy*, pp3-19.
- Bull, O, et al. (2020). “The impact of fare-free public transport on travel behavior: evidence from a randomized controlled trial”, *Regional Science and Urban Economics*, 103616.
- Carr, C. e Hesse, M. (2020). “Mobility policy through the lens of policy mobility: The post-political case of introducing free transit in Luxembourg”, *Journal of Transport Geography*, 83, 102634.
- Cats, O. et al. (2017). “The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn”, *Transportation*, 44(5), pp1083-1104.
- Cervero, R. (1990). “Transit pricing research”, *Transportation*, 17(2), pp117-139.
- CMA (2021). *Orçamento 2021*. Arraiolos: Câmara Municipal de Arraiolos.
- CMC (2018a). *OP JOVEM!*. Edição 2018. Cascais: Cascais Participa.
- CMC (2018b). *Concurso Público de Prestação de Serviço Público de Transporte Regular de Passageiros no Concelho de Cascais – abertura de procedimento e autorização da despesa*. Proposta a Reunião de Câmara n.º 993-2018 DCOP. Cascais: Câmara Municipal de Cascais.
- CMC (2019a). *A VOZ DOS JOVENS 2019: Tema: Educação e Mobilidade 24 e 26 abril '19*. Assembleia “A Voz dos Jovens 2019”. Cascais: Cascais EDU.
- CMC (2019b). *Relatório do inquérito sobre hábitos de mobilidade dirigido 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.
- CMC (2019c). *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 475-2019 DCOP. Cascais: Câmara Municipal de Cascais.
- CMC (2020a). *Em Cascais Autocarros gratuitos para todos: estudantes*residentes*trabalhadores* [Online]. Disponível em https://www.cascais.pt/sites/default/files/styles/galeria-new/public/imagens/noticias/new/2019_mobi_autocarros_gratis_banner_755x372_sem_frase.jpg?itok=0IGp40Wf (Acesso em: 4 de abril de 2021).
- CMC (2020b). *Cascais já tem Autocarros Gratuitos* [Online]. Disponível em <https://www.cascais.pt/noticia/cascais-ja-tem-autocarros-gratuitos> (Acesso em: 4 de abril de 2021).
- CMC (2021a). *Grandes Opções do Plano 2021-2025*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais.
- CMC (2021b). *Orçamento 2021-2025*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais.
- CMO (2018). *Relatório de Conta e Gerência*. Oeiras: Câmara Municipal de Oeiras.

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS, UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

- Cools, M. et al. (2016). “Free public transport: A socio-cognitive analysis”, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 86, pp96-107.
- Currie, G. (2010). “Enhancing rail capacity using free fare incentives to shift demand peaks”, *World Congress on Transport Research*, 12ªed. 2010, Lisboa, Portugal, 01341.
- Curtin, J. (1968). “Effects of fares on transit riding”, *Highway Research Record*, 213, pp8-18.
- De Witte, A. et al. (2008). “How persuasive is ‘free’ public transport? A survey among commuters in the Brussels Capital Region”, *Transport Policy*, 15(4), pp216-224.
- Doxsey, L. e Spear, B. (1981). “Free-fare transit: some empirical findings. Abridgment”, *Transportation Research Record*, 799.
- Elahi, K. (2015). “Homo Economicus in Neoclassical Economics: Some Conceptual Curiosities about Behavioural Criticisms”, *Homo Oeconomicus*, 32(1), pp23-51.
- Fearnley, N. (2013). “Free fares policies: impact on public transport mode share and other transport policy goals”, *International Journal of Transportation*, 1(1), 75-90.
- Freepublictransport.info (2021). *Fare Free Public Transport / Information about cities with fare free public transport* [Online]. Disponível em <https://freepublictransport.info/> (Acesso em: 3 de junho de 2021).
- Fujii, S. e Kitamura, R. (2003). “What does a one-month free bus ticket do to habitual drivers? An experimental analysis of habit and attitude choice”, *Transportation*, 30 (1), pp81-95.
- Google (2021). *Relatório de mobilidade da comunidade no âmbito da COVID-19*, Portugal e Região de Lisboa, 21 de fevereiro de 2021.
- Grzelec, K., e Jagiełło, A. (2020). “The effects of the selective enlargement of fare-free public transport”, *Sustainability*, 12(16), 6390.
- Hess, D. (2017). “Decrypting fare-free public transport in Tallinn, Estonia”, *Case studies on transport policy*, 5(4), pp690-698.
- Hodge, D. et al. (1994). “Fare-free policy: costs, impacts on transit service, and attainment of transit system goals”, *Washington State Department of Transportation*, 277.1.
- Hulten, Michel (2015). *Fare-Free Public Transport (FFPT). The 3rd Draft for Avesta*. SAXION - University of Applied Sciences, School of Governance, Law and Urban Development - Enschede/Deventer, Netherlands.
- INE (2017a). *Inquérito à mobilidade nas áreas metropolitanas do Porto e de Lisboa – Questionário CAWI 2017*. Lisboa: Departamento de Estatísticas Económicas, Instituto Nacional de Estatística.
- INE (2017b). *Inquérito à mobilidade nas áreas metropolitanas do Porto e de Lisboa – Documento Metodológico. Versão 1.0*. Lisboa: Departamento de Estatísticas Económicas, Instituto Nacional de Estatística.
- INE (2019). Lisboa – 15.1 Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto. [Base de dados], v1.00. Data CD.
- Inturri, G., et al. (2020). “‘You study, you travel free’: when mobility management strategies meet social objectives”, *Transportation Research Procedia*, 45, pp193-200.
- Kębłowski, W. (2018). *Moving past sustainable mobility towards a critical perspective on urban transport. A right to the city-inspired analysis of fare-free public transport*. Bruxelas: ULB-Universite Libre de Bruxelles & Vrije Universiteit Brussel. PhD’ thesis.
- Kębłowski, W. (2019). “Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport”, *Transportation*, pp1-29.

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

- Komanoff, C. et al., (2008). *A bolder plan: Balancing free transit and congestion pricing in New York city*. New York: Nurture New York's Nature.
- Kutela, B. et al. (2021). "Exploring geographical distribution of transportation research themes related to COVID-19 using text network approach", *Sustainable cities and society*, 67, 102729.
- MAAC (2020). *Balanço do programa de apoio à redução tarifária nos transportes públicos*. Lisboa: Gabinete do Ministro do Ambiente e da Ação Climática, abril de 2020.
- MAAC (2021). *Audição ao Ministro do Ambiente e da Ação Climática*, Lisboa: Assembleia da República, 3 de fevereiro de 2021.
- McKinsey (2020). *Transportes durante a pandemia*. Transportation safety | COVID Response Center | McKinsey & Company.
- Mullainathan, S. e Thaler, R. (2000). "Behavioral economics", *National Bureau of Economic Research*, working paper 7948, pp1-13.
- Murta, D. (2010). *Quilómetros, euros e pouca terra: manual de economia dos transportes*. 1ªed. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra/Coimbra University Press.
- OCDE (2016). *Housing plus transportation affordability indices: Uses, opportunities, and challenges*. International Transport Forum Discussion Paper, 2016-14.
- Peixoto, V. et al. (2020). "Mobilidade em Portugal em tempos de pandemia por COVID-19", *Centro de Investigação em Saúde Pública*.
- Pereira, J. et al. (2019). *A economia comportamental e a mobilidade urbana: encontrar formas inovadoras para aumentar o uso de transportes públicos*. Seminário em Economia, ISEG-UL, pp1-53.
- Perone, J. (2002). *Advantages and disadvantages of fare-free transit policy. Final Report*. Washington: CUTR, pp1-28.
- Portugal Participa (2016). *Revista da Rede de Autarquias Participativas - 2016*. 1ª ed. Março de 2016 Portugal: Associação In Loco.
- Robbins, L. (2007). *An essay on the nature and significance of economic science*. 2ªed. Londres: Macmillan and Co., Limited.
- Saraiva, F. (2012). *Free Products and their impact on consumer behavior*. Universidade do Porto – Faculdade de Economia. Master thesis.
- Scheiner, J. e Starling, G. (1974). "The political economy of free-fare transit", *Urban Affairs Quarterly*, 10(2), pp170-184.
- Schneider, S. (2010). "Homo economicus—or more like Homer Simpson", *Deutsche Bank Research*, 29, pp1-28.
- SCOTTURB (2018). *Novas Tarifas praticadas a partir de 1 janeiro 2019*. Cascais: Scotturb.
- Shampanier, K. et al. (2007). "Zero as a special price: The true value of free products", *Marketing science*, 26(6), pp742-757.
- Slovic, P. (1995) The construction of preference. *American psychologist*, 50(5), 364.
- Štraub, D. (2020). "The Effects of Fare-Free Public Transport: A Lesson from Frýdek-Místek (Czechia)", *Sustainability*, 12(21), 9111.
- Tamagusko, T. e Ferreira, A. (2021). *Mobility Patterns of the Portuguese Population during the first year of the COVID-19 Pandemic: A Longitudinal Study*. A Preprint Submitted For Proceedings Of The 2021 International Conference On Information Technology & Systems. Not peer-reviewed.

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS, UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

- Thaler, R. e Sunstein, C. (2018). *Nudge : um pequeno empurrão*. 2ª ed. Alfragide: Lua de Papel, pp1-367.
- TIS (2010). “Diagnóstico: Dossier 4 – Conta Pública”, *Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio para Cascais (ETAC)*. Fevereiro de 2010. Câmara Municipal de Cascais.
- TIS (2020a). *Plano de Deslocações Urbanas (PDU) de Cascais - Fase I: Método e Plano de Trabalhos, Agenda, Comissões e Regras*. Câmara Municipal de Cascais.
- TIS (2020b). *Plano de Deslocações Urbanas (PDU) de Cascais - Fase II: Diagnóstico*. Câmara Municipal de Cascais.
- TIS (2020c). *Plano de Deslocações Urbanas (PDU) de Cascais - Fase III: Cenarização e Consolidação da Estratégia*. Câmara Municipal de Cascais.
- Tomanek, R. (2017). “Free-fare public transport in the concept of sustainable urban mobility”, *Transport Problems*, 12.
- Van Goeverden, C. et al. (2006). “Subsidies in public transport”, *European Transport*, 32, pp5-25
- Verheyen, G. (2010). *Irrationaliteit in vervoerswijzekeuze: gratis (Versão Portuguesa: Irracionalidade na escolha do modo de transporte: gratuito)*. Master’s thesis. UHasselt Diepenbeek.
- VTPI (2019). *Transportation Cost and Benefit Analysis II – Literature Review*. Victoria Transport Policy Institute, pp1-26.

Legislação

Decreto-Lei n.º 299/84, de 5 de setembro

Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, “Código dos Contratos Públicos (CCP)”

Lei n.º 52/2015 de 9 de junho

Despacho n.º 1234-A/2019 de 31 de janeiro, entretanto revogado pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro

Regulamento n.º 457/2020, de 8 de maio

Anexo A

Questionário aos Jovens do Ensino Secundário das Escolas de Cascais

iscte

INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

<https://forms.office.com/r/jYtCQ7XWmf>



Questionário: Transportes Públicos Gratuitos, um caso de estudo no Município de Cascais

AS ESCOLHAS DOS JOVENS

* Obrigatório

[intro] Esclarecimento prévio

O presente estudo surge no âmbito de um projeto de investigação de Trabalho Final de Mestrado em Economia e Políticas Públicas a decorrer no Iscte – Instituto Universitário de Lisboa. O estudo tem por objetivo recolher informação sobre as escolhas de mobilidade dos jovens alunos do ensino secundário de escolas do município de Cascais.

O estudo é realizado por João Filipe Norberto Pereira (jfnpa@iscte-iul.pt), que poderá contactar caso pretenda esclarecer uma dúvida ou partilhar algum comentário.

A sua participação no estudo, que será muito valorizada pois irá contribuir para o avanço do conhecimento neste domínio da ciência, consiste em responder ao seguinte questionário que irá demorar aproximadamente 8 minutos a ser concluído.

Não existem riscos significativos expectáveis associados à participação no estudo.

A participação no estudo é estritamente voluntária: pode escolher livremente participar ou não participar. Se tiver escolhido participar, pode interromper a participação em qualquer momento sem ter de prestar qualquer justificação. Para além de voluntária, a participação é também anónima e confidencial. Os dados obtidos destinam-se apenas a tratamento estatístico e nenhuma resposta será analisada ou reportada individualmente. Em nenhum momento do estudo precisa de se identificar.

Ao avançar, declara ter compreendido os objetivos de quanto lhe foi proposto e explicado pelo investigador, ter sido dada oportunidade de fazer todas as perguntas sobre o presente estudo e para todas elas ter obtido resposta esclarecedora, pelo que aceita nele participar.

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

[varMob] 1. Com a introdução do transporte público gratuito em Cascais, houve alteração na quantidade de vezes que utilizas o autocarro nas tuas deslocações? *

Para responderes, por favor, escolhe a frase que melhor responde à questão colocada.

- Não, Eu já utilizava o autocarro antes de ser gratuito e continuei a utilizá-lo
- Não, Eu não utilizava o autocarro e quando passou a ser gratuito continuei a não utilizar
- Sim, Eu utilizava o autocarro e agora que é gratuito utilizo mais vezes
- Sim, Eu não utilizava o autocarro, mas agora sendo gratuito já utilizo
- Sim, Eu utilizava o autocarro, mas agora sendo gratuito já não o utilizo.

[TPhoje] 2. Hoje utilizaste o autocarro gratuito para te deslocares para a escola? *

- Sim
- Não

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

[ProbEsc] 3. E qual a probabilidade de usares o autocarro gratuito na próxima semana, nas deslocações casa-escola? *

- Impossível
- Pouco provável
- Nem improvável, nem provável
- Muito provável
- Certo

[ProbLoja] 4. E qual a probabilidade de usares o autocarro gratuito na próxima semana, nas deslocações de ida às compras? *

- Impossível
- Pouco provável
- Nem improvável, nem provável
- Muito provável
- Certo

[ProbLaz] 5. E qual a probabilidade de usares o autocarro gratuito na próxima semana, nas deslocações de lazer e recreio (por exemplo, ida à praia)? *

- Impossível
- Pouco provável
- Nem improvável, nem provável
- Muito provável
- Certo

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

[Habit0] 6. Respondendo rapidamente a cada alínea, sem pensares muito, escolhe o modo de transporte que normalmente utilizas em cada uma das seguintes situações do quotidiano. Por favor, escolhe unicamente uma opção de transporte. *

		Autocarro	Bicicleta	Comboio	Táxi, Uber ou similar	Viatura particular	A pé	Outro
[Hab1]	Comprar roupa	<input type="radio"/>						
[Hab2]	Ir almoçar fora	<input type="radio"/>						
[Hab3]	Regressar a casa	<input type="radio"/>						
[Hab4]	Ir a um parque	<input type="radio"/>						
[Hab5]	Ir a um café/bar	<input type="radio"/>						
[Hab6]	Encontro com amigos	<input type="radio"/>						
[Hab7]	Ir ao ginásio	<input type="radio"/>						
[Hab8]	Ir à escola	<input type="radio"/>						
[Hab9]	Ir ao supermercado	<input type="radio"/>						
[Hab10]	Acompanhar familiares	<input type="radio"/>						
[Hab11]	Ir a uma livraria	<input type="radio"/>						
[Hab12]	Visitar um amigo	<input type="radio"/>						
[Hab13]	Ir à biblioteca	<input type="radio"/>						
[Hab14]	Encontro de trabalho de grupo	<input type="radio"/>						
[Hab15]	Fazer desporto ao ar livre	<input type="radio"/>						
[Hab16]	Ir à praia	<input type="radio"/>						
[Hab17]	Visitar a família	<input type="radio"/>						
[Hab18]	Assistir a evento desportivo	<input type="radio"/>						
[Hab19]	Ir ao médico	<input type="radio"/>						
[Hab20]	Ir ao cabeleireiro	<input type="radio"/>						

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

[control] 7. Nesta questão, por favor, escolhe a opção autocarro. *

- A pé
- Autocarro
- Bicicleta
- Comboio
- Viatura particular
-
- Outro

[HierCrit] 8. Nesta questão está disponível uma lista de critérios/atributos que pesam na altura de escolher um modo de transporte. *

Ordena, do mais importante para o menos importante, os aspectos que tens em consideração quando escolhes viajar de autocarro gratuito.

Acesso e Rede de serviços disponíveis

Informação ao público e Digitalização

Conforto/Conseguir lugar sentado

Frequência de horários

Velocidade (tempo de viagem)

Segurança e privacidade

Pontualidade

Limpeza e desinfecção

Sustentabilidade ambiental e neutralidade carbónica

Espaço de convívio

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

[PrefIP] 9. Relativamente a cada afirmação que se segue, indica o grau de concordância, tendo em conta a escala abaixo. Tenho maior preferência pelo uso do autocarro público gratuito, se... *

(1-Discordo totalmente; 2-Discordo em parte; 3-Não concordo, nem discordo; 4-Concordo em parte; 5-Concordo totalmente)

	Discordo totalmente	Discordo em parte	Não concordo, nem discordo	Concordo em parte	Concordo totalmente
o autocarro for amigo do ambiente, com utilização de energias renováveis.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
o autocarro for de fácil acesso para todos.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
o autocarro dispõe de wi-fi grátis.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
os abrigos permitem carregar os telemóveis.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
a informação sobre horários estivesse disponível em tempo real.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
houvesse lugares frente a frente, nos autocarros, onde fosse fácil conversar com os amigos.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
existisse máquinas de venda de comida e bebidas a bordo.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

[GrOp1] 10. Até que ponto concordas ou discordas que a oferta de viagem gratuita em autocarro aos jovens é uma boa ideia? *

- Absolutamente de acordo
- Relativamente de acordo
- Relativamente em desacordo
- Absolutamente em desacordo
- Sem opinião -> Segue automaticamente para a pergunta 12.

[GrOp2] 11. Explica em breves palavras o porquê de teres essa opinião.

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

[SatTP] 12. Tendo em conta as tuas experiências, qual o teu grau de satisfação com o serviço de transporte público gratuito? Caso ainda não tenhas utilizado, por favor ignora a questão e passa à seguinte.

Para cada característica escolhe entre 1 a 5 estrelas, onde 1-Muito Mau, 2-Mau, 3-Razoável, 4-Bom, 5-Muito Bom

	1 Estrela	2 Estrelas	3 Estrelas	4 Estrelas	5 Estrelas
Seguro	<input type="radio"/>				
Fiável	<input type="radio"/>				
Útil	<input type="radio"/>				
Inovador	<input type="radio"/>				
Novo	<input type="radio"/>				
Rápido	<input type="radio"/>				
Limpo	<input type="radio"/>				
Confortável	<input type="radio"/>				
Inteligente (smart)	<input type="radio"/>				
Sustentável (green)	<input type="radio"/>				
Flexível	<input type="radio"/>				
Não lotado	<input type="radio"/>				

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

[TAuto] 13. A tua família tem automóvel próprio? *

- Não
- Sim

[TBike] 14. Em tua casa, existe alguma bicicleta que possas utilizar? *

- Não
- Sim

[dist3km] 15. A tua residência dista mais de 3km do local da tua escola? *

- Não
- Sim

[Preço] 16. O preço do passe de autocarro, antes de ser gratuito, impedia-te de utilizar este tipo de transporte? *

- Não
- Sim
- Não sei

[TPasse] 17. Tens o Passe Viver Cascais que te possibilita viajar gratuitamente de autocarro em Cascais? *

- Não
- Sim

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS, UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

Obrigado pelas respostas dadas até aqui. Estas são as últimas três questões.

[Escola] 18. Qual o nome da tua Escola Secundária? *

- ES de Carcavelos
- ES de Frei Gonçalo de Azevedo
- ES de S. João do Estoril
- ES Fernando Lopes-Graça
- ES de Alvide
- ES de Cascais
- ES da Cidadela
- ES Ibn Mucana
- ES Matilde Rosa Araújo
- Outra

[Curso] 19. Qual é a tua área de estudo? *

- Ciências e Tecnologia
- Ciências Socioeconómicas
- Línguas e Humanidades
- Artes Visuais
- Profissional

[Ano] 20. Qual é o teu ano de escolaridade? *

- 10.º
- 11.º
- 12.º

Obrigado pela tua colaboração.
Votos de sucesso escolar!

Este conteúdo não foi criado nem é aprovado pela Microsoft. Os dados que submeter serão enviados para o proprietário do formulário.

 Microsoft Forms

Anexo B

Parecer do Encarregado de Proteção de Dados do ISCTE



Parecer do Encarregado de Proteção de Dados (EPD) do ISCTE-IUL

7 de Maio de 2021

Título do trabalho de investigação: A Política de Transportes Públicos Gratuitos: As Escolhas dos Jovens, um Caso de Estudo no Município de Cascais

Tipo: Mestrado / Dissertação (Mestrado em Economia e Políticas Públicas)

Investigador: João Filipe Norberto Pereira

Orientação científica: Prof. Ana Cristina Costa, Departamento de Economia Política do Iscte-Instituto Universitário de Lisboa

Documentação disponibilizada ao Encarregado de Proteção de Dados:

- Formulário de submissão de projeto para o EPD
- Instrumento de inquirição, onde se inclui o questionário a aplicar e o consentimento informado
- Outros documentos

1. Resumo de objetivos

Inserido no âmbito de Trabalho Final de Mestrado em Economia e Políticas Públicas, com o título “A Política de Transportes Públicos Gratuitos: As Escolhas dos Jovens, um Caso de Estudo no Município de Cascais”, em desenvolvimento por João Filipe Norberto Pereira, o estudo pretende aplicar um questionário sobre as escolhas de mobilidade a jovens alunos com idade superior ou igual a 14 anos, que frequentam o ensino secundário de escolas do município de Cascais. O questionário procurará aferir as atitudes-reação dos jovens face à decisão de opção modal, tendo como pertinência a gratuitidade das viagens nesse município.

2. Método

A forma de aplicação do questionário, tomará o registo online das respostas dos jovens utilizando os seus próprios equipamentos informáticos (e.g. smartphones), quando possível, e a distribuição dos questionários em papel, apenas pontualmente caso o registo online não seja possível. Prevê-se a disponibilização do link/QR code aquando da presença dos alunos em sala de aula, em momento a acordar com os professores. A participação dos alunos cinge-se à resposta às questões do questionário, cujo preenchimento demorará previsivelmente não mais do que 8 minutos.

3. Questionário

A recolha de informação é realizada de forma anónima, sem registo de dados pessoais. Não se afigura existir recolha de informação sensível, em larga escala ou outros riscos assinaláveis para os participantes. Não se afigura a existência de riscos de re-identificação (reversão da anonimização) assinaláveis.

4. Confidencialidade

Os dados são tratados apenas pelo investigador e/ou o orientador científico. No Iscte, os investigadores do Iscte estão vinculados ao dever de sigilo e confidencialidade.

ISCTE-IUL Instituto Universitário de Lisboa Av. das Forças Armadas, 1649-026 Lisboa 351 217 903 000
www.iscte-iul.pt www.facebook.com/ISCTEIUL twitter.com/iscte_iul www.linkedin.com/company/iscte-iul www.flickr.com/photos/iscte_iul www.youtube.com/user/iultv





5. Consentimento informado

O consentimento informado será apresentado sob a forma de um texto que o/a participante lê quando do acesso ao questionário (em formato online ou presencial), manifestando a sua aceitação em participar. A natureza voluntária do estudo é assegurada e o consentimento contempla todas as questões éticas constantes do modelo de consentimento informado para estudos de investigação em uso pela Comissão de Ética do Iscte.

Conclusão

O estudo assegura o anonimato dos participantes, não recolhendo dados pessoais. Não se afigura existirem riscos de re-identificação assinaláveis. A confidencialidade dos dados coligidos é assegurada.

O Encarregado de Proteção de Dados do Iscte

Nuno David

Anexo C

Autorização da MIME-Direção-Geral da Educação

Monitorização de Inquéritos em Meio Escolar	
 Início » Consultar inquéritos » Ficha de inquérito	
Identificação da Entidade / Interlocutor	
Nome da entidade:	<input type="text" value="João Filipe Norberto Pereira"/>
Nome do Interlocutor:	<input type="text" value="João Filipe Norberto Pereira"/>
E-mail do interlocutor:	<input type="text" value="jfnpa@iscte-iul.pt"/>
Dados do Inquérito	
Número de registo:	<input type="text" value="077650001"/>
Designação:	<input type="text" value="A Política de Transportes Públicos Gratuitos: As Escolhas dos Jovens, um Caso de Estudo no Município de Cascais"/>
Descrição:	<p>Inserido no âmbito de Trabalho Final de Mestrado em Economia e Políticas Públicas, ISCTE-IUL, com o título A Política de Transportes Públicos Gratuitos: As Escolhas dos Jovens, um Caso de Estudo no Município de Cascais, em desenvolvimento por João Filipe Norberto Pereira, este questionário pretende recolher informação sobre as escolhas de mobilidade dos jovens alunos do ensino secundário de escolas do município de Cascais.</p> <p>Neste sentido, o previsto questionário procurará aferir as atitudes-reação dos jovens face à decisão de opção modal, tendo como pertinência a gratuitidade das viagens nesse município. Os resultados que se esperam alcançar traduzem-se na resposta à pergunta de partida que serve de base estrutural ao trabalho em desenvolvimento: "Se o custo deixou de ser o critério deliberativo da opção modal, o que terá ocupado o seu lugar na arquitectura da escolha?"</p> <p>A área temática associada ao presente projeto corresponde à classificação JEL R48: Economia dos transportes, Preços e Políticas Públicas.</p> <p>O objecto de pesquisa esquematiza-se numa abordagem explicativa de triangulação em torno de três ramos de estudo – Transportes públicos gratuitos, Economia comportamental e Policy approach – e tem como engrenagem de rotor o grupo etário dos jovens, no ambiente do Município de Cascais.</p> <p>Procura oferecer uma breve análise da problemática e aplicar metodologia mista a empregar durante a fase empírica, planeando-se eliminar o gap existente aplicando um questionário ao grupo alvo dos estudantes cascalenses do ensino secundário. A ausência de estudos circunda a perspectiva da idade.</p> <p>QUESTIONÁRIO METODOLOGIA</p> <p>Descrevem-se nos seguintes pontos as etapas operacionais da investigação a realizar em meio escolar:</p> <p>a. Recolha de dados</p> <p>A forma de aplicação do instrumento de recolha de informação junto da população-alvo, nomeadamente o questionário que se pode consultar no processo, tomará o registo online das respostas dos jovens utilizando os seus próprios equipamentos informáticos (e.g. smartphones), quando possível, e a distribuição dos questionários em papel.</p> <p>Prevê-se a disponibilização do link/QR code aquando da presença dos alunos em sala de aula, numa aula a acordar com os professores, e a imediata resposta do questionário. Caso não seja possível responder em formato online, será distribuído questionário em papel.</p> <p>A equipa que irá aos estabelecimentos de ensino será composta unicamente pelo mestrando João Pereira. Previamente à aplicação do questionário estão em agendamento reuniões com os diretores das escolas-alvo para apresentação da investigação e agendamento das ações de recolha dos dados junto dos alunos. Todas as etapas inerentes à investigação contam com a estreita colaboração de equipa de elementos da Câmara Municipal de Cascais (Mobilidade e Educação).</p> <p>b. População-alvo</p> <p>Jovens alunos do ensino secundário (científico-humanístico e profissional), com idade superior ou igual a 14 anos, seleccionados num universo de 4 a 6 turmas de cada uma das escolas secundárias de Cascais escolhidas.</p> <p>O modo de seleção da unidade amostral, os alunos, é baseado nas turmas seleccionadas para efeitos de aplicação do questionário. Estas são escolhidas conforme indicação dos respetivos diretores de escola, com a intermediação da equipa da CMCascais, e procurando assegurar a diversidade e proporcionalidade dos cursos.</p> <p>c. Período de aplicação</p> <p>A periodicidade da aplicação é pontual e de acção única e perspectiva-se que decorra durante o mês de maio/junho de 2021. A escolha do período de aplicação justifica-se pelo tempo esperado para a aprovação do presente pedido de autorização, bem como procura-se não coincidir com as semanas de preparação</p>

João Filipe Norberto Pereira

Área reservada

- Dados da entidade
- Consultar inquéritos
- Registar inquérito
- Instruções

- Início
- Pesquisar inquéritos

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS, UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

para exames.

d. Observações

O questionário não se encontra registado no Sistema Estatístico Nacional e será aplicado, monitorizado, armazenado, analisado e, futuramente, eliminados os seus dados, conforme os princípios estabelecidos no RGPD, pela entidade de investigação, nomeadamente o mestrando João Filipe Norberto Pereira, em colaboração com o seu orientador Ana Cristina Narciso Fernandes Costa.

O questionário é composto por 20 questões que respeitam o princípio da minimização dos dados, não se recolhendo dados sensíveis que identifiquem univocamente o aluno. Inicia-se com o devido esclarecimento prévio que será reforçado presencialmente, respondendo-se às questões que surjam dos alunos.

A estrutura escolhida para gestão dos dados recolhidos foi Office 365 – Forms, subscrição ISCTE-IUL, com acesso condicionado (senha).

Para além da monitorização e avaliação desencadeada pelo MIME - Direção Geral de Educação, o questionário foi previamente analisado pelo Encarregado de Proteção de Dados, tendo sido emitido parecer favorável.

Objectivos:

PROBLEMÁTICA

É premente a necessidade de contribuir para a investigação académica sobre Fare-Free Public Transport, com a compreendida justificação da actualidade do tema no apoio à decisão política.

É factual a queda abruta no número de passageiros transportados no transporte público. Se por um lado, muito se deve ao teletrabalho e ao recesso, por outro, o volume de viaturas particulares que hoje “invadem” as cidades e vilas atingiu um número bloqueador do tráfego sustentável.

Exemplificando-se dois recentes factos; a implementação de gratuidade global nos transportes públicos, inovando a nível mundial, em todo o território do país (Luxemburgo); e igualmente, em execução o primeiro município nacional (Cascais) a implementar o preço-zero nos transportes colectivos.

Assim, sob a hipótese de que o custo deixou de ser o critério deliberativo no momento de escolher um meio de transporte; o que terá ocupado o seu lugar na arquitetura da escolha modal?

Procura-se ainda aguçar o olhar de investigador para o grupo etário dos jovens que já em período pré-pandémico, exigiam ao poder político o instrumento em estudo.

BREVE REVISÃO DE LITERATURA

O conceito de gratuidade nos transportes públicos consiste na eliminação da bilhética associada ao serviço e na cobrança de um preço especial-zero. Contudo, o âmbito de abrangência é bastante flexível desde Fare-Free Public Transport global a parcial; o preço-zero pode ser restringido no tempo, no espaço e/ou no grupo social.

H. Baum (1973) é considerado o provável pioneiro no estudo deste instrumento político, tendo introduzido questões de pesquisa associadas à autonomia e eficiência da medida, em torno dos benefícios e custos da gratuidade. Referenciando o investigador, surgiram posteriormente vários estudos que confrontam argumentos neoclássicos e comportamentais.

Na visão neoclássica, as elasticidades da procura e a Regra de Simpson-Curtin [elasticidade-preço padrão do sector dos transportes igual a -0.33] esgrimam contra os argumentos comportamentais do efeito preço-zero.

Estes últimos abordam as preferências na óptica do trabalho/escola, compras e lazer, a teoria dos prospectos, contexto e ponto de referência, normas sociais, afecto, dificuldade de mapeamento, procura de variedade ou procura de coerência, reacção da procura e estrutura não linear, teoria da dissonância cognitiva, teoria do hábito e teoria do comportamento planeado. Existe um gap relativo ao estudo destes efeitos, consoante o grupo etário, especialmente nos jovens.

Enumera-se uma larga lista de benefícios associados a esta medida que se encontram mencionados no intenso debate sobre o instrumento, tais como: viagens mais rápidas, menor confusão nos clientes com a diversidade de tarifas, menores custos administrativos, maior segurança, maior atracção turística, maior contributo para a mudança estrutural do modo de deslocação, menor isolamento e exclusão social, maior igualdade de acessibilidade, um significativo estímulo económico nas zonas comerciais onde vigora a gratuidade e a melhoria das condições ambientais.

O debate coleciona as principais críticas e dúvidas acerca do sucesso do instrumento associadas à perda de receita, à utilidade e crescimento económico, à força da mudança modal, à perda de barreira face a grupos de passageiros indesejados e visão negativa de bairro sujeita à criminalidade.

Contam-se 100 implementações da medida, principalmente no continente europeu e em áreas urbanas pequenas, com o triplo objectivo de resolver os problemas associados à Economia, Coesão Social e Sustentabilidade.

Os autores na sua generalidade incluem uma última secção com recomendações políticas, nos seus estudos de investigação. Urge destacar que uma política não funciona automaticamente em qualquer localização, isto é, o contexto local importa (contra fast-policy), transcrevendo-se o conselho “seja cauteloso sobre histórias de sucesso, e olhe mais de perto a estratégia de governação e a tomada de decisões” (Carr, C., & Hesse, M., 2020:3); a implementação de políticas mais restritivas (contra FFPT global); uma acção mista com a aplicação de “carrot policy” mas também de “stick policy” como complemento para forçar a mudança modal; a tomada de decisões em conformidade com estudos de viabilidade (económica, social, e também, política) substituindo as tradicionais políticas encetadas de capital-intensivo e bus-lines; e “uma política pode ser bem sucedida para os pequenos sistemas de transportes; é quase certo que a implementação sem restrições não seria adequada para sistemas de transporte maiores” (Perone, J., 2002:4).

QUESTIONÁRIO

DIMENSÕES DE ANÁLISE

• Teoria do hábito e Teoria do comportamento planeado

Aferir quais as atitudes-reacção dos jovens face à sua decisão de opção modal;

• Normas Sociais

Percepcionar quais os atributos/aspectos relacionados com a decisão modal que não estão condensados no preço, isto é, que são medidos como um “preço fantasma” na altura de decidir;

• Reacção da procura

Perceber quais as alterações na mobilidade sujeitas à política de gratuidade em vigor em Cascais;

• Dificuldade de mapeamento

Aferir a certeza em torno do benefício da medida, recolhendo a opinião dos jovens;

• Teoria da percepção e willingness to switch

Conhecer em dois momentos (hoje e a previsão do amanhã) a tomada de decisão sobre a utilização do transporte público

• Caracterização social

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS, UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

Conhecer a disponibilidade de acesso (viatura particular, bicicleta e distância casa-escola superior a 3km), as experiências (satisfação face ao transporte público existente) e a informação educativa (curso, ano e escola) dos jovens inquiridos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS (PRINCIPAIS)

1. Baum, H. (1973). Free public transport. *Journal of Transport Economics and Policy*, 3-19
2. Cools, M., Fabbro, Y., e Bellemans, T. (2016). "Free public transport: A socio-cognitive analysis", *Transportation Research Part A*, 86, pp. 96-107
3. Kęblowski, W. (2019). "Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport". *Transportation*, 1-29
4. Perone, J., (2002). "Advantages and disadvantages of fare-free transit policy". Final Report. CUTR, 1-28
5. Saraiva, F. (2012). Free Products and their impact on consumer behavior. Universidade do Porto – Faculdade de Economia. Master thesis
6. Scheiner, J. I., e Starling, G. (1974). "The political economy of free-fare transit". *Urban Affairs Quarterly*, 10(2), 170-184
7. Shampanier, K., Mazar, N., e Ariely, D. (2007). "Zero as a special price: The true value of free products". *Marketing science*, 26(6), 742-757
8. Van Goeverden, C., et al. (2006). "Subsidies in public transport". *European Transport*, 32, 5-25
9. Verheyen, G. (2010). Irrationaliteit in vervoerswijzekeuze: grátis (VP: Irracionalidade na escolha do modo de transporte: gratuito). Master's thesis. UHasselt Diepenbeek).

Periodicidade:

Pontual

Data do início do período de recolha de dados:

12-05-2021

Data do fim do período de recolha de dados:

14-06-2021

Universo:

Jovens estudantes do ensino secundário que frequentam escolas do município de Cascais

Unidade de observação:

Aluno

Método de recolha de dados:

Questionário online/papel

Inquérito registado no Sistema Estatístico Nacional:

Não

Inquérito aplicado pela entidade:

Sim

Instrumento de inquirição:

07765_202105081114_Documento1.zip (ZIP - 1,21 MB)

Nota metodológica:

07765_202105081114_Documento2.zip (ZIP - 551,50 KB)

Outros documentos:

07765_202105081114_Documento3.zip (ZIP - 747,80 KB)

Data de registo:

13-04-2021

Versão:

1 (1)

Dados adicionais

Avaliação:

Exmo.(a) Senhor(a) João Filipe Norberto Pereira
Venho por este meio informar que o pedido de realização de inquérito em meio escolar é autorizado uma vez que, submetido a análise, cumpre os requisitos, devendo atender-se às observações aduzidas.
Com os melhores cumprimentos
José Vítor Pedroso
Diretor-Geral
DGE

Anexo D

Entrevista ao Vice-Presidente da Câmara Municipal de Cascais



**A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS:
AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS**

Entrevista
Vice-Presidente Miguel Pinto Iuz

Inserido no âmbito de Trabalho Final de Mestrado em Economia e Políticas Públicas, ISCTE-IUL, com o título *A Política de Transportes Públicos Gratuitos: As Escolhas dos Jovens, um Caso de Estudo no Município de Cascais*, em desenvolvimento por João Filipe Norberto Pereira, este questionário tem o intuito de o entrevistado procurando esclarecer alguns aspectos associados à definição da política em epígrafe.

1. “Em paralelo com as orientações políticas do pilar da sustentabilidade, da coesão social e económico, encontra-se subjacente o princípio de que a mobilidade é um direito de todos, numa tradição marcadamente europeia de justiça social”. Concorda que esta afirmação resume os principais pilares estruturais da política? A que outros desafios estruturais do município procura a política dar resposta?

Sim, a afirmação está absolutamente correta. Nós entendemos que a coleta de impostos e taxas, as fontes de receita do município, têm um fim último que consiste em fazer investimentos hoje que ofereçam a melhor qualidade de vida aos nossos concidadãos, seja na estruturação do território - numa primeira fase foi isso que as câmaras fizeram porque o nacional não tinha infraestruturas nomeadamente redes de saneamento básico e abastecimento de água - quer seja ao nível de equipamentos - como é o caso das escolas, centros de saúde, rede viária, tudo isso. Foi um esforço de todos nós pois todos nós pagamos impostos. E a única forma de democratizarmos esse investimento [Transportes públicos gratuitos] - como numa biblioteca - e garantir que todos em igualdade de circunstâncias têm acesso a estes equipamentos que todos nós pagamos é garantir que a mobilidade é o mais acessível e universal para todos. Por isso é que nós colocamos e dizemos que não existe uma verdadeira democracia sem mobilidade. Numa sociedade democrática temos de garantir que todos têm a capacidade de se mover para tirar partido de um investimento coletivo de todos. E foi isso que fizemos! Nada disto teria sido possível se a lei não tivesse sido alterada e dado aos municípios a capacidade de poder fazer a gestão das suas próprias redes de transporte. Desse ponto de vista, em Cascais, demos um passo ainda mais adiante face a outros municípios, a gratuitidade, que torna o sistema ainda mais universal, aberto e justo.

[Quando se referia às novas competências dadas aos municípios refere-se às novas Autoridades de Transporte?]

Sim. Os anteriores concursos eram geridos pela autoridade de transportes nacional e com a alteração da lei há cerca de 5 anos foi possível permitir que os municípios assumam essa responsabilidade. Eu acho que vi durante muitos anos os municípios sofrerem de uma estigmatização de não terem os recursos humanos, físicos e financeiros para gerir grandes pastas como a questão do transporte. Hoje já se percebeu que o municipalismo chegou à sua maioridade, que os municípios estão bem apetrechados nestes planos. O governo em boa hora deu esse passo e houve municípios que passaram de duas formas: unilateralmente, focando neles próprios a

autoridade de transportes, como no caso de Cascais, Lisboa, Barreiro, só para falar na AML; ou congregando-se em associações ou áreas metropolitanas e fazendo essa gestão coordenada ao nível dessas entidades. Não estou a dizer que um sistema é melhor do que o outro. São opções diferentes com resultados diferentes.

2. Qual a relevância desses desafios para o desenvolvimento do município que levaram a justificar a necessidade de intervenção neste domínio?

Sim, claro que outros planos [sustentabilidade e economia, para além de justiça social] também foram objetivamente tidos em conta. Desde logo a sustentabilidade, nós fomos o primeiro concurso público de transportes rodoviários que teve quase no seu âmago a preocupação nomeadamente com o pilar da sustentabilidade ambiental, quando o colocámos como primeiro critério para avaliação das propostas concorrentes. 45% do peso desta decisão cabia ao nível de emissões de gases de efeito de estufa que esta concessão e a nova frota deveria trazer. E foi isso que fizemos! Em Cascais a decisão foi tomada tendo em conta 3 critérios fundamentais: 90% a questão das emissões e a questão do preço - lá está, logo os dois pilares económico e ambiental - e depois um terceiro fator mais marginal (10%) o tempo que o operador ganhador leva a colocar a operação em funcionamento. Portanto, a preocupação com o pilar ambiental, económico e depois com o pilar social, tal como falado no início, que advém da maior democratização do acesso, com o aumento da frota, km's produzidos e a gratuitidade do sistema.

3. O município de Cascais afirmou-se pioneiro desta tipologia de política em Portugal, não sendo possível conhecer impactos derivados de semelhante intervenção no país. Contudo, vários municípios portugueses garantem a mobilidade de pequenos grupos sociais cobrindo os associados custos do utilizador. Quais são os vossos critérios/argumentos que sustentam o pioneirismo?

Como diz e bem, existiam já grupos etários que não pagavam. A grande diferença é que nós universalizámos esse acesso, e, portanto, ninguém paga sendo residente, trabalhador e estudante do município de Cascais.

4. Existem nove dezenas de localidades com semelhante política espalhadas pelo globo. Aquando do desenho da política quais foram os exemplos/as inspirações internacionais para os órgãos de decisão em Cascais? Luxemburgo (mais recente)? Tallin (capital do transporte gratuito)? A Polónia (várias médias cidades)? Os EUA (numa tradição economicista)? Outros?

Eu diria que não [houve influências], nem tenho intenções de dizer que a ideia foi nossa. O conceito nasceu, de facto, nas nossas equipas e só depois descobrimos que o Luxemburgo tinha também aderido. Teve a ver também com uma análise que nós fizemos do nosso concelho, um concelho com um nível muito elevado de rendimento per capita - dos mais elevados do país -, tem uma utilização de transporte individual muito substancial e, portanto, tendo nós esse objetivo do pilar da sustentabilidade e acelerar o roteiro para a neutralidade carbónica, mas também a dar mais qualidade de vida às pessoas, porque as filas de trânsito são imensas e com isso não damos qualidade de vida às nossas cidades, a poluição também é enorme, nós tínhamos que criar aqui incentivos para o transporte público. Incentivos baseados em autocarros novos muito equipados, com Wi-Fi gratuito, com câmara CCTV para garantir a segurança, com uma televisão incorporada a dar permanentemente informação a

quem utiliza os nossos autocarros e a gratuitidade. A gratuitidade é peculiar pois sendo nós um concelho com uma taxa de utilização do transporte individual muito alta o que nós fizemos foi ir a um imposto - imposto único de circulação - e uma taxa - de estacionamento (parquímetro) no concelho de Cascais. Estas 2 rúbricas em conjunto [para além dos bilhetes a bordo a outros utilizadores não abrangidos pela gratuitidade] garantem receita suficiente ao município para poder oferecer os transportes públicos a toda a gente. Ou seja, há aqui também um racional económico num racional de redistribuição daquilo que é um bem de todos nós que são os recursos da colecta dos impostos. E, portanto, nós com o IUC que corresponde a 10 milhões de euros de receita anual e através da receita do estacionamento de 5 a 6 milhões de euros, estamos a falar apenas de uma receita do transporte individual de cerca de 16 milhões de euros. A nossa política de gratuitidade custa sensivelmente 12 a 13 milhões de euros, e, portanto, o município não aplica uma deriva irresponsável de querer oferecer tudo a todos nós, antes pelo contrário, é percebermos que quem anda de transporte individual pode ser o financiador do sistema de transporte coletivo. Dir-me-á que isto é pernicioso porque daqui a uns anos quando mais pessoas usarem o transporte coletivo, menos pessoas irão pagar parquímetro, e,... Pois é, mas também é virtuoso porque quando chegarmos a esse estágio quer dizer que os transportes públicos têm uma taxa de utilização muito elevada, como nos países nórdicos, teremos um ambiente muito mais sustentável, um ar muito menos poluído, e nessa altura se calhar podemos tomar outras decisões. Neste momento fez-nos sentido tomar esta decisão de acelerar a mudança de hábitos das pessoas.

5. Que riscos foram identificados aquando da implementação da política? Foi ponderada a escassez de procura pelo transporte público gratuito?

Desde logo, há um risco reputacional e público que se expressa na tão grande aposta de aumentar a rede e os autocarros que se traduz na inevitabilidade, devido à curva de aprendizagem, de utilização, de existir um período de sobre capacidade. Existirão carreiras que andarão vazias porque tem de existir a aprendizagem das pessoas. Mas nós preferimos isso. Esse é um risco assumido. Ora, ao invés de limitar o uso do transporte individual a priori, fizemos o contrário, nomeadamente vamos “inundar” o sistema com mais autocarros, mais km’s produzidos, barato e com qualidade, e depois paulatinamente esse sistema de vasos comunicantes vai acontecer de forma natural. Nós, nessa altura, podemos fazer um reforço. O reforço será impedir a utilização de (carros) transporte individual em certas zonas do território, penalizar ainda mais colocando taxas mais altas no estacionamento e, portanto, esse reforço positivo é feito depois, já a jusante de todo este processo. Ou seja, oferecer primeiro e exigir depois, as pessoas não podem se queixar de que são penalizadas e não há transportes de qualidade. Garantindo que não há desculpas nenhuma. Mais à frente quando quisermos fazer como fez Lisboa no Chiado onde as matrículas anteriores a 2001 não podem entrar, e nós podemos ainda ser mais ambiciosos e dizer que no centro de Cascais não entram carros de transporte individual a não ser moradores ou transportes públicos. Isso é um passo gigante para obrigar mais pessoas a usarem transporte público.

6. Decorrente da análise ao questionário aplicado junto de alunos do ensino secundário percebeu-se um número considerável de alunos que não tinha o passe que permite usufruir da medida bem como desconheciam a mesma. A partir deste pressuposto, o que considera ser uma recomendação de melhoria da concepção e implementação da política?

Sim, tem razão. Isso é um reforço de comunicação que temos de fazer naturalmente. Partilhar o mais possível e garantir que toda essa informação e as mais valias do uso do sistema são claras para todos. Isso temos de fazer. Neste momento, no sentido de urgência, colocar uma operação desta envergadura no terreno confesso que até foi bom não termos tido esse reforço de comunicação para ver se temos a casa organizada e se as coisas funcionam todas bem para depois pôr mais lenha na fogueira, por assim dizer, para acelerar todo esse processo de (re)aprendizagem de novas formas de utilização de transporte Público.

7. Uma última questão sobre a sua percepção acerca dos factores críticos de adesão à política. E o que considera poder influenciar a procura de transporte público, em particular nos jovens? No fundo, qual a sua sensibilidade ao tema que se estuda nesta dissertação?

Eu digo-lhe uma coisa: Eu sou de um tempo e de uma geração que muitos de nós em Cascais gostavam de ter motas e carros próprios. Sabe que eu hoje olho para a geração dos filhos dos meus amigos e vejo os jovens hoje muito mais vocacionados à utilização, por exemplo, de sistemas os carros partilhados (Uber, e outros) e mesmo a utilização de transportes públicos. Hoje a cultura está diferente, de facto. A cultura da sustentabilidade é mais enraizada nesta nova geração – e ainda bem que assim é! -, portanto eu acho que esse processo é um processo natural, não tem que haver um grande reforço. Eu acho que é para as gerações mais velhas que nós vamos ter que fazer grande parte desse reforço. Hoje até é *trendy* andar de Uber, ter uma aplicação e utilizar um sistema MaaS [mobility as a system]. É *trendy*, fica bem. E isso é bom, pois os jovens seguem muito as modas e tendências, por pressão dos pares. E essa pressão dos pares é muito positiva, portanto eu sou otimista acho que não vai ser preciso muito para que esta nova geração e os jovens venham a ser os grandes *adopters* deste novo sistema de transportes. Saibamos nós ter oferta indicada para aquilo que são as necessidades deles. Isso é um grande desafio, podemos comunicar com eles, ouvir mais de comunicarmos, podemos ouvir e podemos adaptar os sistemas e as redes a essa realidade que é a deles, não é a nossa. Às vezes temos a sobrançeria de achar que nós sabemos o que eles precisam ou o que eles querem. Muitas vezes temos de ouvir para chegarmos a essa conclusão.

Anexo E

Orçamento Participativo Jovem – Mobilidade & Transportes

Edição OPJ	Propostas	Escola	Ciclo	Local	Votos	Prop. Vencedora
2016/2017	OP Jovem2016/17 - Propostas - COMUNIDADE 03 Melhoria das paragens de autocarro	EB e Sec Cidadela	Secundário	Cascais e Estoril	6	
2016/2017	OP Jovem2016/17 - Propostas - COMUNIDADE 03 Aumentar a área de cobertura nas paragens de autocarro	EB e Sec Ibn Mucana	Secundário	Alcabideche	2	
2016/2017	OP Jovem2016/17 - Propostas - COMUNIDADE 06 Aumentar a rede de "Buscas" de forma a passar pelas escolas	EB e Sec Ibn Mucana	Secundário	Alcabideche	4	
2016/2017	OP Jovem2016/17 - Propostas - COMUNIDADE 07 School Bus para Alcabideche	EB e Sec Ibn Mucana	Secundário	Alcabideche	17	
2016/2017	OP Jovem2016/17 - Propostas - COMUNIDADE 03 Melhorar as paragens de autocarro	EB e Sec Ibn Mucana	2º ciclo	Alcabideche	1	
2016/2017	OP Jovem2016/17 - Propostas - COMUNIDADE 03 Biblioteca nos transportes públicos	EB e Sec Ibn Mucana	3º ciclo	Alcabideche	4	
2016/2017	OP Jovem2016/17 - Propostas - COMUNIDADE 06 Alargamento das coberturas nas paragens de autocarro em Alcabideche	EB e Sec Ibn Mucana	3º ciclo	Alcabideche	67	SIM
2016/2017	OP Jovem2016/17 - Propostas - COMUNIDADE 08 Autocarro escolar	EB e Sec F G Azevedo	2º ciclo	São Domingos de Rana	12	SIM
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 10 Mais autocarros	EB e Sec de Carcavelos	2º ciclo	Carcavelos e Parede	5	
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 02 Remodelação das paragens, colocação de horários e reformulação do percurso BUSCAS /MOBI (linha Tires-Manique)	Salesianos de Manique	Secundário	Alcabideche	16	

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 04 Carrinha de transporte escolar para as famílias necessitadas	EB 2,3 da Alapraia	2º ciclo	Cascais e Estoril	6	
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 03 Melhorar os autocarros	EB e Sec Ibn Mucana	2º ciclo	Alcabideche	3	
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 10 Melhorar as paragens de autocarro	EB e Sec Ibn Mucana	2º ciclo	Alcabideche	8	
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 02 Autocarro escolar	EB e Sec F G Azevedo	2º ciclo	São Domingos de Rana	28	SIM
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 08 Mais coberturas nas paragens de autocarros	EB e Sec F G Azevedo	2º ciclo	São Domingos de Rana	10	
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 03 Colocação paragem de autocarros	EB 2,3 Cascais	2º ciclo	Cascais e Estoril	2	
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 04 Aumento das paragens de autocarro	EB e Sec Ibn Mucana	3º ciclo	Alcabideche	9	
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 01 Autocarro escolar	EB e Sec F G Azevedo	3º ciclo	São Domingos de Rana	19	SIM
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 06 Paragens de autocarro ao pé da escola	EB e Sec F G Azevedo	3º ciclo	São Domingos de Rana	4	
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 04 Construção de uma cobertura nas paragens e se possível introduzir fichas para carregar o telemóvel	EB 2,3 da Alapraia	3º ciclo	Cascais e Estoril	29	SIM
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 02 Paragens de autocarro mais perto da escola	EB e Sec Santo António	3º ciclo	Carcavelos e Parede	11	SIM
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 02 Passes de autocarro gratuito para estudante até 12º ano	EB e Sec Cidadela	Secundário	Cascais e Estoril	9	SIM
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 07 Melhoramento das paragens de autocarro	EB 2,3 Alcabideche	3º ciclo	Alcabideche	5	

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas – COMUNIDADE 08 Transporte para acesso à piscina perto da Ibn Mucana	EB 2,3 Alcabideche	2º ciclo	Alcabideche	14	SIM
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 06 Autocarro escolar	EB e Sec Alvide	3º ciclo	Alcabideche	7	
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 05 Internet nas paragens de autocarro	EB e Sec Alvide	Secundário	Alcabideche	7	
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 01 Banco para carregar os telemóveis nas zonas mais frequentadas	EB e Sec de Carcavelos	Secundário	Carcavelos e Parede	9	SIM
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 01 Rota MOBI gratuita para estudantes da escola e paga pela comunidade, percurso escola secundária e Dramático	Escola Sec Cascais	Secundário	Cascais e Estoril	34	SIM
2017/2018	OP Jovem2017/18 - Propostas - COMUNIDADE 03 Telheiro para a paragem do autocarro na porta da escola	EB e Sec M R Araújo	3º ciclo	São Domingos de Rana	6	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 02 Paragem de autocarro em frente à escola	EB 2,3 Cascais	2º ciclo	Cascais e Estoril	5	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 04 Paragens de autocarro com carregamentos USB	EB 2,3 Cascais	3º ciclo	Cascais e Estoril	8	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 14 Mais paragens de autocarro	EB e Sec Cidadela	2º ciclo	Cascais e Estoril	12	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 01 Mobilidade gratuita para estudantes	Escola Sec Cascais	Secundário	Cascais e Estoril	9	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 02 Novas paragens de Bus	Escola Sec Cascais	Secundário	Cascais e Estoril	7	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 04 Requalificação do terminal de autocarros de Cascais	Escola Sec Cascais	Secundário	Cascais e Estoril	11	SIM

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 04 Remodelação das paragens de autocarro	EB Estoril	3º ciclo	Cascais e Estoril	0	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 06 Bicicletas Mobi Cascais gratuitas para os estudantes	EB Estoril	3º ciclo	Cascais e Estoril	8	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 03 Paragem de autocarro	EB e Sec Santo António	2º ciclo	Carcavelos e Parede	11	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 05 Mais bicicletas Mobi em Cascais	EB e Sec Santo António	2º ciclo	Carcavelos e Parede	5	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 02 Ampliar a rede de Buscas	EB e Sec de Carcavelos	Secundário	Carcavelos e Parede	26	SIM
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 04 Paragens para os autocarros	EB e Sec M R Araújo	3º ciclo	São Domingos de Rana	4	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 07 Ampliação da rede de Bicas Mobi Cascais	EB e Sec de Carcavelos	2º ciclo	Carcavelos e Parede	10	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 10 Ter mais autocarros	EB e Sec de Carcavelos	2º ciclo	Carcavelos e Parede	11	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 02 Aquisição de bebedouros para as paragens de autocarros	EB e Sec Santo António	3º ciclo	Carcavelos e Parede	2	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 03 Implantação de carregadores e wi-fi nos transportes públicos	Escola Sec Estoril	Secundário	Cascais e Estoril	9	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 07 Selo de estacionamento grátis para os estudantes	Escola Sec Estoril	Secundário	Cascais e Estoril	17	SIM
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 02 Oferta das Bicas para os estudantes até ao secundário de forma gratuita	EB e Sec F G Azevedo	2º ciclo	São Domingos de Rana	11	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 05 Ampliação da rede Buscas	EB e Sec F G Azevedo	3º ciclo	São Domingos de Rana	6	

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 07 Implantação de autocarro escolar	EB e Sec F G Azevedo	3º ciclo	São Domingos de Rana	15	SIM
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 05 Instalação de bancos com cabos USB na paragem de autocarro	EB 2,3 da Alapraia	2º ciclo	Cascais e Estoril	15	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 01 Trotinetes elétricas em Cascais	EB 2,3 da Alapraia	3º ciclo	Cascais e Estoril	21	SIM
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 02 Ampliação da rede de Wi-Fi nas paragens	EB 2,3 da Alapraia	3º ciclo	Cascais e Estoril	15	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 03 Diminuir o preço do MobiCascais	EB 2,3 da Alapraia	3º ciclo	Cascais e Estoril	10	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 05 Paragem de autocarro mais sofisticada	EB 2,3 da Alapraia	3º ciclo	Cascais e Estoril	2	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 06 Construção de paragens de autocarros com telhados e bancos	EB e Sec M R Araújo	2º ciclo	São Domingos de Rana	0	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 02 Construção telheiro na paragem do autocarro em frente à escola	EB e Sec M R Araújo	Secundário	São Domingos de Rana	3	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 03 Faixa própria para os autocarros	EB e Sec Alvide	Secundário	Alcabideche	1	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 05 Melhoria dos transportes públicos	EB e Sec Ibn Mucana	Secundário	Alcabideche	1	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 01 Melhorar as paragens de autocarro - Alvide e Fontainhas	EB e Sec Alvide	2º ciclo	Alcabideche	7	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 03 Internet nas paragens de autocarro	EB e Sec Alvide	3º ciclo	Alcabideche	6	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 02 Passe de autocarro grátis até aos 18 anos	EB 2,3 Alcabideche	3º ciclo	Alcabideche	17	SIM

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 03 MobiCascais da escola para o aeródromo com passe específico gratuito	EB e Sec F G Azevedo	Secundário	São Domingos de Rana	24	SIM
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 03 Alargamento do circuito e frequência do MobiCascais	Salesianos de Manique	Secundário	Alcabideche	5	
2018/2019	OP Jovem2018/19 - Propostas - COMUNIDADE 09 Melhoramento das paragens de autocarro	Salesianos de Manique	3º ciclo	Alcabideche	10	
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Mais autocarros	Escola Sec Estoril	Secundário	Cascais e Estoril	8	SIM
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Wi-fi e carregadores nos autocarros	Escola Sec Estoril	Secundário	Cascais e Estoril	4	
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Cobertura nas paragens de autocarro	EB e Sec Alvide	2º ciclo	Alcabideche	3	
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Wi-fi e carregadores nas paragens do Estoril	EB 2,3 da Alapraia	2º ciclo	Cascais e Estoril	13	
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Paragens com proteção e wi-fi	EB e Sec Alvide	3º ciclo	Alcabideche	15	
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Fazer paragem a frente da escola 404	EB 2,3 Cascais	2º ciclo	Cascais e Estoril	8	
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Novas paragem de autocarro	EB 2,3 Cascais	2º ciclo	Cascais e Estoril	6	
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Ecrãs nas paragens de autocarro	EB e Sec Alvide	Secundário	Alcabideche	50	SIM
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Cobertura nas paragens de autocarro	EB e Sec Cidadela	Secundário	Cascais e Estoril	25	SIM
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDA- DES - Pôr mais paragens de autocarros por Cas- cais	Salesianos de Manique	2º ciclo	Alcabideche	7	
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Melhorar as paragens de autocarro	Salesianos de Manique	3º ciclo	Alcabideche	9	

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Mobi Cascais elétricas	Salesianos de Manique	3º ciclo	Alcabideche	12
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Espaço para crianças na estação de autocarros	EB e Sec de Carcavelos	2º ciclo	Carcavelos e Parede	3
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Bancos nas paragens de autocarro e nos parques	EB e Sec de Carcavelos	2º ciclo	Carcavelos e Parede	6
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Internet nas paragens de autocarro	EB e Sec M R Araújo	3º ciclo	São Domingos de Rana	10
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Melhorar as paragens de autocarro	EB e Sec Ibn Mucana	2º ciclo	Alcabideche	14
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Melhoria de paragens de autocarros em Manique	EB e Sec Ibn Mucana	3º ciclo	Alcabideche	6
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Melhoramento das paragens de autocarro	EB e Sec Ibn Mucana	3º ciclo	Alcabideche	25
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Paragens de autocarros	EB e Sec de Carcavelos	Secundário	Carcavelos e Parede	15
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Mais paragens de autocarro em Matarraque	EB e Sec F G Azevedo	3º ciclo	Carcavelos e Parede	0
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Paragens de autocarro	EB e Sec F G Azevedo	3º ciclo	Carcavelos e Parede	5
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Colocação e melhoria de mais estações de autocarro	EB e Sec F G Azevedo	3º ciclo	Carcavelos e Parede	8
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Remodelação da estação dos autocarros	Escola Sec Cascais	Secundário	Cascais e Estoril	4
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Mais transportes	Escola Sec Cascais	Secundário	Cascais e Estoril	1
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Construção/reparação das paragens	Escola Sec Cascais	Secundário	Cascais e Estoril	5

A POLÍTICA DE TRANSPORTES PÚBLICOS GRATUITOS: AS ESCOLHAS DOS JOVENS,
UM CASO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DE CASCAIS

2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Paragens de autocarro com WI-FI e carregamento USB	EB Estoril	3º ciclo	Cascais e Estoril	14	SIM
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Reformar a paragens de autocarro	EB 2,3 da Alapraia	3º ciclo	Cascais e Estoril	13	
2019/2020	OP Jovem2019/20 - Propostas - COMUNIDADE - Internet nos autocarros	EB 2,3 da Alapraia	3º ciclo	Cascais e Estoril	13	