

CASCAIS

CÂMARA MUNICIPAL



CADERNO DE ENCARGOS

Anexo C – Paragens

O nome das paragens aqui descritas são apresentadas a título indicativo e provisório. Os nomes definitivos serão indicados pelo MUNICÍPIO DE CASCAIS em sede da minuta do contrato.

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
7426	E. Leclerc	M16	Ida	38,71057	-9,3304
157339	Estrada de São Domingos frente Brisa	M16	Ida	38,71006	-9,3387
157295	Estação de Carcavelos	M16	Ida	38,68755	-9,336
5048	Rua França frente nº43	M16	Ida	38,68218	-9,3291
5049	Campus Carcavelos - Rua Holanda	M16	Ida	38,68115	-9,3257
5049	Campus Carcavelos - Rua Holanda	M16	Volta	38,68115	-9,3257
5047	Rua França nº43	M16	Volta	38,68227	-9,3292
157295	Estação de Carcavelos	M16	Volta	38,68755	-9,336
157304	Estrada de São Domingos - Brisa	M16	Volta	38,71063	-9,3386
7426	E. Leclerc	M16	Volta	38,71057	-9,3304
7531	Malveira da Serra	M10	Ida	38,753	-9,4499
155739	Av. Nossa Senhora da Assunção N.977	M10	Ida	38,75288	-9,4485
155711	Av. Nossa Senhora da Assunção N.869	M10	Ida	38,75182	-9,4472
155712	Av. Nossa Senhora da Assunção N.552	M10	Ida	38,75127	-9,4435
155713	Av. Nossa Senhora da Assunção X Rua do Cabeço	M10	Ida	38,75128	-9,4414
155714	Av. Nossa Senhora da Assunção X Rua da Vinha	M10	Ida	38,75125	-9,44
155715	Av. Nossa Senhora da Assunção frente Igreja	M10	Ida	38,75024	-9,4371
155716	EN 247/5 frente Quinta Vale dos Cavalos	M10	Ida	38,74876	-9,432
155717	EN 247/5 - Quinta da Ramalheira	M10	Ida	38,74798	-9,4302
155718	Rua Principal X EN 247/5	M10	Ida	38,74605	-9,4304
155719	Rua Principal N.1041 A	M10	Ida	38,74471	-9,433
155720	Rua Principal - Largo do Zambujeiro - Sociedade	M10	Ida	38,74375	-9,4355
155721	Rua Principal N.640	M10	Ida	38,74258	-9,4358
155722	Rua Principal	M10	Ida	38,73925	-9,4376
155723	Rua Júlio Dinis N.550 - Escola	M10	Ida	38,73595	-9,4394
155724	Rua Júlio Dinis N.390	M10	Ida	38,7344	-9,4396
155725	Rua Júlio Dinis N.135 - Tanques	M10	Ida	38,73273	-9,4397
155726	Rua Luís de Camões - Largo de Murches	M10	Ida	38,73125	-9,4406
155727	Rua Luís de Camões N.176	M10	Ida	38,73139	-9,442
155728	Rua Luís de Camões frente N.445	M10	Ida	38,7307	-9,4446
155729	Estrada da Malveira da Serra N.492	M10	Ida	38,72907	-9,4444
155730	Estrada da Malveira da Serra X Chesol	M10	Ida	38,72494	-9,4432
155731	Estrada da Malveira da Serra frente Auto Transcais	M10	Ida	38,7235	-9,4426
155732	Estrada da Malveira da Serra frente Minipreço	M10	Ida	38,71937	-9,4415
155630	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa X Birre	M10	Ida	38,71652	-9,4401
156257	Hospital de Cascais	M10	Ida	38,72893	-9,4184
156066	Rua Conde Barão frente N.518 - Escola	M10	Ida	38,7313	-9,4031
156067	Rua Conde Barão frente Hospital	M10	Ida	38,73209	-9,4003
156068	Rua Conde Barão N.55	M10	Ida	38,73316	-9,3975
156305	Av. República - Lidl	M10	Ida	38,73499	-9,3965
156306	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque N.5	M10	Ida	38,73764	-9,395
156309	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	M10	Volta	38,73774	-9,3954
156310	Av. República - Lidl	M10	Volta	38,73508	-9,3965
156069	Rua Conde Barão N.24 A	M10	Volta	38,73319	-9,3975
156070	Rua Conde Barão - Hospital	M10	Volta	38,73203	-9,401
156071	Rua Conde Barão - Escola	M10	Volta	38,73129	-9,4034
156257	Hospital de Cascais	M10	Volta	38,72893	-9,4184
155687	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.2130 X Birre	M10	Volta	38,71664	-9,44
155651	Estrada da Malveira da Serra - Minipreço	M10	Volta	38,71878	-9,4413
155688	Estrada da Malveira da Serra - Logoplaste	M10	Volta	38,7235	-9,4425
155696	Estrada da Malveira da Serra - Rotunda	M10	Volta	38,72637	-9,4436
155697	Estrada da Malveira da Serra N.1492	M10	Volta	38,72905	-9,4444
155698	Estrada da Malveira da Serra X Aldeia do Juso	M10	Volta	38,73043	-9,4449
156150	Rua Luís de Camões X Rua Martim Moniz	M10	Volta	38,73126	-9,4418
156151	Rua Luís de Camões N.47 A - Largo de Murches	M10	Volta	38,73125	-9,4406
156152	Rua Principal - Largo Vicente - Tanques	M10	Volta	38,73273	-9,4397
156153	Rua júlio Dinis N.135	M10	Volta	38,73441	-9,4396
156154	Rua júlio Dinis N.532 frente Escola	M10	Volta	38,73591	-9,4394
156155	Rua Principal	M10	Volta	38,73902	-9,4378
156156	Rua Principal N.618	M10	Volta	38,74233	-9,4357
156157	Rua Principal N.782 - Largo do Zambujeiro	M10	Volta	38,74374	-9,4354
156158	Rua Principal frente N.1027	M10	Volta	38,74465	-9,433
156159	Rua Principal X EN 247/5	M10	Volta	38,74603	-9,4304
156160	EN 247/5 frente Quinta da Ramalheira	M10	Volta	38,74802	-9,4302

CASCAIS

CÂMARA MUNICIPAL



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156161	EN 247/5 X Quinta Vale dos Cavalos	M10	Volta	38,74877	-9,4321
156162	Av. Nossa Senhora da Assunção - Igreja	M10	Volta	38,75034	-9,4371
156163	Av. Nossa Senhora da Assunção X Rua da Vinha	M10	Volta	38,75131	-9,4399
156164	Av. Nossa Senhora da Assunção	M10	Volta	38,75131	-9,4413
156165	Av. Nossa Senhora da Assunção N.584	M10	Volta	38,75135	-9,4436
156166	Av. Nossa Senhora da Assunção N.869	M10	Volta	38,75173	-9,4466
156170	Av. Nossa Senhora da Assunção frente N.977	M10	Volta	38,75305	-9,4483
7531	Malveira da Serra	M10	Volta	38,753	-9,4499
155744	Rua Joaquim Ereira - Minimercado	M03	Ida	38,70606	-9,4421
155745	Rua Joaquim Ereira N.33	M03	Ida	38,7062	-9,4408
155746	Av. Nossa Senhora do Rosário N.1183	M03	Ida	38,70487	-9,439
155640	Av. Nossa Senhora do Rosário - Freiras	M03	Ida	38,70133	-9,4383
156215	Av. Dr. Manuel Ricardo Espírito Santo Silva N.20 A	M03	Ida	38,69997	-9,4383
156391	Av. Dr. Manuel Ricardo Espírito Santo e Silva N.60 - Dramático de Cascais	M03	Ida	38,69957	-9,4413
194531	Rua da Torre frente Cemitério	M03	Ida	38,70067	-9,4421
194532	Rua da Torre frente Lidl	M03	Ida	38,7036	-9,4426
155648	Rua das Codornizes frente N.467	M03	Ida	38,70929	-9,4482
156178	Rua do Flamingo N.115	M03	Ida	38,71132	-9,448
155649	Rua da Torre frente N.2119 X Rua Pedro Franco	M03	Ida	38,7141	-9,4457
5028	Rua de Birre N.67	M03	Ida	38,71606	-9,4405
156257	Hospital de Cascais	M03	Ida	38,72893	-9,4184
156066	Rua Conde Barão frente N.518 - Escola	M03	Ida	38,7313	-9,4031
156067	Rua Conde Barão frente Hospital	M03	Ida	38,73209	-9,4003
156068	Rua Conde Barão N.55	M03	Ida	38,73316	-9,3975
156305	Av. República - Lidl	M03	Ida	38,73499	-9,3965
156306	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque N.5	M03	Ida	38,73764	-9,395
155942	CascaShopping (frente)	M03	Ida	38,74103	-9,3986
155629	CascaShopping - Porta A	M03	Ida	38,73878	-9,3997
156309	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	M03	Volta	38,73774	-9,3954
156310	Av. República - Lidl	M03	Volta	38,73508	-9,3965
156069	Rua Conde Barão N.24 A	M03	Volta	38,73319	-9,3975
156070	Rua Conde Barão - Hospital	M03	Volta	38,73203	-9,401
156071	Rua Conde Barão - Escola	M03	Volta	38,73129	-9,4034
156257	Hospital de Cascais	M03	Volta	38,72893	-9,4184
5029	Rua de Birre frente N.67	M03	Volta	38,71615	-9,4405
156238	Rua da Torre N.2119 A	M03	Volta	38,71431	-9,4457
156239	Rua do Flamingo frente N.115 X Rua da Garça	M03	Volta	38,71154	-9,4478
156240	Rua das Codornizes N.467	M03	Volta	38,70934	-9,4485
155744	Rua Joaquim Ereira - Minimercado	M03	Volta	38,70606	-9,4421
155629	CascaShopping - Porta A	M03	Volta	38,73878	-9,3997
155664	Praça Mário Azevedo Gomes - Terminal	M01	Ida	38,69224	-9,3593
155665	Av. Jardim X Rua das Palmeiras	M01	Ida	38,69515	-9,3638
155666	Av. Jardim - Jardim	M01	Ida	38,69599	-9,3675
155667	Rua do Murtal N.36	M01	Ida	38,69727	-9,3726
155668	Rua Adelino Mendes N.124 - Patúscos	M01	Ida	38,69943	-9,3763
155669	Rua Alexandre Herculano N.86	M01	Ida	38,7023	-9,3795
155670	Av. Lidador frente N.49	M01	Ida	38,7046	-9,386
155671	Rua de Santa Rita N.45 - Junta de Freguesia	M01	Ida	38,70347	-9,3915
155672	Av. D. Nuno Álvares Pereira - Cruzeiro	M01	Ida	38,70753	-9,4038
155673	Rua do Viveiro Lt. 1 A	M01	Ida	38,71091	-9,4048
155674	Rua D. Bosco N.492	M01	Ida	38,71686	-9,4059
155675	Rua D. Bosco N.1080	M01	Ida	38,72222	-9,4074
155676	Rua da Alegria N.472 A - Auto Canadiano	M01	Ida	38,72344	-9,4108
155629	CascaShopping - Porta A	M01	Ida	38,73878	-9,3997
155652	Rua da Alegria frente Auto Canadiano	M01	Ida	38,72339	-9,4108
155653	Rua D. Bosco frente N.1080	M01	Ida	38,72224	-9,4074
155654	Rua D. Bosco - Estoril Praia	M01	Ida	38,71615	-9,4056
155655	Rua do Viveiro frente Lt. 1 A	M01	Ida	38,71093	-9,4048
155656	Av. Acácias N.55	M01	Ida	38,70711	-9,4041
155657	Rua de Santa Rita frente N.45 - Junta de Freguesia	M01	Ida	38,70342	-9,3915
155658	Av. Lidador N.49	M01	Ida	38,70454	-9,386
155659	Rua Alexandre Herculano N.69	M01	Ida	38,70233	-9,3794
155660	Rua Adelino Mendes N.121 frente Patúscos	M01	Ida	38,69945	-9,3764
155661	Rua do Murtal N.35 A	M01	Ida	38,69724	-9,3726
155662	Av. Jardim frente Jardim	M01	Ida	38,69582	-9,3675
155663	Av. Jardim X Rua das Palmeiras	M01	Ida	38,69514	-9,3639
155710	Rua de Cascais - Pizzeria	M02	Ida	38,75171	-9,4488
155711	Av. Nossa Senhora da Assunção N.869	M02	Ida	38,75182	-9,4472
155712	Av. Nossa Senhora da Assunção N.552	M02	Ida	38,75127	-9,4435



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155713	Av. Nossa Senhora da Assunção X Rua do Cabeço	M02	Ida	38,75128	-9,4414
155714	Av. Nossa Senhora da Assunção X Rua da Vinha	M02	Ida	38,75125	-9,44
155715	Av. Nossa Senhora da Assunção frente Igreja	M02	Ida	38,75024	-9,4371
155716	EN 247/5 frente Quinta Vale dos Cavalos	M02	Ida	38,74876	-9,432
155717	EN 247/5 - Quinta da Ramalheira	M02	Ida	38,74798	-9,4302
155718	Rua Principal X EN 247/5	M02	Ida	38,74605	-9,4304
155719	Rua Principal N.1041 A	M02	Ida	38,74471	-9,433
155720	Rua Principal - Largo do Zambujeiro - Sociedade	M02	Ida	38,74375	-9,4355
155721	Rua Principal N.640	M02	Ida	38,74258	-9,4358
155722	Rua Principal	M02	Ida	38,73925	-9,4376
155723	Rua Júlio Dinis N.550 - Escola	M02	Ida	38,73595	-9,4394
155724	Rua Júlio Dinis N.390	M02	Ida	38,7344	-9,4396
155725	Rua Júlio Dinis N.135 - Tanques	M02	Ida	38,73273	-9,4397
155726	Rua Luís de Camões - Largo de Murches	M02	Ida	38,73125	-9,4406
155727	Rua Luís de Camões N.176	M02	Ida	38,73139	-9,442
155728	Rua Luís de Camões frente N.445	M02	Ida	38,7307	-9,4446
155729	Estrada da Malveira da Serra N.492	M02	Ida	38,72907	-9,4444
155730	Estrada da Malveira da Serra X Chesol	M02	Ida	38,72494	-9,4432
155731	Estrada da Malveira da Serra frente Auto Transcais	M02	Ida	38,7235	-9,4426
155732	Estrada da Malveira da Serra frente Minipreço	M02	Ida	38,71937	-9,4415
155630	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa X Birre	M02	Ida	38,71652	-9,4401
155733	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa - Jardim	M02	Ida	38,7135	-9,4383
155631	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa X Cobre	M02	Ida	38,7118	-9,4374
155734	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.39 - Barraca de Pau	M02	Ida	38,7097	-9,4356
155632	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.1141	M02	Ida	38,70825	-9,4343
155633	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa - Bombeiros	M02	Ida	38,70559	-9,4321
155735	Rua Eng. António Castelo Branco	M02	Ida	38,70455	-9,4312
155636	Rua Eng. António Castelo Branco - Philips	M02	Ida	38,70272	-9,4309
155736	Rua Jayme Thompson N.309 frente Escola	M02	Ida	38,7014	-9,4298
155737	Av. 25 de Abril - Cidadela	M02	Ida	38,70034	-9,4257
155738	Av. Marginal - Chaves do Areeiro	M02	Ida	38,7007	-9,4199
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M02	Ida	38,70151	-9,42
155678	Av. D. Pedro I - Mercado	M02	Ida	38,70196	-9,421
155679	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Cidadela	M02	Ida	38,701	-9,4258
155680	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.310	M02	Ida	38,70269	-9,4279
155681	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa Lt. 1 A	M02	Ida	38,70386	-9,4293
155682	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Bombeiros	M02	Ida	38,70557	-9,432
155683	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.1156	M02	Ida	38,70828	-9,4343
155684	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Barraca de Pau	M02	Ida	38,7097	-9,4356
155685	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa X Cobre	M02	Ida	38,7108	-9,4365
155686	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa - Suave Milagre	M02	Ida	38,71347	-9,4383
155687	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.2130 X Birre	M02	Ida	38,71664	-9,44
155651	Estrada da Malveira da Serra - Minipreço	M02	Ida	38,71878	-9,4413
155688	Estrada da Malveira da Serra - Logoplaste	M02	Ida	38,7235	-9,4425
155689	Rua Chesol N.30 frente Bowling	M02	Ida	38,72544	-9,4441
155690	Rua Chesol N.408	M02	Ida	38,72699	-9,4472
155691	Rua Florbela Espanca N.18 - Talho	M02	Ida	38,72855	-9,4492
155692	Rua Luís de Camões - Bairro Chesol	M02	Ida	38,72796	-9,4497
155693	Rua Florbela Espanca N.19	M02	Ida	38,72852	-9,4492
155694	Rua Chesol N.405	M02	Ida	38,72699	-9,4472
155695	Rua Chesol N.30 - Bowling	M02	Ida	38,72541	-9,4442
155696	Estrada da Malveira da Serra - Rotunda	M02	Ida	38,72637	-9,4436
155697	Estrada da Malveira da Serra N.1492	M02	Ida	38,72905	-9,4444
155698	Estrada da Malveira da Serra X Aldeia do Juso	M02	Ida	38,73043	-9,4449
155699	Av. Charneca - Centro Hípico	M02	Ida	38,7339	-9,4482
155700	Av. Charneca - Sociedade	M02	Ida	38,7342	-9,4507
155701	Av. Charneca N.590 - Largo	M02	Ida	38,7346	-9,4541
155702	Rua da Palmeira - Largo do Chafariz	M02	Ida	38,73451	-9,4552
155703	Av. Charneca N.607 - Largo	M02	Ida	38,73455	-9,4542
155704	Av. Charneca frente Sociedade	M02	Ida	38,73416	-9,4507
155705	Av. Charneca frente Centro Hípico	M02	Ida	38,73387	-9,4482
155706	Estrada da Malveira da Serra X Quinta Caeira (Charneca)	M02	Ida	38,73445	-9,4476
155707	Estrada da Malveira X Estrada da Boavista	M02	Ida	38,73739	-9,4488
155708	Estrada da Malveira da Serra N.3026 - Pedra Azul	M02	Ida	38,74119	-9,4513
155709	Rua de Cascais N.452 - Entre Montes	M02	Ida	38,74803	-9,4495
155739	Av. Nossa Senhora da Assunção N.977	M02	Ida	38,75288	-9,4485
155638	Rua Joaquim Ereira frente N.751	M02	Ida	38,70379	-9,4335
155740	Rua Joaquim Ereira frente Bombas	M02	Ida	38,70511	-9,4354
155741	Rua Joaquim Ereira frente N.1267 - Casa de Repouso	M02	Ida	38,70671	-9,4375
155742	Rua Joaquim Ereira N.1498	M02	Ida	38,70634	-9,4402

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155743	Rua Joaquim Ereira N.1642	M02	Ida	38,70608	-9,4422
155744	Rua Joaquim Ereira - Minimercado	M02	Ida	38,70606	-9,4421
155745	Rua Joaquim Ereira N.33	M02	Ida	38,7062	-9,4408
155746	Av. Nossa Senhora do Rosário N.1183	M02	Ida	38,70487	-9,439
155640	Av. Nossa Senhora do Rosário - Freiras	M02	Ida	38,70133	-9,4383
155747	Av. Bartolomeu Dias - Blocos	M02	Ida	38,69999	-9,4366
155748	Av. Pedro Álvares Cabral - antiga Praça de Touros	M02	Ida	38,69729	-9,4339
155749	Av. Inf. D. Henrique N.109	M02	Ida	38,69622	-9,4305
155750	Av. 25 de Abril N.803	M02	Ida	38,69852	-9,4282
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M04	Ida	38,70151	-9,42
155678	Av. D. Pedro I - Mercado	M04	Ida	38,70196	-9,421
155865	Rua Dr. Fernando M. F. Baptista Viegas - Tribunal	M04	Ida	38,7012	-9,4285
155866	Rua Jayme Thompson N.1	M04	Ida	38,69988	-9,4268
155867	Av. 25 de Abril - Casa da Avó	M04	Ida	38,69856	-9,4282
155868	Av. Inf. D. Henrique N.606 - Torre Infante	M04	Ida	38,69645	-9,4305
155869	Av. Pedro Álvares Cabral N.258 - IMC	M04	Ida	38,69724	-9,4335
155870	Av. Bartolomeu Dias	M04	Ida	38,69994	-9,4362
155871	Av. Nossa Senhora do Rosário frente Freiras	M04	Ida	38,7019	-9,4382
155872	Av. Nossa Senhora do Rosário N.1184 - Bairro do Rosário	M04	Ida	38,70461	-9,4388
155742	Rua Joaquim Ereira N.1498	M04	Ida	38,70634	-9,4402
155743	Rua Joaquim Ereira N.1642	M04	Ida	38,70608	-9,4422
194530	Rua da Torre - Lidl	M04	Ida	38,70345	-9,4426
5040	Rua da Torre - Cemitério	M04	Ida	38,7007	-9,4421
5039	Av. Dr. Manuel Ricardo Espírito Santo e Silva frente N.60 - Dramático de Cascais	M04	Ida	38,69944	-9,4413
155747	Av. Bartolomeu Dias - Blocos	M04	Ida	38,69999	-9,4366
155748	Av. Pedro Álvares Cabral - antiga Praça de Touros	M04	Ida	38,69729	-9,4339
155749	Av. Inf. D. Henrique N.109	M04	Ida	38,69622	-9,4305
155750	Av. 25 de Abril N.803	M04	Ida	38,69852	-9,4282
155737	Av. 25 de Abril - Cidadela	M04	Ida	38,70034	-9,4257
155738	Av. Marginal - Chaves do Areeiro	M04	Ida	38,7007	-9,4199
156232	Largo de São Brás - Areia	M05	Ida	38,72022	-9,4632
156233	Rua da Areia frente Lt. 4 A	M05	Ida	38,71793	-9,462
156234	Rua da Areia N.623	M05	Ida	38,7173	-9,4582
156235	Rua da Areia X Travessa Santa Cruz	M05	Ida	38,71658	-9,4543
156236	Rua de Birre N.5	M05	Ida	38,71534	-9,4516
156237	Rua de Birre N.596 - Chafariz	M05	Ida	38,71487	-9,4466
156238	Rua da Torre N.2119 A	M05	Ida	38,71431	-9,4457
156239	Rua do Flamingo frente N.115 X Rua da Garça	M05	Ida	38,71154	-9,4478
156240	Rua das Codornizes N.467	M05	Ida	38,70934	-9,4485
156241	Rua da Galinhola N.38	M05	Ida	38,70789	-9,4472
156242	Rua dos Tordos - Hipitécnica	M05	Ida	38,70774	-9,4509
156243	Rua dos Faisões N.383 A	M05	Ida	38,70786	-9,454
156244	Rua dos Faisões N.131 A - Vila Bicuda	M05	Ida	38,7056	-9,4533
156245	Rua das Abetardas - Vila Bicuda	M05	Ida	38,7039	-9,4517
156246	Rua dos Eucaliptos N.1230	M05	Ida	38,70468	-9,4465
156247	Rua dos Eucaliptos N.1476	M05	Ida	38,70536	-9,4436
155744	Rua Joaquim Ereira - Minimercado	M05	Ida	38,70606	-9,4421
155745	Rua Joaquim Ereira N.33	M05	Ida	38,7062	-9,4408
155746	Av. Nossa Senhora do Rosário N.1183	M05	Ida	38,70487	-9,439
155640	Av. Nossa Senhora do Rosário - Freiras	M05	Ida	38,70133	-9,4383
155747	Av. Bartolomeu Dias - Blocos	M05	Ida	38,69999	-9,4366
155748	Av. Pedro Álvares Cabral - antiga Praça de Touros	M05	Ida	38,69729	-9,4339
155749	Av. Inf. D. Henrique N.109	M05	Ida	38,69622	-9,4305
155750	Av. 25 de Abril N.803	M05	Ida	38,69852	-9,4282
155737	Av. 25 de Abril - Cidadela	M05	Ida	38,70034	-9,4257
155738	Av. Marginal - Chaves do Areeiro	M05	Ida	38,7007	-9,4199
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M05	Ida	38,70151	-9,42
155678	Av. D. Pedro I - Mercado	M05	Ida	38,70196	-9,421
155865	Rua Dr. Fernando M. F. Baptista Viegas - Tribunal	M05	Ida	38,7012	-9,4285
155866	Rua Jayme Thompson N.1	M05	Ida	38,69988	-9,4268
155867	Av. 25 de Abril - Casa da Avó	M05	Ida	38,69856	-9,4282
155868	Av. Inf. D. Henrique N.606 - Torre Infante	M05	Ida	38,69645	-9,4305
155869	Av. Pedro Álvares Cabral N.258 - IMC	M05	Ida	38,69724	-9,4335
155870	Av. Bartolomeu Dias	M05	Ida	38,69994	-9,4362
156215	Av. Dr. Manuel Ricardo Espírito Santo Silva N.20 A	M05	Ida	38,69997	-9,4383
156216	Rua do Astrolábio N.207	M05	Ida	38,69842	-9,4381
155642	Av. Manuel Júlio Carvalho Costa - Pestana Hotel	M05	Ida	38,69731	-9,4386
156217	Bairro da Guia L 96 - Atrium	M05	Ida	38,69728	-9,4404
156218	Estrada do Guincho X Torre	M05	Ida	38,6959	-9,4418

CASCAIS

CÂMARA MUNICIPAL



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156219	Av. Nossa Senhora do Cabo - Farol da Guia	M05	Ida	38,69599	-9,4466
156220	Av. Nossa Senhora do Cabo - Furnas das Lagosteiras	M05	Ida	38,69556	-9,4565
156221	Av. Nossa Senhora do Cabo X Quinta da Marinha	M05	Ida	38,69612	-9,4604
156195	Rua do Mar frente N.155	M05	Ida	38,69787	-9,4606
156196	Rua do Mar frente N.381	M05	Ida	38,69945	-9,4606
156197	Rua dos Sobreiros da Marinha frente N.33	M05	Ida	38,70165	-9,4608
156198	Rua das Laranjeiras	M05	Ida	38,70342	-9,4597
156199	Rua do Clube N.56	M05	Ida	38,70423	-9,4592
156200	Rua do Clube N.446	M05	Ida	38,70564	-9,4606
156201	Rua do Clube N.95	M05	Ida	38,70739	-9,4605
156202	Rua das Palmeiras frente N.815	M05	Ida	38,70701	-9,4628
156203	Rua dos Sobreiros da Marinha N.431 A	M05	Ida	38,70481	-9,4637
156204	Rua dos Sobreiros da Marinha N.43	M05	Ida	38,70192	-9,4612
156205	Rua do Mar N.381	M05	Ida	38,69953	-9,4607
156206	Rua do Mar N.155	M05	Ida	38,69808	-9,4607
156222	Av. Nossa Senhora do Cabo X Oitavos frente Forte	M05	Ida	38,69996	-9,4681
156223	Av. Nossa Senhora do Cabo frente Restaurante Monte Mar	M05	Ida	38,7013	-9,4715
156224	Av. Nossa Senhora do Cabo	M05	Ida	38,70294	-9,4757
156225	Av. Nossa Senhora do Cabo - Farol do Cabo Raso	M05	Ida	38,70926	-9,4846
156226	Estrada do Guincho - Restaurante O Faroleiro	M05	Ida	38,72209	-9,4779
156227	Estrada do Guincho - Restaurante Panorama	M05	Ida	38,7249	-9,4747
156228	Estrada do Guincho frente Hotel do Guincho	M05	Ida	38,72794	-9,4747
156229	Estrada do Guincho X Rua da Areia	M05	Ida	38,73	-9,4701
156230	Rua da Areia X Estrada Fonte da Velha	M05	Ida	38,72679	-9,4683
156231	Rua da Areia - Parque do Campismo	M05	Ida	38,7217	-9,466
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M06	Ida	38,70151	-9,42
155877	Rua Henrique Seixas N.203	M06	Ida	38,70344	-9,4183
155878	Av. Sintra N.546	M06	Ida	38,70594	-9,4179
155996	Rua do Alcaide N.9	M06	Ida	38,70813	-9,4174
155997	Rua Costa Pinto Lt. 28	M06	Ida	38,71175	-9,4146
156073	Rua Costa Pinto frente N.323	M06	Ida	38,71357	-9,4139
156074	Rua Costa Pinto N.466	M06	Ida	38,71501	-9,4134
194533	Rua das Calçadas X Estrada da Ribeira	M06	Ida	38,71557	-9,4146
194534	Rua das Calçadas N.2 A	M06	Ida	38,71512	-9,4168
155882	Av. Sintra N.1658	M06	Ida	38,71628	-9,4181
155883	Av. Sintra - Fonte Velha	M06	Ida	38,72295	-9,4171
155884	Estrada da Ribeira N.1259 - Mercedes	M06	Ida	38,72476	-9,4151
155885	Estrada da Ribeira frente N.854	M06	Ida	38,72272	-9,4132
155886	Rua Carlos Anjos N.1378	M06	Ida	38,72298	-9,4111
155887	Rua Carlos Anjos N.1770 frente Cruz de Popa	M06	Ida	38,72653	-9,412
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M06	Ida	38,7299	-9,4111
155889	Rua João Pires Correia N.153	M06	Ida	38,73158	-9,4085
155890	Rua Francisco Roquete N.4	M06	Ida	38,73303	-9,4094
155891	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.304	M06	Ida	38,73539	-9,4075
155892	Rua Cesaltina Fialho Gouveia - Praceta Salgadas	M06	Ida	38,73775	-9,4043
155893	CascaShopping	M06	Ida	38,73947	-9,4
155894	Rua das Fisgas - Hiper Cascais	M06	Ida	38,74175	-9,3935
155895	Rua das Fisgas - Bairro da Cruz Vermelha	M06	Ida	38,74527	-9,3917
155896	Rua Calouste Gulbenkian N.125	M06	Ida	38,74561	-9,3896
155897	Rua Pedro Nunes - Recinto de Feiras, Portão Norte	M06	Ida	38,74626	-9,3866
155898	Rua Pedro Nunes - Recinto de Feiras, Portão Sul	M06	Ida	38,74689	-9,3844
155899	Rua Luís de Camões frente N.144	M06	Ida	38,74573	-9,3806
155900	Rua de São Francisco frente N.9 B - Largo da Adroana	M06	Ida	38,74258	-9,3818
155901	Rua de São Francisco N346	M06	Ida	38,74175	-9,3847
155902	Rua de São Francisco N.660 - Scotturb	M06	Ida	38,74079	-9,3881
155903	Rua de São Francisco - Netjets	M06	Ida	38,7404	-9,3898
155904	Rua de São Francisco X	M06	Ida	38,73968	-9,3921
155905	Rua das Fisgas - Baviera	M06	Ida	38,73732	-9,3897
155906	Estrada de Manique - Bairro Novo de Alcoitão	M06	Ida	38,73486	-9,3898
155907	Estrada de Manique N.2448	M06	Ida	38,73414	-9,3927
155908	Estrada de Manique - Vivenda Quatro Irmãos	M06	Ida	38,73322	-9,3954
155909	Av. República - Casal das Rosas	M06	Ida	38,73243	-9,3973
155910	Av. República frente Quinta do Patino	M06	Ida	38,72951	-9,3978
155911	Av. República - Ponte	M06	Ida	38,72277	-9,3981
155912	Av. República - Golf	M06	Ida	38,71711	-9,3943
155913	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.3	M06	Ida	38,71323	-9,3948
155914	Av. Portugal N.5	M06	Ida	38,71035	-9,3959
155915	Av. Portugal - PSP	M06	Ida	38,70889	-9,3958
155916	Av. Portugal - Feira do Artesanato	M06	Ida	38,70757	-9,3956
155917	Praça Almeida Garrett - Casino do Estoril	M06	Ida	38,70805	-9,397

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155918	Av. Aida - Arcadas	M06	Ida	38,70437	-9,3991
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M06	Ida	38,70358	-9,3987
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M06	Volta	38,70358	-9,3987
155920	Av. Bombeiros Voluntários frente N.195	M06	Volta	38,70506	-9,3942
155921	Av. Bombeiros Voluntários N.458 A	M06	Volta	38,70769	-9,3939
155922	Av. Bombeiros Voluntários N.1026	M06	Volta	38,71269	-9,3934
155923	Av. República - Golf	M06	Volta	38,71839	-9,3941
155924	Av. República - Ponte	M06	Volta	38,72285	-9,398
155925	Av. República - Quinta do Patino	M06	Volta	38,72949	-9,3978
155926	Av. República N.2252 X	M06	Volta	38,73242	-9,3973
155927	Estrada de Manique N.2727	M06	Volta	38,73303	-9,3959
155928	Estrada de Manique N.2425	M06	Volta	38,73408	-9,3927
155929	Estrada de Manique - Bairro Novo de Alcoitão	M06	Volta	38,73497	-9,39
155930	Rua das Fisgas frente Baviera	M06	Volta	38,73723	-9,3896
155931	Rua de São Francisco X	M06	Volta	38,73956	-9,3922
155932	Rua de São Francisco frente Netjets	M06	Volta	38,74033	-9,3901
155933	Rua de São Francisco frente N.660	M06	Volta	38,74076	-9,3881
155934	Rua de São Francisco frente N.346 A	M06	Volta	38,74157	-9,3848
155935	Rua de São Francisco N.9 - Largo da Adroana	M06	Volta	38,74249	-9,3818
155936	Rua Luís de Camões N.102 - Urbanização da Adroana	M06	Volta	38,74538	-9,3805
155937	Rua Pedro Nunes frente Recinto de Feiras, Portão Sul	M06	Volta	38,74693	-9,3844
155938	Rua Pedro Nunes frente Recinto de Feiras, Portão Norte	M06	Volta	38,74632	-9,3866
155939	Rua Calouste Gulbenkian N.125	M06	Volta	38,74565	-9,3896
155940	Rua das Fisgas - Bairro da Cruz Vermelha	M06	Volta	38,7453	-9,3917
155941	Rua das Fisgas frente Hiper Cascais	M06	Volta	38,74187	-9,3935
155942	CascaShopping (frente)	M06	Volta	38,74103	-9,3986
155943	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.713	M06	Volta	38,73781	-9,4043
155944	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.339 A	M06	Volta	38,73539	-9,4076
155945	Rua de Cascais - Largo	M06	Volta	38,73265	-9,4102
155946	Rua de Cascais - GNR	M06	Volta	38,72992	-9,411
155947	Rua Carlos Anjos - Cruz de Popa	M06	Volta	38,72633	-9,412
155948	Rua Carlos Anjos N.1313 A	M06	Volta	38,72255	-9,4112
155949	Estrada da Ribeira N.854	M06	Volta	38,72268	-9,4131
155950	Estrada da Ribeira frente N.1259 - Mercedes	M06	Volta	38,72478	-9,4152
155951	Av. Sintra - Fonte Velha	M06	Volta	38,7229	-9,4171
155952	Av. Sintra - Largo	M06	Volta	38,71944	-9,4181
155953	Av. Sintra frente N.1788	M06	Volta	38,71734	-9,4182
194535	Rua das Calçadas N.41	M06	Volta	38,71504	-9,4167
194536	Rua das Calçadas frente N.6	M06	Volta	38,71567	-9,4144
156084	Rua Costa Pinto N.471	M06	Volta	38,71501	-9,4135
156085	Rua Costa Pinto N.307	M06	Volta	38,71362	-9,414
155994	Rua Costa Pinto frente N.46	M06	Volta	38,71166	-9,4148
155995	Rua Aniceto do Rosário N.2	M06	Volta	38,71046	-9,4157
155955	Av. Sintra X Bairro Marechal Carmona	M06	Volta	38,71042	-9,418
155956	Av. Sintra frente N.722	M06	Volta	38,70823	-9,4182
155957	Av. Sintra N.421 - Casa de Repouso	M06	Volta	38,70516	-9,4179
155958	Av. Sintra frente Jumbo	M06	Volta	38,70222	-9,4178
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M06	Volta	38,70151	-9,42
156011	Rua D. Bosco frente N.824	M07	Ida	38,71983	-9,4069
155654	Rua D. Bosco - Estoril Praia	M07	Ida	38,71615	-9,4056
156012	Rua D. Bosco - Apartamentos Costa do Sol	M07	Ida	38,71336	-9,4052
155655	Rua do Viveiro frente Lt. 1 A	M07	Ida	38,71093	-9,4048
156013	Rua do Viveiro frente N.166	M07	Ida	38,7087	-9,4047
156014	Rua do Viveiro N.21 C - Cruzeiro	M07	Ida	38,70747	-9,4044
156015	Av. D. Nuno Álvares Pereira	M07	Ida	38,70819	-9,4008
156016	Av. D. Nuno Álvares Pereira N.23	M07	Ida	38,711	-9,3987
156017	Av. D. Nuno Álvares Pereira N.10	M07	Ida	38,71289	-9,396
155914	Av. Portugal N.5	M07	Ida	38,71035	-9,3959
155915	Av. Portugal - PSP	M07	Ida	38,7089	-9,3958
155916	Av. Portugal - Feira do Artesanato	M07	Ida	38,70757	-9,3956
155917	Praça Almeida Garrett - Casino do Estoril	M07	Ida	38,70805	-9,397
155918	Av. Aida - Arcadas	M07	Ida	38,70437	-9,3991
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M07	Ida	38,70358	-9,3987
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M07	Ida	38,70151	-9,42
155877	Rua Henrique Seixas N.203	M07	Ida	38,70344	-9,4183
155878	Av. Sintra N.546	M07	Ida	38,70594	-9,4179
155996	Rua do Alcaide N.9	M07	Ida	38,70813	-9,4174
155997	Rua Costa Pinto Lt. 28	M07	Ida	38,71175	-9,4146
155998	Rua Dr. Morais Sarmiento N.2280	M07	Ida	38,71169	-9,4135
155999	Rua Dr. Armando Bacelar N.27 A	M07	Ida	38,7102	-9,413



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156000	Av. Pádua frente N.3 CD	M07	Ida	38,70808	-9,4133
156001	Av. Itália Lt. 4 B	M07	Ida	38,70793	-9,4104
156002	Av. Itália N.276 A	M07	Ida	38,70985	-9,41
156003	Rua Carlos Anjos N.119 frente Infantário	M07	Ida	38,71257	-9,4087
156004	Rua Carlos Anjos N.436	M07	Ida	38,71522	-9,4083
156005	Rua Carlos Anjos N.660	M07	Ida	38,71712	-9,4086
156006	Av. Ultramar N.329	M07	Ida	38,71836	-9,409
156007	Av. Ultramar N.233	M07	Ida	38,71908	-9,4086
156008	Rua do Geraldo N.296	M07	Ida	38,72189	-9,4087
156009	Rua do Girassol frente Lt. 8	M07	Ida	38,72378	-9,4087
156010	Rua D. Bosco N.1299	M07	Ida	38,72435	-9,4077
155653	Rua D. Bosco frente N.1080	M07	Ida	38,72224	-9,4074
155980	Rua D. Bosco N.848	M07	Volta	38,71976	-9,4068
155675	Rua D. Bosco N.1080	M07	Volta	38,72222	-9,4074
155981	Rua D. Bosco frente N.1299	M07	Volta	38,7244	-9,4077
155982	Rua do Geraldo frente Centro D. Bosco	M07	Volta	38,72403	-9,4086
155983	Rua da Alegria frente N.368	M07	Volta	38,72241	-9,4101
155984	Rua da Alegria frente N.90 - Aldi	M07	Volta	38,71991	-9,4096
155985	Rua Carlos Anjos N.871	M07	Volta	38,71906	-9,4096
155986	Rua Dr. Pereira Coutinho N.465 A	M07	Volta	38,71703	-9,4093
155987	Rua Dr. Pereira Coutinho Lt. 1	M07	Volta	38,71528	-9,4093
155988	Rua Carlos Anjos N.119 A	M07	Volta	38,71267	-9,4087
155989	Av. Itália N.275	M07	Volta	38,70983	-9,4101
155990	Av. Itália N.67	M07	Volta	38,70801	-9,4104
155991	Av. Pádua N.3 CD	M07	Volta	38,70823	-9,4132
155992	Rua Dr. Armando Bacelar frente N.27 A	M07	Volta	38,70996	-9,4133
155993	Rua Dr. Armando Bacelar N.228 A	M07	Volta	38,71163	-9,4132
155994	Rua Costa Pinto frente N.46	M07	Volta	38,71166	-9,4148
155995	Rua Aniceto do Rosário N.2	M07	Volta	38,71046	-9,4157
155955	Av. Sintra X Bairro Marechal Carmona	M07	Volta	38,71042	-9,418
155956	Av. Sintra frente N.722	M07	Volta	38,70823	-9,4182
155957	Av. Sintra N.421 - Casa de Repouso	M07	Volta	38,70516	-9,4179
155958	Av. Sintra frente Jumbo	M07	Volta	38,70222	-9,4178
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M07	Volta	38,70151	-9,42
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M07	Volta	38,70358	-9,3987
155971	Av. Portugal - Hotel Inglaterra	M07	Volta	38,70551	-9,3953
155972	Av. Portugal frente Feira do Artesanato	M07	Volta	38,70752	-9,3955
155973	Av. Portugal frente PSP	M07	Volta	38,70893	-9,3957
155974	Av. Portugal N.554	M07	Volta	38,71027	-9,3958
155975	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.10	M07	Volta	38,713	-9,3958
155976	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.23	M07	Volta	38,71128	-9,3986
155977	Av. D. Nuno Álvares Pereira	M07	Volta	38,70836	-9,4007
155672	Av. D. Nuno Álvares Pereira - Cruzeiro	M07	Volta	38,70753	-9,4038
155978	Rua do Viveiro N.182	M07	Volta	38,70872	-9,4046
155673	Rua do Viveiro Lt. 1 A	M07	Volta	38,71091	-9,4048
155979	Rua D. Bosco - Apartamentos Costa do Sol	M07	Volta	38,71348	-9,4051
155674	Rua D. Bosco N.492	M07	Volta	38,71686	-9,4059
156026	Rua das Padarias N.83 - Panisol	M08	Ida	38,71723	-9,4241
156027	Estrada de Alvide - Largo	M08	Ida	38,71564	-9,4241
156028	Rua de São José Bloco 1 - Frente	M08	Ida	38,71334	-9,4263
156029	Rua de São José frente Café Lopes	M08	Ida	38,71062	-9,4255
156030	Rua de São José N.295 X Caixa Previdência	M08	Ida	38,70864	-9,4238
156031	Rua Manuel Correia frente Minimercado	M08	Ida	38,70832	-9,4219
156032	Rua de Alvide N.49	M08	Ida	38,70777	-9,419
155957	Av. Sintra N.421 - Casa de Repouso	M08	Ida	38,70516	-9,4179
155958	Av. Sintra frente Jumbo	M08	Ida	38,70222	-9,4178
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M08	Ida	38,70151	-9,42
155877	Rua Henrique Seixas N.203	M08	Ida	38,70344	-9,4183
155878	Av. Sintra N.546	M08	Ida	38,70594	-9,4179
156018	Rua de Alvide N.224 - Farmácia	M08	Ida	38,70913	-9,4202
156019	Rua de São José - BES	M08	Ida	38,70863	-9,4227
156020	Rua de São José N.342 X Caixa de Previdência	M08	Ida	38,70905	-9,4242
156021	Rua de São José - Café Lopes	M08	Ida	38,71059	-9,4255
156022	Rua de São José N.7	M08	Ida	38,71313	-9,426
156023	Estrada de Alvide - Largo	M08	Ida	38,71574	-9,4241
156024	Estrada de Alvide N.240	M08	Ida	38,7163	-9,4218
156025	Rua Francisco Cruz	M08	Ida	38,71805	-9,4217
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M09	Ida	38,70151	-9,42
155678	Av. D. Pedro I - Mercado	M09	Ida	38,70196	-9,421
156033	Rua José Florindo N.44 A	M09	Ida	38,70157	-9,4242



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156034	Rua José Florindo frente N.235 - Casal das Rosas	M09	Ida	38,70329	-9,4253
156035	Rua Conde Monte Real Lt. 8 A	M09	Ida	38,70323	-9,4267
156036	Rua Conde Castro Guimarães N.110	M09	Ida	38,70412	-9,4279
156037	Avenida das Comunidades Europeias, Lote 10	M09	Ida	38,70619	-9,4289
156038	Avenida das Comunidades Europeias - Cabine EDP	M09	Ida	38,70715	-9,4303
156039	Rua António Andrade Júnior N.227 B	M09	Ida	38,70545	-9,4307
156054	Rua António Andrade Júnior N.23	M09	Ida	38,70574	-9,4291
156055	Rua de Sant'Ana N.518	M09	Ida	38,70991	-9,4306
156056	Rua de Santa Margarida N.20 - Igreja - Bairro Sant'Ana	M09	Ida	38,71105	-9,4295
156057	Rua de Sant'Ana N.828 A	M09	Ida	38,71256	-9,4312
156058	Rua de Sant'Ana N.1254	M09	Ida	38,71572	-9,4319
156047	Rua de Angola Bloco 3	M09	Ida	38,71734	-9,4321
156048	Rua da Encosta frente N.401 - Encosta da Carreira	M09	Ida	38,7168	-9,4313
156049	Rua de Sant'Ana frente N.1254	M09	Ida	38,71566	-9,432
156050	Rua de Sant'Ana N.813 - Bairro Sant'Ana	M09	Ida	38,71257	-9,4312
156051	Rua de Santa Margarida - Igreja - Bairro Sant'Ana	M09	Ida	38,71116	-9,4296
156052	Rua de Sant'Ana frente n.518 - Bairro Sant'Ana	M09	Ida	38,70992	-9,4306
155735	Rua Eng. António Castelo Branco	M09	Ida	38,70455	-9,4312
155636	Rua Eng. António Castelo Branco - Phillips	M09	Ida	38,70272	-9,4309
155736	Rua Jayme Thompson N.309 frente Escola	M09	Ida	38,7014	-9,4298
155737	Av. 25 de Abril - Cidadela	M09	Ida	38,70034	-9,4257
155738	Av. Marginal - Chaves do Areeiro	M09	Ida	38,7007	-9,4199
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M11	Ida	38,70151	-9,42
155877	Rua Henrique Seixas N.203	M11	Ida	38,70344	-9,4183
155878	Av. Sintra N.546	M11	Ida	38,70594	-9,4179
155879	Av. Sintra N.826 A	M11	Ida	38,70885	-9,4179
155880	Av. Sintra X Bairro Marechal Carmona	M11	Ida	38,71044	-9,418
155881	Av. Sintra - Freiras - Pai do Vento	M11	Ida	38,71403	-9,4176
155882	Av. Sintra N.1658	M11	Ida	38,71628	-9,4181
155883	Av. Sintra - Fonte Velha	M11	Ida	38,72295	-9,4171
155884	Estrada da Ribeira N.1259 - Mercedes	M11	Ida	38,72476	-9,4151
155885	Estrada da Ribeira frente N.854	M11	Ida	38,72272	-9,4132
155886	Rua Carlos Anjos N.1378	M11	Ida	38,72298	-9,4111
155887	Rua Carlos Anjos N.1770 frente Cruz de Popa	M11	Ida	38,72653	-9,412
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M11	Ida	38,7299	-9,4111
155889	Rua João Pires Correia N.153	M11	Ida	38,73158	-9,4085
155890	Rua Francisco Roquete N.4	M11	Ida	38,73303	-9,4094
155962	Rua Marquês de Angeja N.6	M11	Ida	38,73316	-9,4103
155963	Rua do Lameiro frente N.200	M11	Ida	38,73426	-9,417
155964	Rua Manuel Henriques frente Hospital	M11	Ida	38,7324	-9,4181
155965	Rua Manuel Henriques - Casa da Eira	M11	Ida	38,73183	-9,4225
155966	Rua Manuel Henriques - Largo do Cabreiro	M11	Ida	38,73161	-9,4257
155967	Rua Manuel Henriques X Rua Ary dos Santos	M11	Ida	38,73179	-9,4225
155968	Rua Manuel Henriques - Hospital	M11	Ida	38,73234	-9,4181
155969	Rua do Lameiro N.200 A	M11	Ida	38,73426	-9,417
155970	Rua Marquês de Angeja frente N.6	M11	Ida	38,73317	-9,4104
155959	Estrada da Atrozela N.182 A	M11	Ida	38,7355	-9,4087
155960	Largo da Atrozela	M11	Ida	38,74131	-9,4058
155961	Estrada da Atrozela N.157 A	M11	Ida	38,73517	-9,409
155945	Rua de Cascais - Largo	M11	Ida	38,73265	-9,4102
156065	Rua João Pires Correia N.29	M11	Ida	38,73161	-9,4087
156066	Rua Conde Barão frente N.518 - Escola	M11	Ida	38,7313	-9,4031
156067	Rua Conde Barão frente Hospital	M11	Ida	38,73209	-9,4003
156068	Rua Conde Barão N.55	M11	Ida	38,73316	-9,3975
155909	Av. República - Casal das Rosas	M11	Ida	38,73243	-9,3973
155910	Av. República frente Quinta do Patino	M11	Ida	38,72951	-9,3978
155911	Av. República - Ponte	M11	Ida	38,72277	-9,3981
155912	Av. República - Golf	M11	Ida	38,71711	-9,3943
155913	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.3	M11	Ida	38,71323	-9,3948
155914	Av. Portugal N.5	M11	Ida	38,71035	-9,3959
155915	Av. Portugal - PSP	M11	Ida	38,7089	-9,3958
155916	Av. Portugal - Feira do Artesanato	M11	Ida	38,70757	-9,3956
155917	Praça Almeida Garrett - Casino do Estoril	M11	Ida	38,70805	-9,397
155918	Av. Aida - Arcadas	M11	Ida	38,70437	-9,3991
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M11	Ida	38,70358	-9,3987
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M11	Volta	38,70358	-9,3987
155920	Av. Bombeiros Voluntários frente N.195	M11	Volta	38,70506	-9,3942
155921	Av. Bombeiros Voluntários N.458 A	M11	Volta	38,70769	-9,3939
155922	Av. Bombeiros Voluntários N.1026	M11	Volta	38,71269	-9,3934
155923	Av. República - Golf	M11	Volta	38,71839	-9,3941

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155924	Av. República - Ponte	M11	Volta	38,72285	-9,398
155925	Av. República - Quinta do Patino	M11	Volta	38,72949	-9,3978
155926	Av. República N.2252 X	M11	Volta	38,73242	-9,3973
156069	Rua Conde Barão N.24 A	M11	Volta	38,73319	-9,3975
156070	Rua Conde Barão - Hospital	M11	Volta	38,73203	-9,401
156071	Rua Conde Barão - Escola	M11	Volta	38,73129	-9,4034
155889	Rua João Pires Correia N.153	M11	Volta	38,73158	-9,4085
155890	Rua Francisco Roquete N.4	M11	Volta	38,73303	-9,4094
155959	Estrada da Atrozela N.182 A	M11	Volta	38,7355	-9,4087
155960	Largo da Atrozela	M11	Volta	38,74131	-9,4058
155961	Estrada da Atrozela N.157 A	M11	Volta	38,73517	-9,409
155962	Rua Marquês de Angeja N.6	M11	Volta	38,73316	-9,4103
155963	Rua do Lameiro frente N.200	M11	Volta	38,73426	-9,417
155964	Rua Manuel Henriques frente Hospital	M11	Volta	38,7324	-9,4181
155965	Rua Manuel Henriques - Casa da Eira	M11	Volta	38,73183	-9,4225
155966	Rua Manuel Henriques - Largo do Cabreiro	M11	Volta	38,73161	-9,4257
155967	Rua Manuel Henriques X Rua Ary dos Santos	M11	Volta	38,73179	-9,4225
155968	Rua Manuel Henriques - Hospital	M11	Volta	38,73234	-9,4181
155969	Rua do Lameiro N.200 A	M11	Volta	38,73426	-9,417
155970	Rua Marquês de Angeja frente N.6	M11	Volta	38,73317	-9,4104
155945	Rua de Cascais - Largo	M11	Volta	38,73265	-9,4102
155946	Rua de Cascais - GNR	M11	Volta	38,72992	-9,411
155947	Rua Carlos Anjos - Cruz de Popa	M11	Volta	38,72633	-9,412
155948	Rua Carlos Anjos N.1313 A	M11	Volta	38,72255	-9,4112
155949	Estrada da Ribeira N.854	M11	Volta	38,72268	-9,4131
155950	Estrada da Ribeira frente N.1259 - Mercedes	M11	Volta	38,72478	-9,4152
155951	Av. Sintra - Fonte Velha	M11	Volta	38,7229	-9,4171
155952	Av. Sintra - Largo	M11	Volta	38,71944	-9,4181
155953	Av. Sintra frente N.1788	M11	Volta	38,71734	-9,4182
155954	Av. Sintra - Freiras - Pai do Vento	M11	Volta	38,71399	-9,4177
155955	Av. Sintra X Bairro Marechal Carmona	M11	Volta	38,71042	-9,418
155956	Av. Sintra frente N.722	M11	Volta	38,70823	-9,4182
155957	Av. Sintra N.421 - Casa de Repouso	M11	Volta	38,70516	-9,4179
155958	Av. Sintra frente Jumbo	M11	Volta	38,70222	-9,4178
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M11	Volta	38,70151	-9,42
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M12	Ida	38,70151	-9,42
155877	Rua Henrique Seixas N.203	M12	Ida	38,70344	-9,4183
155878	Av. Sintra N.546	M12	Ida	38,70594	-9,4179
155996	Rua do Alcaide N.9	M12	Ida	38,70813	-9,4174
155997	Rua Costa Pinto Lt. 28	M12	Ida	38,71175	-9,4146
156073	Rua Costa Pinto frente N.323	M12	Ida	38,71357	-9,4139
156074	Rua Costa Pinto N.466	M12	Ida	38,71501	-9,4134
156075	Rua Costa Pinto frente N.713	M12	Ida	38,71663	-9,4117
156076	Rua Costa Pinto N.840	M12	Ida	38,7173	-9,4106
155986	Rua Dr. Pereira Coutinho N.465 A	M12	Ida	38,71703	-9,4093
155987	Rua Dr. Pereira Coutinho Lt. 1	M12	Ida	38,71528	-9,4093
155988	Rua Carlos Anjos N.119 A	M12	Ida	38,71267	-9,4087
155989	Av. Itália N.275	M12	Ida	38,70983	-9,4101
156077	Largo Ostende N.1 A	M12	Ida	38,70766	-9,4084
156078	Av. Sabóia N.487 - CGD	M12	Ida	38,70507	-9,4084
156079	Av. Acácias frente N.34	M12	Ida	38,7043	-9,4081
155656	Av. Acácias N.55	M12	Ida	38,70711	-9,4041
156015	Av. D. Nuno Álvares Pereira	M12	Ida	38,70819	-9,4008
156016	Av. D. Nuno Álvares Pereira N.23	M12	Ida	38,711	-9,3987
156017	Av. D. Nuno Álvares Pereira N.10	M12	Ida	38,71289	-9,396
155914	Av. Portugal N.5	M12	Ida	38,71035	-9,3959
155915	Av. Portugal - PSP	M12	Ida	38,7089	-9,3958
155916	Av. Portugal - Feira do Artesanato	M12	Ida	38,70757	-9,3956
155917	Praça Almeida Garrett - Casino do Estoril	M12	Ida	38,70805	-9,397
155918	Av. Aida - Arcadas	M12	Ida	38,70437	-9,3991
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M12	Ida	38,70358	-9,3987
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M12	Volta	38,70358	-9,3987
155971	Av. Portugal - Hotel Inglaterra	M12	Volta	38,70551	-9,3953
155972	Av. Portugal frente Feira do Artesanato	M12	Volta	38,70752	-9,3955
155973	Av. Portugal frente PSP	M12	Volta	38,70893	-9,3957
155974	Av. Portugal N.554	M12	Volta	38,71027	-9,3958
155975	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.10	M12	Volta	38,713	-9,3958
155976	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.23	M12	Volta	38,71128	-9,3986
155977	Av. D. Nuno Álvares Pereira	M12	Volta	38,70836	-9,4007
156080	Rua das Acácias N.7	M12	Volta	38,70697	-9,4044

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156081	Av. Sabóia N.623 D - Banco	M12	Volta	38,70607	-9,4066
156078	Av. Sabóia N.487 - CGD	M12	Volta	38,70507	-9,4084
156002	Av. Itália N.276 A	M12	Volta	38,70985	-9,41
156003	Rua Carlos Anjos N.119 frente Infantário	M12	Volta	38,71257	-9,4087
156004	Rua Carlos Anjos N.436	M12	Volta	38,71522	-9,4083
156005	Rua Carlos Anjos N.660	M12	Volta	38,71712	-9,4086
156006	Av. Ultramar N.329	M12	Volta	38,71836	-9,409
156007	Av. Ultramar N.233	M12	Volta	38,71908	-9,4086
156008	Rua do Geraldo N.296	M12	Volta	38,72189	-9,4087
155983	Rua da Alegria frente N.368	M12	Volta	38,72241	-9,4101
155984	Rua da Alegria frente N.90 - Aldi	M12	Volta	38,71991	-9,4096
155985	Rua Carlos Anjos N.871	M12	Volta	38,71906	-9,4096
156082	Rua Costa Pinto N.847	M12	Volta	38,71758	-9,4102
156083	Rua Costa Pinto N.693	M12	Volta	38,71666	-9,4117
156084	Rua Costa Pinto N.471	M12	Volta	38,71501	-9,4135
156085	Rua Costa Pinto N.307	M12	Volta	38,71362	-9,414
155994	Rua Costa Pinto frente N.46	M12	Volta	38,71166	-9,4148
155995	Rua Aniceto do Rosário N.2	M12	Volta	38,71046	-9,4157
155955	Av. Sintra X Bairro Marechal Carmona	M12	Volta	38,71042	-9,418
155956	Av. Sintra frente N.722	M12	Volta	38,70823	-9,4182
155957	Av. Sintra N.421 - Casa de Repouso	M12	Volta	38,70516	-9,4179
155958	Av. Sintra frente Jumbo	M12	Volta	38,70222	-9,4178
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M12	Volta	38,70151	-9,42
156094	Estrada de Manique - Largo de Manique	M13	Ida	38,73573	-9,3686
156095	Estrada das Neves N.332	M13	Ida	38,73374	-9,3719
156096	Estrada das Neves frente Igreja	M13	Ida	38,73262	-9,3744
156097	Estrada das Neves frente N.789	M13	Ida	38,73192	-9,3763
156098	Estrada das Neves - Casal Nossa Senhora das Neves	M13	Ida	38,73114	-9,3783
156099	Rua Principal N.363 - Chafariz	M13	Ida	38,72949	-9,3839
156100	Rua Principal N.27	M13	Ida	38,72831	-9,3836
156101	Estrada do Livramento - Igreja	M13	Ida	38,7269	-9,3825
156102	Estrada do Livramento N.437 A - Casas Vila	M13	Ida	38,72488	-9,3803
156103	Estrada do Livramento frente N.282 - Aldeia SOS	M13	Ida	38,72346	-9,3791
156104	Rua Principal X Rua do Pinheiro	M13	Ida	38,71466	-9,3723
156105	Rua da Samarra N.75 - Largo/Chafariz	M13	Ida	38,71317	-9,3717
156106	Rua Principal N.209	M13	Ida	38,71157	-9,3735
156107	Estrada da Alapraia X Rua Dr. Félix Pereira	M13	Ida	38,70904	-9,375
156108	Estrada da Alapraia N.406 - Largo	M13	Ida	38,70776	-9,3774
156109	Estrada da Alapraia N.722	M13	Ida	38,70566	-9,3798
156110	Rua João António Gaspar N.14	M13	Ida	38,70382	-9,3832
156111	São João do Estoril - Estação	M13	Ida	38,70119	-9,3851
156113	Rua Mariano Cyrilo Carvalho - Estação	M13	Ida	38,70136	-9,3849
156114	Rua João António Gaspar N.378	M13	Ida	38,70313	-9,3871
156115	Av. Lidador N.247	M13	Ida	38,7043	-9,3883
155671	Rua de Santa Rita N.45 - Junta de Freguesia	M13	Ida	38,70347	-9,3915
156116	Rua das Palmeiras N.4 A	M13	Ida	38,70451	-9,3937
155971	Av. Portugal - Hotel Inglaterra	M13	Ida	38,70551	-9,3953
155917	Praça Almeida Garrett - Casino do Estoril	M13	Ida	38,70805	-9,397
155918	Av. Aida - Arcadas	M13	Ida	38,70437	-9,3991
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M13	Ida	38,70358	-9,3987
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M13	Ida	38,70151	-9,42
155877	Rua Henrique Seixas N.203	M13	Ida	38,70344	-9,4183
155878	Av. Sintra N.546	M13	Ida	38,70594	-9,4179
156018	Rua de Alvide N.224 - Farmácia	M13	Ida	38,70913	-9,4202
156086	Rua de Alvide N.538	M13	Ida	38,71133	-9,422
156087	Rua de Alvide N.810	M13	Ida	38,71343	-9,4227
156023	Estrada de Alvide - Largo	M13	Ida	38,71574	-9,4241
156024	Estrada de Alvide N.240	M13	Ida	38,7163	-9,4218
156088	Estrada de Alvide N.524	M13	Ida	38,71798	-9,4204
156089	Estrada de Alvide N.790	M13	Ida	38,71982	-9,4186
155883	Av. Sintra - Fonte Velha	M13	Ida	38,72295	-9,4171
155884	Estrada da Ribeira N.1259 - Mercedes	M13	Ida	38,72476	-9,4151
155885	Estrada da Ribeira frente N.854	M13	Ida	38,72272	-9,4132
155886	Rua Carlos Anjos N.1378	M13	Ida	38,72298	-9,4111
155887	Rua Carlos Anjos N.1770 frente Cruz de Popa	M13	Ida	38,72653	-9,412
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M13	Ida	38,7299	-9,4111
155889	Rua João Pires Correia N.153	M13	Ida	38,73158	-9,4085
155945	Rua de Cascais - Largo	M13	Ida	38,73265	-9,4102
156065	Rua João Pires Correia N.29	M13	Ida	38,73161	-9,4087
156066	Rua Conde Barão frente N.518 - Escola	M13	Ida	38,7313	-9,4031

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156067	Rua Conde Barão frente Hospital	M13	Ida	38,73209	-9,4003
156068	Rua Conde Barão N.55	M13	Ida	38,73316	-9,3975
155927	Estrada de Manique N.2727	M13	Ida	38,73303	-9,3959
155928	Estrada de Manique N.2425	M13	Ida	38,73408	-9,3927
155929	Estrada de Manique - Bairro Novo de Alcoitão	M13	Ida	38,73497	-9,39
156090	Estrada de Manique frente Oficinas da Câmara Municipal de Cascais	M13	Ida	38,73588	-9,3863
156091	Estrada de Manique frente N.1146	M13	Ida	38,73746	-9,379
156092	Estrada de Manique frente Kenitex	M13	Ida	38,73823	-9,3753
156093	Estrada de Manique N.417 - Vivenda São José	M13	Ida	38,73806	-9,3711
156112	Rua Egas Moniz - Centro de Saúde	M13	Ida	38,69906	-9,3817
156019	Rua de São José - BES	M13	Ida	38,70863	-9,4227
156020	Rua de São José N.342 X Caixa de Previdência	M13	Ida	38,70905	-9,4242
156021	Rua de São José - Café Lopes	M13	Ida	38,71059	-9,4255
156022	Rua de São José N.7	M13	Ida	38,71313	-9,426
156137	Calçada de Manique X Rua da Escola	M13	Volta	38,73557	-9,3683
156138	Calçada do Rio frente N.99 A	M13	Volta	38,73685	-9,3678
156139	Estrada de Manique N.446	M13	Volta	38,73824	-9,3713
156140	Estrada de Manique X Rua Nova dos Moinhos	M13	Volta	38,73857	-9,3742
156141	Estrada de Manique - Kenitex	M13	Volta	38,7383	-9,3762
156142	Estrada de Manique N.1160 - Vivenda São José	M13	Volta	38,7376	-9,3788
156143	Estrada de Manique - Oficinas Câmara Municipal de Cascais	M13	Volta	38,73621	-9,386
155929	Estrada de Manique - Bairro Novo de Alcoitão	M13	Volta	38,73497	-9,39
155907	Estrada de Manique N.2448	M13	Volta	38,73414	-9,3927
155908	Estrada de Manique - Vivenda Quatro Irmãos	M13	Volta	38,73322	-9,3954
156069	Rua Conde Barão N.24 A	M13	Volta	38,73319	-9,3975
156070	Rua Conde Barão - Hospital	M13	Volta	38,73203	-9,401
156071	Rua Conde Barão - Escola	M13	Volta	38,73129	-9,4034
155889	Rua João Pires Correia N.153	M13	Volta	38,73158	-9,4085
155945	Rua de Cascais - Largo	M13	Volta	38,73265	-9,4102
155946	Rua de Cascais - GNR	M13	Volta	38,72992	-9,411
155947	Rua Carlos Anjos - Cruz de Popa	M13	Volta	38,72633	-9,412
155948	Rua Carlos Anjos N.1313 A	M13	Volta	38,72255	-9,4112
155949	Estrada da Ribeira N.854	M13	Volta	38,72268	-9,4131
155950	Estrada da Ribeira frente N.1259 - Mercedes	M13	Volta	38,72478	-9,4152
155951	Av. Sintra - Fonte Velha	M13	Volta	38,72229	-9,4171
156144	Estrada de Alvide N.747	M13	Volta	38,71987	-9,4189
156145	Estrada de Alvide N.489	M13	Volta	38,71788	-9,4206
156025	Rua Francisco Cruz	M13	Volta	38,71805	-9,4217
156026	Rua das Padarias N.83 - Panisol	M13	Volta	38,71723	-9,4241
156027	Estrada de Alvide - Largo	M13	Volta	38,71564	-9,4241
156146	Rua de Alvide N.771	M13	Volta	38,71345	-9,4228
156147	Rua de Alvide frente N.524	M13	Volta	38,71134	-9,4221
156148	Rua de São José Lt. 28	M13	Volta	38,70955	-9,4207
156031	Rua Manuel Correia frente Minimercado	M13	Volta	38,70832	-9,4219
156032	Rua de Alvide N.49	M13	Volta	38,70777	-9,419
155957	Av. Sintra N.421 - Casa de Repouso	M13	Volta	38,70516	-9,4179
155958	Av. Sintra frente Jumbo	M13	Volta	38,70222	-9,4178
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M13	Volta	38,70151	-9,42
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M13	Volta	38,70358	-9,3987
156117	Rua Dr. Mário Quina frente N.10	M13	Volta	38,70389	-9,3936
155657	Rua de Santa Rita frente N.45 - Junta de Freguesia	M13	Volta	38,70342	-9,3915
156118	Av. Lidador N.247	M13	Volta	38,70415	-9,3882
156119	Rua João António Gaspar frente N.350	M13	Volta	38,70305	-9,3868
156111	São João do Estoril - Estação	M13	Volta	38,70119	-9,3851
156112	Rua Egas Moniz - Centro de Saúde	M13	Volta	38,69906	-9,3817
156113	Rua Mariano Cyrilo Carvalho - Estação	M13	Volta	38,70136	-9,3849
156120	Estrada da Alapraia frente N.1020	M13	Volta	38,70396	-9,3824
156121	Estrada da Alapraia frente N.696	M13	Volta	38,70567	-9,3798
156122	Estrada da Alapraia frente N.610	M13	Volta	38,70684	-9,3782
156123	Estrada da Alapraia - Escola	M13	Volta	38,70925	-9,374
156124	Rua Principal frente N.225	M13	Volta	38,71148	-9,3735
156125	Rua Principal N.466 - Largo/Chafariz	M13	Volta	38,71339	-9,3718
156126	Rua Principal frente N.587	M13	Volta	38,71464	-9,3722
156127	Estrada do Livramento - Rotunda Atibá	M13	Volta	38,72111	-9,3773
156128	Estrada do Livramento - Aldeia SOS	M13	Volta	38,72343	-9,3788
156129	Estrada do Livramento X Rua Coimbra	M13	Volta	38,72487	-9,3802
156130	Estrada do Livramento - Igreja	M13	Volta	38,72697	-9,3825
156131	Rua Principal N.18	M13	Volta	38,72819	-9,3835
156132	Rua Principal - Chafariz	M13	Volta	38,72938	-9,3839



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156133	Estrada das Neves N.955	M13	Volta	38,73109	-9,3783
156134	Estrada das Neves N.795	M13	Volta	38,73183	-9,3763
156135	Estrada das Neves - Igreja	M13	Volta	38,73256	-9,3744
156136	Estrada das Neves N.366 A	M13	Volta	38,73362	-9,3719
156028	Rua de São José Bloco 1 - Frente	M13	Volta	38,71334	-9,4263
156029	Rua de São José frente Café Lopes	M13	Volta	38,71062	-9,4255
156030	Rua de São José N.295 X Caixa Previdência	M13	Volta	38,70864	-9,4238
155698	Estrada da Malveira da Serra X Aldeia do Juso	M14	Ida	38,73043	-9,4449
156150	Rua Luís de Camões X Rua Martim Moniz	M14	Ida	38,73126	-9,4418
156151	Rua Luís de Camões N.47 A - Largo de Murches	M14	Ida	38,73125	-9,4406
156152	Rua Principal - Largo Vicente - Tanques	M14	Ida	38,73273	-9,4397
156153	Rua júlio Dinis N.135	M14	Ida	38,73441	-9,4396
156154	Rua júlio Dinis N.532 frente Escola	M14	Ida	38,73591	-9,4394
156155	Rua Principal	M14	Ida	38,73902	-9,4378
156156	Rua Principal N.618	M14	Ida	38,74233	-9,4357
156157	Rua Principal N.782 - Largo do Zambuieiro	M14	Ida	38,74374	-9,4354
156158	Rua Principal frente N.1027	M14	Ida	38,74465	-9,433
156159	Rua Principal X EN 247/5	M14	Ida	38,74603	-9,4304
156160	EN 247/5 frente Quinta da Ramalheira	M14	Ida	38,74802	-9,4302
156161	EN 247/5 X Quinta Vale dos Cavalos	M14	Ida	38,74877	-9,4321
156162	Av. Nossa Senhora da Assunção - Igreja	M14	Ida	38,75034	-9,4371
156163	Av. Nossa Senhora da Assunção X Rua da Vinha	M14	Ida	38,75131	-9,4399
156164	Av. Nossa Senhora da Assunção	M14	Ida	38,75131	-9,4413
156165	Av. Nossa Senhora da Assunção N.584	M14	Ida	38,75135	-9,4436
156166	Av. Nossa Senhora da Assunção N.869	M14	Ida	38,75173	-9,4466
155858	Rua de Cascais X - Largo	M14	Ida	38,75172	-9,4488
155859	Rua de Cascais N.542 frente Entre Montes	M14	Ida	38,74803	-9,4495
155860	Estrada da Malveira da Serra N.3 - Farta Pão	M14	Ida	38,74117	-9,4513
155861	Estrada da Malveira da Serra X Estrada da Boavista	M14	Ida	38,73743	-9,4489
155699	Av. Charneca - Centro Hípico	M14	Ida	38,7339	-9,4482
155700	Av. Charneca - Sociedade	M14	Ida	38,7342	-9,4507
155701	Av. Charneca N.590 - Largo	M14	Ida	38,7346	-9,4541
155702	Rua da Palmeira - Largo do Chafariz	M14	Ida	38,73451	-9,4552
155703	Av. Charneca N.607 - Largo	M14	Ida	38,73455	-9,4542
155704	Av. Charneca frente Sociedade	M14	Ida	38,73416	-9,4507
155705	Av. Charneca frente Centro Hípico	M14	Ida	38,73387	-9,4482
155862	Estrada da Malveira da Serra X Charneca	M14	Ida	38,73354	-9,4473
155863	Estrada da Malveira da Serra X Aldeia do Juso	M14	Ida	38,73072	-9,4451
155729	Estrada da Malveira da Serra N.492	M14	Ida	38,72907	-9,4444
155689	Rua Chesol N.30 frente Bowling	M14	Ida	38,72544	-9,4441
155690	Rua Chesol N.408	M14	Ida	38,72699	-9,4472
155691	Rua Florbela Espanca N.18 - Talho	M14	Ida	38,72855	-9,4492
155692	Rua Luís de Camões - Bairro Chesol	M14	Ida	38,72796	-9,4497
155693	Rua Florbela Espanca N.19	M14	Ida	38,72852	-9,4492
155694	Rua Chesol N.405	M14	Ida	38,72699	-9,4472
155695	Rua Chesol N.30 - Bowling	M14	Ida	38,72541	-9,4442
155730	Estrada da Malveira da Serra X Chesol	M14	Ida	38,72494	-9,4432
155731	Estrada da Malveira da Serra frente Auto Transcais	M14	Ida	38,7235	-9,4426
155732	Estrada da Malveira da Serra frente Minipreço	M14	Ida	38,71937	-9,4415
155630	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa X Birre	M14	Ida	38,71652	-9,4401
155733	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa - Jardim	M14	Ida	38,7135	-9,4383
155631	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa X Cobre	M14	Ida	38,7118	-9,4374
155734	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.39 - Barraca de Pau	M14	Ida	38,7097	-9,4356
155632	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.1141	M14	Ida	38,70825	-9,4343
155633	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa - Bombeiros	M14	Ida	38,70559	-9,4321
155735	Rua Eng. António Castelo Branco	M14	Ida	38,70455	-9,4312
155636	Rua Eng. António Castelo Branco - Philips	M14	Ida	38,70272	-9,4309
155736	Rua Jayme Thompson N.309 frente Escola	M14	Ida	38,7014	-9,4298
155737	Av. 25 de Abril - Cidadela	M14	Ida	38,70034	-9,4257
155738	Av. Marginal - Chaves do Areeiro	M14	Ida	38,7007	-9,4199
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M14	Ida	38,70151	-9,42
155678	Av. D. Pedro I - Mercado	M14	Ida	38,70196	-9,421
155679	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Cidadela	M14	Ida	38,701	-9,4258
155680	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.310	M14	Ida	38,70269	-9,4279
155681	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa Lt. 1 A	M14	Ida	38,70386	-9,4293
155682	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Bombeiros	M14	Ida	38,70557	-9,432
155683	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.1156	M14	Ida	38,70828	-9,4343
155684	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Barraca de Pau	M14	Ida	38,7097	-9,4356
155685	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa X Cobre	M14	Ida	38,7108	-9,4365
155686	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa - Suave Milagre	M14	Ida	38,71347	-9,4383

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155687	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.2130 X Birre	M14	Ida	38,71664	-9,44
155651	Estrada da Malveira da Serra - Minipreço	M14	Ida	38,71878	-9,4413
155688	Estrada da Malveira da Serra - Logoplaste	M14	Ida	38,7235	-9,4425
155696	Estrada da Malveira da Serra - Rotunda	M14	Ida	38,72637	-9,4436
155697	Estrada da Malveira da Serra N.1492	M14	Ida	38,72905	-9,4444
155865	Rua Dr. Fernando M. F. Baptista Viegas - Tribunal	M14	Ida	38,7012	-9,4285
155866	Rua Jayme Thompson N.1	M14	Ida	38,69988	-9,4268
155867	Av. 25 de Abril - Casa da Avó	M14	Ida	38,69856	-9,4282
155868	Av. Inf. D. Henrique N.606 - Torre Infante	M14	Ida	38,69645	-9,4305
155869	Av. Pedro Álvares Cabral N.258 - IMC	M14	Ida	38,69724	-9,4335
155870	Av. Bartolomeu Dias	M14	Ida	38,69994	-9,4362
155871	Av. Nossa Senhora do Rosário frente Freiras	M14	Ida	38,7019	-9,4382
155872	Av. Nossa Senhora do Rosário N.1184 - Bairro do Rosário	M14	Ida	38,70461	-9,4388
155742	Rua Joaquim Ereira N.1498	M14	Ida	38,70634	-9,4402
155743	Rua Joaquim Ereira N.1642	M14	Ida	38,70608	-9,4422
155744	Rua Joaquim Ereira - Minimercado	M14	Ida	38,70606	-9,4421
155745	Rua Joaquim Ereira N.33	M14	Ida	38,7062	-9,4408
155873	Rua Joaquim Ereira N.1267	M14	Ida	38,70668	-9,4375
155874	Rua Joaquim Ereira - Bombas	M14	Ida	38,70528	-9,4357
156167	Rua Joaquim Ereira N.751	M14	Ida	38,70371	-9,4335
156168	Rua Eng. António Castelo Branco frente N.95	M14	Ida	38,70251	-9,4305
156169	Rua Eng. António Castelo Branco	M14	Ida	38,70442	-9,4309
156170	Av. Nossa Senhora da Assunção frente N.977	M14	Ida	38,75305	-9,4483
155739	Av. Nossa Senhora da Assunção N.977	M14	Ida	38,75288	-9,4485
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M15	Ida	38,70151	-9,42
155678	Av. D. Pedro I - Mercado	M15	Ida	38,70196	-9,421
155865	Rua Dr. Fernando M. F. Baptista Viegas - Tribunal	M15	Ida	38,7012	-9,4285
155866	Rua Jayme Thompson N.1	M15	Ida	38,69988	-9,4268
155867	Av. 25 de Abril - Casa da Avó	M15	Ida	38,69856	-9,4282
155868	Av. Inf. D. Henrique N.606 - Torre Infante	M15	Ida	38,69645	-9,4305
155869	Av. Pedro Álvares Cabral N.258 - IMC	M15	Ida	38,69724	-9,4335
155870	Av. Bartolomeu Dias	M15	Ida	38,69994	-9,4362
155871	Av. Nossa Senhora do Rosário frente Freiras	M15	Ida	38,7019	-9,4382
155872	Av. Nossa Senhora do Rosário N.1184 - Bairro do Rosário	M15	Ida	38,70461	-9,4388
155742	Rua Joaquim Ereira N.1498	M15	Ida	38,70634	-9,4402
155743	Rua Joaquim Ereira N.1642	M15	Ida	38,70608	-9,4422
156171	Rua dos Eucaliptos N.1463	M15	Ida	38,70543	-9,4434
156172	Rua dos Eucaliptos N.1230	M15	Ida	38,70488	-9,4464
156173	Rua das Abetardas - Vila Bicuda	M15	Ida	38,70394	-9,4519
156174	Rua dos Faisões frente Casa 19 - Vila Bicuda	M15	Ida	38,70564	-9,4533
156175	Rua dos Faisões frente N.383 A	M15	Ida	38,70779	-9,4538
156176	Rua dos Tordos frente Hipitécnica	M15	Ida	38,70792	-9,4511
156177	Rua da Galinhola N.25	M15	Ida	38,70782	-9,4471
155648	Rua das Codornizes frente N.467	M15	Ida	38,70929	-9,4482
156178	Rua do Flamingo N.115	M15	Ida	38,71132	-9,448
155649	Rua da Torre frente N.2119 X Rua Pedro Franco	M15	Ida	38,7141	-9,4457
156179	Rua de Birre X Rua das Papoilas	M15	Ida	38,71492	-9,4467
156180	Rua da Areia frente N.5	M15	Ida	38,71535	-9,4515
156181	Rua da Areia frente N.245 B	M15	Ida	38,71664	-9,4542
156182	Rua da Areia frente N.628	M15	Ida	38,71743	-9,4582
156183	Rua da Areia	M15	Ida	38,71793	-9,462
156184	Largo de São Brás - Areia	M15	Ida	38,72005	-9,4631
156185	Rua da Areia frente Parque de Campismo	M15	Ida	38,72154	-9,466
156186	Rua da Areia X Estrada da Fonte Velha	M15	Ida	38,72686	-9,4682
156187	Estrada do Guincho X Rua da Areia	M15	Ida	38,7301	-9,4702
156188	Estrada do Guincho - Hotel do Guincho	M15	Ida	38,72803	-9,4748
156189	Estrada do Guincho - Porto Santa Maria	M15	Ida	38,72478	-9,4748
156190	Estrada do Guincho - Restaurante João Padeiro	M15	Ida	38,72206	-9,4779
156191	Av. Nossa Senhora do Cabo - Cabo Raso	M15	Ida	38,70937	-9,485
156192	Av. Nossa Senhora do Cabo	M15	Ida	38,70304	-9,4765
156193	Av. Nossa Senhora do Cabo - Restaurante Monte Mar	M15	Ida	38,70125	-9,4715
156194	Av. Nossa Senhora do Cabo - Oitavos	M15	Ida	38,69991	-9,4681
156195	Rua do Mar frente N.155	M15	Ida	38,69787	-9,4606
156196	Rua do Mar frente N.381	M15	Ida	38,69945	-9,4606
156197	Rua dos Sobreiros da Marinha frente N.33	M15	Ida	38,70165	-9,4608
156198	Rua das Laranjeiras	M15	Ida	38,70342	-9,4597
156199	Rua do Clube N.56	M15	Ida	38,70423	-9,4592
156200	Rua do Clube N.446	M15	Ida	38,70564	-9,4606
156201	Rua do Clube N.95	M15	Ida	38,70739	-9,4605
156202	Rua das Palmeiras frente N.815	M15	Ida	38,70701	-9,4628



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156203	Rua dos Sobreiros da Marinha N.431 A	M15	Ida	38,70481	-9,4637
156204	Rua dos Sobreiros da Marinha N.43	M15	Ida	38,70192	-9,4612
156205	Rua do Mar N.381	M15	Ida	38,69953	-9,4607
156206	Rua do Mar N.155	M15	Ida	38,69808	-9,4607
156207	Av. Nossa Senhora do Cabo X Quinta da Marinha	M15	Ida	38,69602	-9,4604
156208	Av. Nossa Senhora do Cabo - Furnas do Guincho	M15	Ida	38,69545	-9,4567
156209	Av. Nossa Senhora do Cabo - Farol da Guia	M15	Ida	38,69586	-9,4469
156210	Av. Nossa Senhora do Cabo X Torre	M15	Ida	38,69578	-9,4418
156211	Av. Manuel Júlio Carvalho Costa - Atrium	M15	Ida	38,69721	-9,4412
156212	Av. Manuel Júlio Carvalho Costa - Pestana Hotel	M15	Ida	38,69713	-9,4386
156213	Rua do Astrolábio N.80 - Bairro da Guia	M15	Ida	38,69828	-9,438
156214	Av. Dr. Manuel Ricardo Espírito Santo Silva N.9	M15	Ida	38,6999	-9,4383
155747	Av. Bartolomeu Dias - Blocos	M15	Ida	38,69999	-9,4366
155748	Av. Pedro Álvares Cabral - antiga Praça de Touros	M15	Ida	38,69729	-9,4339
155749	Av. Inf. D. Henrique N.109	M15	Ida	38,69622	-9,4305
155750	Av. 25 de Abril N.803	M15	Ida	38,69852	-9,4282
155737	Av. 25 de Abril - Cidadela	M15	Ida	38,70034	-9,4257
155738	Av. Marginal - Chaves do Areiro	M15	Ida	38,7007	-9,4199
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M17	Ida	38,70151	-9,42
155877	Rua Henrique Seixas N.203	M17	Ida	38,70344	-9,4183
155878	Av. Sintra N.546	M17	Ida	38,70594	-9,4179
156018	Rua de Alvide N.224 - Farmácia	M17	Ida	38,70913	-9,4202
156248	Rua das Fontainhas N.142	M17	Ida	38,70963	-9,4221
156249	Rua das Fontainhas - Parque Infantil	M17	Ida	38,71118	-9,4224
156250	Rua Capitão Rei Vilar frente N.137	M17	Ida	38,71231	-9,4239
156251	Rua Capitão Rei Vilar N.356	M17	Ida	38,71425	-9,4245
156023	Estrada de Alvide - Largo	M17	Ida	38,71574	-9,4241
156252	Rua das Padarias frente Escola	M17	Ida	38,71764	-9,424
156253	Rua das Tojas frente N.101 A	M17	Ida	38,71899	-9,4241
156254	Rua das Tojas frente N.2 X Rua Bocage	M17	Ida	38,72172	-9,4247
156255	Rua das Tojas N.548 - O Lamego	M17	Ida	38,723	-9,4242
156256	Rua das Tojas - Restaurante Américo	M17	Ida	38,72405	-9,4225
156257	Hospital de Cascais	M17	Ida	38,72893	-9,4184
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M17	Ida	38,7299	-9,4111
155889	Rua João Pires Correia N.153	M17	Ida	38,73158	-9,4085
155890	Rua Francisco Roquete N.4	M17	Ida	38,73303	-9,4094
155892	Rua Cesaltina Fialho Gouveia - Praceta Salgadas	M17	Ida	38,73775	-9,4043
155893	CascaShopping	M17	Ida	38,73947	-9,4
155894	Rua das Fisgas - Hiper Cascais	M17	Ida	38,74175	-9,3935
155895	Rua das Fisgas - Bairro da Cruz Vermelha	M17	Ida	38,74527	-9,3917
156258	Av. Alfredo César Torres - Rotunda	M17	Ida	38,75573	-9,3885
157214	Av. Pedro Álvares Cabral - Prisão do Linhão	M17	Ida	38,75711	-9,3844
157258	Av. Pedro Álvares Cabral frente Prisões do Linhão	M17	Volta	38,75712	-9,3846
157259	Av. Pedro Álvares Cabral - Rotunda	M17	Volta	38,75592	-9,388
155940	Rua das Fisgas - Bairro da Cruz Vermelha	M17	Volta	38,7453	-9,3917
155941	Rua das Fisgas frente Hiper Cascais	M17	Volta	38,74187	-9,3935
155942	CascaShopping (frente)	M17	Volta	38,74103	-9,3986
155943	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.713	M17	Volta	38,73781	-9,4043
155944	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.339 A	M17	Volta	38,73539	-9,4076
155945	Rua de Cascais - Largo	M17	Volta	38,73265	-9,4102
155946	Rua de Cascais - GNR	M17	Volta	38,72992	-9,411
156257	Hospital de Cascais	M17	Volta	38,72893	-9,4184
156295	Estrada das Tojas - Stand Automóvel	M17	Volta	38,7242	-9,4252
156296	Estrada das Tojas frente N.520	M17	Volta	38,723	-9,4242
156297	Estrada das Tojas N.2	M17	Volta	38,72176	-9,4248
156298	Estrada das Tojas Lt. 101	M17	Volta	38,71933	-9,4243
156026	Rua das Padarias N.83 - Panisol	M17	Volta	38,71723	-9,4241
156027	Estrada de Alvide - Largo	M17	Volta	38,71564	-9,4241
156299	Rua Capitão Rei Vilar N.359	M17	Volta	38,7144	-9,4247
156300	Rua Capitão Rei Vilar N.91	M17	Volta	38,71224	-9,4239
156301	Rua das Fontainhas Lt. 170	M17	Volta	38,71155	-9,4229
156302	Rua das Fontainhas N.119 A	M17	Volta	38,70993	-9,4221
156031	Rua Manuel Correia frente Minimercado	M17	Volta	38,70832	-9,4219
156032	Rua de Alvide N.49	M17	Volta	38,70777	-9,419
155957	Av. Sintra N.421 - Casa de Repouso	M17	Volta	38,70516	-9,4179
155958	Av. Sintra frente Jumbo	M17	Volta	38,70222	-9,4178
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M17	Volta	38,70151	-9,42
156347	Rua Mariano Cyrilo Carvalho - Estação	M19	Ida	38,7015	-9,385
156112	Rua Egas Moniz - Centro de Saúde	M19	Ida	38,69906	-9,3817
156348	Rua Egas Moniz N.306 B	M19	Ida	38,70036	-9,38

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155659	Rua Alexandre Herculano N.69	M19	Ida	38,70233	-9,3794
156349	Rua Almada Negreiros - Centro Comercial	M19	Ida	38,70434	-9,3783
156350	Rua Rui de Pina N.28	M19	Ida	38,70543	-9,3779
5002	Rua Q.ta. das Grutas X Rua Grutas	M19	Ida	38,70551	-9,3756
5004	Lar Casa do Alecrim	M19	Ida	38,70653	-9,3732
156352	Rua Dr. Félix Pereira N.194	M19	Ida	38,70733	-9,3755
156123	Estrada da Alapraia - Escola	M19	Ida	38,70925	-9,374
5007	Rua Nova N.27 frente	M19	Ida	38,71121	-9,3749
5008	Bosque dos Gaios	M19	Ida	38,71352	-9,3793
5010	Rua Vasco da Gama cruz. com Rua das Flores	M19	Ida	38,71535	-9,3814
156331	Rua do Alecrim N.32	M19	Ida	38,71623	-9,382
156332	Rua dos Navegadores N.78	M19	Ida	38,71869	-9,382
156333	Rua Cesário Verde - Escola	M19	Ida	38,72025	-9,3827
156334	Av. Condes de Barcelona N.2	M19	Ida	38,72025	-9,3849
156335	Rua do Pinhal frente N.140	M19	Ida	38,72032	-9,3874
156336	Av. Condes de Barcelona - Escola de Hotelaria do Estoril	M19	Ida	38,71446	-9,3903
5012	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.1057	M19	Ida	38,71343	-9,393
5014	Rua do Campo Santo - Rotunda frente Cemitério	M19	Ida	38,71483	-9,3883
156344	Rua do Campo Santo frente Bombas	M19	Ida	38,71126	-9,3863
156345	Rua da Escola Preparatória frente N.146	M19	Ida	38,70848	-9,3858
156346	Rua Professor Vitorino Nemésio N.135	M19	Ida	38,70661	-9,385
155670	Av. Lidador frente N.49	M19	Ida	38,7046	-9,386
156119	Rua João António Gaspar frente N.350	M19	Ida	38,70305	-9,3868
156113	Rua Mariano Cyrilo Carvalho - Estação	M19	Volta	38,70136	-9,3849
156319	Rua Prof. Vitorino Nemésio N.204	M19	Volta	38,70501	-9,3851
156320	Rua Prof. Vitorino Nemésio - Escola	M19	Volta	38,70663	-9,385
156321	Rua da Escola Preparatória	M19	Volta	38,70859	-9,3857
156322	Rua do Campo Santo - Bombas	M19	Volta	38,71099	-9,3861
5013	Rua do Campo Santo - Rotunda Cemitério	M19	Volta	38,71492	-9,3881
156336	Av. Condes de Barcelona - Escola de Hotelaria do Estoril	M19	Volta	38,71446	-9,3903
5012	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.1057	M19	Volta	38,71343	-9,393
156335	Rua do Pinhal frente N.140	M19	Volta	38,72032	-9,3874
156338	Av. Condes de Barcelona frente N.2	M19	Volta	38,72026	-9,3849
156339	Rua Cesário Verde N.461 frente Escola	M19	Volta	38,72022	-9,3829
156340	Rua dos Navegadores N.77 A	M19	Volta	38,71897	-9,3822
156341	Rua do Alecrim N.17	M19	Volta	38,71635	-9,3819
5011	Rua das Flores X	M19	Volta	38,71518	-9,3812
5009	Rua Vasco da Gama cruz. com Rua das Hortenses	M19	Volta	38,71364	-9,3795
5006	Rua Nova N.27	M19	Volta	38,71131	-9,375
156107	Estrada da Alapraia X Rua Dr. Félix Pereira	M19	Volta	38,70904	-9,375
156312	Rua Dr. Félix Pereira N.153 A	M19	Volta	38,70766	-9,3755
5005	Lar Casa do Alecrim - frente	M19	Volta	38,70656	-9,3733
5003	Rua Q.ta. das Grutas N.61 frente	M19	Volta	38,7059	-9,3768
156315	Rua Rui de Pina N.39	M19	Volta	38,70567	-9,3781
156316	Rua Almada Negreiros - Centro Comercial	M19	Volta	38,70436	-9,3783
155669	Rua Alexandre Herculano N.86	M19	Volta	38,7023	-9,3795
156317	Rua Egas Moniz N.250	M19	Volta	38,70023	-9,38
156318	Rua Egas Moniz frente Centro de Saúde	M19	Volta	38,6991	-9,3817
157322	Estrada de Talaíde	M23	Ida	38,7377	-9,3131
157323	Estrada de Talaíde frente Zona Industrial	M23	Ida	38,73347	-9,317
157324	Estrada de Talaíde - Ponte	M23	Ida	38,73411	-9,3193
5016	Estrada Conceição da Abóboda frente N.66	M23	Ida	38,73056	-9,3236
5017	Praça David Mourão Ferreira	M23	Ida	38,72721	-9,3303
157330	Estrada de Polima N.1007 D frente Controlauto	M23	Ida	38,72487	-9,3311
156354	Rua Salgueiro Maia N.1139 B	M23	Ida	38,72379	-9,3366
156355	Av. Salgueiro Maia N.701 - Sociedade	M23	Ida	38,72291	-9,3413
156356	Rua Salgueiro Maia frente N.510	M23	Ida	38,72197	-9,3434
156357	Rua Salgueiro Maia N.271 B	M23	Ida	38,72031	-9,3449
156358	Rua dos Canteiros N.349	M23	Ida	38,71815	-9,3476
156359	Largo dos Duartes - Farmácia	M23	Ida	38,71597	-9,349
156360	Praça Fernando Lopes Graça - Igreja	M23	Ida	38,71386	-9,3494
156361	Rua Marquês de Pombal Lt. 30 frente Centro Comunitário	M23	Ida	38,71282	-9,351
156362	Av. Júlio Dantas frente Macolid - Alto da Portela	M23	Ida	38,71324	-9,3539
156363	Av. Júlio Dantas frente N.769 - Oficina	M23	Ida	38,71344	-9,3574
156364	Rua Prof. António Xavier Pereira Coutinho frente N.112 A	M23	Ida	38,7134	-9,3613
156365	Rua Prof. António Xavier Pereira Coutinho Lt. 3 - Chafariz	M23	Ida	38,71342	-9,363
156366	Rua de São Pedro X Rua Bartolomeu Dias	M23	Ida	38,71193	-9,3623
156367	Rua Principal do Alto do Espargal	M23	Ida	38,71115	-9,3637
156368	Rua Inf. D. Henrique - Arco de Caparide	M23	Ida	38,71217	-9,3673
156105	Rua da Samarra N.75 - Largo/Chafariz	M23	Ida	38,71317	-9,3717

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156106	Rua Principal N.209	M23	Ida	38,71157	-9,3735
156107	Estrada da Alapraia X Rua Dr. Félix Pereira	M23	Ida	38,70904	-9,375
156108	Estrada da Alapraia N.406 - Largo	M23	Ida	38,70776	-9,3774
156109	Estrada da Alapraia N.722	M23	Ida	38,70566	-9,3798
156110	Rua João António Gaspar N.14	M23	Ida	38,70382	-9,3832
156111	São João do Estoril - Estação	M23	Ida	38,70119	-9,3851
156113	Rua Mariano Cyrilo Carvalho - Estação	M23	Ida	38,70136	-9,3849
156114	Rua João António Gaspar N.378	M23	Ida	38,70313	-9,3871
156115	Av. Lidador N.247	M23	Ida	38,7043	-9,3883
155671	Rua de Santa Rita N.45 - Junta de Freguesia	M23	Ida	38,70347	-9,3915
156116	Rua das Palmeiras N.4 A	M23	Ida	38,70451	-9,3937
155971	Av. Portugal - Hotel Inglaterra	M23	Ida	38,70551	-9,3953
155917	Praça Almeida Garrett - Casino do Estoril	M23	Ida	38,70805	-9,397
155918	Av. Aida - Arcadas	M23	Ida	38,70437	-9,3991
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M23	Ida	38,70358	-9,3987
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M23	Volta	38,70358	-9,3987
156117	Rua Dr. Mário Quina frente N.10	M23	Volta	38,70389	-9,3936
155657	Rua de Santa Rita frente N.45 - Junta de Freguesia	M23	Volta	38,70342	-9,3915
156118	Av. Lidador N.247	M23	Volta	38,70415	-9,3882
156119	Rua João António Gaspar frente N.350	M23	Volta	38,70305	-9,3868
156111	São João do Estoril - Estação	M23	Volta	38,70119	-9,3851
156113	Rua Mariano Cyrilo Carvalho - Estação	M23	Volta	38,70136	-9,3849
156120	Estrada da Alapraia frente N.1020	M23	Volta	38,70396	-9,3824
156121	Estrada da Alapraia frente N.696	M23	Volta	38,70567	-9,3798
156122	Estrada da Alapraia frente N.610	M23	Volta	38,70684	-9,3782
156123	Estrada da Alapraia - Escola	M23	Volta	38,70925	-9,374
156124	Rua Principal frente N.225	M23	Volta	38,71148	-9,3735
156125	Rua Principal N.466 - Largo/Chafariz	M23	Volta	38,71339	-9,3718
156369	Rua Inf. D. Henrique - Arco de Caparide	M23	Volta	38,71217	-9,3673
156370	Rua Principal do Alto do Espargal N.149	M23	Volta	38,71102	-9,3639
156371	Rua de São Pedro Lt.1 X Rua Marquesa de Alorna	M23	Volta	38,71179	-9,3621
156365	Rua Prof. António Xavier Pereira Coutinho Lt. 3 - Chafariz	M23	Volta	38,71342	-9,363
156372	Rua Prof. António Xavier Pereira Coutinho N.101	M23	Volta	38,71325	-9,361
156373	Av. Júlio Dantas N.711 frente Auto Serra	M23	Volta	38,71321	-9,3568
156374	Av. Júlio Dantas - Macolide	M23	Volta	38,71337	-9,3542
156375	Rua Marquês de Pombal N.29 - Centro Comunitário	M23	Volta	38,71283	-9,3511
156376	Rua do Rio N.10	M23	Volta	38,71494	-9,3492
156377	Rua Almeida Garrett N.22 A	M23	Volta	38,71654	-9,3497
156378	Rua Almeida Garrett - Ponto Médico	M23	Volta	38,71927	-9,3482
156379	Av. Amália Rodrigues N.1097 - 4 Estradas	M23	Volta	38,71882	-9,3476
156380	Av. Salgueiro Maia frente N.271	M23	Volta	38,72014	-9,3451
156381	Av. Salgueiro Maia N.474	M23	Volta	38,72155	-9,3437
156382	Av. Salgueiro Maia N.672 frente Sociedade	M23	Volta	38,72277	-9,3417
156383	Av. Salgueiro Maia frente N.1139 B	M23	Volta	38,72377	-9,3365
157313	Estrada de Polima N.1007 C	M23	Volta	38,72479	-9,3317
5018	Praça David Mourão Ferreira frente	M23	Volta	38,72727	-9,3303
5015	Estrada Conceição da Abóboda N.66	M23	Volta	38,73057	-9,3236
157319	Estrada de Talaíde - Ponte	M23	Volta	38,73406	-9,3196
157320	Estrada de Talaíde - Zona Industrial	M23	Volta	38,73339	-9,3171
146289	Estrada Octávio Pato 529	M23	Volta	38,73991	-9,3147
5030	Rua Dom Dinis	M23	Volta	38,73944	-9,3131
157321	Estrada de Talaíde	M23	Volta	38,73789	-9,3133
156388	Av. Pedro Álvares Cabral N.100	M27	Ida	38,69712	-9,4322
156389	Rua Pêro de Alenquer N.120	M27	Ida	38,69824	-9,4357
156390	Av. Nossa Senhora do Rosário X Rua Afonso Baldaia	M27	Ida	38,69953	-9,4372
156391	Av. Dr. Manuel Ricardo Espírito Santo e Silva N.60 - Dramático de Cascais	M27	Ida	38,69957	-9,4413
156392	Rua da Torre N.39 - Telepizza	M27	Ida	38,69677	-9,4414
156393	Av. Rei Humberto II de Itália X Av. República	M27	Ida	38,69501	-9,4369
156394	Boca do Inferno	M27	Ida	38,69148	-9,4302
156395	Av. Rei Humberto II de Itália frente Villa Itália	M27	Ida	38,69038	-9,4245
156396	Marina de Cascais	M27	Ida	38,69208	-9,421
156397	Av. República - Quartel	M27	Ida	38,6947	-9,4203
156398	Praça 5 de Outubro	M27	Ida	38,6968	-9,4204
156399	Alameda Combatentes da Grande Guerra - Farmácia	M27	Ida	38,69818	-9,42
156385	Largo da Estação - Cascais Estação	M27	Ida	38,70045	-9,4185
156386	Av. D. Pedro I - Mercado	M27	Ida	38,70222	-9,4204
156387	Av. 25 de Abril N.300	M27	Ida	38,70141	-9,4236
155679	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Cidadela	M27	Ida	38,701	-9,4258
155865	Rua Dr. Fernando M. F. Baptista Viegas - Tribunal	M27	Ida	38,7012	-9,4285

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155866	Rua Jayme Thompson N.1	M27	Ida	38,69988	-9,4268
155867	Av. 25 de Abril - Casa da Avó	M27	Ida	38,69856	-9,4282
155868	Av. Inf. D. Henrique N.606 - Torre Infante	M27	Ida	38,69645	-9,4305
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M18	Ida	38,70151	-9,42
155877	Rua Henrique Seixas N.203	M18	Ida	38,70344	-9,4183
155878	Av. Sintra N.546	M18	Ida	38,70594	-9,4179
155879	Av. Sintra N.826 A	M18	Ida	38,70885	-9,4179
155880	Av. Sintra X Bairro Marechal Carmona	M18	Ida	38,71044	-9,418
155881	Av. Sintra - Freiras - Pai do Vento	M18	Ida	38,71403	-9,4176
155882	Av. Sintra N.1658	M18	Ida	38,71628	-9,4181
155883	Av. Sintra - Fonte Velha	M18	Ida	38,72295	-9,4171
155884	Estrada da Ribeira N.1259 - Mercedes	M18	Ida	38,72476	-9,4151
155885	Estrada da Ribeira frente N.854	M18	Ida	38,72272	-9,4132
155886	Rua Carlos Anjos N.1378	M18	Ida	38,72298	-9,4111
155887	Rua Carlos Anjos N.1770 frente Cruz de Popa	M18	Ida	38,72653	-9,412
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M18	Ida	38,7299	-9,4111
156303	Rua de Cascais - Largo	M18	Ida	38,73301	-9,4099
155891	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.304	M18	Ida	38,73539	-9,4075
155892	Rua Cesaltina Fialho Gouveia - Praceta Salgadas	M18	Ida	38,73775	-9,4043
155893	CascaShopping	M18	Ida	38,73947	-9,4
155894	Rua das Fisgas - Hiper Cascais	M18	Ida	38,74175	-9,3935
155895	Rua das Fisgas - Bairro da Cruz Vermelha	M18	Ida	38,74527	-9,3917
156258	Av. Alfredo César Torres - Rotunda	M18	Ida	38,75573	-9,3885
157214	Av. Pedro Álvares Cabral - Prisão do Linhão	M18	Ida	38,75711	-9,3844
157258	Av. Pedro Álvares Cabral frente Prisões do Linhão	M18	Volta	38,75712	-9,3846
157259	Av. Pedro Álvares Cabral - Rotunda	M18	Volta	38,75592	-9,388
155940	Rua das Fisgas - Bairro da Cruz Vermelha	M18	Volta	38,7453	-9,3917
155941	Rua das Fisgas frente Hiper Cascais	M18	Volta	38,74187	-9,3935
155942	CascaShopping (frente)	M18	Volta	38,74103	-9,3986
155943	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.713	M18	Volta	38,73781	-9,4043
155944	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.339 A	M18	Volta	38,73539	-9,4076
155945	Rua de Cascais - Largo	M18	Volta	38,73265	-9,4102
155946	Rua de Cascais - GNR	M18	Volta	38,72992	-9,411
155947	Rua Carlos Anjos - Cruz de Popa	M18	Volta	38,72633	-9,412
155948	Rua Carlos Anjos N.1313 A	M18	Volta	38,72255	-9,4112
155949	Estrada da Ribeira N.854	M18	Volta	38,72268	-9,4131
155950	Estrada da Ribeira frente N.1259 - Mercedes	M18	Volta	38,72478	-9,4152
155951	Av. Sintra - Fonte Velha	M18	Volta	38,7229	-9,4171
155952	Av. Sintra - Largo	M18	Volta	38,71944	-9,4181
155953	Av. Sintra frente N.1788	M18	Volta	38,71734	-9,4182
155954	Av. Sintra - Freiras - Pai do Vento	M18	Volta	38,71399	-9,4177
155955	Av. Sintra X Bairro Marechal Carmona	M18	Volta	38,71042	-9,418
155956	Av. Sintra frente N.722	M18	Volta	38,70823	-9,4182
155957	Av. Sintra N.421 - Casa de Repouso	M18	Volta	38,70516	-9,4179
155958	Av. Sintra frente Jumbo	M18	Volta	38,70222	-9,4178
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M18	Volta	38,70151	-9,42
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M20	Ida	38,70358	-9,3987
155971	Av. Portugal - Hotel Inglaterra	M20	Ida	38,70551	-9,3953
155972	Av. Portugal frente Feira do Artesanato	M20	Ida	38,70752	-9,3955
155973	Av. Portugal frente PSP	M20	Ida	38,70893	-9,3957
155974	Av. Portugal N.554	M20	Ida	38,71027	-9,3958
155975	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.10	M20	Ida	38,713	-9,3958
155976	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.23	M20	Ida	38,71128	-9,3986
155977	Av. D. Nuno Álvares Pereira	M20	Ida	38,70836	-9,4007
156080	Rua das Acácias N.7	M20	Ida	38,70697	-9,4044
156081	Av. Sabóia N.623 D - Banco	M20	Ida	38,70607	-9,4066
156078	Av. Sabóia N.487 - CGD	M20	Ida	38,70507	-9,4084
156002	Av. Itália N.276 A	M20	Ida	38,70985	-9,41
156003	Rua Carlos Anjos N.119 frente Infantário	M20	Ida	38,71257	-9,4087
156004	Rua Carlos Anjos N.436	M20	Ida	38,71522	-9,4083
156005	Rua Carlos Anjos N.660	M20	Ida	38,71712	-9,4086
156304	Rua Carlos Anjos N.820	M20	Ida	38,71875	-9,4096
155886	Rua Carlos Anjos N.1378	M20	Ida	38,72298	-9,4111
155887	Rua Carlos Anjos N.1770 frente Cruz de Popa	M20	Ida	38,72653	-9,412
156257	Hospital de Cascais	M20	Ida	38,72893	-9,4184
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M20	Ida	38,7299	-9,4111
156303	Rua de Cascais - Largo	M20	Ida	38,73301	-9,4099
155891	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.304	M20	Ida	38,73539	-9,4075
155892	Rua Cesaltina Fialho Gouveia - Praceta Salgadas	M20	Ida	38,73775	-9,4043
155893	CascaShopping	M20	Ida	38,73947	-9,4

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155894	Rua das Fisgas - Hiper Cascais	M20	Ida	38,74175	-9,3935
155895	Rua das Fisgas - Bairro da Cruz Vermelha	M20	Ida	38,74527	-9,3917
156258	Av. Alfredo César Torres - Rotunda	M20	Ida	38,75573	-9,3885
157214	Av. Pedro Álvares Cabral - Prisão do Linho	M20	Ida	38,75711	-9,3844
157258	Av. Pedro Álvares Cabral frente Prisões do Linho	M20	Volta	38,75712	-9,3846
157259	Av. Pedro Álvares Cabral - Rotunda	M20	Volta	38,75592	-9,388
155940	Rua das Fisgas - Bairro da Cruz Vermelha	M20	Volta	38,7453	-9,3917
155941	Rua das Fisgas frente Hiper Cascais	M20	Volta	38,74187	-9,3935
155942	CascaisShopping (frente)	M20	Volta	38,74103	-9,3986
155943	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.713	M20	Volta	38,73781	-9,4043
155944	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.339 A	M20	Volta	38,73539	-9,4076
155945	Rua de Cascais - Largo	M20	Volta	38,73265	-9,4102
155946	Rua de Cascais - GNR	M20	Volta	38,72992	-9,411
156257	Hospital de Cascais	M20	Volta	38,72893	-9,4184
155947	Rua Carlos Anjos - Cruz de Popa	M20	Volta	38,72633	-9,412
155948	Rua Carlos Anjos N.1313 A	M20	Volta	38,72255	-9,4112
155985	Rua Carlos Anjos N.871	M20	Volta	38,71906	-9,4096
155986	Rua Dr. Pereira Coutinho N.465 A	M20	Volta	38,71703	-9,4093
155987	Rua Dr. Pereira Coutinho Lt. 1	M20	Volta	38,71528	-9,4093
155988	Rua Carlos Anjos N.119 A	M20	Volta	38,71267	-9,4087
155989	Av. Itália N.275	M20	Volta	38,70983	-9,4101
156077	Largo Ostende N.1 A	M20	Volta	38,70766	-9,4084
156078	Av. Sabóia N.487 - CGD	M20	Volta	38,70507	-9,4084
156311	Av. Sabóia N.233 A - Antigos Correios	M20	Volta	38,70411	-9,4084
155919	Av. Marginal - Estoril Estação	M20	Volta	38,70358	-9,3987
157295	Estação de Carcavelos	M21	Ida	38,68755	-9,336
157296	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.4	M21	Ida	38,69029	-9,3351
157297	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.56	M21	Ida	38,69104	-9,3367
157298	Estrada da Alagoa N.17 - Legrand	M21	Ida	38,69418	-9,3361
157299	Estrada da Alagoa N.287	M21	Ida	38,69484	-9,3387
157300	Estrada da Rebelva N.626	M21	Ida	38,69575	-9,3416
157301	Estrada da Rebelva frente N.893	M21	Ida	38,69817	-9,3414
157302	Estrada da Rebelva frente N.1081 A	M21	Ida	38,69975	-9,341
157303	Largo de São Domingos - Igreja	M21	Ida	38,70275	-9,3409
157304	Estrada de São Domingos - Brisa	M21	Ida	38,71063	-9,3386
157305	Rua Vergílio Ferreira	M21	Ida	38,71168	-9,3367
157306	Rua da Fidelidade frente Centro de Saúde	M21	Ida	38,71327	-9,3366
157307	Estrada da Mata da Torre N.341	M21	Ida	38,71158	-9,3343
157308	Rua Mouzinho da Silveira N.94	M21	Ida	38,71161	-9,331
157309	Rua Principal N.330	M21	Ida	38,71368	-9,3323
157310	Rua Principal N.558	M21	Ida	38,71635	-9,3329
157311	Rua Principal	M21	Ida	38,71764	-9,3328
157312	Rua Principal N.1028	M21	Ida	38,71923	-9,332
156353	Rua Principal do Cabeço de Mouro frente N.1521 - Sociedade	M21	Ida	38,724	-9,3332
157313	Estrada de Polima N.1007 C	M21	Ida	38,72479	-9,3317
157314	Estrada de Polima - Brane	M21	Ida	38,72409	-9,328
157315	Estrada de Polima frente N.278	M21	Ida	38,72448	-9,3237
157316	Estrada de Polima N.25 - Largo	M21	Ida	38,7244	-9,3209
157317	Estrada Manuel Correia Lopes N.322 - Polygrill	M21	Ida	38,72759	-9,3211
157318	Estrada Manuel Correia Lopes frente N.689 B	M21	Ida	38,73067	-9,3232
157319	Estrada de Talaíde - Ponte	M21	Ida	38,73406	-9,3196
157320	Estrada de Talaíde - Zona Industrial	M21	Ida	38,73339	-9,3171
157321	Estrada de Talaíde	M21	Ida	38,73789	-9,3133
157322	Estrada de Talaíde	M21	Volta	38,7377	-9,3131
157323	Estrada de Talaíde frente Zona Industrial	M21	Volta	38,73347	-9,317
157324	Estrada de Talaíde - Ponte	M21	Volta	38,73411	-9,3193
157325	Estrada Manuel Correia Lopes N.689 B	M21	Volta	38,7308	-9,3234
157326	Estrada Manuel Correia Lopes N.322 A frente Polygrill	M21	Volta	38,72771	-9,3212
157327	Estrada de Polima N.48 - Largo	M21	Volta	38,72448	-9,3211
157328	Estrada de Polima N.278	M21	Volta	38,72453	-9,3238
157329	Estrada de Polima N.624 - Progelcone	M21	Volta	38,72424	-9,3275
157330	Estrada de Polima N.1007 D frente Controlauto	M21	Volta	38,72487	-9,3311
156384	Rua Principal de Cabeço de Mouro N.1521 - Sociedade	M21	Volta	38,72401	-9,3332
157331	Rua Principal X Rua Cidade de Lamego	M21	Volta	38,7193	-9,3321
157332	Rua Principal de Cabeço de Mouro N.5 N	M21	Volta	38,71788	-9,3328
157333	Rua Principal de Cabeço de Mouro N.26	M21	Volta	38,71594	-9,3329
157334	Rua Principal de Cabeço de Mouro N.359	M21	Volta	38,71369	-9,3323
157335	Rua Mouzinho da Silveira N.103	M21	Volta	38,71193	-9,3313
157336	Estrada da Mata da Torre N.369	M21	Volta	38,71149	-9,3342
157337	Rua da Fidelidade - Centro de Saúde	M21	Volta	38,71324	-9,3363

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
157338	EN 249 - Cemitério de São Domingos de Rana	M21	Volta	38,71241	-9,3391
157339	Estrada de São Domingos frente Brisa	M21	Volta	38,71006	-9,3387
157340	Largo de São Domingos de Rana - Igreja	M21	Volta	38,70214	-9,3408
157341	Estrada da Rebelva N.961	M21	Volta	38,69893	-9,3413
157342	Estrada da Rebelva N.629	M21	Volta	38,69579	-9,3417
157343	Estrada da Alagoa N.347	M21	Volta	38,69484	-9,3395
157344	Estrada da Alagoa frente Centro Comunitário	M21	Volta	38,6936	-9,3358
157345	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.53	M21	Volta	38,69102	-9,3367
157346	Rua Dr. José Joaquim de Almeida X Rua 5 de Outubro	M21	Volta	38,69024	-9,3353
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M21	Volta	38,69054	-9,3338
157295	Estação de Carcavelos	M22	Ida	38,68755	-9,336
157295	Estação de Carcavelos	M22	Ida	38,68755	-9,336
157296	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.4	M22	Ida	38,69029	-9,3351
157297	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.56	M22	Ida	38,69104	-9,3367
157298	Estrada da Alagoa N.17 - Legrand	M22	Ida	38,69418	-9,3361
157299	Estrada da Alagoa N.287	M22	Ida	38,69484	-9,3387
157300	Estrada da Rebelva N.626	M22	Ida	38,69575	-9,3416
157301	Estrada da Rebelva frente N.893	M22	Ida	38,69817	-9,3414
157302	Estrada da Rebelva frente N.1081 A	M22	Ida	38,69975	-9,341
157303	Largo de São Domingos - Igreja	M22	Ida	38,70275	-9,3409
157304	Estrada de São Domingos - Brisa	M22	Ida	38,71063	-9,3386
157348	EN 247 - Minipreço	M22	Ida	38,71138	-9,3384
157349	Av. Amália Rodrigues frente N.77 - Cemitério	M22	Ida	38,71268	-9,3395
157350	Av. Amália Rodrigues frente N.315	M22	Ida	38,71364	-9,3414
157351	Rua Almeida Garrett - Lidl	M22	Ida	38,71489	-9,3442
157352	Av. 1 de Dezembro N.312	M22	Ida	38,71404	-9,3451
157353	Rua Manuel Vieira Rosa - Chafariz	M22	Ida	38,71437	-9,3472
156376	Rua do Rio N.10	M22	Ida	38,71494	-9,3492
156377	Rua Almeida Garrett N.22 A	M22	Ida	38,71654	-9,3497
156378	Rua Almeida Garrett - Ponto Médico	M22	Ida	38,71927	-9,3482
157354	Av. Amália Rodrigues - Prisões	M22	Ida	38,72242	-9,3506
157355	Av. Amália Rodrigues frente Aeródromo	M22	Ida	38,7252	-9,3531
157356	Av. Amália Rodrigues frente Bairro 16 de Novembro	M22	Ida	38,72805	-9,3553
157357	Estrada da Quinta - Rotunda	M22	Ida	38,72854	-9,3606
157358	Estrada da Quinta N.148 - Laboratórios Azevedos	M22	Ida	38,72909	-9,3626
157359	Estrada da Quinta N.454	M22	Ida	38,73123	-9,3647
157360	Estrada da Quinta frente Quinta de Manique	M22	Ida	38,73326	-9,3659
157361	Estrada da Quinta N.898 - Sociedade	M22	Ida	38,73517	-9,3662
156138	Calçada do Rio frente N.99 A	M22	Ida	38,73685	-9,3678
156139	Estrada de Manique N.446	M22	Ida	38,73824	-9,3713
156140	Estrada de Manique X Rua Nova dos Moinhos	M22	Ida	38,73857	-9,3742
157362	Rua da Fonte da Carreira N.48	M22	Ida	38,73881	-9,376
157363	Rua da Fonte da Carreira N.350	M22	Ida	38,73985	-9,3787
157364	Rua da Fonte da Carreira X Rua Tristão Vaz Teixeira	M22	Ida	38,74115	-9,3807
155900	Rua de São Francisco frente N.9 B - Largo da Adroana	M22	Ida	38,74258	-9,3818
155901	Rua de São Francisco N346	M22	Ida	38,74175	-9,3847
155902	Rua de São Francisco N.660 - Scotturb	M22	Ida	38,74079	-9,3881
155903	Rua de São Francisco - Netjets	M22	Ida	38,7404	-9,3898
155904	Rua de São Francisco X	M22	Ida	38,73968	-9,3921
157365	Rua dos Selões - Bombas	M22	Ida	38,73817	-9,3947
155942	CascaShopping (frente)	M22	Ida	38,74103	-9,3986
155943	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.713	M22	Ida	38,73781	-9,4043
155944	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.339 A	M22	Ida	38,73539	-9,4076
155945	Rua de Cascais - Largo	M22	Ida	38,73265	-9,4102
155946	Rua de Cascais - GNR	M22	Ida	38,72992	-9,411
156257	Hospital de Cascais	M22	Ida	38,72893	-9,4184
156295	Estrada das Tojas - Stand Automóvel	M22	Ida	38,7242	-9,4252
156296	Estrada das Tojas frente N.520	M22	Ida	38,723	-9,4242
156297	Estrada das Tojas N.2	M22	Ida	38,72176	-9,4248
156298	Estrada das Tojas Lt. 101	M22	Ida	38,71933	-9,4243
156026	Rua das Padarias N.83 - Panisol	M22	Ida	38,71723	-9,4241
156027	Estrada de Alvide - Largo	M22	Ida	38,71564	-9,4241
157366	Rua de São Bernardo X Rua Mário Viegas	M22	Ida	38,71543	-9,4275
156059	Rua do Cobre X Rua do Moinho	M22	Ida	38,71636	-9,4344
156060	Rua do Cobre N.477	M22	Ida	38,71535	-9,4353
156061	Rua Carlos Bonvalot frente Escola	M22	Ida	38,71431	-9,4369
156062	Rua Carlos Reis N.9	M22	Ida	38,71253	-9,4363
156063	Rua Eça de Queirós - Renault	M22	Ida	38,71008	-9,4348
156064	Rua Eça de Queirós N.117	M22	Ida	38,70865	-9,4337
155633	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa - Bombeiros	M22	Ida	38,70559	-9,4321

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155735	Rua Eng. António Castelo Branco	M22	Ida	38,70455	-9,4312
155636	Rua Eng. António Castelo Branco - Philips	M22	Ida	38,70272	-9,4309
155736	Rua Jayme Thompson N.309 frente Escola	M22	Ida	38,7014	-9,4298
155737	Av. 25 de Abril - Cidadela	M22	Ida	38,70034	-9,4257
155738	Av. Marginal - Chaves do Areeiro	M22	Ida	38,7007	-9,4199
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M22	Ida	38,70151	-9,42
155933	Rua de São Francisco frente N.660	M22	Volta	38,74076	-9,3881
155934	Rua de São Francisco frente N.346 A	M22	Volta	38,74157	-9,3848
155935	Rua de São Francisco N.9 - Largo da Adroana	M22	Volta	38,74249	-9,3818
157368	Rua Fonte da Carreira	M22	Volta	38,74107	-9,3807
157369	Rua Fonte da Carreira frente N.10	M22	Volta	38,73984	-9,3788
157370	Rua Fonte da Carreira frente Maria Farinha	M22	Volta	38,73874	-9,3761
156093	Estrada de Manique N.417 - Vivenda São José	M22	Volta	38,73806	-9,3711
156094	Estrada de Manique - Largo de Manique	M22	Volta	38,73573	-9,3686
157371	Estrada da Quinta frente N.681 A	M22	Volta	38,73527	-9,3663
157372	Estrada da Quinta - Quinta de Manique	M22	Volta	38,73324	-9,3659
157373	Estrada da Quinta N.451	M22	Volta	38,7312	-9,3647
157374	Estrada da Quinta frente Laboratórios Azevedos	M22	Volta	38,72954	-9,3634
157357	Estrada da Quinta - Rotunda	M22	Volta	38,72854	-9,3606
157375	Av. Amália Rodrigues - Bairro 16 de Novembro	M22	Volta	38,72772	-9,3552
157376	Av. Amália Rodrigues - Aeródromo	M22	Volta	38,72525	-9,3533
157377	Av. Amália Rodrigues frente Prisão de Tires	M22	Volta	38,72239	-9,3506
156379	Av. Amália Rodrigues N.1097 - 4 Estradas	M22	Volta	38,71882	-9,3476
156359	Largo dos Duarte - Farmácia	M22	Volta	38,71597	-9,349
157378	Rua Manuel Vieira Rosa frente N.158	M22	Volta	38,71433	-9,3472
157379	Av. Amália Rodrigues N.485	M22	Volta	38,71491	-9,3437
157380	Av. Amália Rodrigues N.219	M22	Volta	38,71355	-9,3413
157338	EN 249 - Cemitério de São Domingos de Rana	M22	Volta	38,71241	-9,3391
157339	Estrada de São Domingos frente Brisa	M22	Volta	38,71006	-9,3387
157340	Largo de São Domingos de Rana - Igreja	M22	Volta	38,70214	-9,3408
157341	Estrada da Rebelva N.961	M22	Volta	38,69893	-9,3413
157342	Estrada da Rebelva N.629	M22	Volta	38,69579	-9,3417
157343	Estrada da Alagoa N.347	M22	Volta	38,69484	-9,3395
157344	Estrada da Alagoa frente Centro Comunitário	M22	Volta	38,6936	-9,3358
157345	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.53	M22	Volta	38,69102	-9,3367
157346	Rua Dr. José Joaquim de Almeida X Rua 5 de Outubro	M22	Volta	38,69024	-9,3353
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M22	Volta	38,69054	-9,3338
157295	Estação de Carcavelos	M22	Volta	38,68755	-9,336
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M22	Volta	38,70151	-9,42
155678	Av. D. Pedro I - Mercado	M22	Volta	38,70196	-9,421
155679	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Cidadela	M22	Volta	38,701	-9,4258
155680	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.310	M22	Volta	38,70269	-9,4279
155681	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa Lt. 1 A	M22	Volta	38,70386	-9,4293
155682	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa frente Bombeiros	M22	Volta	38,70557	-9,432
156040	Rua Eça de Queiroz frente N.125	M22	Volta	38,70845	-9,4335
156041	Rua Júlio Dantas N.45	M22	Volta	38,71019	-9,434
156042	Rua Júlio Diniz N.12	M22	Volta	38,711	-9,4343
156043	Rua do Cobre N.156	M22	Volta	38,71258	-9,4359
156044	Rua do Cobre N.322 A	M22	Volta	38,71404	-9,4359
156045	Alto do Cobre - Tanques	M22	Volta	38,71516	-9,4354
156046	Alto do Cobre N.1-1 X Rua do Alto	M22	Volta	38,71635	-9,4344
156047	Rua de Angola Bloco 3	M22	Volta	38,71734	-9,4321
157367	Rua de São José X Rua Mário Viegas	M22	Volta	38,71542	-9,4275
156023	Estrada de Alvide - Largo	M22	Volta	38,71574	-9,4241
156252	Rua das Padarias frente Escola	M22	Volta	38,71764	-9,424
156253	Rua das Tojas frente N.101 A	M22	Volta	38,71899	-9,4241
156254	Rua das Tojas frente N.2 X Rua Bocage	M22	Volta	38,72172	-9,4247
156255	Rua das Tojas N.548 - O Lamego	M22	Volta	38,723	-9,4242
156256	Rua das Tojas - Restaurante Américo	M22	Volta	38,72405	-9,425
156257	Hospital de Cascais	M22	Volta	38,72893	-9,4184
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M22	Volta	38,7299	-9,4111
156303	Rua de Cascais - Largo	M22	Volta	38,73301	-9,4099
155891	Rua Cesaltina Fialho Gouveia N.304	M22	Volta	38,73539	-9,4075
155892	Rua Cesaltina Fialho Gouveia - Praceta Salgadas	M22	Volta	38,73775	-9,4043
155893	CascaShopping	M22	Volta	38,73947	-9,4
156306	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque N.5	M22	Volta	38,73764	-9,395
155931	Rua de São Francisco X	M22	Volta	38,73956	-9,3922
155932	Rua de São Francisco frente Netjets	M22	Volta	38,74033	-9,3901
157295	Estação de Carcavelos	M24	Ida	38,68755	-9,336
157296	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.4	M24	Ida	38,69029	-9,3351

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
157414	Av. República N.960	M24	Ida	38,69032	-9,3391
157452	Av. República - Bairro da Escola Técnica	M24	Ida	38,6895	-9,3458
157453	Rua João Soares frente N.67	M24	Ida	38,69016	-9,3482
157454	Rua dos Maristas N.439	M24	Ida	38,69218	-9,3468
157455	Rua António Louro N.436	M24	Ida	38,69596	-9,3483
157456	Av. 25 de Abril frente N.804 - Depósito de Gás	M24	Ida	38,69927	-9,3493
157457	Av. 25 de Abril Lote 1 - Rotunda	M24	Ida	38,70124	-9,3467
157458	Rua do Zambujal N.18	M24	Ida	38,70354	-9,346
157459	Rua do Zambujal N.233	M24	Ida	38,70357	-9,3431
157460	Rua Castelo de São Jorge frente N.129 A	M24	Ida	38,70481	-9,3426
157461	Rua Castelo de São Jorge frente N.367 B	M24	Ida	38,70708	-9,3431
157462	Rua Cidade Viana do Castelo frente N.869	M24	Ida	38,71042	-9,3448
157463	Rua Almeida Garrett N.318	M24	Ida	38,71355	-9,3445
157464	Rua Principal N.444 - Casal Perdigoão	M24	Ida	38,7154	-9,344
157465	Rua Principal N.300 A	M24	Ida	38,7174	-9,3427
157466	Rua das Travessas frente Pavilhão	M24	Ida	38,71863	-9,3423
157467	Rua das Travessas N.13	M24	Ida	38,72009	-9,3431
156381	Av. Salgueiro Maia N.474	M24	Ida	38,72155	-9,3437
156382	Av. Salgueiro Maia N.672 frente Sociedade	M24	Ida	38,72277	-9,3417
157468	Av. Lusíadas N.284	M24	Ida	38,72495	-9,3425
157469	Rua Fernando Pessa N.111	M24	Ida	38,72693	-9,3425
157470	Rua Francisco Sousa Tavares frente N.243	M24	Ida	38,72749	-9,3412
157471	Av. Luís Marcelino N.74	M24	Ida	38,72933	-9,3419
157472	Av. Luís Marcelino - Cemitério	M24	Ida	38,73155	-9,3427
157473	Av. Luís Marcelino X Estrada José Justino Anjos	M24	Ida	38,7335	-9,3429
157474	Estrada José Justino dos Anjos	M24	Ida	38,73299	-9,3498
157475	Estrada José Justino dos Anjos N.1414 A	M24	Ida	38,73471	-9,3526
157476	Estrada José Justino dos Anjos N.1788	M24	Ida	38,7364	-9,3556
157477	Rua do Carrascal frente Salesianos	M24	Ida	38,7374	-9,3607
157478	Rua do Carrascal N.450	M24	Ida	38,73634	-9,3642
156138	Calçada do Rio frente N.99 A	M24	Ida	38,73685	-9,3678
156138	Calçada do Rio frente N.99 A	M24	Volta	38,73685	-9,3678
156094	Estrada de Manique - Largo de Manique	M24	Volta	38,73573	-9,3686
157479	Rua do Carrascal N.421	M24	Volta	38,73632	-9,3641
157480	Rua do Carrascal N.105 - Salesianos	M24	Volta	38,73721	-9,3611
157481	Rua José Justino dos Anjos N.1789	M24	Volta	38,73638	-9,3558
157482	Rua José Justino dos Anjos frente N.1414	M24	Volta	38,73465	-9,3526
157483	Estrada José Justino dos Anjos frente N.1036 B - Fábrica	M24	Volta	38,73272	-9,349
157484	Estrada José Justino dos Anjos X Av. Luís Marcelino	M24	Volta	38,7335	-9,3429
157485	Av. Luís Marcelino N.377 A - Cemitério	M24	Volta	38,73175	-9,3428
157486	Av. Luís Marcelino frente N.74	M24	Volta	38,72916	-9,3418
157487	Rua Francisco Sousa Tavares N.243	M24	Volta	38,72767	-9,3412
157488	Rua Fernando Pessa N.96	M24	Volta	38,727	-9,3423
157489	Av. Lusíadas N.281	M24	Volta	38,72514	-9,3426
156355	Av. Salgueiro Maia N.701 - Sociedade	M24	Volta	38,72291	-9,3413
156356	Rua Salgueiro Maia frente N.510	M24	Volta	38,72197	-9,3434
157490	Rua das Travessas frente N.260	M24	Volta	38,72004	-9,3431
157491	Rua das Travessas N.57 - Pavilhão	M24	Volta	38,71855	-9,3423
157492	Rua Principal frente N.300	M24	Volta	38,71746	-9,3427
157351	Rua Almeida Garrett - Lidl	M24	Volta	38,71489	-9,3442
157352	Av. 1 de Dezembro N.312	M24	Volta	38,71404	-9,3451
157493	Rua Eça de Queirós N.291	M24	Volta	38,71314	-9,3459
157494	Rua Cidade Viana do Castelo N.857	M24	Volta	38,71058	-9,3448
157495	Rua Cidade Viana do Castelo frente N.428	M24	Volta	38,70706	-9,3438
157496	Rua do Zambujal N.201 A - Bairro dos Sete Castelos	M24	Volta	38,70339	-9,3427
157497	Rua do Zambujal N.662 - Largo do Chafariz	M24	Volta	38,70588	-9,3462
157498	Rua do Zambujal N.13	M24	Volta	38,70332	-9,346
157499	Av. 25 de Abril N.12 A - Rotunda	M24	Volta	38,70146	-9,3464
157500	Av. 25 de Abril N.304	M24	Volta	38,69948	-9,3492
157501	Rua António Louro frente N.408	M24	Volta	38,69596	-9,3484
157502	Rua António Louro X Av. Maristas	M24	Volta	38,69273	-9,3466
157503	Rua João Soares N.67	M24	Volta	38,69024	-9,3483
157504	Av. República N.535 B	M24	Volta	38,68867	-9,3472
157505	Av. República - Rotunda do Bairro da Escola Técnica	M24	Volta	38,68903	-9,3456
157413	Av. República frente N.998	M24	Volta	38,69025	-9,3398
157346	Rua Dr. José Joaquim de Almeida X Rua 5 de Outubro	M24	Volta	38,69024	-9,3353
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M24	Volta	38,69054	-9,3338
157295	Estação de Carcavelos	M24	Volta	38,68755	-9,336
157655	Praça Mário Azevedo Gomes - Terminal	M25	Ida	38,69189	-9,3593
157656	Praça 5 de Outubro - Estação	M25	Ida	38,69045	-9,3563



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
157657	Av. República N.1153	M25	Ida	38,68965	-9,3537
157791	Av. Amadeu Duarte frente Igreja	M25	Ida	38,68775	-9,3524
157792	Rua Vasco da Gama - Cruz Vermelha	M25	Ida	38,68661	-9,3512
157793	Rua Cidade de Luanda frente N.914	M25	Ida	38,68593	-9,3499
157794	Rua de Benguela N.458 frente Associação de Moradores	M25	Ida	38,685	-9,3484
157795	Rua de Benguela - Hospital de Sant'Ana	M25	Ida	38,68427	-9,3478
157796	Rua de Luanda - Hospital José de Almeida	M25	Ida	38,68266	-9,3438
157797	Rua de Gaza frente Stand Automóvel	M25	Ida	38,68265	-9,3421
157798	Rua do Gurué frente N.4	M25	Ida	38,68261	-9,3396
157295	Estação de Carcavelos	M25	Ida	38,68755	-9,336
157296	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.4	M25	Ida	38,69029	-9,3351
157297	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.56	M25	Ida	38,69104	-9,3367
157643	Rua Dr. Baltazar Cabral frente Lote 4	M25	Ida	38,69397	-9,3351
157513	Estrada de Sassoeiros N.24	M25	Ida	38,69816	-9,3299
157514	Largo Vasco d'Orey N.2 - Chafariz	M25	Ida	38,69927	-9,3307
157515	Rua do Funchal N.2	M25	Ida	38,69958	-9,3262
157512	Av. Gonçalves Zarco - Café Belavista	M25	Ida	38,69784	-9,3291
157516	Av. Dr. Francisco de Sá Carneiro N.729 A	M25	Ida	38,69925	-9,3352
157671	Av. São Miguel das Encostas N.230	M25	Ida	38,70168	-9,3352
157672	Av. São Miguel das Encostas frente N.499	M25	Ida	38,70387	-9,3361
157673	Rua de Santa Isabel frente N.32	M25	Ida	38,70266	-9,3368
157674	Av. São Miguel das Encostas N.249	M25	Ida	38,70175	-9,3352
157522	Av. Dr. Francisco de Sá Carneiro frente N.858 - Escola	M25	Ida	38,69961	-9,3363
157517	Rua Afonso de Albuquerque N.104	M25	Ida	38,70087	-9,3388
157644	Largo de São Domingos - Igreja	M25	Ida	38,70202	-9,3411
157496	Rua do Zambujal N.201 A - Bairro dos Sete Castelos	M25	Ida	38,70339	-9,3427
157497	Rua do Zambujal N.662 - Largo do Chafariz	M25	Ida	38,70588	-9,3462
157498	Rua do Zambujal N.13	M25	Ida	38,70332	-9,346
157499	Av. 25 de Abril N.12 A - Rotunda	M25	Ida	38,70146	-9,3464
157500	Av. 25 de Abril N.304	M25	Ida	38,69948	-9,3492
157645	Rua 1 de Dezembro frente N.31	M25	Ida	38,70056	-9,351
157646	Rua 1.de Maio N.90	M25	Ida	38,70099	-9,3534
157647	Rua 1.de Maio X Praceta Francisca Lindoso	M25	Ida	38,70222	-9,3546
157648	Rua Dia Mundial da Criança N.375 frente Escola	M25	Ida	38,70084	-9,3551
157649	Rua Dia Mundial da Criança N.215	M25	Ida	38,69959	-9,3546
157650	Av. Bombeiros Voluntários N.25	M25	Ida	38,69756	-9,3532
157651	Av. Bombeiros Voluntários N.273	M25	Ida	38,69449	-9,3535
157652	Rua José Elias Garcia N.37	M25	Ida	38,69234	-9,3542
157653	Rua José Relvas N.146 B	M25	Ida	38,69024	-9,3542
157654	Av. República N.1400 - Estação	M25	Ida	38,69064	-9,3561
157655	Praça Mário Azevedo Gomes - Terminal	M25	Volta	38,69189	-9,3593
157656	Praça 5 de Outubro - Estação	M25	Volta	38,69045	-9,3563
157657	Av. República N.1153	M25	Volta	38,68965	-9,3537
157658	Rua Machado dos Santos N.514	M25	Volta	38,69037	-9,3518
157659	Rua José Elias Garcia N.48	M25	Volta	38,6923	-9,3541
157660	Av. Bombeiros Voluntários N.238	M25	Volta	38,69449	-9,3535
157661	Av. Bombeiros Voluntários frente N.505	M25	Volta	38,69688	-9,3535
157662	Rua Dia Mundial da Criança N.234	M25	Volta	38,6995	-9,3545
157663	Rua Dia Mundial da Criança - Escola	M25	Volta	38,70052	-9,355
157664	Rua 1.de Maio X Praceta Francisca Lindoso	M25	Volta	38,7022	-9,3545
157665	Rua 1.de Maio N.93	M25	Volta	38,70104	-9,3535
157666	Rua 1 de Dezembro N.31	M25	Volta	38,70053	-9,351
157456	Av. 25 de Abril frente N.804 - Depósito de Gás	M25	Volta	38,69927	-9,3493
157457	Av. 25 de Abril Lote 1 - Rotunda	M25	Volta	38,70124	-9,3467
157458	Rua do Zambujal N.18	M25	Volta	38,70354	-9,346
157459	Rua do Zambujal N.233	M25	Volta	38,70357	-9,3431
157667	Rua do Zambujal N.245 A - Largo	M25	Volta	38,70203	-9,3413
157521	Rua Afonso de Albuquerque N.43 A	M25	Volta	38,70094	-9,339
157522	Av. Dr. Francisco de Sá Carneiro frente N.858 - Escola	M25	Volta	38,69961	-9,3363
157671	Av. São Miguel das Encostas N.230	M25	Volta	38,70168	-9,3352
157672	Av. São Miguel das Encostas frente N.499	M25	Volta	38,70387	-9,3361
157673	Rua de Santa Isabel frente N.32	M25	Volta	38,70266	-9,3368
157674	Av. São Miguel das Encostas N.249	M25	Volta	38,70175	-9,3352
157516	Av. Dr. Francisco de Sá Carneiro N.729 A	M25	Volta	38,69925	-9,3352
157513	Estrada de Sassoeiros N.24	M25	Volta	38,69816	-9,3299
157514	Largo Vasco d'Orey N.2 - Chafariz	M25	Volta	38,69927	-9,3307
157515	Rua do Funchal N.2	M25	Volta	38,69958	-9,3262
157512	Av. Gonçalves Zarco - Café Belavista	M25	Volta	38,69784	-9,3291
157668	Rua Dr. Baltazar Cabral Lote 3	M25	Volta	38,69402	-9,335
157345	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.53	M25	Volta	38,69102	-9,3367



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
157346	Rua Dr. José Joaquim de Almeida X Rua 5 de Outubro	M25	Volta	38,69024	-9,3353
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M25	Volta	38,69054	-9,3338
157295	Estação de Carcavelos	M25	Volta	38,68755	-9,336
157762	Rua do Gurué N.4	M25	Volta	38,68263	-9,3395
157763	Rua de Gaza - Stand Automóvel	M25	Volta	38,68258	-9,3422
157764	Rua de Luanda N.142	M25	Volta	38,68268	-9,3438
157765	Rua de Benguela N.396 frente Hospital Sant'Ana	M25	Volta	38,68421	-9,3477
157766	Rua de Benguela N.458 - Associação de Moradores	M25	Volta	38,68513	-9,3484
157767	Rua Cidade de Luanda N.914	M25	Volta	38,68604	-9,3497
157768	Av. Amadeu Duarte - Igreja	M25	Volta	38,68759	-9,3524
157653	Rua José Relvas N.146 B	M25	Volta	38,69024	-9,3542
157654	Av. República N.1400 - Estação	M25	Volta	38,69064	-9,3561
157655	Praça Mário Azevedo Gomes - Terminal	M26	Ida	38,69189	-9,3593
157656	Praça 5 de Outubro - Estação	M26	Ida	38,69045	-9,3563
157657	Av. República N.1153	M26	Ida	38,68965	-9,3537
157658	Rua Machado dos Santos N.514	M26	Ida	38,69037	-9,3518
157659	Rua José Elias Garcia N.48	M26	Ida	38,6923	-9,3541
157695	Rua José Elias Garcia N.88 frente Escola 31 de Janeiro	M26	Ida	38,69442	-9,3552
157696	Rua Almada Negreiros N.44 - Centro de Saúde	M26	Ida	38,69779	-9,3565
157697	Rua Almada Negreiros N.248	M26	Ida	38,69952	-9,356
157663	Rua Dia Mundial da Criança - Escola	M26	Ida	38,70052	-9,355
157707	Rua Dia Mundial da Criança X Rua 18 de Janeiro	M26	Ida	38,70225	-9,355
157708	Rua Vasco da Gama N.119 A	M26	Ida	38,70367	-9,3548
157709	Rua Infante D. Henrique frente Lote 43	M26	Ida	38,70448	-9,3533
157710	Rua de Matarraque N.399 A - Escola	M26	Ida	38,70679	-9,351
157711	Rua Ecos de Paris Lote 21	M26	Ida	38,70742	-9,3508
157712	Av. Descobertas N.160	M26	Ida	38,70781	-9,3532
157713	Av. Francisca Lindoso frente N.410	M26	Ida	38,70727	-9,3548
157714	Av. Francisca Lindoso frente Farmácia	M26	Ida	38,70583	-9,3552
157715	Rua Gil Eanes X Parque António Sérgio	M26	Ida	38,70488	-9,3558
157716	Rua Ivone Silva N.171	M26	Ida	38,70395	-9,3595
157717	Av. Maria Lamas - Igreja	M26	Ida	38,70286	-9,3618
157718	Av. Maria Lamas X Av. Velha	M26	Ida	38,70293	-9,3639
157719	Av. Velha N.211	M26	Ida	38,70218	-9,363
157720	Rua Combatentes do Ultramar frente N.276	M26	Ida	38,70016	-9,3602
157721	Rua Combatentes do Ultramar N.47	M26	Ida	38,69903	-9,3585
157722	Rua Combatentes do Ultramar N.1057 - Centro de Saúde	M26	Ida	38,69767	-9,3569
157684	Rua José Elias Garcia N.77 - Escola 31 de Janeiro	M26	Ida	38,69462	-9,3553
157652	Rua José Elias Garcia N.37	M26	Ida	38,69234	-9,3542
157653	Rua José Relvas N.146 B	M26	Ida	38,69024	-9,3542
157654	Av. República N.1400 - Estação	M26	Ida	38,69064	-9,3561
7531	Malveira da Serra	M28	Ida	38,753	-9,4499
155739	Av. Nossa Senhora da Assunção N.977	M28	Ida	38,75288	-9,4485
155858	Rua de Cascais X - Largo	M28	Ida	38,75172	-9,4488
155859	Rua de Cascais N.542 frente Entre Montes	M28	Ida	38,74803	-9,4495
155860	Estrada da Malveira da Serra N.3 - Farta Pão	M28	Ida	38,74117	-9,4513
155861	Estrada da Malveira da Serra X Estrada da Boavista	M28	Ida	38,73743	-9,4489
155862	Estrada da Malveira da Serra X Charneca	M28	Ida	38,73354	-9,4473
155863	Estrada da Malveira da Serra X Aldeia do Juso	M28	Ida	38,73072	-9,4451
155729	Estrada da Malveira da Serra N.492	M28	Ida	38,72907	-9,4444
155730	Estrada da Malveira da Serra X Chesol	M28	Ida	38,72494	-9,4432
155731	Estrada da Malveira da Serra frente Auto Transcais	M28	Ida	38,7235	-9,4426
155732	Estrada da Malveira da Serra frente Minipreço	M28	Ida	38,71937	-9,4415
155630	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa X Birre	M28	Ida	38,71652	-9,4401
156257	Hospital de Cascais	M28	Ida	38,72893	-9,4184
157781	Rua Valentim Henrique frene Lote 12 A - Centro de Saúde	M28	Ida	38,72916	-9,4084
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M28	Ida	38,7299	-9,4111
155889	Rua João Pires Correia N.153	M28	Ida	38,73158	-9,4085
155945	Rua de Cascais - Largo	M28	Ida	38,73265	-9,4102
156066	Rua Conde Barão frente N.518 - Escola	M28	Ida	38,7313	-9,4031
156067	Rua Conde Barão frente Hospital	M28	Ida	38,73209	-9,4003
156068	Rua Conde Barão N.55	M28	Ida	38,73316	-9,3975
156305	Av. República - Lidl	M28	Ida	38,73499	-9,3965
156309	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	M28	Ida	38,73774	-9,3954
156309	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	M28	Volta	38,73774	-9,3954
156310	Av. República - Lidl	M28	Volta	38,73508	-9,3965
156069	Rua Conde Barão N.24 A	M28	Volta	38,73319	-9,3975
156070	Rua Conde Barão - Hospital	M28	Volta	38,73203	-9,401
156071	Rua Conde Barão - Escola	M28	Volta	38,73129	-9,4034
155889	Rua João Pires Correia N.153	M28	Volta	38,73158	-9,4085

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155945	Rua de Cascais - Largo	M28	Volta	38,73265	-9,4102
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M28	Volta	38,7299	-9,4111
157781	Rua Valentim Henrique frene Lote 12 A - Centro de Saúde	M28	Volta	38,72916	-9,4084
156257	Hospital de Cascais	M28	Volta	38,72893	-9,4184
155687	Av. Eng. Adelino Amaro da Costa N.2130 X Birre	M28	Volta	38,71664	-9,44
155651	Estrada da Malveira da Serra - Minipreço	M28	Volta	38,71878	-9,4413
155688	Estrada da Malveira da Serra - Logoplaste	M28	Volta	38,7235	-9,4425
155696	Estrada da Malveira da Serra - Rotunda	M28	Volta	38,72637	-9,4436
155697	Estrada da Malveira da Serra N.1492	M28	Volta	38,72905	-9,4444
155698	Estrada da Malveira da Serra X Aldeia do Juso	M28	Volta	38,73043	-9,4449
155706	Estrada da Malveira da Serra X Quinta Caeira (Charneca)	M28	Volta	38,73445	-9,4476
155707	Estrada da Malveira X Estrada da Boavista	M28	Volta	38,73739	-9,4488
155708	Estrada da Malveira da Serra N.3026 - Pedra Azul	M28	Volta	38,74119	-9,4513
155709	Rua de Cascais N.452 - Entre Montes	M28	Volta	38,74803	-9,4495
155710	Rua de Cascais - Pizzeria	M28	Volta	38,75171	-9,4488
5055	Rua de Cascais 964	M28	Volta	38,75271	-9,4484
7531	Malveira da Serra	M28	Volta	38,753	-9,4499
156111	São João do Estoril - Estação	M29	Ida	38,70119	-9,3851
155670	Av. Lidador frente N.49	M29	Ida	38,7046	-9,386
157780	Av. Gago Coutinho - Parqueamento	M29	Ida	38,70708	-9,3865
156322	Rua do Campo Santo - Bombas	M29	Ida	38,71099	-9,3861
156336	Av. Condes de Barcelona - Escola de Hotelaria do Estoril	M29	Ida	38,71446	-9,3903
5012	Av. D. Nuno Álvares Pereira frente N.1057	M29	Ida	38,71343	-9,393
155923	Av. República - Golf	M29	Ida	38,71839	-9,3941
155924	Av. República - Ponte	M29	Ida	38,72285	-9,398
155925	Av. República - Quinta do Patino	M29	Ida	38,72949	-9,3978
155926	Av. República N.2252 X	M29	Ida	38,73242	-9,3973
156305	Av. República - Lidl	M29	Ida	38,73499	-9,3965
156309	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	M29	Ida	38,73774	-9,3954
156309	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	M29	Volta	38,73774	-9,3954
156310	Av. República - Lidl	M29	Volta	38,73508	-9,3965
155909	Av. República - Casal das Rosas	M29	Volta	38,73243	-9,3973
155910	Av. República frente Quinta do Patino	M29	Volta	38,73242	-9,3973
155911	Av. República - Ponte	M29	Volta	38,72951	-9,3978
155912	Av. República - Golf	M29	Volta	38,72277	-9,3981
156337	Av. Condes de Barcelona - Bombas	M29	Volta	38,71711	-9,3943
156344	Rua do Campo Santo frente Bombas	M29	Volta	38,71437	-9,3904
157782	Av. Gago Coutinho	M29	Volta	38,71126	-9,3863
155658	Av. Lidador N.49	M29	Volta	38,70702	-9,3867
156111	São João do Estoril - Estação	M29	Volta	38,70454	-9,386
155664	Praça Mário Azevedo Gomes - Terminal	M30	Ida	38,70119	-9,3851
157656	Praça 5 de Outubro - Estação	M30	Ida	38,69224	-9,3593
5050	Av. Gago Coutinho X Rua João Soares	M30	Ida	38,69045	-9,3563
5052	Rua Melvin Jones - Pingo Doce	M30	Ida	38,69096	-9,3494
157681	Rua Odete de Saint-Maurice N.130 B	M30	Ida	38,69457	-9,3507
157662	Rua Dia Mundial da Criança N.234	M30	Ida	38,6972	-9,3523
157663	Rua Dia Mundial da Criança - Escola	M30	Ida	38,6995	-9,3545
157751	Rua Dia Mundial da Criança - Vivenda Madorna	M30	Ida	38,70052	-9,355
157752	Rua Francisca Lindoso N.44	M30	Ida	38,7023	-9,355
157753	Av. Francisca Lindoso X Rua Pinheirinho	M30	Ida	38,70401	-9,3555
157738	Av. Descobertas frente N.212	M30	Ida	38,70639	-9,355
157710	Rua de Matarraque N.399 A - Escola	M30	Ida	38,70803	-9,3538
157704	Estrada da Serra de Sintra frente Rainha das Chaves	M30	Ida	38,70679	-9,351
157462	Rua Cidade Viana do Castelo frente N.869	M30	Ida	38,70668	-9,3463
157463	Rua Almeida Garrett N.318	M30	Ida	38,71042	-9,3448
157464	Rua Principal N.444 - Casal Perdigão	M30	Ida	38,71355	-9,3445
157465	Rua Principal N.300 A	M30	Ida	38,7154	-9,344
157466	Rua das Travessas frente Pavilhão	M30	Ida	38,7174	-9,3427
157467	Rua das Travessas N.13	M30	Ida	38,71863	-9,3423
156381	Av. Salgueiro Maia N.474	M30	Ida	38,72009	-9,3431
156382	Av. Salgueiro Maia N.672 frente Sociedade	M30	Ida	38,72155	-9,3437
157408	EN 249 - Auto Barão	M30	Ida	38,72277	-9,3417
157408	EN 249 - Auto Barão	M30	Volta	38,72342	-9,3361
156355	Av. Salgueiro Maia N.701 - Sociedade	M30	Volta	38,72342	-9,3361
156356	Rua Salgueiro Maia frente N.510	M30	Volta	38,72291	-9,3413
157490	Rua das Travessas frente N.260	M30	Volta	38,72197	-9,3434
157491	Rua das Travessas N.57 - Pavilhão	M30	Volta	38,72004	-9,3431
157492	Rua Principal frente N.300	M30	Volta	38,71855	-9,3423
157726	Rua Principal N.17 - Lidl	M30	Volta	38,71746	-9,3427
157352	Av. 1 de Dezembro N.312	M30	Volta	38,71549	-9,344
		M30	Volta	38,71404	-9,3451

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
157493	Rua Eça de Queirós N.291	M30	Volta	38,71314	-9,3459
157494	Rua Cidade Viana do Castelo N.857	M30	Volta	38,71058	-9,3448
157675	Estrada da Serra de Sintra - Rainha das Chaves	M30	Volta	38,70692	-9,346
157711	Rua Ecos de Paris Lote 21	M30	Volta	38,70742	-9,3508
157712	Av. Descobertas N.160	M30	Volta	38,70781	-9,3532
157713	Av. Francisca Lindoso frente N.410	M30	Volta	38,70727	-9,3548
157714	Av. Francisca Lindoso frente Farmácia	M30	Volta	38,70583	-9,3552
157739	Av. Francisca Lindoso N.45 A - Jardim	M30	Volta	38,70399	-9,3555
157707	Rua Dia Mundial da Criança X Rua 18 de Janeiro	M30	Volta	38,70225	-9,355
157648	Rua Dia Mundial da Criança N.375 frente Escola	M30	Volta	38,70084	-9,3551
157649	Rua Dia Mundial da Criança N.215	M30	Volta	38,69959	-9,3546
157698	Av. Comandante Gilberto D. Duarte frente Escola	M30	Volta	38,69659	-9,3529
5053	Rua Melvin Jones - frente Pingo Doce	M30	Volta	38,69463	-9,3509
5051	Av. Gago Coutinho frente X Rua João Soares	M30	Volta	38,6914	-9,3492
157654	Av. República N.1400 - Estação	M30	Volta	38,69064	-9,3561
155664	Praça Mário Azevedo Gomes - Terminal	M30	Volta	38,69224	-9,3593
157295	Estação de Carcavelos	M31	Ida	38,68755	-9,336
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M31	Ida	38,69054	-9,3338
157296	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.4	M31	Ida	38,69029	-9,3351
157297	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.56	M31	Ida	38,69104	-9,3367
157298	Estrada da Alagoa N.17 - Legrand	M31	Ida	38,69418	-9,3361
157299	Estrada da Alagoa N.287	M31	Ida	38,69484	-9,3387
5031	Rua Feliciano Moreira - frente Lidl	M31	Ida	38,69604	-9,3434
157702	Rua Feliciano Moreira N.424 frente Tanques	M31	Ida	38,69769	-9,3474
5033	Avenida dos Bombeiros Voluntários - N.761	M31	Ida	38,69853	-9,3513
157662	Rua Dia Mundial da Criança N.234	M31	Ida	38,6995	-9,3545
157663	Rua Dia Mundial da Criança - Escola	M31	Ida	38,70052	-9,355
157707	Rua Dia Mundial da Criança X Rua 18 de Janeiro	M31	Ida	38,70225	-9,355
157752	Rua Francisca Lindoso N.44	M31	Ida	38,70401	-9,3555
157753	Av. Francisca Lindoso X Rua Pinheirinho	M31	Ida	38,70639	-9,355
157713	Av. Francisca Lindoso frente N.410	M31	Ida	38,70727	-9,3548
5034	Avenida Descobertas N.604	M31	Ida	38,70952	-9,3578
156367	Rua Principal do Alto do Espargal	M31	Ida	38,71115	-9,3637
156368	Rua Inf. D. Henrique - Arco de Caparide	M31	Ida	38,71217	-9,3673
5056	Estr. Corredouras - Esc. Alapraia	M31	Ida	38,70976	-9,3732
156124	Rua Principal frente N.225	M31	Ida	38,71148	-9,3735
156125	Rua Principal N.466 - Largo/Chafariz	M31	Ida	38,71339	-9,3718
156126	Rua Principal frente N.587	M31	Ida	38,71464	-9,3722
156127	Estrada do Livramento - Rotunda Atibá	M31	Ida	38,72111	-9,3773
156128	Estrada do Livramento - Aldeia SOS	M31	Ida	38,72343	-9,3788
156129	Estrada do Livramento X Rua Coimbra	M31	Ida	38,72487	-9,3802
156130	Estrada do Livramento - Igreja	M31	Ida	38,72697	-9,3825
156131	Rua Principal N.18	M31	Ida	38,72819	-9,3835
156132	Rua Principal - Chafariz	M31	Ida	38,72938	-9,3839
5035	Rua Principal x Rua Mato Verde	M31	Ida	38,73185	-9,385
7536	Estrada de Manique	M31	Ida	38,73544	-9,3889
155930	Rua das Fisgas frente Baviera	M31	Ida	38,73723	-9,3896
157365	Rua dos Selões - Bombas	M31	Ida	38,73817	-9,3947
156309	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	M31	Ida	38,73774	-9,3954
156310	Av. República - Lidl	M31	Ida	38,73508	-9,3965
156069	Rua Conde Barão N.24 A	M31	Ida	38,73319	-9,3975
156070	Rua Conde Barão - Hospital	M31	Ida	38,73203	-9,401
156071	Rua Conde Barão - Escola	M31	Ida	38,73129	-9,4034
155889	Rua João Pires Correia N.153	M31	Ida	38,73158	-9,4085
155945	Rua de Cascais - Largo	M31	Ida	38,73265	-9,4102
155946	Rua de Cascais - GNR	M31	Ida	38,72992	-9,411
156257	Hospital de Cascais	M31	Ida	38,72893	-9,4184
156257	Hospital de Cascais	M31	Volta	38,72893	-9,4184
155888	Rua de Cascais N.392 frente GNR	M31	Volta	38,7299	-9,4111
156065	Rua João Pires Correia N.29	M31	Volta	38,73161	-9,4087
156303	Rua de Cascais - Largo	M31	Volta	38,73301	-9,4099
156066	Rua Conde Barão frente N.518 - Escola	M31	Volta	38,7313	-9,4031
156067	Rua Conde Barão frente Hospital	M31	Volta	38,73209	-9,4003
156068	Rua Conde Barão N.55	M31	Volta	38,73316	-9,3975
156305	Av. República - Lidl	M31	Volta	38,73499	-9,3965
156306	Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque N.5	M31	Volta	38,73764	-9,395
155905	Rua das Fisgas - Baviera	M31	Volta	38,73732	-9,3897
5057	Estrada de Manique	M31	Volta	38,7355	-9,389
5037	Rua Principal - frente N.568	M31	Volta	38,73237	-9,3855
156099	Rua Principal N.363 - Chafariz	M31	Volta	38,72949	-9,3839

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
156100	Rua Principal N.27	M31	Volta	38,72831	-9,3836
156101	Estrada do Livramento - Igreja	M31	Volta	38,7269	-9,3825
156102	Estrada do Livramento N.437 A - Casas Vila	M31	Volta	38,72488	-9,3803
156103	Estrada do Livramento frente N.282 - Aldeia SOS	M31	Volta	38,72346	-9,3791
156127	Estrada do Livramento - Rotunda Atibá	M31	Volta	38,72111	-9,3773
156104	Rua Principal X Rua do Pinheiro	M31	Volta	38,71466	-9,3723
156105	Rua da Samarra N.75 - Largo/Chafariz	M31	Volta	38,71317	-9,3717
156106	Rua Principal N.209	M31	Volta	38,71157	-9,3735
5058	Rua Principal - Esc Alapraia	M31	Volta	38,70996	-9,3736
156369	Rua Inf. D. Henrique - Arco de Caparide	M31	Volta	38,71217	-9,3673
156370	Rua Principal do Alto do Espargal N.149	M31	Volta	38,71102	-9,3639
5036	Avenida Descobertas N.253	M31	Volta	38,70948	-9,3558
157713	Av. Francisca Lindoso frente N.410	M31	Volta	38,70727	-9,3548
157714	Av. Francisca Lindoso frente Farmácia	M31	Volta	38,70583	-9,3552
157739	Av. Francisca Lindoso N.45 A - Jardim	M31	Volta	38,70399	-9,3555
157751	Rua Dia Mundial da Criança - Vivenda Madorna	M31	Volta	38,7023	-9,355
157648	Rua Dia Mundial da Criança N.375 frente Escola	M31	Volta	38,70084	-9,3551
157649	Rua Dia Mundial da Criança N.215	M31	Volta	38,69959	-9,3546
5038	Avenida dos Bombeiros Voluntários - N.10	M31	Volta	38,69833	-9,3516
157676	Rua Feliciano Moreira - Tanques	M31	Volta	38,69736	-9,3465
5032	Rua Feliciano Moreira - Lidl	M31	Volta	38,69597	-9,3435
157343	Estrada da Alagoa N.347	M31	Volta	38,69484	-9,3395
157344	Estrada da Alagoa frente Centro Comunitário	M31	Volta	38,6936	-9,3358
157346	Rua Dr. José Joaquim de Almeida X Rua 5 de Outubro	M31	Volta	38,69024	-9,3353
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M31	Volta	38,69054	-9,3338
157295	Estação de Carcavelos	M31	Volta	38,68755	-9,336
155664	Praça Mário Azevedo Gomes - Terminal	M32	Ida	38,69224	-9,3593
157770	Rua das Avenças frente N.436	M32	Ida	38,69502	-9,3649
155666	Av. Jardim - Jardim	M32	Ida	38,69599	-9,3675
157771	Rua Afonso de Albuquerque N.22	M32	Ida	38,69639	-9,3687
155661	Rua do Murtal N.35 A	M32	Ida	38,69724	-9,3726
157772	Rua do Murtal N.300	M32	Ida	38,69927	-9,3723
157773	Av. Infante D. Henrique N.252	M32	Ida	38,70163	-9,3686
157774	Av. Infante D. Henrique N.85	M32	Ida	38,70201	-9,3666
157775	Rua Luísa Mendes N.225	M32	Ida	38,70084	-9,3646
157776	Av. Almirante João Azevedo Coutinho N.97	M32	Ida	38,69987	-9,361
157777	Rua Dr. Carlos Amaro N.68	M32	Ida	38,70108	-9,3604
157778	Rua Dr. Carlos Amaro N.238	M32	Ida	38,7025	-9,3608
157748	Rua Ivone Silva N.176	M32	Ida	38,70383	-9,3595
157779	Rua Gil Eanes Lote C3 - Minimercado	M32	Ida	38,70476	-9,3558
157753	Av. Francisca Lindoso X Rua Pinheirinho	M32	Ida	38,70639	-9,355
157754	Av. Francisca Lindoso N.590 - Rotunda	M32	Ida	38,70851	-9,3539
5042	Rua Bento de Jesus Caraça N.86	M32	Ida	38,71225	-9,3503
5043	Praça Fernando Lopes Graça - frente Igreja	M32	Ida	38,71389	-9,3493
157378	Rua Manuel Vieira Rosa frente N.158	M32	Ida	38,71433	-9,3472
157464	Rua Principal N.444 - Casal Perdigoão	M32	Ida	38,7154	-9,344
157465	Rua Principal N.300 A	M32	Ida	38,7174	-9,3427
157466	Rua das Travessas frente Pavilhão	M32	Ida	38,71863	-9,3423
157467	Rua das Travessas N.13	M32	Ida	38,72009	-9,3431
156381	Av. Salgueiro Maia N.474	M32	Ida	38,72155	-9,3437
156382	Av. Salgueiro Maia N.672 frente Sociedade	M32	Ida	38,72277	-9,3417
156383	Av. Salgueiro Maia frente N.1139 B	M32	Ida	38,72377	-9,3365
157421	EN 249 - Farmácia	M32	Ida	38,72486	-9,334
157422	EN 247 frente Lote 1	M32	Ida	38,72699	-9,3345
157423	EN 249 frente MOTIVO	M32	Ida	38,73092	-9,3368
157424	EB 249 - Hipogest	M32	Ida	38,73373	-9,3384
157425	EN 249 - Chafariz	M32	Ida	38,73699	-9,3393
157426	EN 249 frente Sociedade	M32	Ida	38,73842	-9,3397
157426	EN 249 frente Sociedade	M32	Volta	38,73842	-9,3397
157403	EN 249 - Largo	M32	Volta	38,73701	-9,3393
157404	EN 249 - Stand	M32	Volta	38,73371	-9,3385
157405	EN 249 - Bosch	M32	Volta	38,73063	-9,3366
157406	EN 249 Lote 1	M32	Volta	38,72741	-9,3348
157407	EN 249 - Chafariz	M32	Volta	38,72546	-9,3338
156354	Rua Salgueiro Maia N.1139 B	M32	Volta	38,72379	-9,3366
156355	Av. Salgueiro Maia N.701 - Sociedade	M32	Volta	38,72291	-9,3413
156356	Rua Salgueiro Maia frente N.510	M32	Volta	38,72197	-9,3434
157490	Rua das Travessas frente N.260	M32	Volta	38,72004	-9,3431
157491	Rua das Travessas N.57 - Pavilhão	M32	Volta	38,71855	-9,3423
157492	Rua Principal frente N.300	M32	Volta	38,71746	-9,3427

ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
157726	Rua Principal N.17 - Lidl	M32	Volta	38,71549	-9,344
157352	Av. 1 de Dezembro N.312	M32	Volta	38,71404	-9,3451
157353	Rua Manuel Vieira Rosa - Chafariz	M32	Volta	38,71437	-9,3472
156360	Praça Fernando Lopes Graça - Igreja	M32	Volta	38,71386	-9,3494
5041	Rua Bento de Jesus Caraça N.85	M32	Volta	38,71229	-9,3504
157737	Av. Francisca Lindoso frente N.620 A - Rotunda	M32	Volta	38,70876	-9,3539
157714	Av. Francisca Lindoso frente Farmácia	M32	Volta	38,70583	-9,3552
157715	Rua Gil Eanes X Parque António Sérgio	M32	Volta	38,70488	-9,3558
157716	Rua Ivone Silva N.171	M32	Volta	38,70395	-9,3595
157783	Rua Dr. Carlos Amaro N.221	M32	Volta	38,70238	-9,361
157720	Rua Combatentes do Ultramar frente N.276	M32	Volta	38,70016	-9,3602
157784	Rua Almirante João Azevedo Coutinho Lote 4	M32	Volta	38,69998	-9,3615
157785	Rua Luísa Mendes N.278	M32	Volta	38,70102	-9,3648
157786	Av. Infante D. Henrique N.395	M32	Volta	38,702	-9,3671
157787	Av. Infante D. Henrique N.249 C	M32	Volta	38,70168	-9,3687
157788	Rua do Murtal frente Restaurante Feito ao Bife	M32	Volta	38,69895	-9,3727
157789	Av. Almirante Gago Coutinho frente N.316	M32	Volta	38,69633	-9,3726
155662	Av. Jardim frente Jardim	M32	Volta	38,69582	-9,3675
157790	Rua das Avenças N.436	M32	Volta	38,69506	-9,365
155664	Praça Mário Azevedo Gomes - Terminal	M32	Volta	38,69224	-9,3593
157598	Estrada Principal do Arneiro - E.Leclerc	M33	Ida	38,71009	-9,3295
157599	Estrada do Arneiro X Bairro do Pinhal	M33	Ida	38,70852	-9,3278
157600	Estrada Principal do Arneiro frente Sociedade	M33	Ida	38,70604	-9,3253
157601	Estrada Principal do Arneiro N.63 frente Pingo Doce	M33	Ida	38,70428	-9,3237
157602	Av. Gonçalves Zarco Lote 25 frente Mosteiro	M33	Ida	38,7028	-9,3247
157515	Rua do Funchal N.2	M33	Ida	38,69958	-9,3262
157512	Av. Gonçalves Zarco - Café Belavista	M33	Ida	38,69784	-9,3291
157516	Av. Dr. Francisco de Sá Carneiro N.729 A	M33	Ida	38,69925	-9,3352
157517	Rua Afonso de Albuquerque N.104	M33	Ida	38,70087	-9,3388
157644	Largo de São Domingos - Igreja	M33	Ida	38,70202	-9,3411
157496	Rua do Zambujal N.201 A - Bairro dos Sete Castelos	M33	Ida	38,70339	-9,3427
157675	Estrada da Serra de Sintra - Rainha das Chaves	M33	Ida	38,70692	-9,346
157711	Rua Ecos de Paris Lote 21	M33	Ida	38,70742	-9,3508
157754	Av. Francisca Lindoso N.590 - Rotunda	M33	Ida	38,70851	-9,3539
5042	Rua Bento de Jesus Caraça N.86	M33	Ida	38,71225	-9,3503
5043	Praça Fernando Lopes Graça - frente Igreja	M33	Ida	38,71389	-9,3493
157378	Rua Manuel Vieira Rosa frente N.158	M33	Ida	38,71433	-9,3472
157379	Av. Amália Rodrigues N.485	M33	Ida	38,71491	-9,3437
157380	Av. Amália Rodrigues N.219	M33	Ida	38,71355	-9,3413
157338	EN 249 - Cemitério de São Domingos de Rana	M33	Ida	38,71241	-9,3391
157306	Rua da Fidelidade frente Centro de Saúde	M33	Ida	38,71327	-9,3366
157336	Estrada da Mata da Torre N.369	M33	Ida	38,71149	-9,3342
157581	Estrada Principal do Arneiro frente E.Leclerc	M33	Volta	38,71023	-9,3295
157307	Estrada da Mata da Torre N.341	M33	Volta	38,71158	-9,3343
157337	Rua da Fidelidade - Centro de Saúde	M33	Volta	38,71324	-9,3363
157349	Av. Amália Rodrigues frente N.77 - Cemitério	M33	Volta	38,71268	-9,3395
157350	Av. Amália Rodrigues frente N.315	M33	Volta	38,71364	-9,3414
157351	Rua Almeida Garrett - Lidl	M33	Volta	38,71489	-9,3442
157352	Av. 1 de Dezembro N.312	M33	Volta	38,71404	-9,3451
157353	Rua Manuel Vieira Rosa - Chafariz	M33	Volta	38,71437	-9,3472
156360	Praça Fernando Lopes Graça - Igreja	M33	Volta	38,71386	-9,3494
5041	Rua Bento de Jesus Caraça N.85	M33	Volta	38,71229	-9,3504
157737	Av. Francisca Lindoso frente N.620 A - Rotunda	M33	Volta	38,70876	-9,3539
157710	Rua de Matarraque N.399 A - Escola	M33	Volta	38,70679	-9,351
157704	Estrada da Serra de Sintra frente Rainha das Chaves	M33	Volta	38,70668	-9,3463
157459	Rua do Zambujal N.233	M33	Volta	38,70357	-9,3431
157667	Rua do Zambujal N.245 A - Largo	M33	Volta	38,70203	-9,3413
157521	Rua Afonso de Albuquerque N.43 A	M33	Volta	38,70094	-9,339
157522	Av. Dr. Francisco de Sá Carneiro frente N.858 - Escola	M33	Volta	38,69961	-9,3363
157526	Av. Gonçalves Zarco frente Café Belavista	M33	Volta	38,6978	-9,329
157570	Av. Gonçalves Zarco frente N.245	M33	Volta	38,69823	-9,3267
157571	Av. Gonçalves Zarco N.472 A	M33	Volta	38,6998	-9,3254
157572	Av. Gonçalves Zarco N.812 - Mosteiro	M33	Volta	38,70278	-9,3246
157573	Rua da Mina X Arneiro - Quinta Agronómica	M33	Volta	38,70364	-9,3234
157578	Estrada Principal do Arneiro - Pingo Doce	M33	Volta	38,70511	-9,3242
157579	Estrada Principal do Arneiro - Sociedade	M33	Volta	38,70613	-9,3253
157580	Estrada Principal do Arneiro X Bairro do Pinhal	M33	Volta	38,70851	-9,3277
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M34	Ida	38,70151	-9,42
155678	Av. D. Pedro I - Mercado	M34	Ida	38,70196	-9,421
155865	Rua Dr. Fernando M. F. Baptista Viegas - Tribunal	M34	Ida	38,7012	-9,4285



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
155866	Rua Jayme Thompson N.1	M34	Ida	38,69988	-9,4268
155867	Av. 25 de Abril - Casa da Avó	M34	Ida	38,69856	-9,4282
155868	Av. Inf. D. Henrique N.606 - Torre Infante	M34	Ida	38,69645	-9,4305
5020	Av. Inf. D. Henrique frente N.487	M34	Ida	38,69985	-9,4328
5021	Av. Inf. D. Henrique frente N.911 - Escola	M34	Ida	38,70335	-9,4345
155740	Rua Joaquim Ereira frente Bombas	M34	Ida	38,70511	-9,4354
155741	Rua Joaquim Ereira frente N.1267 - Casa de Repouso	M34	Ida	38,70671	-9,4375
155742	Rua Joaquim Ereira N.1498	M34	Ida	38,70634	-9,4402
155743	Rua Joaquim Ereira N.1642	M34	Ida	38,70608	-9,4422
156171	Rua dos Eucaliptos N.1463	M34	Ida	38,70543	-9,4434
5027	Rua dos Pinheiros frente N.148 - Edf. Arménia B	M34	Ida	38,70248	-9,4453
5022	Praceta dos Pinheiros frente N.131	M34	Ida	38,70092	-9,4446
5026	Rua das Acácias X Rua dos Sobreiros frente	M34	Ida	38,69794	-9,4453
5024	Rua dos Cedros X Rua dos Hibiscos frente	M34	Ida	38,69632	-9,4431
5023	Rua dos Cedros X Rua dos Hibiscos	M34	Volta	38,69644	-9,4431
5025	Rua das Acácias X Rua dos Sobreiros	M34	Volta	38,69804	-9,4452
155644	Praceta dos Pinheiros N.131	M34	Volta	38,70097	-9,4445
155645	Rua dos Pinheiros N.148 - Edf. Arménia B	M34	Volta	38,70249	-9,4451
156247	Rua dos Eucaliptos N.1476	M34	Volta	38,70536	-9,4436
155744	Rua Joaquim Ereira - Minimercado	M34	Volta	38,70606	-9,4421
155745	Rua Joaquim Ereira N.33	M34	Volta	38,7062	-9,4408
155873	Rua Joaquim Ereira N.1267	M34	Volta	38,70668	-9,4375
155874	Rua Joaquim Ereira - Bombas	M34	Volta	38,70528	-9,4357
155875	Av. Inf. D. Henrique N.911 - Escola	M34	Volta	38,70335	-9,4348
5019	Av. Inf. D. Henrique N.487	M34	Volta	38,6998	-9,4329
155749	Av. Inf. D. Henrique N.109	M34	Volta	38,69622	-9,4305
155750	Av. 25 de Abril N.803	M34	Volta	38,69852	-9,4282
155737	Av. 25 de Abril - Cidadela	M34	Volta	38,70034	-9,4257
155738	Av. Marginal - Chaves do Areeiro	M34	Volta	38,7007	-9,4199
155677	Av. Costa Pinto - Terminal de Cascais	M34	Volta	38,70151	-9,42
157401	EN 249 frente Apadil	M35	Ida	38,74457	-9,3419
157402	EN 249 - Vitrohm	M35	Ida	38,74174	-9,3414
157403	EN 249 - Largo	M35	Ida	38,73701	-9,3393
157404	EN 249 - Stand	M35	Ida	38,73371	-9,3385
157405	EN 249 - Bosch	M35	Ida	38,73063	-9,3366
157406	EN 249 Lote 1	M35	Ida	38,72741	-9,3348
157407	EN 249 - Chafariz	M35	Ida	38,72546	-9,3338
157408	EN 249 - Auto Barão	M35	Ida	38,72342	-9,3361
157409	EN 249 - Dureza	M35	Ida	38,72183	-9,338
157410	EN 249 - Elefante Azul	M35	Ida	38,71937	-9,3394
157411	Rua de Zambeze - Vivenda Marques	M35	Ida	38,71488	-9,3391
157338	EN 249 - Cemitério de São Domingos de Rana	M35	Ida	38,71241	-9,3391
157339	Estrada de São Domingos frente Brisa	M35	Ida	38,71006	-9,3387
157340	Largo de São Domingos de Rana - Igreja	M35	Ida	38,70214	-9,3408
157341	Estrada da Rebelva N.961	M35	Ida	38,69893	-9,3413
157342	Estrada da Rebelva N.629	M35	Ida	38,69579	-9,3417
157412	Estrada da Rebelva N.199	M35	Ida	38,69201	-9,3417
157413	Av. República frente N.998	M35	Ida	38,69025	-9,3398
157346	Rua Dr. José Joaquim de Almeida X Rua 5 de Outubro	M35	Ida	38,69024	-9,3353
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M35	Ida	38,69054	-9,3338
157295	Estação de Carcavelos	M35	Ida	38,68755	-9,336
157295	Estação de Carcavelos	M35	Volta	38,68755	-9,336
157296	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.4	M35	Volta	38,69029	-9,3351
157414	Av. República N.960	M35	Volta	38,69032	-9,3391
157415	Estrada da Rebelva frente Quinta do Lameiro	M35	Volta	38,69065	-9,3415
157416	Rua Frei Armando da Câmara - Pingo Doce	M35	Volta	38,692	-9,3414
157300	Estrada da Rebelva N.626	M35	Volta	38,69575	-9,3416
157301	Estrada da Rebelva frente N.893	M35	Volta	38,69817	-9,3414
157302	Estrada da Rebelva frente N.1081 A	M35	Volta	38,69975	-9,341
157303	Largo de São Domingos - Igreja	M35	Volta	38,70275	-9,3409
157304	Estrada de São Domingos - Brisa	M35	Volta	38,71063	-9,3386
157348	EN 247 - Minipreço	M35	Volta	38,71138	-9,3384
157417	EN 249 frente Cemitério de São Domingos de Rana	M35	Volta	38,71284	-9,3391
157418	EN 249 - Sol e Mar	M35	Volta	38,71983	-9,3394
157419	EN 249 frente Dureza	M35	Volta	38,72163	-9,3381
157420	EN 249 - Rotunda	M35	Volta	38,72327	-9,3362
157421	EN 249 - Farmácia	M35	Volta	38,72486	-9,334
157422	EN 247 frente Lote 1	M35	Volta	38,72699	-9,3345
157423	EN 249 frente MOTIVO	M35	Volta	38,73092	-9,3368
157424	EB 249 - Hipogest	M35	Volta	38,73373	-9,3384

CASCAIS

CÂMARA MUNICIPAL



ID	Nome	Linha	Sentido	Latitude	Longitude
157425	EN 249 - Chafariz	M35	Volta	38,73699	-9,3393
157426	EN 249 frente Sociedade	M35	Volta	38,73842	-9,3397
157427	EN 249 frente Vitrohm	M35	Volta	38,74192	-9,3413
157428	EN 249 - Apadil	M35	Volta	38,74414	-9,3417
157401	EN 249 frente Apadil	M36	Ida	38,74457	-9,3419
157402	EN 249 - Vitrohm	M36	Ida	38,74174	-9,3414
157403	EN 249 - Largo	M36	Ida	38,73701	-9,3393
157404	EN 249 - Stand	M36	Ida	38,73371	-9,3385
157405	EN 249 - Bosch	M36	Ida	38,73063	-9,3366
157406	EN 249 Lote 1	M36	Ida	38,72741	-9,3348
157407	EN 249 - Chafariz	M36	Ida	38,72546	-9,3338
157313	Estrada de Polima N.1007 C	M36	Ida	38,72479	-9,3317
157590	Estrada de Polima frente SóPlacas	M36	Ida	38,72364	-9,3304
157591	Estrada Outeiro de Polima N.1631 - Adricar	M36	Ida	38,72121	-9,3285
157592	Estrada Outeiro de Polima frente N.12	M36	Ida	38,71888	-9,3267
157593	Estrada Principal do Outeiro frente N.900 A - Largo	M36	Ida	38,71787	-9,324
157594	Estrada Principal do Outeiro Lote 1	M36	Ida	38,71695	-9,3254
157595	Estrada Principal do Outeiro N.A-515	M36	Ida	38,71491	-9,3267
157596	Estrada Principal do Outeiro N.259 B - Saint Dominic's	M36	Ida	38,71331	-9,3281
157597	Estrada Principal do Outeiro N.81	M36	Ida	38,71195	-9,3296
157598	Estrada Principal do Arneiro - E.Leclerc	M36	Ida	38,71009	-9,3295
157599	Estrada do Arneiro X Bairro do Pinhal	M36	Ida	38,70852	-9,3278
157600	Estrada Principal do Arneiro frente Sociedade	M36	Ida	38,70604	-9,3253
157601	Estrada Principal do Arneiro N.63 frente Pingo Doce	M36	Ida	38,70428	-9,3237
157572	Av. Gonçalves Zarco N.812 - Mosteiro	M36	Ida	38,70278	-9,3246
157571	Av. Gonçalves Zarco N.472 A	M36	Ida	38,6998	-9,3254
157570	Av. Gonçalves Zarco frente N.245	M36	Ida	38,69823	-9,3267
157512	Av. Gonçalves Zarco - Café Belavista	M36	Ida	38,69784	-9,3291
157668	Rua Dr. Baltazar Cabral Lote 3	M36	Ida	38,69402	-9,335
157345	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.53	M36	Ida	38,69102	-9,3367
157346	Rua Dr. José Joaquim de Almeida X Rua 5 de Outubro	M36	Ida	38,69024	-9,3353
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M36	Ida	38,69054	-9,3338
157295	Estação de Carcavelos	M36	Ida	38,68755	-9,336
157295	Estação de Carcavelos	M36	Volta	38,68755	-9,336
157347	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.23	M36	Volta	38,69054	-9,3338
157296	Rua Dr. José Joaquim de Almeida N.4	M36	Volta	38,69029	-9,3351
157297	Av. Nossa Senhora dos Remédios N.56	M36	Volta	38,69104	-9,3367
157643	Rua Dr. Baltazar Cabral frente Lote 4	M36	Volta	38,69397	-9,3351
157526	Av. Gonçalves Zarco frente Café Belavista	M36	Volta	38,6978	-9,329
157570	Av. Gonçalves Zarco frente N.245	M36	Volta	38,69823	-9,3267
157571	Av. Gonçalves Zarco N.472 A	M36	Volta	38,6998	-9,3254
157572	Av. Gonçalves Zarco N.812 - Mosteiro	M36	Volta	38,70278	-9,3246
157573	Rua da Mina X Arneiro - Quinta Agronómica	M36	Volta	38,70364	-9,3234
157578	Estrada Principal do Arneiro - Pingo Doce	M36	Volta	38,70511	-9,3242
157579	Estrada Principal do Arneiro - Sociedade	M36	Volta	38,70613	-9,3253
157580	Estrada Principal do Arneiro X Bairro do Pinhal	M36	Volta	38,70851	-9,3277
157581	Estrada Principal do Arneiro frente E.Leclerc	M36	Volta	38,71023	-9,3295
157582	Estrada Principal do Outeiro - Cabine EDP	M36	Volta	38,71185	-9,3296
157583	Estrada Principal do Outeiro frente N.259 - Saint Dominic's	M36	Volta	38,71316	-9,3281
157584	Estrada Principal do Outeiro frente N.515	M36	Volta	38,71492	-9,3266
157585	Estrada Principal do Outeiro frente Lote 1	M36	Volta	38,71689	-9,3254
157586	Estrada Principal do Outeiro Lote 14 - Largo	M36	Volta	38,71814	-9,3237
157587	Estrada Principal do Outeiro N.1360	M36	Volta	38,71894	-9,3266
157588	Estrada Principal do Outeiro frente Lote A - Spie	M36	Volta	38,7208	-9,3281
157589	Estrada Principal do Outeiro X SoPlacas	M36	Volta	38,72389	-9,3303
157330	Estrada de Polima N.1007 D frente Controlauto	M36	Volta	38,72487	-9,3311
157421	EN 249 - Farmácia	M36	Volta	38,72486	-9,334
157422	EN 247 frente Lote 1	M36	Volta	38,72699	-9,3345
157423	EN 249 frente MOTIVO	M36	Volta	38,73092	-9,3368
157424	EB 249 - Hipogest	M36	Volta	38,73373	-9,3384
157425	EN 249 - Chafariz	M36	Volta	38,73699	-9,3393
157426	EN 249 frente Sociedade	M36	Volta	38,73842	-9,3397
157427	EN 249 frente Vitrohm	M36	Volta	38,74192	-9,3413
157428	EN 249 - Apadil	M36	Volta	38,74414	-9,3417

CASCAIS

CÂMARA MUNICIPAL



CADERNO DE ENCARGOS

Anexo D – Interfaces

O presente Anexo pretende identificar as Interfaces a considerar na Proposta de Rede de Transportes Públicos para Concelho de Cascais, quanto à sua localização e área aproximada. Atendendo à estratégia municipal de desenvolvimento territorial, nomeadamente o Estudo dos Corredores de Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP), nalguns casos serão apresentados projetos mais detalhados ao nível de estudo prévio.

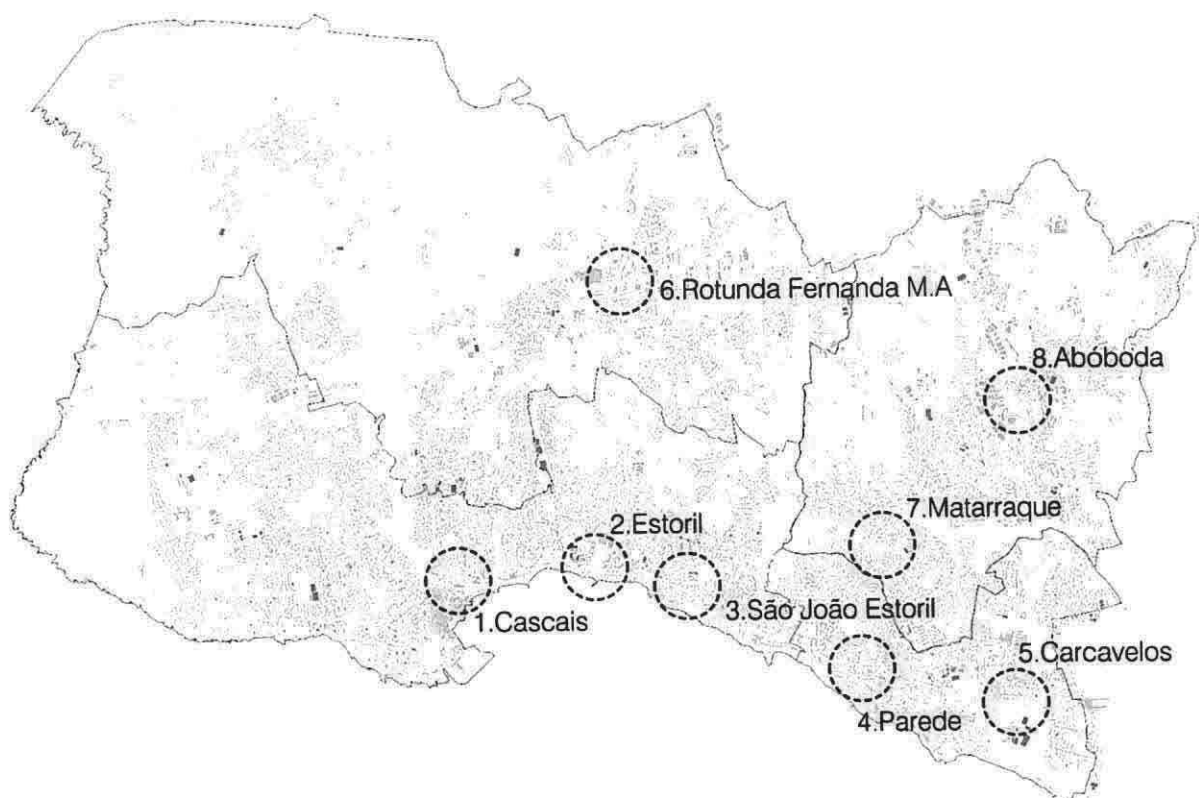
Por outro lado, são também identificadas interfaces, que apresentam localizações estratégicas na Proposta de Rede de Transporte Público, contudo só permitem a tomada e largada de passageiros, pelo que nestes casos, a proposta será ao nível da requalificação dos espaços existentes.

Sempre que possível, e de acordo com a natureza de cada interface, poderá ser contemplado um edifício/quiosque de apoio a passageiros, com um programa a contemplar:

- Bilheteira
- Posto de Informação
- Apoio administrativo
- Sala/Átrio de espera
- Cafeteria/Bar
- Loja de conveniência
- Instalações Sanitárias públicas e privadas.

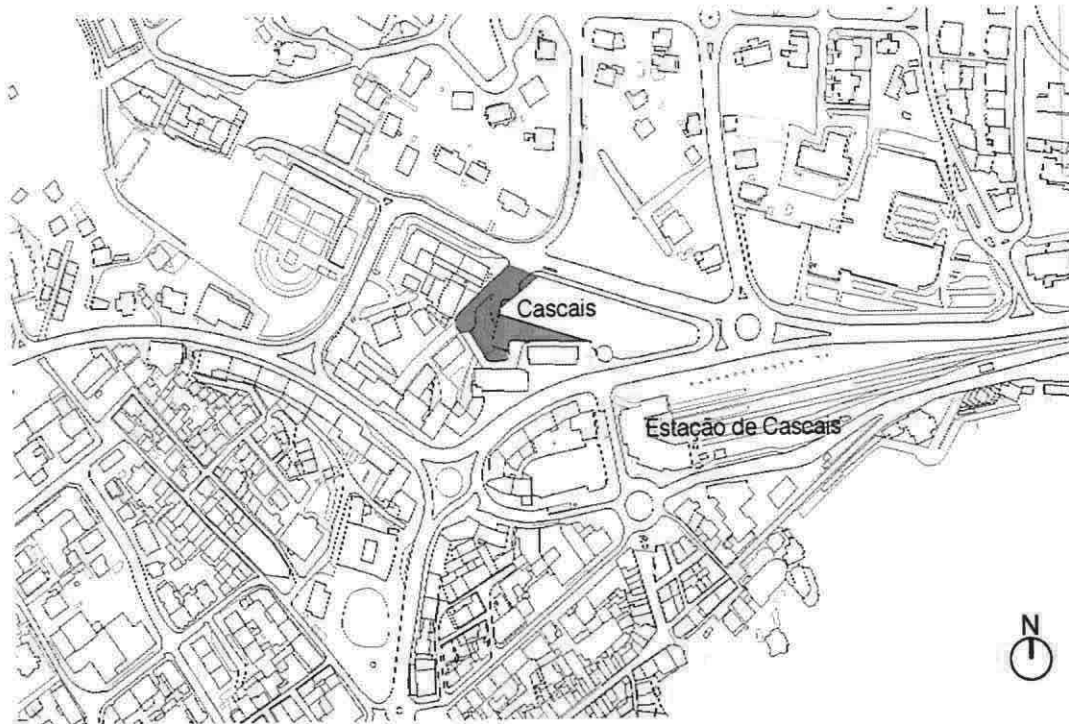
Interfaces > LOCALIZAÇÃO

IDENTIFICAÇÃO DOS INTERFACES NA PROPOSTA DE REDE DE TP



Interfaces > EXISTENTES | INTERVENÇÃO PROFUNDA NO EDIFICADO

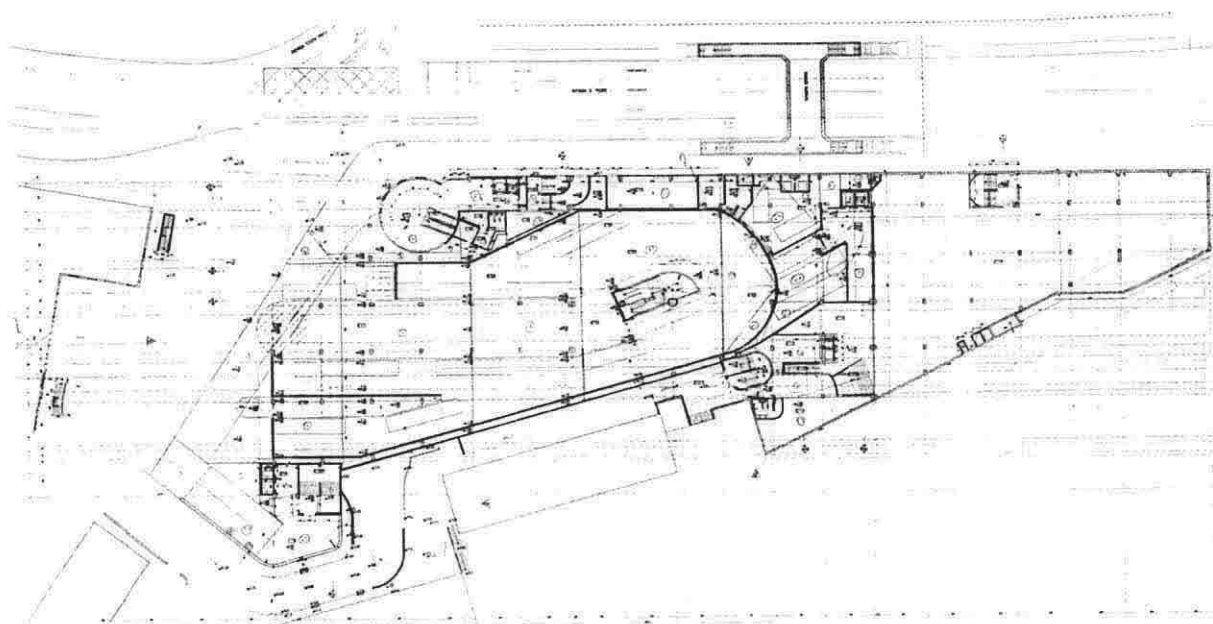
Interface > 1. Cascais



Caraterizado como o ponto de maior nível de serviço na Proposta de Rede de TP, o terminal rodoviário de cascais, localiza-se no piso -1 do equipamento comercial do Cascais Villa e faz ligação à estação de comboios de Cascais. Trata-se de um imóvel municipal, fração "B" do prédio inscrito sob o artigo matricial n.º 15762 da União de Freguesias de Cascais e Estoril, sendo a sua composição: "faixas de rodagem, com paragens de autocarros, cais pedonal, dois lugares de estacionamento, duas instalações sanitárias com antecâmara e espaço de reserva com instalação sanitária".

Entrou para a posse do Município de Cascais no âmbito do Alvará de loteamento n.º 1115 em que o loteador – Terras do Atlântico – Atividades Turísticas, S.A., cede ao Município de Cascais 4.050,00m² de área de construção destinada a equipamento público e terminal rodoviário, sendo a área deste último igual a 3.605,00m². Esta cedência concretizou-se por meio de Escritura de Cedência Gratuita celebrada em 14/02/2012.

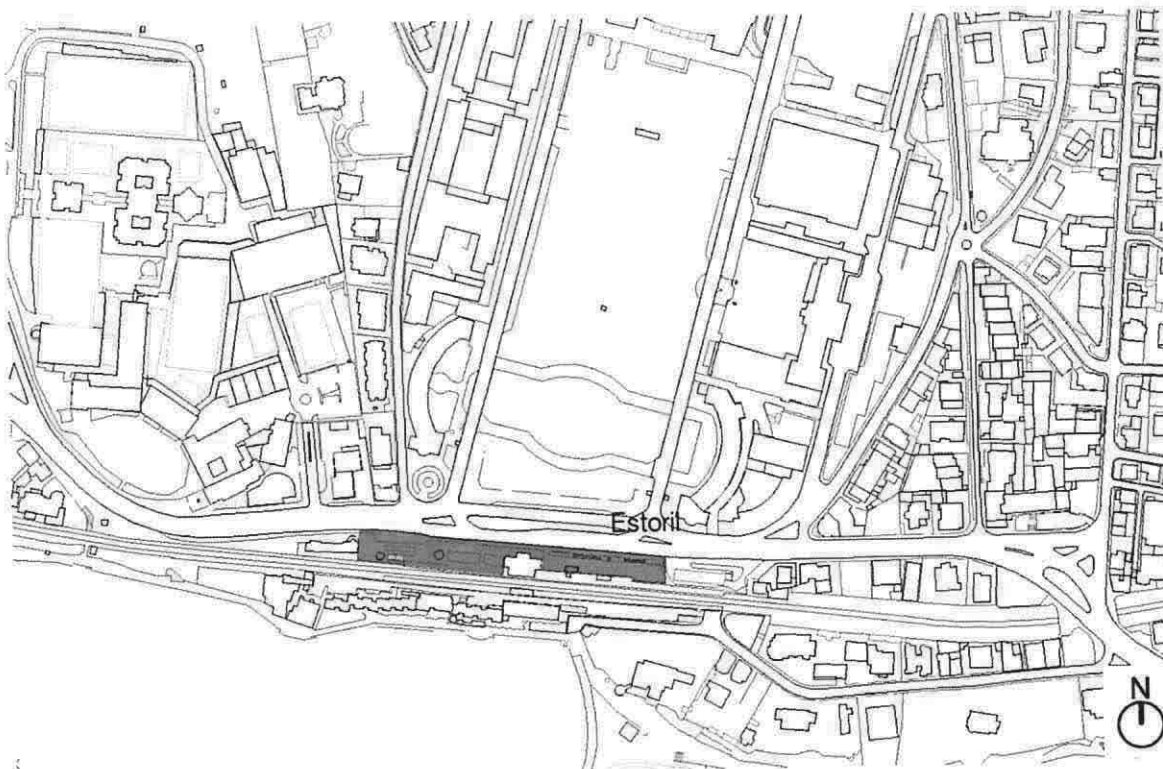
Prevê-se para esta interface a requalificação e manutenção geral do espaço existente, contemplando áreas de bilheteira, posto de informação, apoio administrativo, sala/átrio de espera; cafetaria/bar/ loja de conveniência, instalações sanitárias públicas e privadas, bem como a otimização do funcionamento da interface para a garantia da circulação dos veículos com menor número de pontos de conflito com os movimentos pedonais.



PLANTA DO PISO -1 DO EDIFÍCIO CASCAIS VILLA – CENTRO COMERCIAL

Interfaces > EXISTENTES | INTERVENÇÃO EM ESPAÇO PÚBLICO

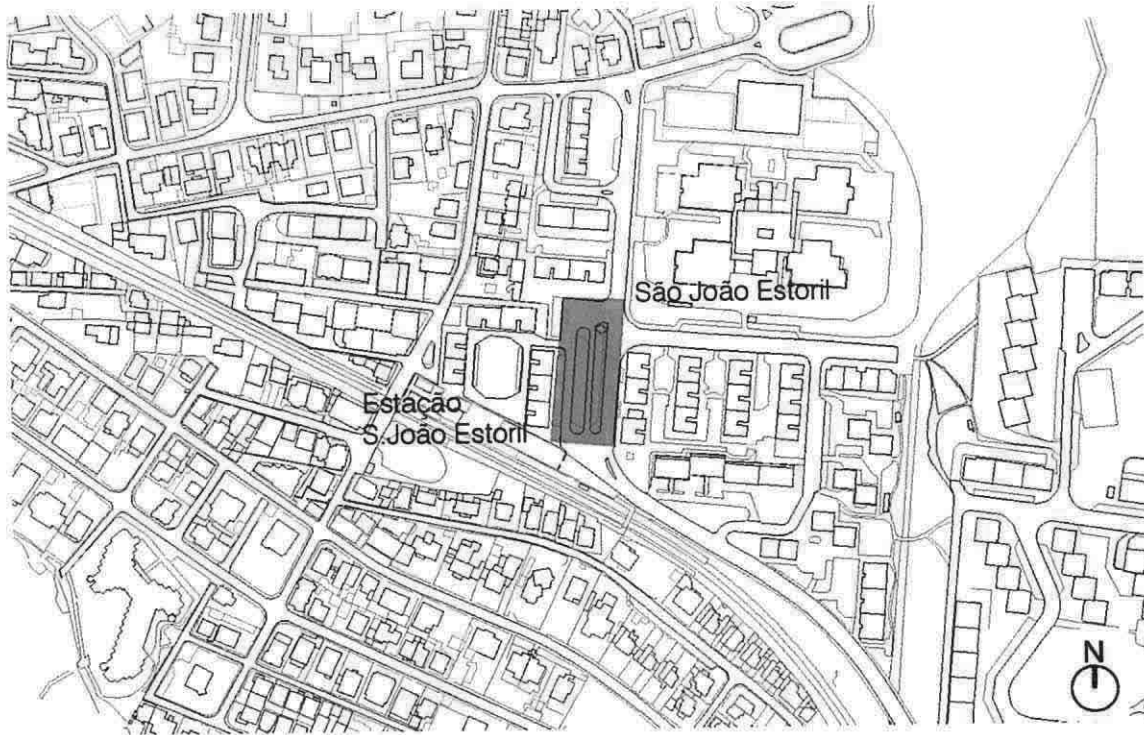
Interface > 2. Estoril



Adjacente à estação ferroviária do Estoril, a Interface do Estoril tem uma área de 3600m² aproximadamente. Resultante da estratégia municipal de desenvolvimento territorial, prevê-se a requalificação do terminal rodoviário existente, nomeadamente quanto às paragens de autocarros, coberturas e abrigos na tomada e largada de passageiros, articulando as circulações pedonais, otimizando, desta forma, o funcionamento da interface e garantindo-se a circulação dos veículos com menor número de pontos de conflito com os movimentos pedonais. Tal implica a reformulação profunda do espaço público, incluindo passeios, zonas de circulação automóvel e/ou vias BUS.

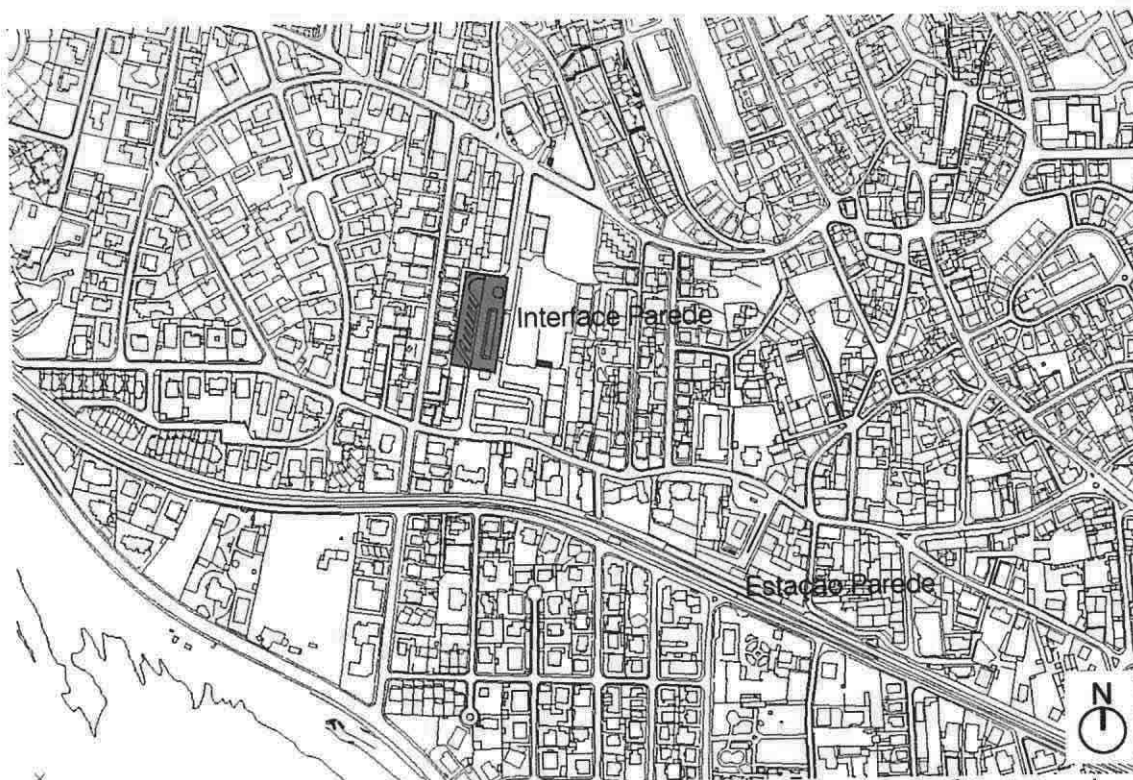
À semelhança das interfaces acima mencionadas, e no sentido da melhoria das condições de atendimento aos utilizadores de TP, recomenda-se que seja ainda equacionada a instalação de um posto de informação e de venda de títulos de TP, o qual poderá ainda funcionar como posto de atendimento do sistema de bicicletas partilhadas.

Interface > 3. São João Estoril



A interface de S. João de Estoril, decorrente da estratégia municipal expressa no estudo dos Corredores de TPSP, neste caso, o Eixo 5 e Eixo central Interior, que faz a ligação entre Alcabideche e S. João de Estoril e entre Alapraia e estação de S. João de Estoril. Localiza-se na Av. Mariano Cyrilo de Carvalho, junto ao liceu de S. Joao de Estoril e a estação ferroviária, com uma área de 3700m² aproximadamente. Dada a natureza do lugar, prevê-se a requalificação da interface rodoviária, nomeadamente quanto às paragens de autocarros, coberturas e abrigos na tomada e largada de passageiros, articulando as circulações pedonais, otimizando, desta forma, o funcionamento da interface e garantindo-se a circulação dos veículos com menor número de pontos de conflito com os movimentos pedonais. Tal implica a reformulação profunda do espaço público, incluindo passeios, zonas de circulação automóvel e/ou vias BUS.

À semelhança das interfaces acima mencionadas, e no sentido da melhoria das condições de atendimento aos utilizadores de TP, recomenda-se que seja ainda equacionada a instalação de um posto de informação e de venda de títulos de TP, o qual poderá ainda funcionar como posto de atendimento do sistema de bicicletas partilhadas.

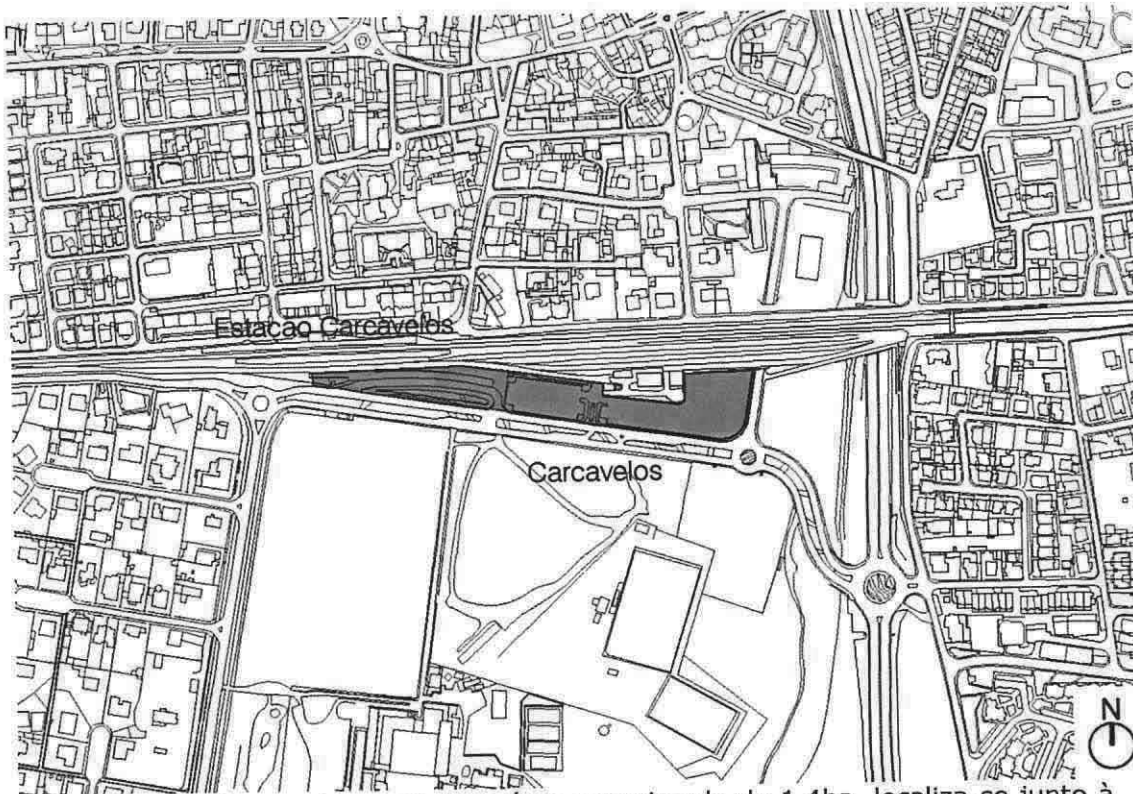
Interface > 4. Parede

Na Parede, a interface de Transporte rodoviária ocupa parte da Praça Mário Azevedo Gomes, junto à Rua de Timor, uma vez tratar-se da área com maior disponibilidade de espaço para estacionamento de autocarros, com uma área aproximada de 3500m². Devido à distância entre este terminal e a estação ferroviária da parede (cerca de 500m), uma parte significativa de passageiros opta pela utilização da paragem principal, na Praça 5 de Outubro, já que esta permite uma conexão mais rápida à oferta promovida pela Linha de Cascais.

Para a interface da Parede, resultante da estratégia de desenvolvimento territorial - Estudo do TPSP - Eixo 8 de ligação entre a Parede e a Abóboda - está prevista a requalificação urbana da praça, com a pedonalização de toda esta zona e a realocação dos abrigos de TP da Av. Da Republica, passando a realizar-se a paragem dos veículos de TP na faixa de rodagem deste arruamento.

De modo a melhorar as condições de atendimento aos utilizadores de TP, recomenda-se que seja ainda equacionada a instalação nesta praça de um posto de informação e de venda de títulos de TP, o qual poderá ainda funcionar como posto de atendimento do sistema de bicicletas partilhadas, quando este estiver a funcionar na Parede.

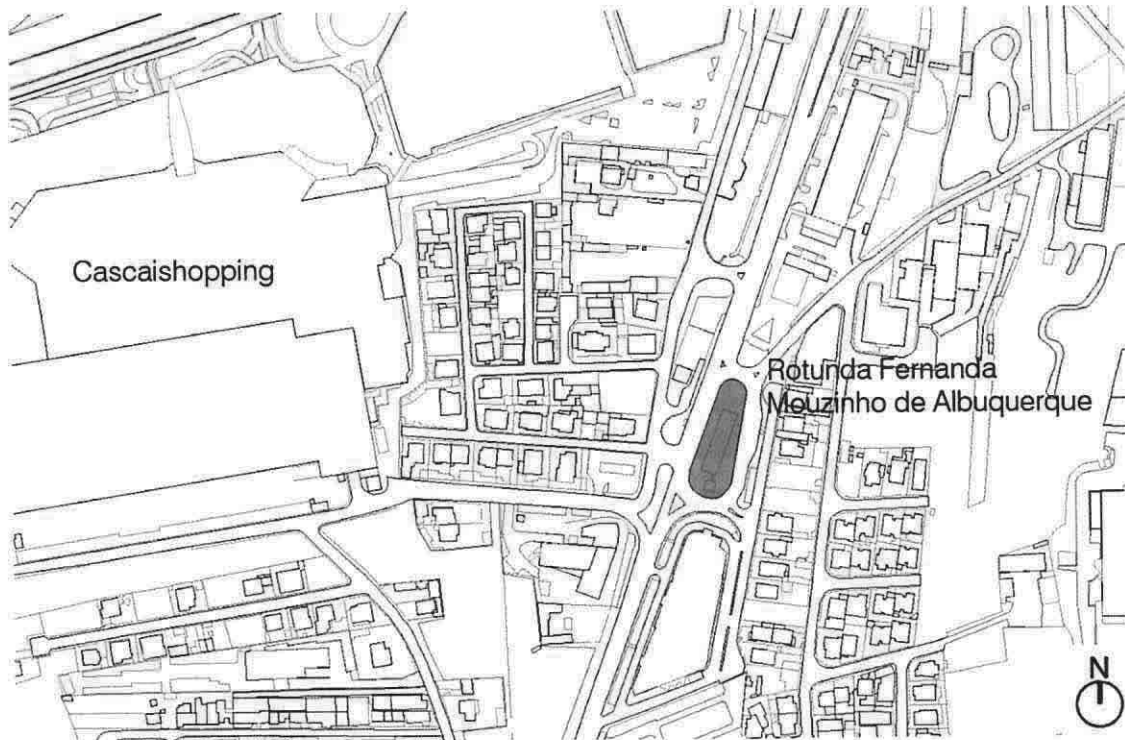
Interface > 5. Carcavelos



A interface de Carcavelos, com uma área aproximada de 1.4ha, localiza-se junto à estação de ferroviária de Carcavelos, resultante da estratégia de desenvolvimento territorial - Estudo dos Corredores de TPSP. Dada a natureza do território existente, pretende-se a requalificação da interface, nomeadamente quanto às paragens de autocarros, coberturas e abrigos na tomada e largada de passageiros, articulando as circulações pedonais, otimizando, desta forma, o funcionamento da interface e garantindo-se a circulação dos veículos com menor número de pontos de conflito com os movimentos pedonais. Tal implica a reformulação profunda do espaço público, incluindo passeios, zonas de circulação automóvel e/ou vias BUS. Em alternativa, admite-se a manutenção da cobertura existente, embora melhorando os sistemas de informação ao utilizador.

À semelhança das interfaces acima mencionadas, e no sentido da melhoria das condições de atendimento aos utilizadores de TP, recomenda-se que seja ainda equacionada a instalação de um posto de informação e de venda de títulos de TP, o qual poderá ainda funcionar como posto de atendimento do sistema de bicicletas partilhadas.

Interface > 6. Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque

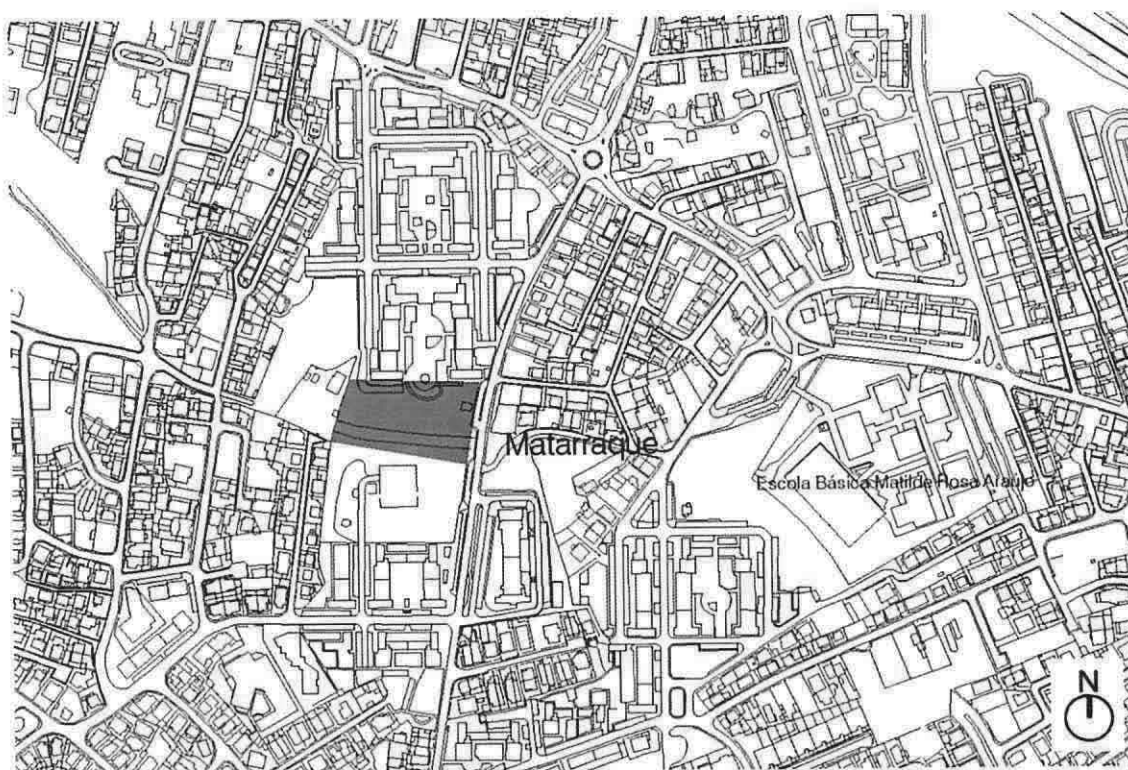


A interface da Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque, com uma área aproximada de 1600m², localiza-se junto do equipamento Cascaishopping e resulta da estratégia de desenvolvimento territorial – Eixo 5 do TPSP e Eixo central interior (ETAC01) – é um ponto onde se concentram linhas intermunicipais, passando a ser a primeira paragem na entrada no município e a última na saída do município, assumindo assim uma importante função de distribuição. Dada a natureza do território existente, pretende-se dotar a interface de paragens e abrigos para a tomada e largada de passageiros, articulando as circulações pedonais para a garantia de uma boa acessibilidade. Tal implica a reformulação profunda do espaço público, incluindo passeios, zonas de circulação automóvel e/ou vias BUS.

No sentido da melhoria das condições de atendimento aos utilizadores de TP, recomenda-se que seja ainda equacionada a instalação de um posto de informação e de venda de títulos de TP, o qual poderá ainda funcionar como posto de atendimento do sistema de bicicletas partilhadas.

Interfaces > PROPOSTAS | OBRA NOVA

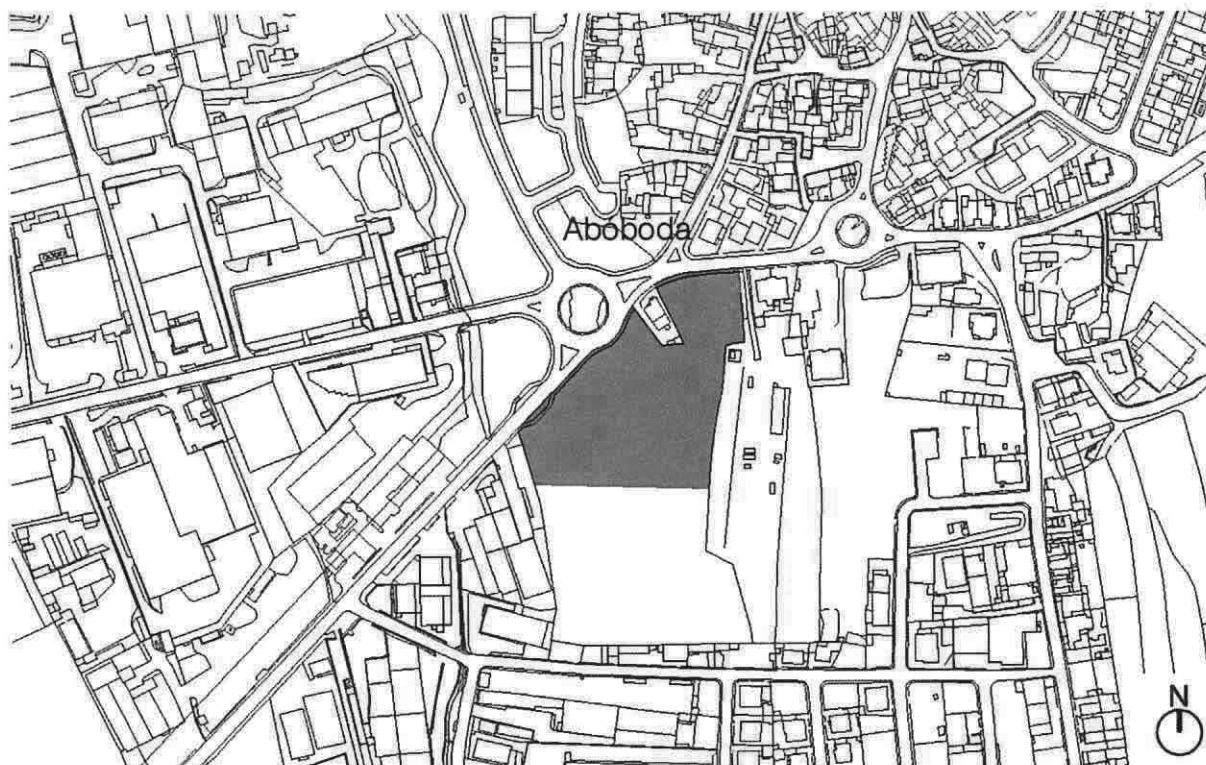
Interface > 7. Matarraque



No âmbito da estratégia de desenvolvimento territorial do município - Estudo do TPSP, eixo 8 de ligação entre a Parede e a Abóboda, está prevista a construção para uma interface de 2.^a hierarquia em Matarraque, com localização adjacente à Avenida Francisca Lindoso e com uma área de 1ha aproximadamente.

Esta zona do percurso de TP, Parede-Abóboda, destaca-se pela proximidade à prevista Via Longitudinal Sul (VLS), na qual está equacionada a introdução de uma nova oferta de TP estruturante para o concelho, e pela maior disponibilidade de espaço para a criação de estacionamento dissuasor. Esta localização da interface apresenta condições vantajosas para promover a articulação entre as novas ofertas de TP, assim como para promover a realização de cadeias de *Park&Ride*.

Neste contexto, foi desenvolvida uma solução preliminar de *layout* da interface que, de acordo com a oferta de espaço disponível, permitisse a consideração de todas as suas componentes (paragem dos autocarros, parque de estacionamento dissuasor, edifício de apoio zonas de circulação rodoviária e pedonal, entre outras) e uma

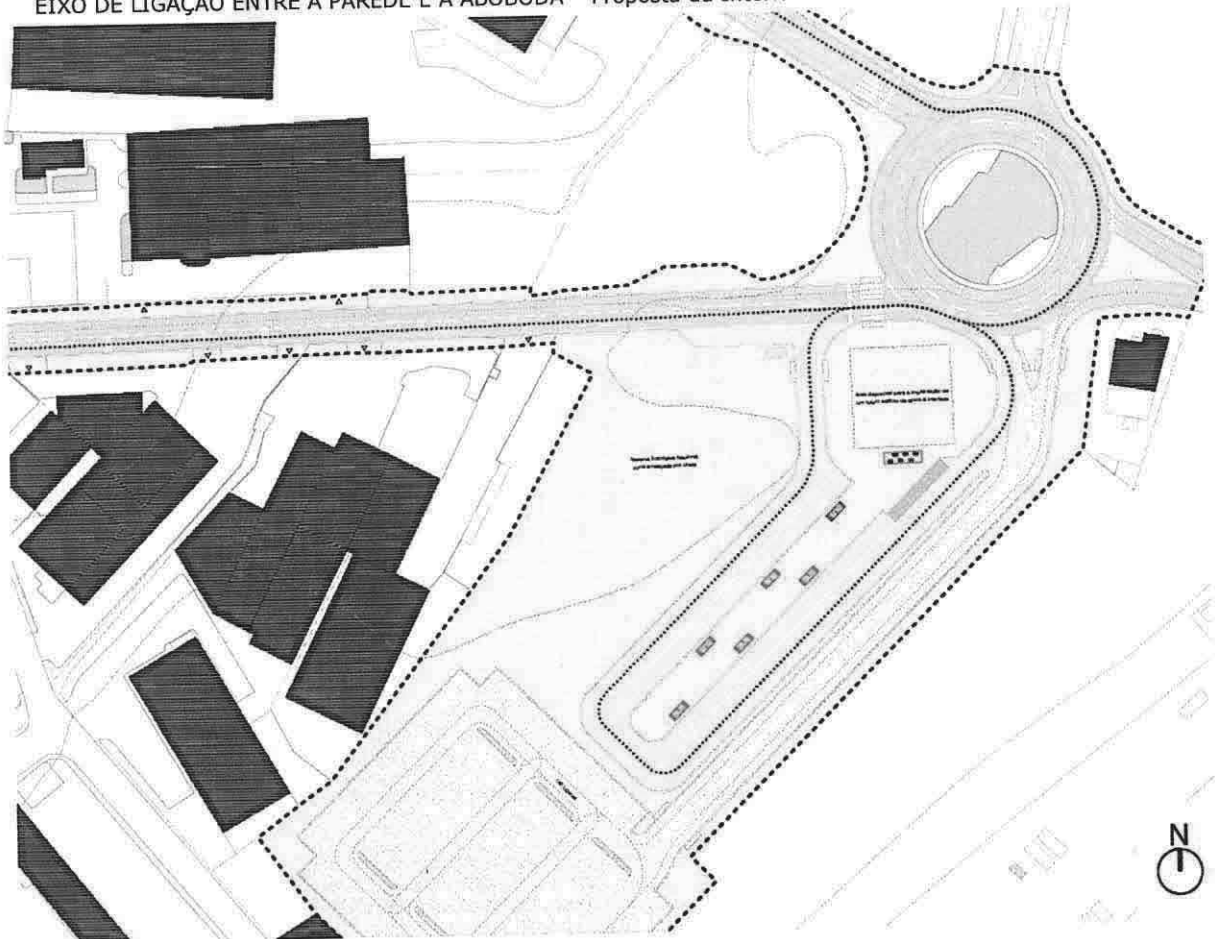
Interface > 8. Abóboda

A interface da Abóboda, a sul da rotunda da Av. Salgueiro Maia com a Estrada Nacional 249-4, tem uma área aproximada de 1ha, resultante da estratégia de desenvolvimento territorial, neste caso concreto, do Estudo do TPSP – Eixo 8 de ligação entre a Parede e a Abóboda.

Esta interface distingue-se das restantes paragens pela maior disponibilidade de espaço para estacionamento (autocarro e transporte individual) e pela proximidade a uma ligação rodoviária estruturante prevista, nomeadamente a Variante à Abóboda, apresentando assim condições vantajosas para promover a transferência do TI para o TP.

Neste sentido, está prevista a construção de uma interface de 2.^a hierarquia, com área disponível para a implementação de um edifício de apoio, com uma área de 100m² aproximadamente (contemplando: átrio e sala de espera, bilheteiras, cafetaria, instalações sanitárias, áreas de apoio e sala de espera para motoristas), bem como, a disponibilização de 6 zonas de paragem de autocarros com abrigo, a criação de um parque de estacionamento com cerca de 148 lugares, a disponibilização de estacionamento para bicicletas coberto (cerca de 14 lugares) e a disponibilização de 3 lugares de táxis.

ESTUDO DE APOIO À INSERÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO EM SÍTIO PRÓPRIO (TPSP) NO EIXO DE LIGAÇÃO ENTRE A PAREDE E A ABÓBODA – Proposta da Interface da Abóboda



SIMBOLOGIA

<ul style="list-style-type: none"> --- Limite da zona de intervenção Corredor TP Parede-Abóboda proposto em sítio próprio Corredor TP Parede-Abóboda proposto partilhado com TI Circulação viária proposta Circulação reservada ao TP atual Percorso ciclável Estacionamento para bicicletas proposto Estação de bicicletas partilhadas e estacionamento previstos (MobiCascais) Estacionamento para bicicletas proposto no âmbito do projeto da ciclovía urbana de S. João do Estoril a Carcavelos Acesso a garagem Contator enterrado de resíduos sólidos urbanos Rebaxamento do passeio e/ou pavimento tátil em zona de atravessamento de peões 	<ul style="list-style-type: none"> Abrigo de paragem do TP Parede-Abóboda (existente) Abrigo de paragem do TP Parede-Abóboda (proposto) Abrigo de paragem do TP atual (existente) Abrigo de paragem do TP atual (alterado) Ponto de paragem do TP Parede-Abóboda (existente) Ponto de paragem do TP Parede-Abóboda (proposto) Ponto de paragem do TP atual (existente) Ponto de paragem do TP atual (alterado) Posto de informação e bilheteira de TP 	<ul style="list-style-type: none"> Edificações Equipamentos colectivos e superfícies comerciais Faixa de rodagem com pavimento betuminoso Faixa de rodagem, zona de paragem de TP ou estacionamento com pavimento em calçada Zona de estacionamento com pavimento betuminoso Zona de paragem para táxis Passeio com pavimento regular Passeio com pavimento em calçada Ciclovía Áreas verdes Árvores
--	---	--

CASCAIS

CÂMARA MUNICIPAL



CADERNO DE ENCARGOS

Anexo E – Tabela de correspondência de emissões de NOx

Autocarros standard

Tipologia	NOx
Euro V	3,09
Euro VI	0,597
GN (EEV)	2,5
Hidrogénio	0
Elétrico	0

Minibus/semiurbanos

Tipologia	NOx
Euro VI até 2017	0,96
Euro VI 2018/2020	0,496
Hidrogénio	0
Elétrico	0

Nota: correspondência feita a partir da metodologia oficial adotada pelos países da União Europeia para inventários de emissões de poluentes atmosféricos da Agência Europeia do Ambiente, disponível em <https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>.

CASCAIS

CÂMARA MUNICIPAL



CADERNO DE ENCARGOS

Anexo F – Regras da marca "MobiCascais"

Viaturas

**MERCEDES BENZ
SPRINTER CITY**







LATERAL
Entrada Passageiros



1400

7620



CASCAIS

CÂMARA MUNICIPAL

DIANTEIRA





LATERAL
Entrada Motorista



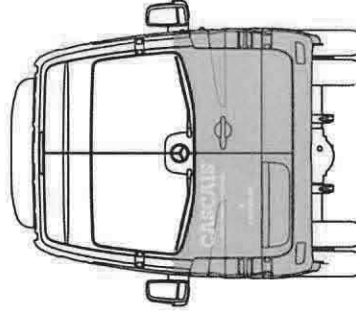
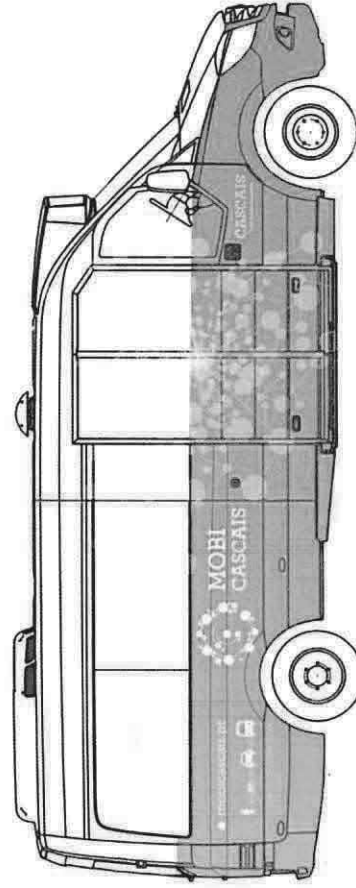
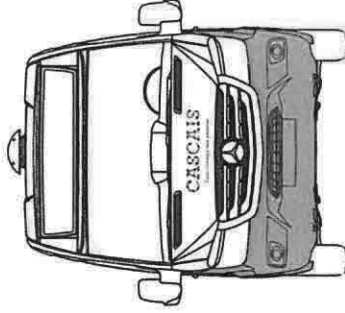
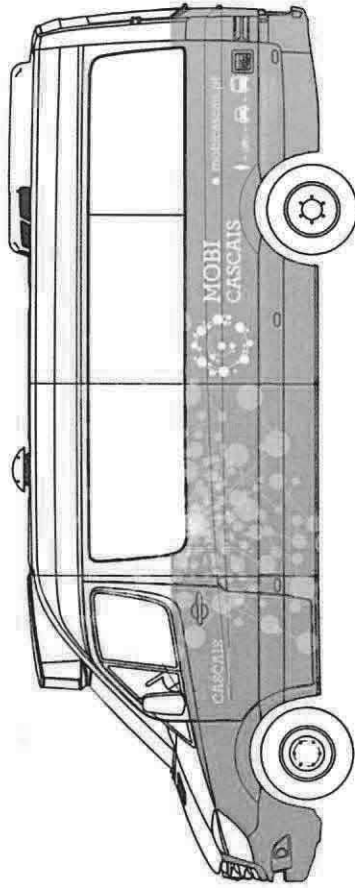
1400

7620



GABINETE DE DESIGN
PROPOSTA MB printer City 35
MOBICASCAIS

27 Jun 16

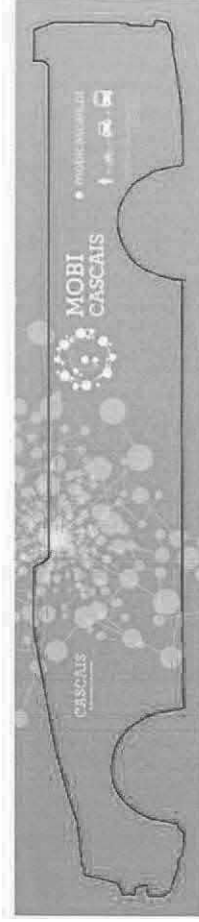


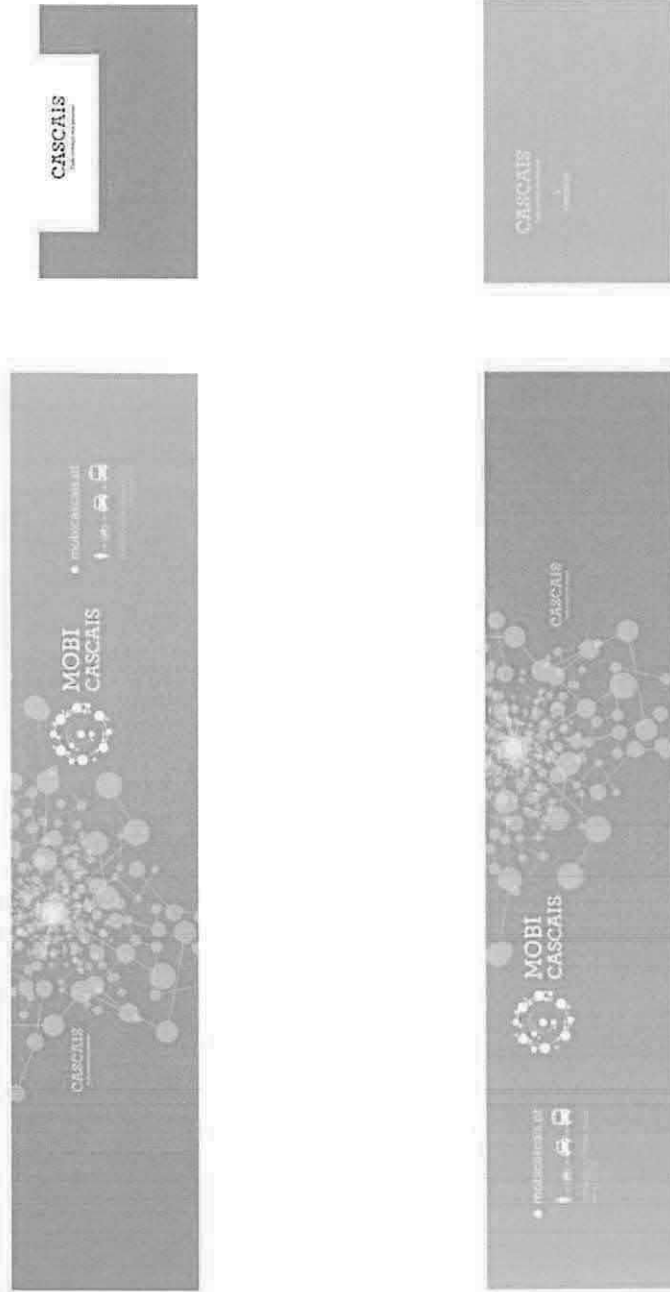
Modelo
Ano 170

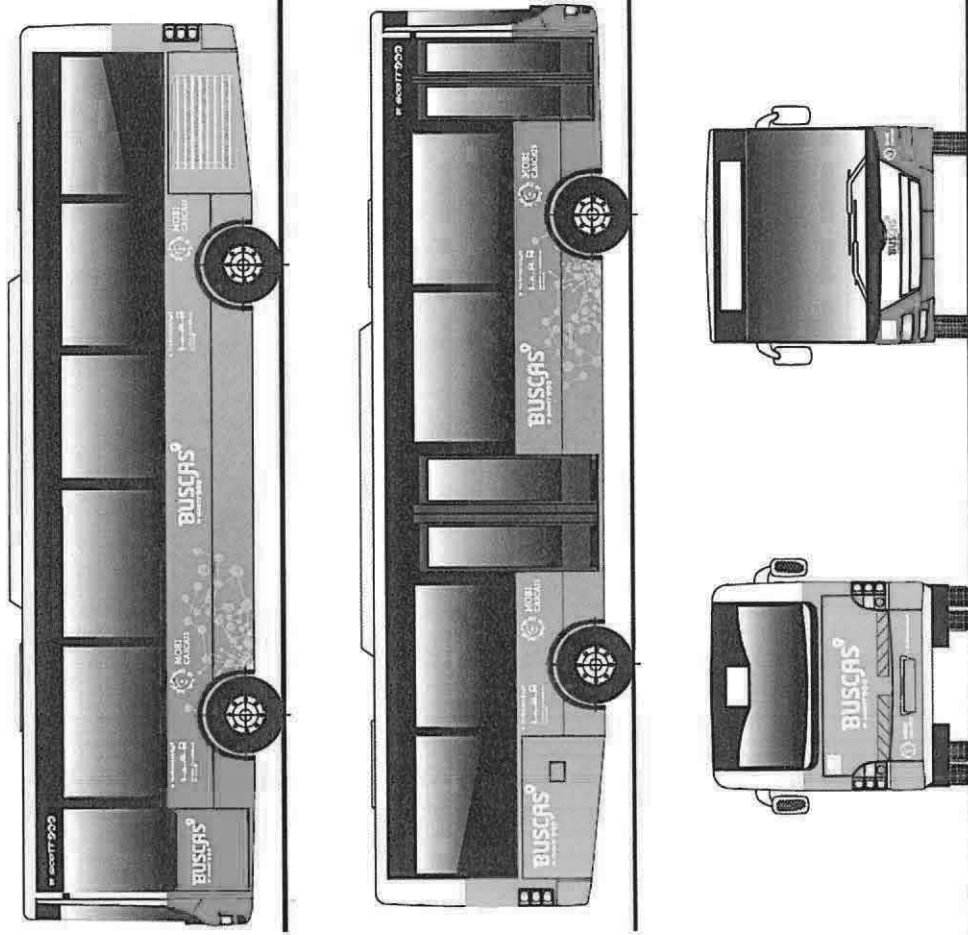


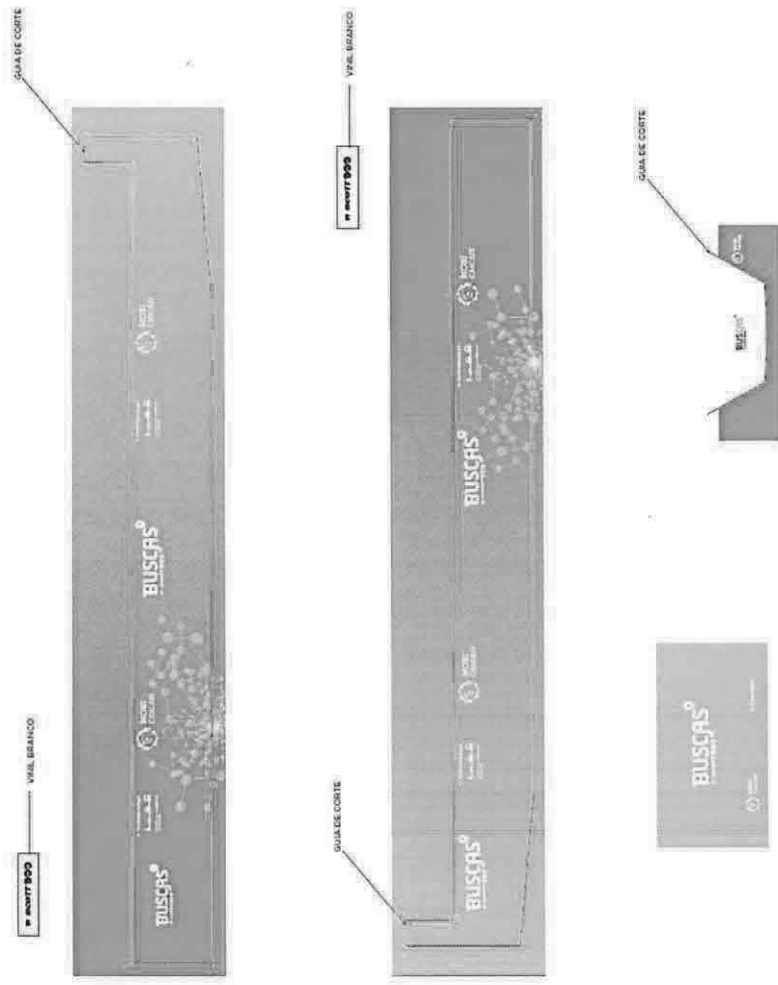
27 Jun 16

guias de recorte:

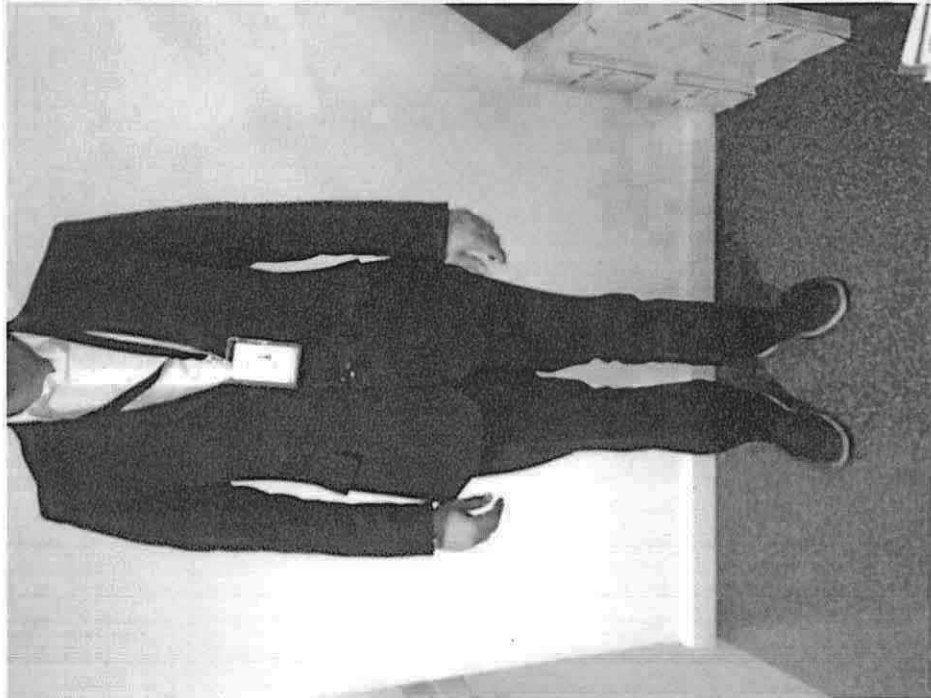








Fardamento



O presente anúncio no sítio web do TED: <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:154952-2017:TEXT:PT:HTML>

**Portugal-Cascais: Serviços de transporte público rodoviário
2017/S 080-154952**

Anúncio de pré-informação relativo a um contrato de serviço público

**Formulário-tipo para notificação nos termos do n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento
n.º 1370/2007, a publicar um ano antes da abertura do concurso ou da adjudicação
por ajuste directo no Suplemento do Jornal Oficial da União Europeia.**

<regulation_20071370> (en_US)

Secção I: Autoridade competente

I.1) Nome, endereços e ponto(s) de contacto

Município de Cascais
505187531
Praça 5 de Outubro n.º 9
Ponto(s) de contacto: Divisão de contratação pública
2754-501 Cascais
Portugal
Correio electrónico: dcop@cm-cascais.pt

Para obter mais informações, consultar: O(s) ponto(s) de contacto indicado(s) acima



I.2) Tipo de autoridade competente

Autoridades regionais ou locais

I.3) Actividade principal

Outra: autoridade local

I.4) O contrato é adjudicado por conta de outras autoridades competentes

A autoridade/entidade adjudicante procede à aquisição por conta de outras autoridades adjudicantes: não

Secção II: Objecto do contrato

II.1) Descrição

II.1.1) Título atribuído ao contrato:

Contrato de serviço público de transporte rodoviário de passageiros.

II.1.2) Tipo de contrato, domínio(s) abrangido(s) pelo Serviço de Transporte Público

Categoria de serviços n.º T-05: Serviços de transporte por autocarro (urbano/regional)

Domínios abrangidos pelos serviços de transporte público

Local principal das obras, de entrega dos fornecimentos ou de prestação dos serviços: T-05 Transporte rodoviário de passageiros.

Código NUTS PT171

II.1.3) Descrição resumida do contrato

Transporte rodoviário de passageiros.

II.1.4) Vocabulário comum para os contratos públicos (Classificação CPV)

60112000

II.1.5) Informação acerca da subcontratação

A subcontratação está prevista: sim

Valor ou proporção do contrato susceptível de subcontratação a terceiros:

Desconhecido

Descrição resumida do valor/proporção do contrato a subcontratar: Desconhecido.

II.2) **Quantidade e/ou valor dos serviços:**

II.3) **Início e duração previstas do contrato ou prazo de execução**

Início: 3.12.2019

Duração em meses: 12 (a contar da data de adjudicação)

II.4) **Descrição resumida da natureza e extensão das obras**

Secção IV: Procedimento

IV.1) **Tipo de procedimento**

Concurso público

IV.2) **Critérios de adjudicação**

IV.2.1) **Critérios de adjudicação**

IV.2.2) **Informação acerca do leilão electrónico**

IV.3) **Informação administrativa**

IV.3.1) **Número de referência atribuído ao processo:**

IV.3.2) **Condições para obtenção do caderno de encargos e documentos complementares**

IV.3.3) **Prazo para a recepção das propostas ou pedidos de participação**

IV.3.4) **Língua(s) em que as propostas ou os pedidos de participação podem ser redigidos**

IV.3.5) **Período mínimo durante o qual o concorrente é obrigado a manter a sua proposta**

IV.3.6) **Condições de abertura das propostas**

Secção VI: Informação complementar

VI.1) **Informação complementar:**

VI.2) **Procedimentos de recurso**

VI.2.1) **Organismo responsável pelos procedimentos de recurso**

VI.2.2) **Interposição de recursos**

VI.2.3) **Serviço junto do qual se pode obter informação sobre a interposição de recursos**

VI.3) **Notificação da adjudicação:**

VI.4) **Data de envio do presente anúncio:**

21.4.2017



O presente anúncio no sítio web do TED: <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:352089-2018:TEXT:PT:HTML>

**Portugal-Cascais: Serviços de transporte público rodoviário
2018/S 153-352089**

**Município de Cascais, Praça 5 de Outubro, 9, Divisão de Contratação Pública,
Cascais 2754-501, Portugal. Correio electrónico: dcop@cm-cascais.pt**

(Suplemento do Jornal Oficial da União Europeia, 25.4.2017, 2017/S 080-154952)

Objecto:

CPV:60112000

Serviços de transporte público rodoviário

Em vez de:

Secção II Ponto II.3) Início e duração previstas do contrato ou prazo de execução

Duração em meses: 12 (a contar da data de adjudicação).

Ler:

Secção II Ponto II.3) Início e duração previstas do contrato ou prazo de execução

Duração em meses: 84 (a contar da data de adjudicação).





MODELO DE ANÚNCIO DO CONCURSO PÚBLICO

Por favor, reveja todo o formulário, confirmando os dados que submeteu.
 Caso pretenda alterar alguma informação, utilize o botão 'VOLTAR À EDIÇÃO' para voltar a editar o formulário.
 Se todo o conteúdo estiver correto utilize o botão 'CONFIRMAR' para confirmar a submissão dos dados.

1 - IDENTIFICAÇÃO E CONTACTOS DA ENTIDADE ADJUDICANTE

Designação da entidade adjudicante: Município de Cascais
 NIPC: 505187531
 Serviço/Órgão/Pessoa de contacto: Divisão de Contratação Público
 Endereço: Rua Manuel Joaquim Avelar nº 118 Piso 1
 Código postal: 2750 421
 Localidade: Cascais
 País: PORTUGAL
 Endereço Eletrónico: dcop@cm-cascais.pt

2 - OBJETO DO CONTRATO

Designação do contrato: Prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros do Concelho de Cascais
 Descrição sucinta do objeto do contrato: Prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros do Concelho de Cascais
 Tipo de Contrato: Aquisição de Serviços
 Preço base do procedimento: Sim
 Valor do preço base do procedimento: 152787828.44 EUR
 Classificação CPV (Vocabulário Comum para os Contratos Públicos)

Objeto principal
 Vocabulário principal: 60112000

3 - INDICAÇÕES ADICIONAIS

Referência interna: 893/DCOP/2018
 O contrato envolve aquisição conjunta (com várias entidades)? Não
 Contratação por lotes: Não
 O contrato é adjudicado por uma central de compras: Não
 O concurso destina-se à celebração de um acordo quadro: Não
 É utilizado um leilão eletrónico: Não
 É adotada uma fase de negociação: Não
 4 - ADMISSIBILIDADE DA APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS VARIANTES: Não

5 - LOCAL DA EXECUÇÃO DO CONTRATO

País: PORTUGAL
 NUT III: PT170
 Distrito: Lisboa
 Concelho: Cascais
 Freguesia: União das Freguesias de Cascais e Estoril

6 - PRAZO DE EXECUÇÃO DO CONTRATO

Prazo: Meses
 84 meses
 O contrato é passível de renovação? Sim
 Nº máximo de renovações: 3

7 - DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO

7.1 - Habilitação para o exercício da atividade profissional
 Não

7.2 - Informação sobre contratos reservados

O contrato está reservado a entidades e fornecedores cujo objetivo principal seja a integração social e profissional de pessoas com deficiência ou desfavorecidas?
 Não

8 - ACESSO ÀS PEÇAS DO CONCURSO, PEDIDOS DE PARTICIPAÇÃO E APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS

8.1 - Consulta das peças do concurso

Designação do serviço da entidade adjudicante onde se encontram disponíveis as peças do concurso para consulta dos interessados: Divisão de Contratação Pública

Endereço desse serviço: Rua Manuel Joaquim Avelar n° 118 Piso 1

Código postal: 2750 421

Localidade: Cascais

Endereço Eletrónico: dcop@cm-cascais.pt

8.2 - Fornecimento das peças do concurso, apresentação dos pedidos de participação e apresentação das propostas

Plataforma eletrónica utilizada pela entidade adjudicante:

Saphety (<http://www3.saphety.com/pt/solutions/public-procurement>)

9 - PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS

Até às 23 : 59 do 60 º dia a contar da data de envio do presente anúncio

10 - PRAZO DURANTE O QUAL OS CONCORRENTES SÃO OBRIGADOS A MANTER AS RESPETIVAS PROPOSTAS

90 dias a contar do termo do prazo para a apresentação das propostas

11 - CRITÉRIO DE ADJUDICAÇÃO

Melhor relação qualidade-preço: Sim

Critério relativo à qualidade

Nome: Emissões NOX da Frota 45%; Período transitório 10%

Ponderação: 55 %

Critério relativo ao custo

Nome: Preço unitário/Km

Ponderação: 45 %

13 - IDENTIFICAÇÃO E CONTACTOS DO ÓRGÃO DE RECURSO ADMINISTRATIVO

Designação: Câmara Municipal de Cascais

Endereço: Praça 5 de Outubro n° 9

Código postal: 2754 501

Localidade: Cascais

Endereço Eletrónico: dcop@cm-cascais.pt

14 - DATA DE ENVIO DO ANÚNCIO PARA PUBLICAÇÃO NO DIÁRIO DA REPÚBLICA

Preenchimento automático pela INCM aquando do pagamento.

15 - O PROCEDIMENTO A QUE ESTE ANÚNCIO DIZ RESPEITO TAMBÉM É PUBLICITADO NO JORNAL OFICIAL DA UNIÃO EUROPEIA:

Sim

16 - OUTRAS INFORMAÇÕES

Serão usados critérios ambientais: Sim

17 - IDENTIFICAÇÃO DO AUTOR DO ANÚNCIO

Nome: Carlos Manuel Lavrador de Jesus Carreiras

Cargo: Presidente da CMC





Call Center: 217810870

Termos de adesão e envio de atos para a II Série: E-mail: e-anuncio@incm.pt | Fax: 213945716

Envio de atos para publicação na I Série: E-mail: 1serie@incm.pt | Fax: 213945716

Documento Europeu Único de Contratação Pública (DEUCP)

Parte I: Informações relativas ao procedimento de contratação e à autoridade ou entidade contratante

Informações sobre a publicação

Em relação aos procedimentos de contratação para os quais tenha sido publicado um anúncio de concurso no Jornal Oficial da União Europeia, as informações exigidas na Parte I serão automaticamente recuperadas, desde que o DEUCP tenha sido preenchido utilizando o serviço DEUCP em linha. Referência do anúncio relevante publicado no jornal oficial da União Europeia:

Número do aviso recebido

-

Número do anúncio no índice do JO:

-

URL do JO

National Official Journal

-

Caso não seja publicado um anúncio de concurso no Jornal Oficial da União Europeia, ou se tal publicação não for obrigatória, a autoridade adjudicante ou a entidade adjudicante deve preencher as informações que permitam identificar de forma inequívoca o procedimento de contratação (por exemplo, a referência da publicação a nível nacional)



Identidade do adquirente

Nome oficial:

Câmara Municipal de Cascais

País:

Portugal

Informações sobre o procedimento de contratação

Type of procedure

Open procedure

Título:

Concurso Público de prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no Concelho de Cascais

Descrição sucinta:

prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no Concelho de Cascais

Número de referência atribuído ao processo pela autoridade contratante ou pela entidade contratante (caso aplicável):

893/DCOP/2018

Parte II: Informações sobre o operador económico

A: Informações sobre o operador económico

Nome:

-

Rua e número:

-

Código postal:

-

Localidade:

-

País:

Endereço Internet (sítio web) (se aplicável):

-

Correio eletrónico:

-

Telefone:

-

Pessoa ou pessoas a contactar:

-

Número de IVA, se aplicável:

-

Se o número de IVA não for aplicável, indicar outro número de identificação nacional, quando necessário e se for aplicável

-

O operador económico é uma micro, uma pequena ou uma média empresa?





- Sim
- Não

Apenas no caso de contratos reservados: o operador económico é uma entidade cujo objetivo é a integração social ou profissional, uma «empresa social» ou prevê a execução do contrato no quadro de programas de emprego protegido?

- Sim
- Não

Qual a percentagem correspondente de trabalhadores com deficiência ou desfavorecidos?

-

Se necessário, queira especificar a que categoria ou categorias específicas de trabalhadores com deficiência ou desfavorecidos pertencem os empregados

-

Se for caso disso, o operador económico encontra-se inscrito numa lista oficial de operadores económicos aprovados ou dispõe de certificação equivalente (por exemplo, no âmbito de um sistema de (pré-)qualificação)?

- Sim
- Não

- Responder às outras partes da presente secção, à secção B e, caso necessário, à secção C, da presente parte, preencher a parte V, se for caso disso, e, em todo o caso, preencher e assinar a parte VI.

a) Queira indicar o número de registo ou de certificação relevante, se aplicável:

-

b) Se o certificado de inscrição ou a certificação puderem ser obtidos por via eletrónica, indicar:

-

c) Indicar as referências em que se baseia a inscrição ou a certificação e, se for caso disso, a classificação obtida na lista oficial:

-

d) A inscrição ou a certificação abrange todos os critérios de seleção necessários?



- Sim
- Não

- Preencher também as informações em falta na parte IV, secções A, B, C ou D, consoante o caso, UNICAMENTE se tal for exigido no anúncio ou nos documentos do concurso relevantes

e) Pode o operador económico apresentar um certificado relativo ao pagamento das contribuições para a segurança social e dos impostos ou prestar informações que permitam à autoridade contratante ou entidade contratante obtê-lo diretamente através de uma base de dados nacional em qualquer Estado-Membro e que possa ser consultada gratuitamente?

- Sim
- Não

Se a documentação pertinente puder ser obtida por via eletrónica, indicar:

-

O operador económico participa no procedimento de contratação conjuntamente com outros operadores?

- Sim
- Não

- Queira assegurar que as outras partes interessadas preenchem um formulário DEUCP distinto.

a) Indicar o papel do operador económico no grupo (chefe do grupo, responsável pela execução de tarefas específicas...):

-

b) Indicar os outros operadores económicos que participam conjuntamente no procedimento de contratação:

-

c) Nome do grupo participante, se aplicável:

-

Quando aplicável, indicação do(s) lote(s) aos quais o operador económico pretende concorrer:

-

B: Informações sobre os representantes do operador económico #1

- Se aplicável, indicar o(s) nome(s) e endereço(s) da(s) pessoa(s) habilitada(s) a representar o operador económico para efeitos do presente procedimento de contratação:

Nome próprio

-

Apelido

-

Data de nascimento

-

Local de nascimento

-

Rua e número:

-

Código postal:

-

Localidade:

-

País:

Correio eletrónico:

-

Telefone:

-

Cargo/Agindo na qualidade de:

-

Caso necessário, fornecer informações pormenorizadas sobre a representação (forma assumida, dimensão, efeito...):

-



C: Informações sobre o recurso às capacidades de outras entidades

O operador económico depende das capacidades de outras entidades para preencher os critérios de seleção estabelecidos na parte IV, bem como os (eventuais) critérios e regras indicados na parte V?

Sim



Não

- Queira apresentar um formulário DEUCP separado com as informações exigidas nas secções A e B da presente parte e na parte III para cada uma das entidades envolvidas, devidamente preenchidos e assinados por essas mesmas entidades.

Queira notar que essas informações devem também incluir quaisquer técnicos ou serviços técnicos não diretamente integrados na empresa do operador económico, em particular os responsáveis pelo controlo da qualidade e, no caso dos contratos de empreitada de obras públicas, dos técnicos ou dos serviços técnicos a quem o operador económico poderá recorrer para executar as obras.

Na medida em que forem relevantes para efeitos da(s) capacidade(s) específica(s) a que o operador económico irá recorrer, queira incluir as informações exigidas nas partes IV e V em relação a cada uma das entidades envolvidas.

D: Informações sobre os subcontratantes a cujas capacidades o operador económico não irá recorrer

- (Esta secção só deverá ser preenchida se a informação em causa for explicitamente exigida pela autoridade ou entidade contratante.)

O operador económico tem a intenção de subcontratar alguma parte do contrato a terceiros?

- Sim
 Não

Em caso afirmativo e na medida em que sejam conhecidos, queira apresentar uma lista dos subcontratantes propostos:

-

- Se a autoridade ou entidade contratante solicitar expressamente essas informações para além das informações previstas na Parte I, queira apresentá-las nas secções A e B da presente parte e na Parte III para cada (categoria de) subcontratante em causa.

Parte III: Motivos de exclusão

A: Motivos relacionados com condenações penais

O artigo 57.º, n.º 1, da Diretiva 2014/24/UE enumera os seguintes motivos de exclusão:

Participação numa organização criminosa

O operador económico ou qualquer pessoa que seja membro do seu órgão de administração, direção ou supervisão ou que tenha poderes de representação, decisão ou controlo nesse âmbito foi condenado por sentença transitada em julgado por participação numa organização criminosa, objeto de uma condenação proferida há cinco anos, no máximo, ou de um período de exclusão estabelecido diretamente na condenação e que continua a ser aplicável? Na aceção do artigo 2.º da Decisão-Quadro 2008/841/JAI do Conselho, de 24 de outubro de 2008, relativa à luta contra a criminalidade organizada (JO L 300 de 11.11.2008, p. 42).

Queira inserir a sua resposta

- Sim
 Não

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

- Sim
 Não

URL

-

Código

-

Emitente

-

Corrupção

O operador económico ou qualquer pessoa que seja membro do seu órgão de administração, direção ou supervisão ou que tenha poderes de representação, decisão ou controlo nesse âmbito foi condenado por sentença transitada em julgado por corrupção, objeto de uma condenação proferida há cinco anos, no máximo, ou de um período de exclusão estabelecido diretamente na condenação e que continua a ser aplicável? Na aceção do artigo 3.º da Convenção relativa à luta contra a corrupção em que estejam implicados funcionários das Comunidades Europeias ou dos Estados-Membros da União Europeia (JO C 195 de 25.6.1997, p. 1) e do artigo 2.º, n.º 1, da Decisão-Quadro 2003/568/JAI do Conselho, de 22 de julho de 2003, relativa ao combate à corrupção no setor privado (JO L 192 de



31.7.2003, p. 54). Este motivo de exclusão inclui também a corrupção conforme definida na legislação nacional da autoridade contratante (entidade contratante) ou do operador económico.

Queira inserir a sua resposta

- Sim
- Não

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

- Sim
- Não

URL

-

Código

-

Emitente

-

Fraude

O operador económico ou qualquer pessoa que seja membro do seu órgão de administração, direção ou supervisão ou que tenha poderes de representação, decisão ou controlo nesse âmbito foi condenado por sentença transitada em julgado por fraude, objeto de uma condenação proferida há cinco anos, no máximo, ou de um período de exclusão estabelecido diretamente na condenação e que continua a ser aplicável? Na aceção do artigo 1.º da Convenção relativa à proteção dos interesses financeiros das Comunidades Europeias (JO C 316 de 27.11.1995, p. 48).

Queira inserir a sua resposta

- Sim
- Não



Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

- Sim
- Não

URL

-

Código

-
Emitente

-
Infrações terroristas ou infrações relacionadas com atividades terroristas

O operador económico ou qualquer pessoa que seja membro do seu órgão de administração, direção ou supervisão ou que tenha poderes de representação, decisão ou controlo nesse âmbito foi condenado por sentença transitada em julgado por infrações terroristas ou infrações relacionadas com atividades terroristas, objeto de uma condenação proferida há cinco anos, no máximo, ou de um período de exclusão estabelecido diretamente na condenação e que continua a ser aplicável? Na aceção dos artigos 1.º e 3.º da Decisão-Quadro do Conselho, de 13 de junho de 2002, relativa à luta contra o terrorismo (JO L 164 de 22.6.2002, p. 3). Este motivo de exclusão inclui também a instigação, a cumplicidade ou a tentativa de infração nos termos do artigo 4.º da referida decisão-quadro.

Queira inserir a sua resposta

- Sim
 Não

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

- Sim
 Não

URL

-

Código

-

Emitente

-

Branqueamento de capitais ou financiamento do terrorismo

O operador económico ou qualquer pessoa que seja membro do seu órgão de administração, direção ou supervisão ou que tenha poderes de representação, decisão ou controlo nesse âmbito foi condenado por sentença transitada em julgado por branqueamento de capitais ou financiamento do terrorismo, objeto de uma condenação proferida há cinco anos, no máximo, ou de um período de exclusão estabelecido diretamente na condenação e que continua a ser



aplicável? Na aceção do artigo 1.º da Diretiva 2005/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de outubro de 2005, relativa à prevenção da utilização do sistema financeiro para efeitos de branqueamento de capitais e de financiamento do terrorismo (JO L 309 de 25.11.2005, p. 15).

Queira inserir a sua resposta

- Sim
- Não

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

- Sim
- Não

URL

-

Código

-

Emitente

-



Trabalho infantil e outras formas de tráfico de seres humanos

O operador económico ou qualquer pessoa que seja membro do seu órgão de administração, direção ou supervisão ou que tenha poderes de representação, decisão ou controlo nesse âmbito foi condenado por sentença transitada em julgado por trabalho infantil e outras formas de tráfico de seres humanos, objeto de uma condenação proferida há cinco anos, no máximo, ou de um período de exclusão estabelecido diretamente na condenação e que continua a ser aplicável? Na aceção do artigo 2.º da Diretiva 2011/36/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de abril de 2011, relativa à prevenção e luta contra o tráfico de seres humanos e à proteção das vítimas, e que substitui a Decisão-Quadro 2002/629/JAI do Conselho (JO L 101 de 15.4.2011, p. 1).

Queira inserir a sua resposta

- Sim
- Não

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

- Sim
- Não

URL

-

Código

-

Emitente

-



B: Motivos relacionados com o pagamento de impostos ou de contribuições para a segurança social

O artigo 57.º, n.º 2, da Diretiva 2014/24/UE enumera os seguintes motivos de exclusão:

Pagamento de impostos

O operador económico violou as suas obrigações relativas ao pagamento de impostos, quer no país em que se encontra estabelecido, quer no Estado-Membro da autoridade ou entidade contratante, se este último for diferente desse país de estabelecimento?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

País ou Estado-Membro em causa

Montante em causa

-

Este incumprimento das obrigações foi estabelecido por outros meios que não uma decisão judicial ou administrativa?

Sim

Não

Se o incumprimento das obrigações foi estabelecido através de uma decisão judicial ou administrativa, a mesma é final e vinculativa?

Sim

Não

Queira indicar a data da condenação ou da decisão

-

Em caso de condenação, e na medida em que seja determinado diretamente na mesma, indicar a duração do período de exclusão

-

Queira descrever os meios utilizados

-

O operador económico já cumpriu as suas obrigações, pagando ou celebrando um acordo vinculativo com vista a pagar os impostos ou as contribuições para a segurança social em atraso, incluindo, se for caso disso, eventuais juros vencidos ou multas?

- Sim
- Não

Queira descrever essas medidas

-

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

- Sim
- Não

URL

-

Código

-

Emitente

-



Pagamento de contribuições para a segurança social

O operador económico violou as suas obrigações relativas ao pagamento de contribuições para a segurança social, quer no país em que se encontra estabelecido, quer no Estado-Membro da autoridade ou da entidade contratante, se este último for diferente desse país de estabelecimento?

Queira inserir a sua resposta

- Sim
- Não

País ou Estado-Membro em causa

Montante em causa

-

Este incumprimento das obrigações foi estabelecido por outros meios que não uma decisão judicial ou administrativa?

- Sim

Não

Se o incumprimento das obrigações foi estabelecido através de uma decisão judicial ou administrativa, a mesma é final e vinculativa?

Sim

Não

Queira indicar a data da condenação ou da decisão

-

Em caso de condenação, e na medida em que seja determinado diretamente na mesma, indicar a duração do período de exclusão

-

Queira descrever os meios utilizados

-

O operador económico já cumpriu as suas obrigações, pagando ou celebrando um acordo vinculativo com vista a pagar os impostos ou as contribuições para a segurança social em atraso, incluindo, se for caso disso, eventuais juros vencidos ou multas?

Sim

Não

Queira descrever essas medidas

-



Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

URL

-

Código

-

Emitente

-

C: Motivos relacionados com a insolvência, conflitos de interesses ou uma falta grave em matéria profissional

O artigo 57.º, n.º 4, da Diretiva 2014/24/UE enumera os seguintes motivos de exclusão:

Violação das obrigações no domínio da legislação ambiental

Tanto quanto é do seu conhecimento, infringiu o operador económico qualquer das suas obrigações por força da legislação ambiental? Tal como previsto para efeitos do presente concurso na legislação nacional, no anúncio ou na documentação do concurso relevante ou no artigo 18.º, n.º 2, da Diretiva 2014/24/UE.

Queira inserir a sua resposta

- Sim
- Não

Queira descrever essas medidas

-

Tomou medidas para demonstrar a sua própria fiabilidade («limpeza automática»)

- Sim
- Não

Queira descrever essas medidas

-

Violação das obrigações no domínio da legislação social

Tanto quanto é do seu conhecimento, infringiu o operador económico qualquer das suas obrigações por força da legislação social? Tal como previsto para efeitos do presente concurso na legislação nacional, no anúncio ou na documentação do concurso relevante ou no artigo 18.º, n.º 2, da Diretiva 2014/24/UE.

Queira inserir a sua resposta

- Sim
- Não

Queira descrever essas medidas

-

Tomou medidas para demonstrar a sua própria fiabilidade («limpeza automática»)

- Sim
- Não

Queira descrever essas medidas

-

Violação das obrigações no domínio da legislação laboral

Tanto quanto é do seu conhecimento, infringiu o operador económico qualquer das suas obrigações por força da legislação laboral? Tal como previsto para efeitos do presente concurso na legislação nacional, no anúncio ou na documentação do concurso relevante ou no artigo 18.º, n.º 2, da Diretiva 2014/24/UE.

Queira inserir a sua resposta

- Sim



Não

Queira descrever essas medidas

-

Tomou medidas para demonstrar a sua própria fiabilidade («limpeza automática»)

Sim

Não

Queira descrever essas medidas

-

Falência

O operador económico encontra-se em situação de falência?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Queira descrever essas medidas

-

Indicar as razões pelas quais se encontra, apesar de tudo, em condições de executar o contrato. Não será necessário prestar estas informações se a exclusão dos operadores económicos neste caso foi tornada obrigatória por força do direito nacional aplicável, sem qualquer possibilidade de derrogação, embora o operador económico esteja em condições de executar o contrato.

-

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

URL

-

Código

-

Emitente

-

Insolvência

O operador económico é objeto de um processo de insolvência ou de liquidação?

Queira inserir a sua resposta

Sim



Não

Queira descrever essas medidas

-

Indicar as razões pelas quais se encontra, apesar de tudo, em condições de executar o contrato. Não será necessário prestar estas informações se a exclusão dos operadores económicos neste caso foi tornada obrigatória por força do direito nacional aplicável, sem qualquer possibilidade de derrogação, embora o operador económico esteja em condições de executar o contrato.

-

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

URL

-

Código

-

Emitente

-

Acordo com os credores

O operador económico celebrou um acordo com os seus credores?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Queira descrever essas medidas

-

Indicar as razões pelas quais se encontra, apesar de tudo, em condições de executar o contrato. Não será necessário prestar estas informações se a exclusão dos operadores económicos neste caso foi tornada obrigatória por força do direito nacional aplicável, sem qualquer possibilidade de derrogação, embora o operador económico esteja em condições de executar o contrato.

-



Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

- Sim
- Não

URL

-

Código

-

Emitente

-

Situação análoga, como falência ao abrigo da legislação nacional

O operador económico encontra-se em alguma situação análoga, como uma situação de falência decorrente de um processo da mesma natureza nos termos da legislação e regulamentação nacionais?

Queira inserir a sua resposta

- Sim
- Não

Queira descrever essas medidas

-

Indicar as razões pelas quais se encontra, apesar de tudo, em condições de executar o contrato. Não será necessário prestar estas informações se a exclusão dos operadores económicos neste caso foi tornada obrigatória por força do direito nacional aplicável, sem qualquer possibilidade de derrogação, embora o operador económico esteja em condições de executar o contrato.

-

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

- Sim
- Não

URL

-

Código

-

Emitente

-



Ativos sob gestão por um liquidatário

Os ativos do operador económico estão a ser geridos por um liquidatário ou pelos tribunais?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Queira descrever essas medidas

-

Indicar as razões pelas quais se encontra, apesar de tudo, em condições de executar o contrato. Não será necessário prestar estas informações se a exclusão dos operadores económicos neste caso foi tornada obrigatória por força do direito nacional aplicável, sem qualquer possibilidade de derrogação, embora o operador económico esteja em condições de executar o contrato.

-

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

URL

-

Código

-

Emitente

-

Atividades suspensas

As atividades do operador económico encontram-se suspensas?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Queira descrever essas medidas

-

Indicar as razões pelas quais se encontra, apesar de tudo, em condições de executar o contrato. Não será necessário prestar estas informações se a exclusão dos operadores económicos neste caso foi tornada obrigatória por força do direito nacional aplicável, sem qualquer



possibilidade de derrogação, embora o operador económico esteja em condições de executar o contrato.

-

Estas informações estão acessíveis gratuitamente às autoridades contratantes a partir de uma base de dados de um Estado-membro da EU?

Sim

Não

URL

-

Código

-

Emitente

-



Acordos com outros operadores económicos com o objetivo de distorcer a concorrência

O operador económico celebrou acordos com outros operadores económicos com vista a distorcer a concorrência?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Queira descrever essas medidas

-

Tomou medidas para demonstrar a sua própria fiabilidade («limpeza automática»)

Sim

Não

Queira descrever essas medidas

-

Falta grave em matéria profissional

O operador económico foi declarado culpado de uma falta grave em matéria profissional? Se for caso disso, ver as definições na legislação nacional, no anúncio relevante ou na documentação do concurso.

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Queira descrever essas medidas

-

Tomou medidas para demonstrar a sua própria fiabilidade («limpeza automática»)

Sim

Não

Queira descrever essas medidas

-

Conflitos de interesses decorrentes da participação no procedimento de contratação

O operador económico tem conhecimento de qualquer conflito de interesses, como tipificado na legislação nacional, no anúncio relevante ou na documentação do concurso, decorrentes da sua participação no procedimento de contratação?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Queira descrever essas medidas

-



Intervenção direta ou indireta na preparação do presente procedimento de contratação

O operador económico ou uma empresa que lhe está associada aconselhou a autoridade ou entidade contratante ou participou de alguma outra forma na preparação do procedimento de contratação?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Queira descrever essas medidas

-

Rescisão antecipada, indemnizações ou outras sanções comparáveis

O operador económico foi objeto de rescisão antecipada de um contrato público anterior, de um contrato anterior com uma entidade contratante ou de um contrato de concessão anterior ou ainda objeto de um pedido de indemnização ou de outras sanções comparáveis ao abrigo desse contrato anterior?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Queira descrever essas medidas

-

Tomou medidas para demonstrar a sua própria fiabilidade («limpeza automática»)

Sim

Não

Queira descrever essas medidas

Culpado de falsas declarações, ocultou informações, não conseguiu fornecer os documentos exigidos e obteve informações confidenciais sobre o presente procedimento

O operador económico já esteve numa das seguintes situações:

- a) Foi considerado culpado de falsas declarações ao prestar as informações requeridas para a verificação da inexistência de motivos de exclusão ou o cumprimento dos critérios de seleção,
- b) Ocultou essas informações,
- c) Não conseguiu apresentar sem demora os documentos comprovativos exigidos por uma autoridade contratante ou entidade contratante, e
- d) Diligenciou no sentido de influenciar indevidamente o processo de decisão pela autoridade ou entidade contratante para obter informações confidenciais suscetíveis de lhe conferir vantagens indevidas no concurso nem de prestar, por negligência, informações deturpadas suscetíveis de influenciar de forma determinante decisões de exclusão, seleção ou adjudicação?

Queira inserir a sua resposta

Sim

Não

Parte IV: Critérios de seleção

Terminar



Parte VI: Declarações finais

O operador económico declara sob compromisso de honra que as informações apresentadas nas partes II - V são exatas e corretas, tendo sido prestadas com conhecimento das consequências de prestar falsas declarações.

O operador económico declara sob compromisso de honra que pode mediante pedido e sem demora, fornecer os certificados ou outros documentos comprovativos referidos, salvo quando::

- a) A autoridade ou entidade contratante disponha da possibilidade de obter diretamente os documentos comprovativos em causa mediante a consulta gratuita de uma base de dados nacional de qualquer Estado-Membro (desde que o operador tenha fornecido as informações (endereço Web, autoridade

ou organismo emitente, referência exata da documentação) necessárias para permitir que a autoridade ou entidade contratante o faça. Quando necessário, este elemento deverá ser acompanhado das autorizações de acesso exigidas), ou

b) a partir de 18 de outubro de 2018, o mais tardar (dependendo da transposição para a legislação nacional do artigo 59.º, n.º 5, alínea b), da Diretiva 2014/24/UE), a autoridade ou entidade contratante já disporá dos documentos em causa.

O operador económico autoriza expressamente a/o [identificar a autoridade ou entidade contratante, conforme indicada na parte I, secção A], a ter acesso aos documentos comprovativos das informações prestadas na [identificar a parte/secção/ponto(s) em causa] do presente Documento Europeu Único de Contratação Pública para efeitos do [identificar o procedimento de contratação: (breve descrição, referência da publicação no Jornal Oficial da União Europeia, número de referência)].

Data, local e, quando exigido ou necessário, assinatura(s):

Data

-

Local

-

Assinatura



<https://ec.europa.eu/tools/esp/esp/filter?lang=pt>





PARECER | INFORMAÇÃO

DE: C.DRGM

N.º DE PÁGINAS: 4

PARA: D.DAT

DATA: 03/09/2018

C/C:

NOSSA REFERÊNCIA:

ASSUNTO:

VOSSA REFERÊNCIA:

Concurso Internacional de Concessão do Transporte Público Rodoviário

DAT:

Do Sr. Vice-Presidente
Solicite-se a consideração
e concordância para efeitos
de abertura do procedimento
em título
P/DAT

[Handwritten Signature]
Rui Espírito Santo
Arquitecto
03/09

Despacho:

[Handwritten Signature]

[Handwritten Signature]
Miguel Pinto Luz
Vice-Presidente
5.9.18

P/DAT

A Via Distrital
Alameda
PARA SEGUIMENTO

[Handwritten Signature]
Rui Espírito Santo
Arquitecto
05/09

Considerando que:

- a) Sendo intenção do Município abrir concurso para a celebração de um contrato de prestação de serviço público de transporte rodoviário de passageiros, deu-se cumprimento à obrigação legal de pré-informação contida no n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento n.º 1370/2007 tendo sido publicado no JOUE (JO/S80, de 25.04.2017) o anúncio 2017/S 080-154952;



- b) O prazo do contrato tem a duração de sete anos, o qual pode ser prorrogado por dois períodos adicionais de um ano e um terceiro período adicional correspondente à diferença entre um ano e o prazo de duração do período transitório, a sua duração total não pode, em caso algum, exceder os dez anos;
- c) O período transitório se destina a facultar ao prestador do serviço o tempo que este considere necessário para preparar a alocação de todos os recursos humanos e materiais em ordem ao início efetivo da operação objeto do contrato, cuja duração mínima é de 1 (um) mês e a duração máxima de 12 (doze) meses, sendo o prazo concreto o resultante da proposta apresentada a concurso pelo prestador do serviço;
- d) A opção pela não contratação em lotes, justifica-se em função da premissa de ajustar a dimensão da operação aos custos estruturais. Nesta ótica, a situação atual evidencia que o operador que realiza serviço de transporte público em Cascais, Oeiras e Sintra suporta toda a operação numa única área oficial. A rede a concurso constitui uma parcela desta operação atual pelo que uma área oficial será suficiente para suportar toda a operação, resultando na limitação a um lote. Por outro lado, a segregação da operação em lotes ao implicar a coexistência de uma pluralidade de contratos e de operadores num sistema que deve funcionar como um todo e de forma integrada para os clientes finais (os utentes) iria necessariamente acarretar custos acrescidos e desproporcionados para a CMC, decorrentes da multiplicação de mecanismos de controlo e da maior complexidade de coordenação das operações pelo que, consequentemente, a gestão de um único contrato revela-se indubitavelmente mais eficiente para a CMC;
- e) Quer a entrada em vigor do contrato, que inicia a produção dos seus efeitos após a data da obtenção do visto prévio do Tribunal de Contas, quer o facto de o operador não ter direito a qualquer remuneração durante o período transitório, são fatores que têm repercussão na distribuição anual dos encargos financeiros;
- f) O preço base do presente procedimento é de € 152.787.828,44 (cento e cinquenta e dois milhões setecentos e oitenta e sete mil oitocentos e vinte e oito euros e quarenta e quatro cêntimos), valor sem IVA, determinado com base no preço unitário de € 2,21 (dois euros e vinte e um cêntimos) por quilómetro, multiplicado pelo número estimado de quilómetros a percorrer comercialmente durante o prazo do contrato que é de sete anos, ao qual podem acrescer no máximo mais dois anos e onze meses, referente a duas eventuais prorrogações e ao período transitório;
- g) O prazo total do contrato não poderá exceder dez anos de duração, o qual no limite terá a duração máxima de nove anos e onze meses (incluindo o prazo máximo de duas eventuais prorrogações e o período transitório), o que implica um encargo anual estimado em € 15.407.175,98 (quinze



milhões quatrocentos e sete mil cento e setenta e cinco euros e noventa e oito cêntimos), valor sem IVA, determinado com base no preço unitário de € 2,21 (dois euros e vinte e um cêntimos) por quilómetro, multiplicado pelo número estimado de quilómetros a percorrer comercialmente durante o ano, o que perfaz um **valor total anual de € 18.950.826,45** (dezoito milhões setecentos e noventa e dois mil novecentos e dois euros e oitenta e nove cêntimos), incluindo o IVA à taxa legal de 23%, no valor de € 3.514.120,05 (três milhões quinhentos e catorze mil cento e vinte euros e cinco cêntimos);

- h) Estamos perante uma matéria que visa a prossecução das atribuições do Município, e que o prazo de execução do contrato implica necessariamente a assunção de compromissos plurianuais, que no limite máximo pode ser de nove anos e onze meses, os quais repartir-se-ão pelos anos de 2019, 2020, 2021 e seguintes, nos termos do disposto na alínea k), nº 2, do artigo 25º, da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro em conjugação com o disposto na alínea c), do nº 1 do artigo 6º, da Lei nº 8/2012, de 21 de fevereiro, a autorização de contratar e de autorizar a despesa plurianual é da competência da Assembleia Municipal;
- i) Esta despesa está prevista nas Grandes Opções do Plano de 2018-2022, na Ação do Plano: 05/003/2017/5/3, correspondente ao Serviço Público de Transporte Concelho de Cascais.

Nestes termos:


1. Tratando-se de uma competência recentemente assumida pelo Município no setor dos transportes públicos que se pretende implementar e desenvolver, a qual acarreta a assunção de despesa pública, no **valor total de € 187.929.028,98** (cento e oitenta e sete milhões novecentos e vinte e nove mil e vinte e oito euros e noventa e oito cêntimos), que inclui o IVA à taxa de 23%, a qual será repartida pelo prazo máximo de nove anos e onze meses (incluindo eventuais prorrogações que não poderão prolongar-se para além de 2 anos e 11 meses).
2. Esta despesa, que implica a assunção de compromissos plurianuais, é da competência da Assembleia Municipal, nos termos da alínea k), do nº 2, do artigo 25º, da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro e da alínea c), do nº 1 do artigo 6º, da Lei nº 8/2012, de 21 de fevereiro, na redação que lhe foi conferida pela Lei nº 22/2015, de 17 de março, a quem incumbe deliberar sobre a decisão de contratar, bem como a escolha do procedimento a adotar para a abertura do concurso que revestirá a forma de concurso público de prestação de serviço público de transporte rodoviário de passageiros no concelho de Cascais, de acordo com o previsto no artigo 20º, da Lei nº 52/2015, de 9 de junho – Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e em conformidade com o previsto na alínea a), do nº 1, do artigo 20º, do Código dos Contratos Públicos, na sua redação em vigor.



Propõe-se:

Submeter à consideração superior a presente informação, bem como autorização para desencadear os trâmites necessários à elaboração da RI, permitindo à DCOP preparar o processo para submeter à consideração da Câmara Municipal e a autorização da Assembleia Municipal para iniciar o procedimento de abertura do concurso público de prestação de serviço público de transporte rodoviário de passageiros no concelho de Cascais.

**O Chefe da Divisão de Regulação, Gestão e Monitorização do Serviço
Público de Transportes de Passageiros,**


Rui Espírito Santo
Arquitecto

50/18
03/09





DE: DAT – Departamento de Autoridade de Transportes
PARA: Sr. Presidente da Câmara Municipal
PROCESSO: RI – Concurso público para prestação de serviço público de transporte rodoviário de passageiros no concelho de Cascais

Informação de autorização prévia	Data: 06/09/2018
---	-------------------------

Considerando que:

- a) Com a entrada em vigor da Lei nº 52/2015, de 9 de junho – que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (de ora em diante RJSPTP) e que extinguiu a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa – o Município de Cascais assumiu-se como Autoridade de Transporte em 11 de abril de 2016, tendo como objetivo a reorganização da rede de transporte público rodoviário, que quer ver operar na sua área geográfica;
- b) O dimensionamento do serviço de transporte público rodoviário tem como objetivo encontrar uma solução que, em termos de serviço público de transporte de passageiros, permita melhorar as condições de mobilidade e incrementar a acessibilidade proporcionada pelo sistema de transporte público no município de Cascais, refletindo-se num serviço melhor e mais adequado à população face ao atual serviço de transporte público;
- c) A rede de transporte público é uma peça fundamental na coesão social do concelho, facilitando o acesso aos serviços públicos e eliminando barreiras, permitindo que os serviços públicos culturais e desportivos da autarquia passem a estar acessíveis a todos;
- d) Sendo intenção do Município abrir concurso para a celebração de um contrato de prestação de serviço público de transporte rodoviário de passageiros, deu-se cumprimento à obrigação legal de pré-informação contida no n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento n.º 1370/2007 tendo sido publicado no JOUE (JO/S80, de 25.04.2017) o anúncio 2017/S 080-154952;
- e) A par da definição da nova rede municipal, do nível de qualidade da operação pretendida e do impacto financeiro da operação no seu todo, sedimentou-se a decisão, quer ao nível técnico, quer ao nível político, que o contrato de serviço público a concursar e a celebrar deveria assumir a natureza de uma prestação de serviço, opção esta suportada expressamente pelo disposto no artigo 20º do RJSPTP;



- f) A opção por um contrato de prestação de serviço público implica que as grandes decisões da operação fiquem a cargo da autarquia – quer ao nível da rede, seus horários e frequências, quer ao nível do grau de qualidade da operação pretendida – bem como a responsabilidade e o risco da procura, sendo que, nesta matéria, é ponto crucial da mobilidade em Cascais que a política tarifária seja sempre definida pela autoridade de transportes;
- g) A rede proposta considera a manutenção de 6 linhas, o reforço horário de 10 linhas, a reestruturação de 9 linhas e inclui ainda a criação de 11 linhas face à atual rede de transporte público rodoviário. Estas alterações representam um acréscimo de produção na ordem dos 83% face à rede municipal atual;
- h) O artigo 14.º do RJSPTP estabelece que os níveis mínimos do serviço de transporte são definidos em função da cobertura territorial, da cobertura temporal, comodidade, dimensionamento do serviço e informação ao público, verifica-se que a rede de transporte público municipal proposta obedece a todos estes critérios;
- i) A solução proposta para a rede futura decorre de um objetivo político de uniformização da tarifa no território concelhio, prevendo-se uma tarifa plana para o passe mensal, a criação de um valor único para a rede de transporte público rodoviário passa a ser encarada no seu todo, ampliando a perceção da oferta, já que todas as linhas estão disponíveis desaparecendo as fronteiras tarifárias dentro do município;
- j) A integração dos diversos serviços de mobilidade com todas as suas componentes numa tarifa única, com a criação de pacotes de mobilidade MobiCascais, pretende-se a promoção de uma mobilidade mais ajustada às necessidades de cada um, permitindo que a escolha seja feita em função da comodidade e não em função do tarifário;
- k) O objeto do presente procedimento visa a celebração de contrato para a prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais, o qual corresponde em CPV (Vocabulário Comum para os Contratos Públicos) ao código 60112000;
- l) Se trata de uma competência nova assumida pelo Município em 11 de Abril de 2016, e que não houve lugar à aquisição de serviços com o mesmo objeto que agora se pretende contratualizar, pelo que, não é aplicável o disposto no artigo 61º da Lei nº 114/2017, de 29 de dezembro (Lei do Orçamento do Estado para 2018, de ora em diante LOE);
- m) O prazo do contrato tem a duração de sete anos, o qual pode ser prorrogado por dois períodos adicionais de um ano e um terceiro período adicional correspondente à diferença entre um



ano e o prazo de duração do período transitório, a sua duração total não pode, em caso algum, exceder os dez anos;

- n) O período transitório se destina a facultar ao prestador do serviço o tempo que este considere necessário para preparar a alocação de todos os recursos humanos e materiais em ordem ao início efetivo da operação objeto do contrato, cuja duração mínima é de 1 (um) mês e a duração máxima de 12 (doze) meses, sendo o prazo concreto o resultante da proposta apresentada a concurso pelo prestador do serviço;
- o) A opção pela não contratação em lotes, justifica-se em função da premissa de ajustar a dimensão da operação aos custos estruturais. Nesta ótica, a situação atual evidencia que o operador que realiza serviço de transporte público em Cascais, Oeiras e Sintra suporta toda a operação numa única área ofical. A rede a concurso constitui uma parcela desta operação atual pelo que uma área ofical será suficiente para suportar toda a operação, resultando na limitação a um lote. Por outro lado, a segregação da operação em lotes ao implicar a coexistência de uma pluralidade de contratos e de operadores num sistema que deve funcionar como um todo e de forma integrada para os clientes finais (os utentes) iria necessariamente acarretar custos acrescidos e desproporcionados para a CMC, decorrentes da multiplicação de mecanismos de controlo e da maior complexidade de coordenação das operações pelo que, conseqüentemente, a gestão de um único contrato revela-se indubitavelmente mais eficiente para a CMC;
- p) Quer a entrada em vigor do contrato, que inicia a produção dos seus efeitos após a data da obtenção do visto prévio do Tribunal de Contas, quer o facto de o operador não ter direito a qualquer remuneração durante o período transitório, são fatores que têm repercussão na distribuição anual dos encargos financeiros;
- q) O preço base do presente procedimento é de € 152.787.828,44 (cento e cinquenta e dois milhões setecentos e oitenta e sete mil oitocentos e vinte e oito euros e quarenta e quatro cêntimos), valor sem IVA, determinado com base no preço unitário de € 2,21 (dois euros e vinte e um cêntimos) por quilómetro, multiplicado pelo número estimado de quilómetros a percorrer comercialmente durante o prazo do contrato que é de sete anos, ao qual podem crescer no máximo mais dois anos e onze meses, referente a duas eventuais prorrogações e ao período transitório;
- r) O prazo total do contrato não poderá exceder dez anos de duração, o qual no limite terá a duração máxima de nove anos e onze meses (incluindo o prazo máximo de duas eventuais prorrogações e o período transitório), o que implica um encargo anual estimado em € 15.407.175,98 (quinze milhões quatrocentos e sete mil cento e setenta e cinco euros e



noventa e oito cêntimos), valor sem IVA, determinado com base no preço unitário de € 2,21 (dois euros e vinte e um cêntimos) por quilómetro, multiplicado pelo número estimado de quilómetros a percorrer comercialmente durante o ano, o que perfaz um valor total anual de € 18.950.826,45 (dezoito milhões novecentos e cinquenta mil oitocentos e vinte seis euros e quarenta e cinco cêntimos), incluindo o IVA à taxa legal de 23%, no valor de € 3.543.650,47 (três milhões quinhentos e quarenta e três mil e seiscentos e cinquenta euros e quarenta e sete cêntimos);

- s) Estamos perante uma matéria que visa a prossecução das atribuições do Município, e que o prazo de execução do contrato implica necessariamente a assunção de compromissos plurianuais, que no limite máximo pode ser de nove anos e onze meses, os quais repartir-se-ão pelos anos de 2019, 2020, 2021, 2022 e seguintes, nos termos do disposto na alínea k), nº 2, do artigo 25º, da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro em conjugação com o disposto na alínea c), do nº 1 do artigo 6º, da Lei nº 8/2012, de 21 de fevereiro, a autorização de contratar e de autorizar a despesa plurianual é da competência da Assembleia Municipal;
- t) Esta despesa está prevista nas Grandes Opções do Plano de 2018-2022, na Ação do Plano: 05/003/2017/5/3, correspondente ao Serviço Público de Transporte Concelho de Cascais.

Nestes termos:

1. Tratando-se de uma competência recentemente assumida pelo Município no setor dos transportes públicos que se pretende implementar e desenvolver, a qual acarreta a assunção de despesa pública, no valor total de € 187.929.028,98 (cento e oitenta e sete milhões novecentos e vinte e nove mil e vinte e oito euros e noventa e oito cêntimos), que inclui o IVA à taxa de 23%, a qual será repartida pelo prazo máximo de nove anos e onze meses (incluindo eventuais prorrogações que não poderão prolongar-se para além de 2 anos e 11 meses).
2. Esta despesa, que implica a assunção de compromissos plurianuais, é da competência da Assembleia Municipal, nos termos da alínea k), do nº 2, do artigo 25º, da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro e da alínea c), do nº 1 do artigo 6º, da Lei nº 8/2012, de 21 de fevereiro, na redação que lhe foi conferida pela Lei nº 22/2015, de 17 de março, a quem incumbe deliberar sobre a decisão de contratar, bem como a escolha do procedimento a adotar para a abertura do concurso que revestirá a forma de concurso público de prestação de serviço público de transporte rodoviário de passageiros no concelho de Cascais, de acordo com o previsto no artigo 20º, da Lei nº 52/2015, de 9 de junho – Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e em conformidade com o previsto na alínea a), do nº 1, do artigo 20º, do Código dos Contratos Públicos, na sua redação em vigor.



Propõe-se:

Submeter à consideração superior a presente informação, bem como autorização para desencadear os trâmites necessários à elaboração da RI, permitindo à DCOP preparar o processo para submeter à consideração da Câmara Municipal e a autorização da Assembleia Municipal para iniciar o procedimento de abertura do concurso público de prestação de serviço público de transporte rodoviário de passageiros no concelho de Cascais.

**O Chefe da Divisão de Regulação, Gestão e Monitorização do Serviço
Público de Transportes de Passageiros,**



Rui Espírito Santo
Arquitecto



026758 27-08 '18

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho de Administração
da Autoridade da Mobilidade e dos
Transportes
Dr. João Carvalho
Palácio Coimbra
Rua de Santa Apolónia, n.º 53
1100 - 468 LISBOA

Assunto: Emissão de Parecer Prévio Vinculativo

Nos termos e para efeitos das disposições legais aplicáveis, solicitamos a essa Autoridade que emita parecer prévio sobre as peças de procedimento do concurso para a contratualização de Serviço Público Rodoviário de Transporte de Passageiros.

Para o efeito junta-se "Relatório para o Parecer Prévio Vinculativo da AMT", e respetivos anexos, bem como a referida documentação em suporte digital.

Disponibilizamo-nos antecipadamente para quaisquer outros esclarecimentos adicionais que se reputem necessários e apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

O Presidente da Câmara

Carlos Carreiras

ANEXOS:1 Relatório e respetivos anexos
RS/SA

CASCAIS

AUTORIDADE MUNICIPAL DE TRANSPORTES

**[CONCURSO PARA A
CONTRATUALIZAÇÃO DO SERVIÇO
PÚBLICO RODOVIÁRIO DE TRANSPORTE
REGULAR DE PASSAGEIROS]**



RELATÓRIO para o PARECER PRÉVIO
VINCULATIVO da AMT

AGOSTO | 2018



Índice

Índice	3
Anexos	5
Siglas e acrónimos	7
1. Enquadramento Territorial, Social e Jurídico	9
2. Fundamentação Económica e Financeira da Operação	13
2.1. Do Estudo económico-financeiro	14
2.1.1. Definição de um preço máximo competitivo	14
2.1.2. Apurar o impacto financeiro para a CMC decorrente das melhorias introduzidas no serviço	15
2.1.3. A estrutura do Relatório Económico-Financeiro	16
2.2. Pressupostos relacionados com as receitas tarifárias	16
2.2.1. Alterações Tarifárias	16
2.2.2. Pressupostos da repartição da procura	18
2.3. Pressupostos relacionados com taxa de remuneração esperada pelos operadores	18
2.4. Cabimentação orçamental	19
3. Justificação do Serviço	21
3.1. Caracterização da Oferta	21
3.1.1. Apresentação da Rede	21
Rede Intermunicipal	22
Estratégia de Desenvolvimento Territorial	25
Linhas Inalteradas	26
Linhas Reforçadas, Reestruturadas ou Suprimidas	27
Linhas Novas	29
3.1.2. Análise de Acessibilidade	30
3.1.3. Cumprimento do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros	36
3.2. Tarifário	38
3.3. Caracterização da Procura	39
3.4. Caracterização das emissões da frota (presente/futura)	41
4. Execução do contrato	45
4.1. Sanções, penalidades e/ou incentivos	45
4.2. Reporte, fiscalização e supervisão	46
4.3. Direitos dos passageiros	46
4.4. Indicadores de desempenho	47
4.5. Dever de informação e comunicação	47
4.6. Período de transição	47

4.7. Matriz de riscos	49
4.8. Outras questões contempladas pelo CE	50
4.8.1. Objeto acessório do contrato	50
4.8.2. Prorrogações do prazo	50
4.8.3. Contrapartida financeira para reforço tecnológico da operação	50
4.8.4. Propriedade do material circulante.....	51
4.8.5. Pessoal	51
4.8.6. Adaptação tecnológica do operador aos meios da fiscalização	51
4.8.7. Resolução sancionatória	52
5. Peças procedimentais, pré contratuais ou contratuais a serem analisadas.....	53
6. Contratos de concessão, prestação de serviços e/ou de serviço público em vigor	55
7. Contratos interadministrativos	59
8. Instrumentos de Gestão Territorial e outros de Âmbito Sectorial.....	61
9. Instrumentos Estratégicos e Operacionais de Mobilidade	63
10. Análise Custo-benefício	65
11. Ficha Técnica	67



Anexos

Anexo 1 - Publicações no JOUE;

Anexo 2 - Relatório de Estudo Económico-financeiro de base ao "Concurso Internacional de Operação do Transporte Público Rodoviário de Passageiros" no Município de Cascais;

Anexo 3 - Redes de Transporte Público no Concelho de Cascais (Relatório de análise e propostas de soluções);

Anexo 4 - Programa de Concurso;

Anexo 5 - Caderno de Encargos;

Anexo 6 - Ofícios à AMT – Carreiras Buscas;



Anexo 7 - Articulação da rede municipal proposta com as linhas intermunicipais;

Anexo 8 - Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano – Cascais (PEDU-Cascais);

Anexo 9 - Caderno de Encargos do PDU;

Anexo 10 – Relatório de Análise Custo-benefício.



Siglas e acrónimos

Sigla	Desenvolvimento
AML	Área Metropolitana de Lisboa
AMT	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
CCP	Código dos Contratos Públicos
CE	Caderno de Encargos
CMC	Câmara Municipal de Cascais
CP	Comboios de Portugal, E.P.E.
DAT	Departamento de Autoridade de Transportes do Município de Cascais
DCOP	Divisão de Contratação Pública
DFP	Departamento de Gestão Financeira e Patrimonial
DPMT	Divisão de Planeamento de Mobilidade e Transportes
DRGM	Divisão de Regulação, Gestão e Monitorização do serviço público de transportes de passageiros
ETAC	Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio
JOUE	Jornal Oficial da União Europeia
PDU	Plano de Deslocações Urbanas
PMO	Parque de Máquinas e Oficinas
PMR	Pessoas de Mobilidade Reduzida
RJSPTP	Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros
SAE	Sistema de Apoio à Exploração
Scotturb	Scotturb – Transportes Urbanos, L.da
SDR	S. Domingos de Rana
TI	Transporte Individual
TP	Transporte Público
TPSP	Transporte Público em Sítio Próprio
VAL	Valor Atual Líquido
Vimeca	Vimeca Transportes - Viação Mecânica de Carnaxide, L.da

1. Enquadramento Territorial, Social e Jurídico

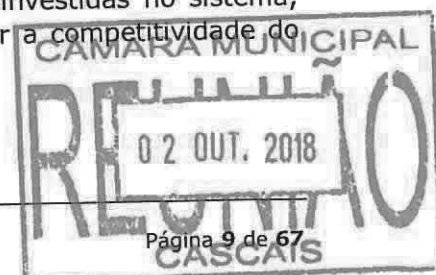
O transporte público assume, na sociedade contemporânea, um papel cada vez mais central, concorrendo para uma sociedade mais equitativa, mais ecológica e mais eficiente. A garantia de acesso à população em paralelo com os compromissos ambientais colocam o transporte público na charneira da discussão e decisão públicas.

Neste contexto, a entrada em vigor do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, constituiu uma oportunidade para o Município de Cascais, enquanto autoridade de transporte, definir o transporte público que quer ver operar na sua área geográfica. Com as competências assumidas pela autarquia torna-se possível decidir o serviço de transporte público que Cascais pretende para o seu concelho.

O desenho de uma nova rede de transporte público vem assim materializar as preocupações políticas, traduzindo-se em mais e melhor serviço à população. Apenas com a garantia de um serviço de transporte público eficiente e eficaz se pode evoluir para uma alteração modal que reduza as emissões poluentes e os consumos energéticos, contribuindo para um ambiente melhor.

O transporte público constitui uma peça num sistema de mobilidade que deve funcionar em equilíbrio. A preocupação com a integração dos vários modos tem presidido às práticas da autarquia, como demonstra a atuação da MobiCascais, com soluções combinadas de autocarro, comboio, bicicleta e estacionamento. Tratando-se de um sistema complexo, as políticas devem ser cada vez mais integradas, convergindo numa atuação coerente sobre as diferentes opções de mobilidade, percebendo o papel de cada modo, fortalecendo a complementaridade e reduzindo a redundância nas opções. A contabilidade deste sistema deve igualmente ser comum já que algumas opções geram custos (i.e. o financiamento do transporte público) e outras geram receitas (i.e. o estacionamento de veículos privados), contribuindo para o equilíbrio de toda a operação.

Cascais vem assim, em alinhamento com as boas práticas internacionais, desenvolver uma política integrada para a mobilidade, com destaque para o transporte público e para o estacionamento. A criação em curso de parques de estacionamento periféricos bem apoiados sobre a rede de transporte público, em paralelo com o aumento progressivo da taxaço do estacionamento no centro urbano, converge numa transferência modal no acesso ao centro de Cascais. Desta forma, onde o espaço público é um recurso escasso e onde a pressão do congestionamento é mais intensa, em que se assegura um bom serviço de transporte público, penaliza-se o recurso ao carro próprio, seja pela taxaço do estacionamento seja pela restrição de acesso. Estas opções, para além de gerarem receitas que serão reinvestidas no sistema, financiando o transporte público, contribuem para aumentar a competitividade do transporte público (TP) face ao transporte individual (TI).



A preocupação com a dotação de condições de acessibilidade a todos traduziu-se tanto em termos espaciais - aumentando a cobertura -, como em termos de serviço - aumentando a conectividade -, como ainda em termos da eliminação de barreiras - todos os autocarros da rede permitirão o acesso a pessoas com mobilidade condicionada.

A rede de transporte público é peça fundamental na coesão social do concelho, facilitando o acesso aos serviços públicos e eliminando barreiras. Os serviços públicos culturais e desportivos da autarquia passam a estar acessíveis a todos.

O contributo do transporte público para o ambiente, reduzindo de forma relevante as emissões poluentes e de ruído do concelho, é reconhecido e constitui um papel central nas políticas nacionais e europeias.

O transporte público apresenta ainda um impacto económico relevante proporcionando uma solução de transporte mais eficiente na ocupação do espaço e que vem contribuir para a redução do congestionamento.

Após a entrada em vigor da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (RJSPTP) e que extinguiu a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa - o Município de Cascais assumiu-se como autoridade de transporte competente quanto aos serviços públicos de transportes do concelho de Cascais.

No caso do serviço público de transporte rodoviário de passageiros, a Câmara Municipal de Cascais (CMC) desde cedo elaborou estudos técnicos, económicos e jurídicos com vista ao lançamento de um procedimento de formação de um contrato de serviço público para a respetiva operação - obrigação legal esta, que todas as autoridades de transportes deverão cumprir, impreterivelmente, até 3 de dezembro de 2019.

Dando cumprimento à obrigação de pré-informação contida no n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento n.º 1370/2007, de 23 de outubro, foi publicado no suplemento do Jornal Oficial da União Europeia (JOUE) - JO/S80, de 25.04.2017, o anúncio 2017/S 080-154952 (constante do Anexo 1 do presente Relatório), relativo à intenção do Município de abrir um concurso para a celebração de um contrato de serviço público de transporte rodoviário de passageiros.

Este anúncio foi retificado através da publicação no suplemento do JOUE - JO/S153, de 10.08.2018, do anúncio com a referência 2018/S-153-352089 (constante do Anexo 1 do presente Relatório), o qual constitui uma alteração ao prazo de duração e execução do contrato inicialmente previsto.

A par da definição da nova rede municipal, do nível de qualidade da operação pretendida e do impacto financeiro da operação no seu todo, sedimentou-se a decisão, quer ao nível técnico, quer ao nível político, que o contrato de serviço público a concursar e a celebrar deveria assumir a natureza de uma prestação de serviço. Essa é, de resto, uma opção legítima que o RJSPTP contempla expressamente no seu artigo 20.º, aí se definindo como aquele contrato em que o operador de serviço público se obriga a prestar o serviço público de transporte de passageiros em condições e por um período determinados pela autoridade de transportes

competente, mediante o pagamento de uma determinada remuneração por parte da mesma.

A opção por um contrato de prestação de serviço público implica que as grandes decisões da operação ficam a cargo da autarquia – quer ao nível da rede, seus horários e frequências, quer ao nível do grau de qualidade da operação pretendida – bem como a responsabilidade e o risco da procura, sendo que, nesta matéria, é ponto crucial da mobilidade em Cascais que a política tarifária seja sempre definida pela autoridade de transportes e não pelos operadores de transportes.

Nesta ótica, não tendo o operador que se dedicar à arrecadação de receita - dado que a sua remuneração provirá exclusivamente da entidade pública em função do número de quilómetros produzidos -, terá menor risco do que num modelo clássico de concessão. Mas simultaneamente, ser-lhe-á pedido que cumpra escrupulosamente a operação tal como a mesma foi delineada, através do seu *know-how* técnico e humano.

Importa aqui dar nota que tratando-se de uma prestação de serviços em que o operador é remunerado exclusivamente por um preço pago pela autarquia, não há, por razões óbvias, a atribuição de quaisquer direitos de exclusividade ao operador (ao contrário do que, certamente, teria que se equacionar caso se tivesse optado por um modelo de concessão).

A opção por um modelo de prestação de serviço implicará também a necessidade de o Município se dotar de uma importante componente ao nível da fiscalização de modo a poder controlar e monitorizar o cumprimento dos diversos aspetos da operação por parte do prestador do serviço.

Para além de dar resposta à necessidade de monitorizar o cumprimento da operação a fiscalização tem a seu cargo a recolha e análise de toda a informação relativa à procura, constituindo esta uma peça fundamental com vista ao desenvolvimento de políticas de mobilidade assertivas.

Todos estes aspetos estiveram presentes na elaboração das peças do procedimento em apreciação, estando desenvolvidas e sedimentadas nas soluções plasmadas no Caderno de Encargos (CE) - Anexo 5 do presente Relatório -, quer ao nível jurídico, quer ao nível técnico.



2. Fundamentação Económica e Financeira da Operação

Para apoiar e informar o concurso foi elaborado um estudo económico elaborado pela Universidade NOVA School of Business & Economics (Anexo 2 do presente Relatório), dando resposta a dois objetivos principais – a determinação do preço base do concurso e a determinação do risco máximo inerente às opções do contrato que a CMC está disposta a assumir. Desta forma as opções políticas em relação ao serviço a prestar foram tecnicamente estruturadas para que se pudesse estimar o custo máximo dessas opções, possibilitando a validação política das implicações financeiras máximas.

O preço base da operação não é o custo real das operações; trata-se, antes, da estimativa da remuneração que um operador que tivesse de montar toda a operação de raiz iria exigir. Este preço teve por base uma série de pressupostos, nomeadamente ao nível da carga horária do pessoal e da distribuição do serviço, que informaram o estudo económico para a determinação do preço de referência mas que não se traduzem numa obrigatoriedade contratual em termos de organização da operação. A estimativa do investimento necessário à instalação de um Parque de Máquinas e Oficinas (PMO) bem como de toda a frota nova resulta, mais uma vez, da necessidade de apurar o preço máximo, já que o mercado poderá encontrar soluções economicamente mais vantajosas, não se tratando de uma obrigação decorrente do concurso.

De igual forma, a estimativa da procura adotada, tendo-se considerado o cenário 2 (conforme descrito no ponto 3.3.), teve por base uma visão prudente da sua evolução, permitindo dimensionar o risco máximo que a CMC tem de estar disposta a assumir. Desta forma, o valor estimado para o ano 1, de entrada em funcionamento da nova rede, num total de 8 679 252 validações anuais, foi considerado constante ao longo do período de análise. Recorde-se que a procura e as receitas tarifárias não são uma condicionante do concurso, sendo risco da CMC e apenas afeta os *Cash Flows* da CMC.

A opção pelo modelo de financiamento *Gross Cost* surge, neste contexto, como a mais adequada, já que se parte de uma situação vigente em que era o operador a determinar a rede pelo que não se conhece a rede mais ajustada à realidade de Cascais face ao conjunto de preocupações da autoridade de transportes – sociais, económicas e ambientais. Acresce que a experiência recente com a Cascais Próxima em que as carreiras criadas conheceram boa aceitação recomenda a manutenção da



possibilidade de ajustar a rede ao longo do período de vigência do contrato¹. Esta opção recomenda que o risco da receita fique do lado do decisor sob pena da necessidade de recorrer sistematicamente ao reequilíbrio financeiro do contrato e levando a que, na prática, a assunção de alguns riscos (mais extremos) por parte dos operadores fosse meramente teórica.

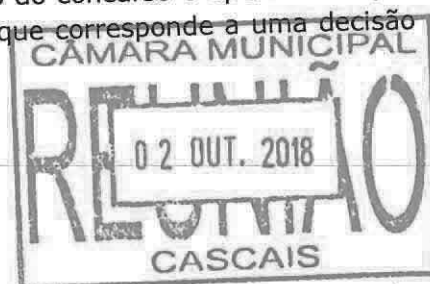
Em síntese, a opção pelo modelo *Gross Cost* resultou como a solução mais eficiente face às opções políticas de base, tendo as análises técnica, económica, financeira e jurídica confirmado o mérito desse modelo perante as opções assumidas.

Relativamente à opção de não adjudicação em lotes, a mesma decorreu, desde logo, da premissa de ajustar a dimensão da operação aos custos estruturais. Nesta ótica, a situação atual evidencia que o operador que realiza serviço de transporte público em Cascais, Oeiras e Sintra suporta toda a operação numa única área oficial. A rede a concurso constitui uma parcela desta operação atual pelo que uma área oficial será suficiente para suportar toda a operação, resultando na limitação a um lote. Por outro lado, a segregação da operação em lotes ao implicar a coexistência de uma pluralidade de contratos e de operadores num sistema que deve funcionar como um todo e de forma integrada para os clientes finais (os utentes) iria necessariamente acarretar custos acrescidos e desproporcionados para a CMC, decorrentes da multiplicação de mecanismos de controlo e da maior complexidade de coordenação das operações. Consequentemente, a gestão de um único contrato revela-se indubitavelmente mais eficiente para a CMC.

2.1. Do Estudo económico-financeiro

2.1.1. Definição de um preço máximo competitivo

A propósito do estudo económico-financeiro, importa clarificar que o mesmo não pretende corresponder ao que está a ser sujeitado a concurso, mas o seu objetivo é apenas o de simular o preço máximo a pagar pelo serviço nos moldes e com a abrangência com que foi definido. Para aí chegar houve necessidade de simular, com base em informação histórica de outros operadores, nomeadamente no operador que presta atualmente o serviço, o que seria a atividade de um operador eficiente. Assim, tudo o que está no modelo são pressupostos, não são obrigações. Tome-se como exemplo disso mesmo o PMO: não é uma obrigação do concurso o operador dispor de um PMO na zona, mas apenas um pressuposto que corresponde a uma decisão de eficiência de um potencial concorrente.



¹ A flexibilidade que assistirá à CMC para alterações da rede terá fundamento no regime dos ajustamentos pontuais que decorre do artigo 31.º do RJSPTP ou da modificação dos contratos administrativos de acordo com as respetivas regras do Código dos Contratos Públicos (CCP).

Tal como se refere no relatório do estudo económico-financeiro, não sendo o serviço posto a concurso prestado atualmente pela CMC e não tendo esta condições práticas nem a experiência para prestar o serviço nos prazos previstos no concurso, a fixação de um preço máximo com base nas estimativas realizadas do que seriam as condições de um operador eficiente, dá a garantia à CMC de que as condições apresentadas pelos concorrentes serão competitivas.

2.1.2. Apurar o impacto financeiro para a CMC decorrente das melhorias introduzidas no serviço

Um segundo objetivo do estudo económico-financeiro é o de estimar o impacto global e anual que o serviço, nos moldes em que foi definido, terá no orçamento camarário. Para além do custo correspondente à prestação do serviço, há um conjunto de outros impactos que resultam para a CMC, como sejam os proveitos da venda de bilhetes ou os proveitos de publicidade que concorrem para o apuramento do custo global que a CMC terá com esta operação e que importa apurar. Esta informação permitiu à CMC ajustar o nível de serviço exigido no concurso às suas possibilidades em termos orçamentais.

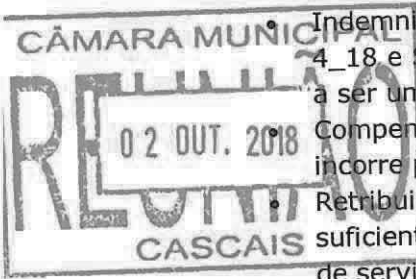
Aproveita-se de seguida para clarificar as diferentes rúbricas consideradas com impacto nos *Cash Flows* da CMC:

	VAL	média anual (preços 2019)	Custo de Oportun.	
Cash Flows CMC				
Operação	-63.799.512	-9.053.116	1,6%	
Outros Cash Flows	-504.231	-72.132	1,6%	
Detalhe dos Cash Flows da Operação				
Receitas Tarifárias	41.402.306	5.875.138		
Receitas Publicidade	416.535	59.107		
Indemnizações Compensatórias	26.509.439	3.761.786		
Compensações a pagar ao operador (por km / por ano)	-109.154.422	-15.489.308		
Retrocessão a receber do Operador	0	0		
			-5.793.277	Sub-Total
Compensações tarifário social	-23.587.547	-3.347.159		
			-9.140.435	Sub-Total
Outras Receitas (penalizações, derrama, IMI, IMT)	614.176	87.320		

Assim, começando de cima para baixo, os *Cash Flows* para a CMC dividem-se em *Cash Flows* originados pela operação propriamente dita (cujo valor atualizado corresponde a -63.799.512€), decorrentes do modelo económico-financeiro, e outros *Cash Flows* identificados pela CMC, originados nos seus serviços e externos ao modelo.

Nas linhas abaixo detalham-se os *Cash Flows* atualizados da operação ao longo do período contratual:

- Receitas tarifárias: correspondem às receitas com a venda de passes e bilhetes, por parte da CMC;
- Receitas de publicidade: correspondem às receitas que se estima a CMC consiga obter com a venda de publicidade nos autocarros que prestam o serviço;



- Indemnizações Compensatórias: correspondem à compensação dos tarifários 4_18 e Sub_23 de iniciativa da Área Metropolitana de Lisboa (AML) (passam a ser um proveito da CMC);
- Compensações a pagar ao operador: correspondem aos custos em que a CMC incorre por cada quilómetro produzido pela operação;
- Retribuição a receber do operador: o modelo foi elaborado com a flexibilidade suficiente para acomodar outras formas contratuais para além da prestação de serviços, nomeadamente a concessão, caso em que poderia estar prevista uma determinada retribuição a receber do operador, o que não é o caso;
- Compensações do tarifário social: O tarifário social em vigor no Município de Cascais representa um custo para a CMC que em rigor poderia estar a ser abatido à linha de receitas tarifárias. Contudo, porque o modelo foi concebido independentemente da forma contratual, caso se tratasse de uma concessão, este seria sempre um custo do Município, mas as receitas pertenceriam ao operador, daí que o quadro acima preveja esta separação.

2.1.3. A estrutura do Relatório Económico-Financeiro

Ainda a propósito do estudo económico-financeiro importa explicar que o relatório foi estruturado com a seguinte lógica:

- i) Uma explicação detalhada inicial acerca dos pressupostos gerais (económicos, fiscais, financeiros) e operacionais (tarifas, oferta, procura, investimento, financiamento) de base às projeções efetuadas;
- ii) A apresentação dos principais resultados das projeções efetuadas, nomeadamente os *Cash-Flows* que resultam para um operador que presta o serviço em condições de mercado;
- iii) A apresentação dos impactos e *Cash-Flows* que daí resultam para a CMC;
- iv) Uma análise de cenários e de sensibilidade a variações nos principais parâmetros do concurso, com a respetiva quantificação quer para o operador quer para a CMC, como forma de ajudar a balizar e a afinar esses mesmos parâmetros (ex.: Prazo contratual, idade média máxima da frota, variações na procura, etc.).

2.2. Pressupostos relacionados com as receitas tarifárias

2.2.1. Alterações Tarifárias

Antes de mais, importa referir que a informação histórica acerca da repartição da procura por tipo de tarifa não é abundante e que a diversidade de tarifários que existem atualmente ainda dificulta mais qualquer análise rigorosa neste campo. Este facto reforça ainda mais a opção por um modelo de Prestação de Serviços, uma vez

que a opção por um modelo de concessão iria seguramente originar diferenças significativas nas estimativas dos concorrentes.

No quadro abaixo apresenta-se a estrutura do tarifário atual de forma resumida, uma vez que tanto os passes próprios como os combinados, assim como os bilhetes de bordo se desmultiplicam numa diversidade de modalidades em função das distâncias percorridas:

Tarifários: atual vs. futuro (valores com IVA) - a preços de 2018				Atual	Futuro
Passes próprios (da operadora) ¹⁾	€/mês			43,58	30,00
Passes combinados ¹⁾	€/mês			63,78	30,00
Bilhetes de bordo (preço médio) ¹⁾	€/viagem			2,04	2,00
Bilhetes pré-comprados	€/viagem			1,47	1,50
Bilhetes turísticos e especiais	€/viagem			12,79	12,79
Circuitos especiais	€/viagem			1,03	1,03
4_18 A ²⁾	€/mês	Desconto	60%	17,43	12,00
4_18 B ²⁾	€/mês	Desconto	25%	32,69	22,50
Sub-23 A ³⁾	€/mês	Desconto	60%	25,51	12,00
Sub-23 B ³⁾	€/mês	Desconto	25%	47,84	22,50
Sub-12	€/mês	Desconto	100%	0,00	0,00
+65	€/mês	Valor fixo	14,5 €	14,50	14,50

1) Atualmente composto por várias modalidades de acordo com as distâncias, o preço atual na tabela corresponde ao preço médio

2) Considerou-se que os beneficiários deste tarifário se deslocam dentro do Concelho, portanto o desconto é sobre os passes próprios

3) Considerou-se que os beneficiários deste tarifário se deslocam para fora do Concelho, portanto o desconto é sobre os passes combinados

Ao nível dos passes subsidiados, assumiram-se os seguintes pressupostos:

- No caso da tarifa 4_18 A/B considerou-se que a sua utilização ocorrerá maioritariamente dentro dos limites do Concelho de Cascais, ou seja, que o desconto inerente a estes utilizadores incide sobre os passes próprios do operador;
- Já no que respeita à tarifa sub23 A/B partiu-se do pressuposto que a sua utilização ocorrerá maioritariamente para fora dos limites do Concelho de Cascais, pelo que o desconto incide neste caso sobre os passes combinados.

O montante que resulta da aplicação destes descontos, considerou-se que é suportado pela AML e resulta no valor de "indenizações compensatórias" a receber pela CMC da AML, conforme o quadro mencionado no ponto 3 deste documento.

Já o montante originado pelos descontos das tarifas sub -12 e +65 (o diferencial entre os 14,5€ e o preço do passe próprio), de iniciativa da CMC, resultam num custo para a CMC e aparecem na linha "compensações tarifário social" do mesmo quadro do ponto 3.

Os preços atuais que constam do quadro referem-se aos preços médios dos diferentes sub-tarifários ponderados pelas quantidades reais de cada um no ano de 2016.

Relativamente ao tarifário futuro, considerou-se a introdução de um passe único que substitui os atuais passes próprios e os passes combinados, assim como um bilhete de bordo único em substituição dos vários bilhetes de bordo em vigor.

De referir ainda que se considerou que tanto o bilhete turístico como os circuitos especiais se manterão em vigor, os primeiros por ser um título com uma receita

média por viagem bastante elevada e os segundos por corresponderem a serviços ocasionais que presumimos que continuem a ser prestados.

2.2.2. Pressupostos da repartição da procura

No que respeita à repartição da procura atual e futura pela estrutura tarifária, os pressupostos foram os seguintes:

Repartição da procura por tipo de tarifa	Atual	Futura
Passes próprios (da operadora)	14,55%	23,72%
Passes combinados	19,95%	17,48%
Bilhetes de bordo	7,94%	2,07%
Bilhetes pré-comprados	9,75%	14,16%
Bilhetes turísticos e especiais	2,11%	1,85%
Circuitos especiais	3,84%	3,36%
4_18 A	2,40%	2,40%
4_18 B	1,90%	1,90%
Sub-23 A	0,50%	0,50%
Sub-23 B	0,57%	0,57%
Sub-12	11,00%	9,64%
+65	25,50%	22,35%
	100,00%	100,00%



Mais uma vez a repartição da procura atual corresponde à informação histórica com atual operador no ano de 2016.

Quanto à repartição da procura futura e assumindo que a procura cresce, em resultado das alterações do tarifário e da melhoria da oferta (mais circulações, maior abrangência territorial, mais condições de conforto), considerou-se que esse crescimento vai incidir sobretudo sobre os passes próprios (por efeito de preço, e de uma maior utilização) e os bilhetes pré-comprados (por efeito de uma maior utilização), ganhando estes títulos um maior peso relativamente às restantes modalidades.

2.3. Pressupostos relacionados com taxa de remuneração esperada pelos operadores

Para estimar a taxa de remuneração esperada pelos operadores, considerou-se o custo médio ponderado dos capitais, apesar de a utilização desta metodologia corresponder a uma simplificação (uma vez que os pressupostos relativos ao rácio de endividamento e à poupança fiscal da dívida não se aplicam inteiramente) mas que foi utilizada no estudo por corresponder àquela que provavelmente todos os concorrentes ao concurso utilizarão.

De seguida passa-se a detalhar os pressupostos considerados na sua estimação:

- O custo de oportunidade dos capitais próprios foi apurado através do CAPM:



- Beta: O *levered* beta estimado para o setor geral de transportes é de 0,95, apresentando o setor um rácio médio de endividamento de 30,02% (Dívida/Capitais Próprios) (fonte: Damodaran, NYU Stern School of Business, jan. 2018), do qual resultaria um *unlevered* beta de 0,73, presumindo um beta da dívida de 0. Relativamente a um operador português, e presumindo um rácio de endividamento de 66,6% e um beta da dívida igualmente de 0, o *(re)levered* beta resultante seria de 1,22;
 - Prémio de Risco do Mercado: o prémio de risco do mercado considerado (5,5%) encontra-se no intervalo daquilo que é comum fazer na prática financeira e que a literatura académica considera como razoável. A este propósito remete-se para o livro "Corporate Finance" de Berk & de Marzo (pág. 443 e seguintes);
 - Taxa de juro sem risco: equivalente à *yield* atual das Obrigações do Tesouro a 10 anos emitidas pela República Portuguesa.
- O custo de oportunidade da dívida: Os últimos dados disponibilizados pelo Banco de Portugal relativos ao setor de transportes terrestres, urbanos e suburbanos, de passageiros referem-se a 2016 e apontam para um custo médio dos financiamentos obtidos de aprox. 3,5% (média do agregado, para Médias Empresas), a que corresponderia aproximadamente um *spread* de 3,8% sobre a Euribor 3 meses desse ano. Considerando uma normalização progressiva das taxas Euribor – de negativas para positivas – em linha com um previsível aumento da inflação, e incorporando-se sensivelmente o mesmo *spread* de crédito reportado, estimou-se em 4% o custo de oportunidade da dívida.
 - Estrutura de Capital/Dívida: As estatísticas referentes à estrutura de financiamento das médias empresas portuguesas de transportes urbanos e suburbanos de passageiros indicam uma estrutura de financiamento de Capitais Próprios vs. Financiamentos Obtidos de 52%-48%, respetivamente (fonte: Banco de Portugal, dados de 2016). Contudo, considerando que algumas empresas potenciais concorrentes – nomeadamente a Scotturb – apresentam um rácio de endividamento inferior, optou-se por considerar neste estudo uma percentagem de Capitais Próprios ligeiramente superior, de 60% do total das necessidades de financiamento, sendo o remanescente financiado com recurso a dívida.
 - Taxa marginal de imposto: Considerou-se a taxa de IRC de 21%, acrescida da Derrama Municipal (Cascais) de 1,25%.

2.4. Cabimentação orçamental

O preço base do presente procedimento é de € 152.787.828,44 (cento e cinquenta e dois milhões setecentos e oitenta e sete mil oitocentos e vinte e oito euros e quarenta e quatro cêntimos), valor sem IVA, e foi determinado considerando um preço base unitário por quilómetro de € 2,21 (dois euros e vinte e um cêntimos), a preços de 2019, multiplicado pelo número estimado de quilómetros a

percorrer comercialmente durante o prazo do contrato (7 anos) e o prazo máximo de eventuais prorrogações (2 anos e 11 meses).

Os encargos com este contrato, que se estima que ascendam a € 187.929.028,98 (cento e oitenta e sete milhões novecentos e vinte e nove mil e vinte e oito euros e noventa e oito cêntimos) em consequência do IVA aplicável à taxa de 23%, no montante de € 35.141.200,54 (trinta e cinco milhões cento e quarenta e um mil e duzentos euros e cinquenta e quatro cêntimos), repartir-se-ão pelos anos de 2019, 2020, 2021 e seguintes, encontrando-se a presente despesa prevista nas Grandes Opções do Plano 2018-2022, Ação do Plano 05/003/2017/5/3 - Serviço Público Transporte Concelho de Cascais.



3. Justificação do Serviço

O presente capítulo tem como objetivo descrever e justificar os princípios de dimensionamento da rede de transporte público adotados para o município de Cascais, incluindo a avaliação do cumprimento dos serviços mínimos estabelecidos no anexo ao RJSTP. Ao longo deste capítulo será ainda descrito o esquema tarifário adotado para a rede a contratualizar e o cálculo do impacto desta alteração à oferta de transporte público (serviço e tarifário) no seu esquema de procura.

3.1. Caracterização da Oferta

3.1.1. Apresentação da Rede

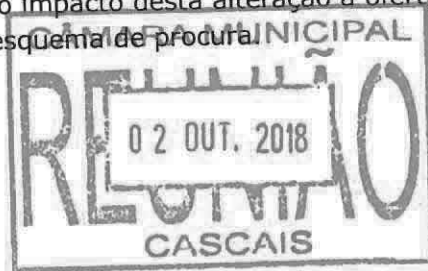
O dimensionamento do serviço de transporte público rodoviário tem como objetivo encontrar uma solução que, em termos de serviço público de transporte de passageiros, permita melhorar as condições de mobilidade e incrementar a acessibilidade proporcionada pelo sistema de transporte público no município de Cascais, refletindo-se num serviço melhor e mais adequado à população face ao atual serviço de transporte público.

O presente trabalho teve por base um conjunto de documentos enquadradores que informaram o seu desenvolvimento tanto ao nível do diagnóstico da situação atual como em termos das estratégias territoriais existentes, nomeadamente:

- Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio para Cascais (ETAC) – CMC, 2011;
- Estudo de Corredores de Transporte Público em Sítio Próprio no Município de Cascais – CMC, 2017;
- Caracterização da Rede de Transporte Público Rodoviário do Concelho de Cascais – CMC, 2017;
- Validações disponibilizadas pelo operador (Mapas resumo de validações mensais de 2016).

O estudo iniciou-se com a realização de um diagnóstico à situação atual, na forma como o serviço público de transporte rodoviário é realizado e a procura que conhece, destacando-se os seguintes pontos:

- Extensões demasiado longas e que incluem percursos com mais de uma hora de viagem;
- Muitas variantes à rede principal, o que dificulta a perceção do serviço existente;
- Ligações que não existem obrigando a transferências e, conseqüentemente, elevados tempos de viagem entre lugares e equipamentos geradores de grande volume de viagens;



- Organização da rede privilegiando as ligações às estações ferroviárias, estruturando o serviço transversalmente, com impacto nas ligações longitudinais (i.e. paralelas à linha de Cascais) que apresentam inúmeras lacunas;
- Inexistência de uma oferta com uma frequência equilibrada, na resposta às reais necessidades da população e aos horários de trabalho habituais.

A estruturação deste serviço assenta sobre a premissa de que a rede intermunicipal não é invariante e dever-se-á desenvolver, tanto quanto possível, sobre ligações rápidas que têm como paragens os principais centros de geração/atração de viagens. O desenho da rede foi igualmente condicionado pelas estratégias de desenvolvimento territorial – especificamente ao nível dos corredores Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP), garantido, sobre estes, frequências de 10 minutos.

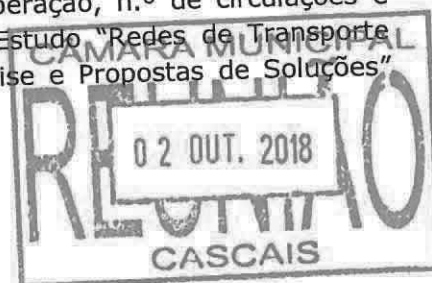
A rede municipal proposta considera a manutenção de 6 linhas, o reforço horário de 10 linhas, a reestruturação de 9 linhas e inclui ainda a criação de 11 linhas face à atual rede de transporte público rodoviário. Estas alterações representam um acréscimo de produção na ordem dos 83% face à rede municipal atual.

O detalhe da rede, nomeadamente: percursos, horário e paragens², está incluído no CE (Anexo 5 do presente Relatório), nos pontos 1, 2 e 3 da Parte II – Cláusulas Técnicas, respetivamente.

As características de cada linha por tipo de dia e época de análise, nomeadamente: produção, velocidade, hora de início e de fim de operação, n.º de circulações e frequência por período horário, estão incluídas no Estudo “Redes de Transporte Público no Concelho de Cascais – Relatório de Análise e Propostas de Soluções” (Anexo 3 do presente Relatório).

Rede Intermunicipal

A rede intermunicipal, não sendo submetida no âmbito deste concurso, é importante na estruturação da rede de serviço municipal bem como na análise da acessibilidade em transporte público no município, fruto das interações entre redes. Como referido anteriormente, foi equacionada uma alteração ao funcionamento da rede intermunicipal evoluindo para uma rede rápida. Desta forma, foi estudada uma rede intermunicipal-tipo que decorre das necessidades atuais de ligações e da intenção de criação de linhas de serviço rápido, reduzindo as redundâncias entre serviços.



² Note-se que o nome das paragens é apresentado no CE a título meramente indicativo e com natureza provisória. Os nomes definitivos de cada uma das paragens serão indicados pela CMC em sede da minuta do contrato.

O conceito de carreira rápida decorre do objetivo de restringir o serviço de natureza local, assegurado pela rede municipal, do serviço de natureza supramunicipal, assegurado pela rede intermunicipal. Desta forma, é a rede municipal que deve garantir a cobertura de todo o território municipal e uma boa integração entre serviços. Para assegurar a integração entre serviços serão materializados, tanto em termos físicos mas sobretudo em termos de serviço (aumentando a frequência e garantido a cadenciação), um conjunto de interfaces e pontos de integração da rede no concelho. A rede intermunicipal foi assim equacionada em moldes distintos dos atuais (equivalentes ao serviço municipal), em que para em todas as paragens ao longo dos eixos que percorre, para parar apenas nos maiores centros e pontos de concentração de linhas municipais. Por outro lado, deixaria de ser possível às carreiras intermunicipais realizarem serviço local, ou seja, os passageiros têm de entrar fora do concelho de Cascais e sair dentro do concelho de Cascais, ou vice-versa – assim as viagens que implicam entrada e saída dentro do concelho deixariam de ser possíveis.

Nestes termos, as alterações propostas/preconizadas pela CMC para as atuais linhas intermunicipais visam evitar sobreposições desnecessárias e contra natura com a rede municipal agora proposta. Se, por hipótese, as mesmas se mantivessem tal facto apenas poderia ter impacto na procura – cujo risco é assumido pela CMC – e consequente diminuição de receita. Em tal hipótese, tal resultaria numa questão financeira a ser dirimida entre CML e AML. Consequentemente, não haveria, por princípio, implicações no modelo subjacente ao concurso.

Atualmente existem 16 linhas intermunicipais que fazem a ligação entre o município de Cascais e os municípios vizinhos: Sintra e Oeiras. Para 5 destas linhas – nomeadamente 106, 119, 125, 184 e 471 –, por não influenciarem os movimentos internos já que a sua extensão no território de Cascais é muito reduzida, considerou-se a manutenção da configuração atual.

No entanto, existem linhas que atualmente possuem um caráter de ligações locais (dentro do município de Cascais) e que, com a implementação da rede proposta deixariam de fazer sentido. Assim, as linhas 479 e 489 foram, no âmbito desta análise, consideradas desadequadas para o serviço intermunicipal.

As grandes entradas no município acontecem pela N249-4 em Trajouce, no sentido de Carcavelos (linha 463) e no sentido de Oeiras (linhas 467 e 468), e pela N9, junto ao Linhó (linhas 417, 418, 455, 456). Em termos de integração entre redes (municipal e intermunicipal) considerou-se que as linhas 463, 467, 468, 417, 418, 455 e 456 passariam a funcionar de forma rápida, com paragens apenas nos maiores centros e pontos de concentração de linhas municipais, onde os passageiros poderiam facilmente fazer transferência para o serviço de acesso local.

O conjunto das linhas intermunicipais consideradas funcionaria com frequências semelhantes às frequências atuais das linhas integradas neste serviço. Foi considerada a seguinte espinha para cada uma das linhas rápidas, dentro do concelho de Cascais:

- Linhas 463 » (percurso no concelho de Sintra) – Trajouce – Abóbada – S. Domingos de Rana (SDR) - Cemitério – SDR-Igreja – Estação de Carcavelos;
- Linha 467 e 468 » (percurso no concelho de Sintra) – Trajouce – Abóbada – SDR-Cemitério – SDR-Igreja – Sassoeiros – (percurso no concelho de Oeiras);
- Linhas 417 e 455 » Cascais (terminal rodoviário) – Alcabideche – Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque – (percurso no concelho de Sintra);
- Linhas 418 e 456 » Estação do Estoril – Estoril – Alcoitão – Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque – (percurso no concelho de Sintra).

Dos ajustes anteriormente descritos decorre a necessidade da rede municipal garantir os movimentos internos servidos atualmente pela rede intermunicipal. Nesse sentido foram desenvolvidas as linhas M35, M36, M17, M18 e M20, apresentadas no ponto *Linhas Novas*.

A linha 403 que faz a ligação Sintra-Cascais pela Malveira da Serra tem um carácter importante de ligação pela Estrada da Malveira, e na ligação ao Cabo da Roca (particularmente relevante do ponto de vista turístico), pelo que deveria funcionar de forma similar ao serviço atual. Caso se preveja a sua alteração dever-se-á promover a criação de uma linha com um serviço equiparado.

A linha 470, apesar de possuir um carácter de ligações internas, tem hoje uma procura que poderá justificar, numa primeira fase, a sua manutenção para a ligação das localidades a Este do município, para Oeiras. O serviço realizado pela linha 470 nas ligações internas ao município será assegurado pela rede municipal – com as linhas M36, M23 e M21. No entanto, o potencial de perda para a população servida atualmente pela linha 470, na ligação a Oeiras, não deve ser ignorado, pelo que foi considerada a sua manutenção.

De uma forma sucinta, a rede intermunicipal futura considerada nesta análise inclui a manutenção das linhas 106, 119, 125, 184, 471, 403 e 470, a eliminação das linhas 479 e 489 e a transformação das linhas 463, 467, 468, 417, 418, 455 e 456 em linhas rápidas, conforme descrito na figura seguinte.



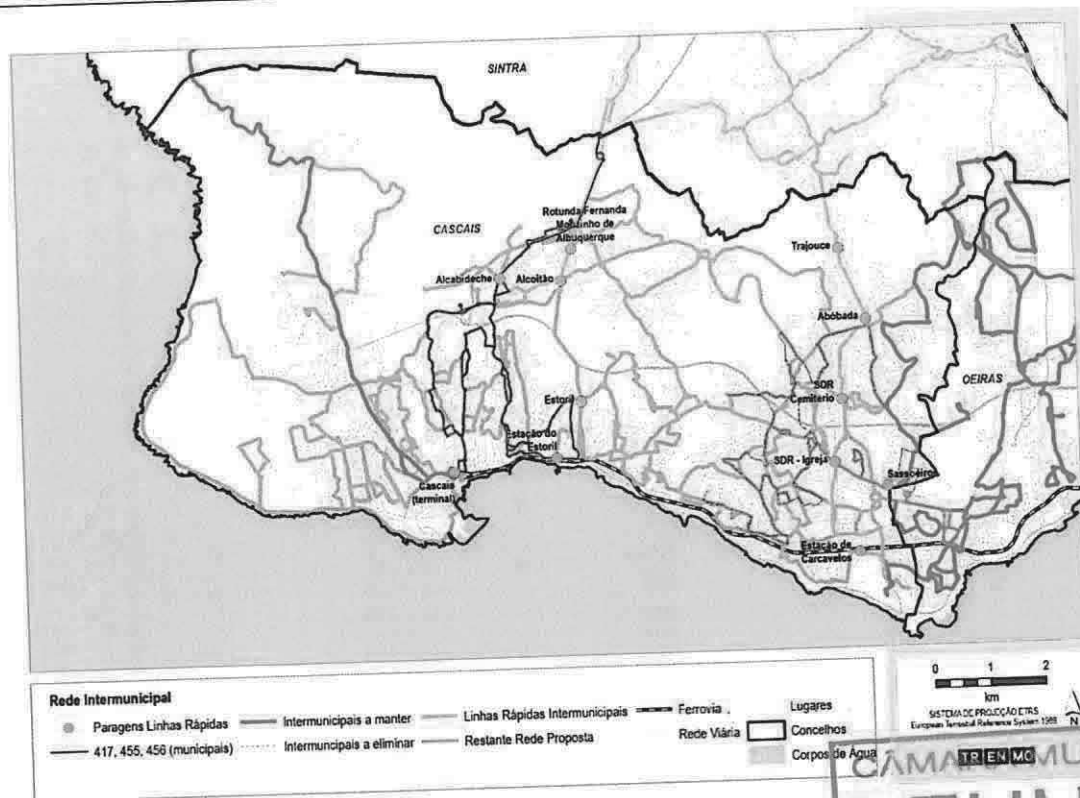


Figura 1 – Rede Intermunicipal considerada

Estratégia de Desenvolvimento Territorial

A estratégia de desenvolvimento do território de Cascais (apresentada no ETAC – CMC, 2011) apontava para a necessidade de reforço do serviço em determinados eixos/nós assentando num conceito de EIXO que, com base no potencial de mobilidade entre zonas e nas densidades existentes e potenciais, estabelece um conjunto de eixos em que a rede de serviço público deverá proporcionar uma oferta reforçada. Posteriormente estes eixos têm vindo a evoluir, conforme estudos mais recentes, para corredores TPSP (Estudo de Corredores de Transporte Público em Sítio Próprio no Município de Cascais – CMC, 2017), em que se pretende a introdução de um serviço diferenciado. Destes estudos destaca-se a necessidade de aumentar a inteligibilidade do sistema de transporte público e a provisão de um serviço melhorado nas ligações internas ao concelho, estabelecendo os canais estruturantes da rede.

Estes conceitos foram contemplados na rede proposta com a definição das linhas M31, M32, M29 e M30, sendo que a linha M31 se desenvolve sobre o Eixo Central Interior.

As linhas que se estruturam sobre estes eixos garantem, em hora de ponta, frequências de 10 minutos em cada sentido, e fora de hora de ponta, frequências máximas de 20 minutos (15 minutos no caso da linha M30). Também o eixo que une

o Eixo Central Interior à estação de S. João do Estoril, pela Alapraia, tem uma frequência de serviço inferior a 10 minutos assegurada pelo conjunto das linhas M19, M23 e M13.

A M31 faz a ligação entre Carcavelos e o Hospital de Cascais, criando uma ligação que a rede atual não assegura, com uma frequência de 10 minutos na hora de ponta e 20 minutos no corpo do dia. Esta ligação constitui-se como uma alternativa ao binómio autocarro-comboio, na ligação sudeste-noroeste, estruturando um novo eixo que cruza diagonalmente o concelho.

A linha M32 faz uma ligação entre Trajouce e o terminal da Parede, apresentando diferenças relativamente à proposta apresentada no documento do ETAC no que se refere à ligação entre Murtal e Livramento onde passaria por uma zona sem população/edificado e na zona de Tires onde segue por um percurso mais rápido. Esta linha terá uma frequência de 30 minutos ao longo do dia.

A linha M29 desenvolve-se na ligação entre a estação de São João do Estoril e a rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque, com uma frequência de 10 minutos nas horas de ponta, coincidindo com o futuro corredor 5 do TPSP no tramo existente. Com esta ligação a Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque materializa-se como a entrada noroeste do concelho, para quem acede em transporte público rodoviário.

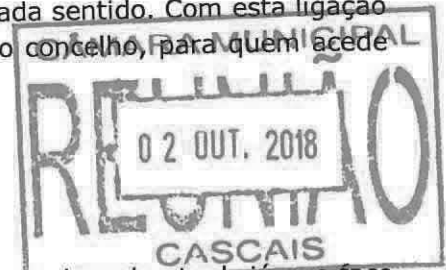
A linha M30 desenvolve-se sobre o corredor 8 na ligação entre a estação da Parede e a Abóbada com uma frequência de 15 minutos em cada sentido. Com esta ligação a Abóbada materializa-se como a entrada nordeste do concelho, para quem acede em transporte público rodoviário.

Linhas Inalteradas

Em relação à rede proposta tentou-se manter a essência da rede atual, já que face à existência prévia de uma rede consolidada qualquer alteração corresponde sempre a uma rotura e reaprendizagem na utilização do serviço, gerando no utilizador alguma perturbação até entender a nova forma de se mover. Assim, para um grande número de linhas existentes, que estão atualmente a funcionar com um bom nível de procura, prevê-se apenas o reforço dos horários, nos casos necessários, de forma a aumentar a regularidade e cadenciação da oferta. As linhas que estão nesta situação são as seguintes: 401, 402, 405, 406, 407, 408, 411, 412, 413, 414, 415, 427, 461, 462, 464 e 488, cuja nomenclatura passa a: M01, M02, M05, M06, M07, M08, M11, M12, M13, M14, M15, 427, M21, M22, M24 e M26, respetivamente.

De referir a manutenção da linha 462 (com o nome M22 na rede futura) que, apesar da sua elevada extensão, possui uma procura muito relevante quando se analisam os dados recolhidos nos recentes levantamentos (conforme descrito no estudo da CMC de 2017).

Propõe-se a manutenção das linhas 405 e 415 (que passam a M05 e M15) que fazem as ligações entre Cascais, Areia, Guincho e Quinta da Marinha, e as linhas 402 e 414



(que passam a M02 e M14) que fazem a ligação Cascais – Malveira da Serra por Aldeia do Juzo, Charneca e Zambujeiro, porque a organização operacional, conectividades e cobertura territorial estão otimizadas. No entanto, é feito um reforço nos horários das linhas M02 e M14 para garantir uma frequência constante no serviço, corrigindo falhas atuais.

Por outro lado, as linhas 406 e 411 têm um ligeiro ajuste de traçado, para que se consigam articular em corredores de ligação entre a estação de Cascais e Alcabideche e entre a estação do Estoril e Alcoitão, assegurando uma oferta cadenciada de 20 minutos, reforçada relativamente ao cenário atual e constituindo as linhas M06 e M11 na nova rede. Assim a Rua de Alcaide, a Avenida Marechal Carmona, Rua Costa Pinto e Rua das Calçadas, atualmente servidas pela linha 411, passam a ser servidas pela linha M06. Esta alteração permite ainda um reforço do serviço na ligação à entrada norte do Hospital, a Cabreiro e Atrozela que passam a ter ligações em transporte público mais frequentes.

Na proposta, a atual linha 464 (que passa a M24), que faz a ligação entre a estação de Carcavelos e Manique, mantém o traçado e o horário é reforçado, passando de um serviço com 30 minutos de frequência na hora de ponta e 60 minutos fora da hora de ponta para 20 minutos na hora de ponta e 30 fora da hora de ponta.

As restantes linhas mantêm-se porque atualmente já se encontram a funcionar de uma forma lógica, garantindo as ligações com uma frequência cadenciada.

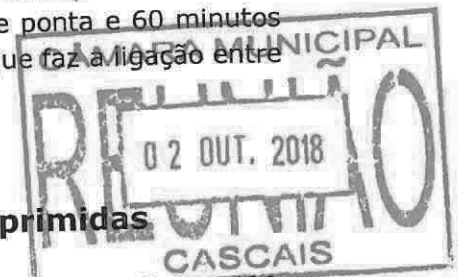
No sentido de substituir o serviço realizado pelas linhas intermunicipais na zona de Rebelva, definiu-se uma frequência de 30 minutos na hora de ponta e 60 minutos fora da hora de ponta na atual linha 461 (que passa a M21), que faz a ligação entre Talaíde e Carcavelos Estação.

Linhas Reforçadas, Reestruturadas ou Suprimidas

Relativamente às linhas existentes as maiores alterações ocorrem nas linhas 490, 400, 409, 419, 475, 423 e 1009. Estas reestruturações estão relacionadas com a necessidade de ajuste do traçado, que se traduzem em corte, extensão ou alteração de forma muito significativa face ao traçado atual. É garantido ainda um reforço da oferta horária atual com aumento de frequência.

As linhas BusCas 1013 (Buscas Cascais Hospital), 1012 (Buscas Estoril), 1011 (Buscas SDR Oeste) e 1010 (Buscas SDR Norte) são suprimidas ou absorvidas por linhas propostas, porque não apresentam procura que as justifiquem ou porque a oferta que estão a fazer está sobreposta à oferta existente.

As linhas 1013 (Buscas Cascais Hospital) e 1012 (Buscas Estoril), sobrepostas à oferta da M06 e M11, deixam de fazer sentido com o aumento da oferta disponível nestas linhas, que apresentam tempos de viagem semelhantes.



As linhas 1011 (Buscas SDR Oeste) e 1010 (Buscas SDR Norte) têm a sua oferta substituída pelas linhas M21, M22, M24, M32, M23 e M33.

A atual linha 490 (que passa a M28), que faz a ligação entre a Malveira da Serra e a estação de Carcavelos, tem um traçado extenso e uma procura muito reduzida mas garante a conectividade da Malveira da Serra ao Hospital, a Alcabideche, a Alcoitão e ao CascaiShopping. Esta linha apresenta-se na rede proposta truncada na Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque, sendo que o novo percurso se faz entre o CascaisShopping e a Malveira da Serra. Garante a ligação aos pontos intermédios com uma frequência de 25 minutos na hora de ponta e 40 minutos fora da hora de ponta.

A linha M28 funciona de forma articulada com a linha M10, cujo percurso foi deslocado da Rua Humberto Delgado para a Estrada da Malveira da Serra, permitindo a integração da oferta neste eixo, e prolongado do Hospital à rotunda do CascaiShopping. A alteração de percurso da atual linha 1014 (que passa a M10) justifica-se pela procura praticamente nula na passagem em Murches e pelo aumento de acessibilidade que possibilita.

Estas linhas, bem como a linha M03, passam a fazer a ligação entre a Estrada da Malveira e o Hospital pela N9, uma vez que a passagem pela A5 não aumenta de forma significativa o tempo de viagem para Este em relação à passagem pela Terceira Circular.

A articulação destas linhas permite uma frequência média de 18 minutos a partir da Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque para a Estrada da Malveira, sendo que na hora de ponta a frequência média nesta ligação é de 11 minutos.

De referir ainda que o percurso da atual linha 490 do lado Este do município, entre as estações de São João do Estoril e de Carcavelos, tem a sua oferta substituída pelas novas linhas M32, M23 e M25.

Também as zonas de Areia, Guincho e Q.ta Marinha, servidas pelas linhas M05 e M15 beneficiam de um rebatimento melhorado em Birre para o Hospital e para o CascaiShopping, resultando da alteração da atual linha 400.

Propõe-se assim uma alteração de traçado da atual linha 400 (que passa a M03) na zona de Torre, cujos sentidos são concentrados num único eixo, garantindo oferta em ambos os sentidos no eixo Rua das Codornizes/Rua Flamingo/Rua Torre/Rua Birre, e deixando de percorrer diversos arruamentos que possuem oferta de transporte público alternativa, com exceção da Rua D. Francisco de Almeida. Importa notar que a restante oferta servida atualmente em exclusivo pela linha 400, passa a ser assegurada pela M34 na Rua Pinheiros.

Na zona de Alvide, Birre e Torre são propostas ainda um conjunto de outras alterações: na atual linha 409 (que passa a M09) cujos sentidos são concentrados num único eixo na Rua de Sant'Ana; na Rua do Cobre e no restante percurso da atual 409, que deixará de ser realizado, o serviço é assegurado pela linha M22, com uma frequência média de 30 minutos em cada sentido.

O redesenho da linha 419 (que passa a M19) justifica-se pela criação de uma ligação entre a Alapraia e o Alto dos Gaios, atualmente inexistente. Esta linha, que atualmente tem uma extensão elevada e uma frequência de 60 minutos, e que se sobrepõe a uma zona de elevada oferta, no Estoril, passa a garantir uma oferta cadenciada de 30 minutos (em cada sentido) e a permitir o acesso ao Estoril com transbordo com a restante rede na rotunda entre a Avenida Condes Barcelona e Avenida da República.

A linha 475 faz atualmente uma ligação entre as estações da Parede e de Carcavelos em forma de U invertido por SDR (junto à Igreja e Junta de Freguesia) e Sassoeiros, com uma frequência de 60 minutos. A proposta de alteração centra-se na ligação a sul da linha ferroviária absorvendo o atual percurso da linha 490, tornando-se numa linha circular com uma frequência de 45 minutos em cada sentido – linha M25.

A linha M23, que faz a ligação entre a Estação do Estoril e a Abóbada, absorve o percurso da linha 423 atual e é prolongada até Talaíde garantindo, de forma articulada com a linha M21, uma ligação municipal com uma frequência de 20 minutos no sentido da Abóbada.

A linha 1009 (BusCas SDR - Campus Carcavelos) é, do conjunto das linhas Buscas, a que apresenta maior expressão em número de utilizadores. Assim, por representar uma ligação muito competitiva na ligação a partir da estação de Carcavelos para norte, na rede proposta esta linha é mantida propondo-se uma extensão ao Campus da Universidade Nova, cuja entrada se faz pela Q.ta S. Gonçalo, e alteração da paragem para a Rua da Holanda, definindo assim a linha M16.

Relativamente a Trajouce e Talaíde, as linhas propostas prolongam-se para além do centro dos lugares até ao limite exterior, contribuindo para uma cobertura territorial do concelho mais abrangente, e com particular incidência sobre as áreas mais periféricas.

Algumas das linhas propostas decorrem da necessidade de amarrar o território, aumentando a conectividade da rede e diminuindo substancialmente o tempo de percurso entre pontas. É disso exemplo a atual linha 400 (que passa a M03) na rede proposta) com impactos na conectividade de Areia, Aldeia do Juzo e Charneca, apesar da rede base deste território se manter praticamente inalterada.

Linhas Novas

A análise da rede, desenvolvida ao longo do diagnóstico realizado, detetou algumas lacunas em termos de ligações transversais justificando a criação das linhas: M33 e M34.

A M33, que se desenvolve de forma circular, garante frequência nos movimentos Este-Oeste na zona de S. Domingos de Rana, permitindo a ligação entre os eixos que se desenvolvem no sentido Norte-Sul e melhorando a acessibilidade em Sassoeiros

e Bairro da Mina, face a alguns destinos. Esta linha passa ainda no Centro de Saúde de SDR e nos principais hipermercados (Lidl, E.Leclerc, Pingo Doce e Feira).

Na sequência da alteração da linha 400 para a definição da linha M03, descrita anteriormente, propõe-se a implementação de uma nova linha, a M34, que serve a procura na Rua dos Sobreiros e que liga à estação de Cascais com uma frequência de 40 minutos. Esta linha aumenta a oferta de Torre para o centro de Cascais.

No âmbito da reestruturação da rede intermunicipal estudada, são definidas as linhas M35, M36, M17, M18 e M20, conforme o referido anteriormente. O desenvolvimento destas linhas tem como princípio garantir a cobertura territorial e de serviço local, que atualmente é assegurado pelas linhas intermunicipais.

As linhas M35 e M36 fazem a ligação desde o norte da zona industrial de Trajouce até à estação de Carcavelos – a M35 passa pela N249-4 e a M36 passa pela Rua Principal do Outeiro e Estrada Polima, que atualmente apenas têm oferta da rede intermunicipal. A linha M35 tem frequências de 15 minutos na hora de ponta e 25 minutos fora da hora de ponta. A linha M36 tem frequências de 30 minutos na hora de ponta e 50 minutos fora da hora de ponta.

O reforço de serviço para assegurar a oferta atualmente realizada com linhas intermunicipais cumpre-se com a criação de três linhas – M17, M18 e M20. Estas linhas possuem um traçado coincidente, dentro do concelho de Cascais, com as atuais linhas intermunicipais – 417 (Cascais Terminal - Sintra Estação), 455 (Cascais Terminal - Rio de Mouro Estação) e 456 (Estoril Estação - Rio de Mouro Estação).

As linhas M17 e M18 fazem a ligação entre a Estação de Cascais e o norte do município junto ao limite com o município de Sintra, no Bairro da Prisão do Linhó, com frequências de 60 e 40 minutos respetivamente. Os percursos das duas linhas divergem a partir de Alcabideche no sentido para Cascais, sendo que a linha M17 segue por Alvide, fazendo a ligação ao Hospital, e a linha M18 pela Abuxarda.

A linha M20 liga o Bairro da Prisão do Linhó à Estação do Estoril, com uma frequência média de 30 minutos na hora de ponta e de 60 minutos fora da hora de ponta, o seu percurso passa pelo CascaiShopping, Alcabideche e Amoreira.

3.1.2. Análise de Acessibilidade

A metodologia de análise de conectividade dos lugares, desenvolvida seguidamente, ajudou a perceber os impactos decorrentes das alterações descritas ao longo do ponto *Apresentação da Rede*. O objetivo desta análise centrou-se no dimensionamento dos ganhos através de indicadores de qualidade de serviço, nomeadamente número de transbordos, tempo médio de viagem e tempo máximo de espera, em cada par Origem – Destino, por comparação com o cenário atual.

Com o objetivo de orientar o desenho da rede escolheram-se um conjunto de locais de maior concentração populacional ou de serviços, que seriam os pontos de



avaliação da rede sob a ótica do utilizador. Destaca-se que estes pontos correspondem à forma como o passageiro vai sentir a rede ou a sua alteração, daí decorrendo a sua importância em termos de serviço e a sua relevância política. Os pares Origem – Destino considerados, num total de 54 pontos (52 no interior do concelho e as estações de Oeiras e Sintra), encontram-se descritos na figura seguinte, agrupados em interface (de primeiro, segundo ou terceiro níveis), lugar e gerador.

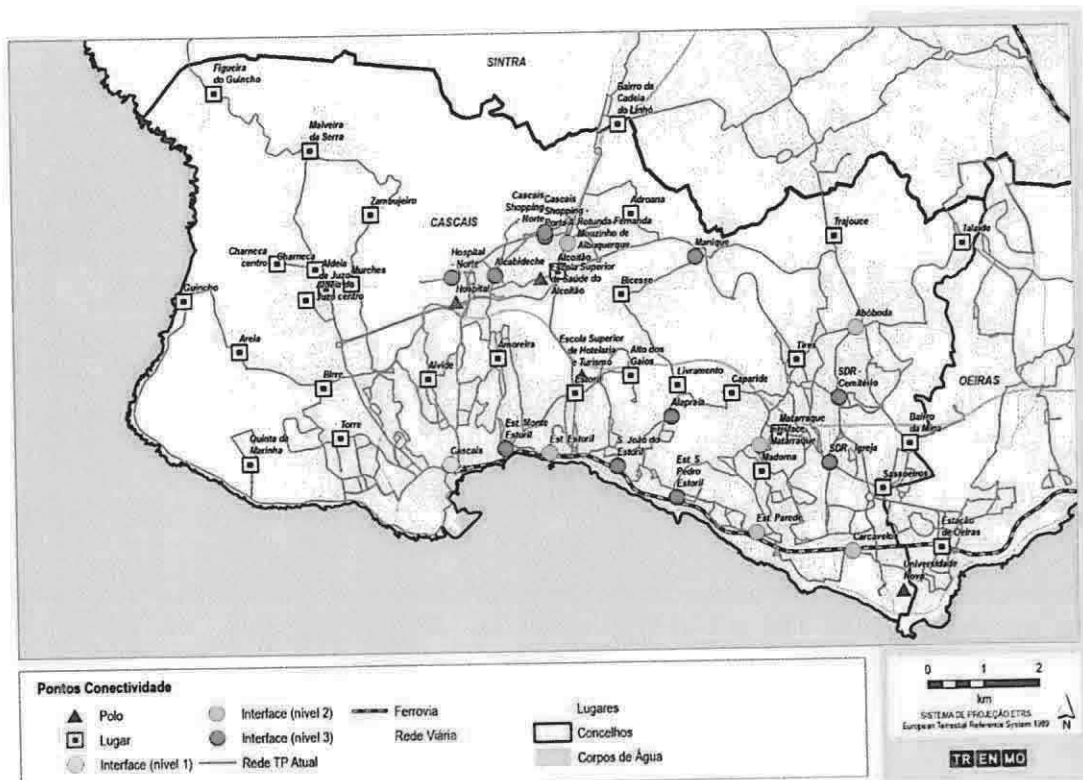


Figura 2 – Pontos considerados na análise de acessibilidade

Importa destacar que a determinação detalhada dos pontos decorre de uma análise de rede e não estritamente territorial – i.e. os pontos correspondem a nós de entrada da rede e não ao centro dos lugares ou à porta do gerador. Esta questão é particularmente importante na gestão futura da rede, já que é sobre estas paragens que deve ser concentrado o investimento, na melhoria das condições de acesso, espera e informação em tempo real.

De referir que a análise de acessibilidade vai comparar a rede atual (considerando a rede municipal e intermunicipal) com a rede municipal proposta e considerando a rede intermunicipal como anteriormente descrita (ver subcapítulo 3.1.1). A rede intermunicipal é considerada apenas para movimentos externos, ou seja, na entrada do município só permite saída de passageiros e nos movimentos de saída do

município apenas permite entradas – desta forma, não existe sobreposição de oferta entre a rede municipal e a rede intermunicipal. Foi ainda incluído nesta análise o serviço ferroviário da linha de Cascais, permitindo o transbordo entre os modos.

Foi então avaliado o desempenho da rede proposta na acessibilidade dentro do município, por comparação com a solução atual, considerando a hora de ponta da manhã.

A tabela seguinte apresenta os números globais respeitantes ao total de transbordos, ao tempo médio de viagem e tempo máximo de espera para as 2162 ligações analisadas.

	N.º de transbordos		Tempo médio de viagem		Tempo máximo de espera	
	n.º ligações	Maiores ganhos/perdas	n.º ligações	Maiores ganhos/perdas	n.º ligações	Maiores ganhos/perdas
Melhor	191	Talaíde Madorna Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	974 -9,8 min	Talaíde Birre SDR-norte	1 240 -15,7 min	Escola Superior de Hotelaria e Turismo Alto dos Gaios Matarraque
Igual	1 723		856		608	
Pior	248	Matarraque Caparide Escola Superior de Hotelaria e Turismo	332 +6,4 min	Caparide Murches Charneca	314 +11,1 min	Bairro da Cadeia do Linhó Zambujeiro Trajouce

Tabela 1 - Resumo geral de ganhos e perdas de acessibilidade

De uma forma geral, a rede proposta tem menores tempos de viagem e menores tempos de espera nas ligações analisadas, ainda que inclua mais transbordos – este último parâmetro aumentou porque algumas das linhas mais extensas (e que atualmente não têm muita relevância em número de utilizadores) foram reestruturadas, como é o caso da atual linha 490, induzindo maior número de transbordos nas ligações atualmente possíveis com estas linhas.

O tempo médio de viagem na rede proposta é menor, em média, 4 minutos no total das ligações analisadas e, em média, as pessoas esperam no máximo menos 6 minutos.

Das 248 ligações que têm mais transbordos, 227 melhoram em tempo de viagem ou no tempo de espera máximo, significando que em geral o transbordo adicional se

traduz em menor tempo de viagem (em média ganham 8 minutos) e mais frequência de serviço (com menos 18 minutos de espera). Das 332 ligações em que aumenta o tempo de viagem, 245 melhoram em tempo de espera (com menos 17 minutos em média para conseguirem fazer a ligação) e 17 passam a ter uma ligação mais direta entre os pontos. Das 314 ligações que aumentam o tempo máximo de espera, 169 melhoram em tempo de viagem e 28 passam a ter uma ligação mais direta.

No desenho da rede proposta foi considerada a minimização da penalização do transbordo entre linhas criando pontos de cruzamento, nomeadamente: Cascais terminal, Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque, Estoril, Alcoitão, Alcabideche e Carcavelos. Nestes pontos os horários foram coordenados por forma a minimizar os tempos de espera e as mudanças de paragem. Desta forma, são criados pontos de concentração de oferta da rede, em que confluem um conjunto de linhas com destinos diferentes.

De uma forma resumida, as perdas em determinado parâmetro frequentemente se traduzem em ganhos noutra parâmetro.



Dentro da análise de acessibilidade importa verificar com detalhe os interfaces de nível superior, conforme se apresenta nas Tabela 2 e Tabela 3. De referir que os ganhos registados estão relacionados com o potencial de ganho atual, já que uma zona que atualmente é mal servida tem um potencial de ganho superior face a uma zona que atualmente já tem um bom serviço de transporte público.

Ligações com origem	Tempo médio rede atual [min]	Tempo médio rede proposta [min]	Tempo ganho em média [min]	Maiores Ganhos		Maiores Perdas	
Cascais	25,9	25,5	-0,6	Sassoeiros Interface de Matarraque Escola Superior de Hotelaria e Turismo	-8 min -7 min -6 min	Tires Murches Abóbada	+6 min +5 min + 3 min
Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	32,6	25,7	-7,26	Birre Torre Zambujeiro	-43 min -19 min -19 min	SDR - centro Est. Estoril Amoreira	+8 min +7 min +7 min
Interface Matarraque	38,4	34,6	-3,62	Alto dos Gaios Birre Bicesse	-26 min -19 min -17 min	Caparide Charneca Murches	+13 min +12 min +11 min
Interface Abóbada	40,5	38,8	-1,7	Est. S. Pedro Estoril Aldo dos Gaios Birre	-20 min -14 min -13 min	Bairro da Cadeia do Linhó Murches Charneca	+14 min +13 min +9 min

Tabela 2 - Ganhos/perdas de acessibilidade das ligações com origem nos interfaces de nível superior



Ligações com destino	Tempo médio rede atual [min]	Tempo médio rede proposta [min]	Tempo ganho em média [min]	Maiores Ganhos		Maiores Perdas	
Cascais	25,9	25,0	-1,0	Talaíde	-11 min	Alto dos Gaios	+12 min
				Bairro da Mina	-9 min	Escola Superior de Hotelaria e Turismo	+3 min
				Sassoeiros	-7 min	Tires	+2 min
Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	32,2	24,0	-8,7	Birre	-39 min	SDR - centro	+5 min
				Figueira do Guincho	-34 min	Est. Monte Estoril	+4 min
				Areia	-31 min	Amoreira	+4 min
Interface Matarraque	37,8	31,3	-6,4	SDR - Norte	-19 min	Malveira da Serra	+11 min
				Talaíde	-19 min	Charneca	+11 min
				Bicesse	-19 min	Escola Superior de Hotelaria e Turismo	+9 min
Interface Abóbada	39,6	36,7	-2,9	Figueira do Guincho	-21 min	Sassoeiros	+8 min
				Est. S. Pedro Estoril	-13 min	Bairro da Mina	+5 min
				Hospital	-13 min	Cascais	+4 min

Tabela 3 - Ganhos/perdas de acessibilidade das ligações com destino nos interfaces de nível superior

O ponto de análise para o centro de Cascais, localizado junto ao terminal rodoviário é, na configuração da rede atual, o ponto com maior nível de serviço pelo que, e conforme o referido anteriormente, apresenta um potencial de ganho pequeno. Não obstante existem ligações, de e para Cascais, que ganham em tempo de viagem, mas existem sobretudo grandes ganhos em tempo de espera máximo – de menos 4 minutos em média face à solução atual – decorrentes da cadenciação e acerto de horários.

A Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque ganha uma grande importância na estruturação da rede futura decorrente de:

- Concentração de linhas de elevada frequência resultantes da estratégia de desenvolvimento territorial (M29 e M31);
- Novas linhas que vêm substituir as atuais linhas intermunicipais (M17, M18 e M20 e que se passam a concentrar-se neste ponto);
- Reforço e cadenciação das linhas M06, M11, M28, M10 e M03;
- Para além das linhas M01 e M22, que atualmente fazem serviço neste ponto (linhas 401 e 462 atuais).

Esta concentração de serviço escala os ganhos nas ligações com origem e destino na Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque. Uma vez que neste ponto também se concentram as linhas intermunicipais, esta passa a ser a primeira paragem na entrada no município e a última na saída do município, assumindo assim uma importante função de distribuição.

Note-se ainda que a análise de acessibilidade deve ser vista com alguma cautela, principalmente no pormenor das ligações, porque depende da localização geográfica dos pontos e da tolerância dada para a distância pedonal entre o ponto de análise e as paragens (foi considerada uma distância a pé de 400 metros). A título de exemplo, na Tabela 2 é identificada a ligação Interface de Matarraque para Caparide como sendo das maiores perdas, apresentada com 13 minutos acrescidos ao tempo de viagem (consequentes de um transbordo necessário ao ponto). No entanto, existe a 500 metros do ponto considerado uma paragem que serve a ligação com um autocarro direto, e que demoraria 5 minutos em tempo de viagem, representando um ganho e não uma perda na ligação ao Interface de Matarraque.

3.1.3. Cumprimento do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros

O artigo 14.º da Lei n.º 52/2015 de 9 de junho, que aprovou o RJSPTP, estabelece os serviços mínimos do serviço de transporte (detalhados no respetivo anexo), definidos em função da cobertura territorial, da cobertura temporal, comodidade, dimensionamento do serviço e informação ao público.

O RJSPTP estabelece como serviços mínimos, para o desenho do serviço de transporte público municipal, as regras apresentadas na tabela seguinte.



Critério	Âmbito do critério	Serviços mínimos	Identificação RJSPTP
Cobertura territorial	Locais com população residente superior a 40 habitantes	Devem ter acesso a serviço público de transporte de passageiros que assegure a sua conexão à sede de município e aos principais equipamentos e serviços	II.3 a)
Cobertura temporal	Ligações entre um local e a respetiva sede de concelho	Uma circulação no sentido local – sede de concelho, no período da manhã	III.3 b)
		Uma circulação no sentido sede de concelho – local, no período da tarde	
	Deslocações dentro de um perímetro urbano com mais de 50 000 habitantes	Duas circulações por hora nos períodos de ponta da manhã e da tarde durante os períodos letivos e de férias escolares	III.4
		Uma circulação por hora no corpo de dia, durante todo o ano	
Comodidade	Deslocações entre um local e uma sede de concelho	Número de transbordos não superior a um	IV.3 a)
		Tempo médio de espera em transbordo não superior a 15 minutos	
	Deslocações dentro de um perímetro urbano	Tempo médio de espera em transbordo não superior a 15 minutos	IV.3 c)

Tabela 4 - Critério dos serviços mínimos do RJSPTP

Note-se que as regras dos serviços mínimos apresentadas nos pontos II.3 b), III.3 c) e IV.3 b) do anexo do RJSPTP, dizem respeito à rede intermunicipal e, por isso, terão de ser avaliadas no âmbito da análise da rede intermunicipal.

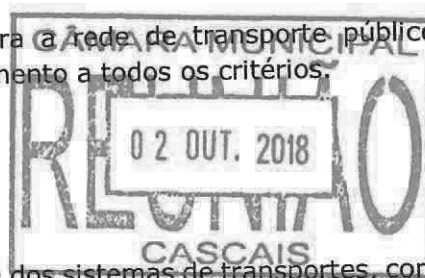
Com exceção de Figueira do Guincho e Biscaia, todas os lugares do município de Cascais têm uma população residente superior a 40 habitantes. Para a verificação dos critérios II.3 a), III.3 b) e IV.3 a) foram analisadas as ligações entre os lugares e a sede de município, Cascais, e verificou-se que:

- Existe serviço de transporte público na ligação a Cascais e aos principais equipamentos e serviços do município, de forma direta ou através de transbordos – cumprimento do ponto II.3 a);
- Existe, pelo menos, uma circulação no sentido para Cascais no período de ponta da manhã e uma circulação desde Cascais até à localidade na hora de ponta da tarde – cumprimento do ponto III.3 b);
- Nas ligações analisadas foi ainda verificado o número de transbordos e o respetivo tempo necessário para as ligações, respeitando o critério IV.3 a), menos do que um transbordo com um tempo de transbordo inferior a 15 min.

Relativamente aos restantes critérios identificados, foi considerado como perímetro urbano a mancha contínua de solo urbano do município que inclui mais de 50 000 habitantes. Para verificação dos critérios III.4 e IV.3 c) foram analisadas as ligações entre os lugares que se inserem no território identificado, e concluiu-se que:

- Existem mais do que duas circulações por hora, nos períodos de ponta da manhã e da tarde, durante todo o ano, e mais do que uma circulação por hora no corpo do dia – cumprimento do ponto III.4;
- Nas ligações analisadas, quando é necessário um transbordo, este tem uma duração menor do que 15 minutos – cumprimento do ponto IV.3 c).

Assim, na avaliação dos critérios do RJSPTP para a rede de transporte público municipal proposta, concluiu-se que se dá cumprimento a todos os critérios.



3.2. Tarifário

O sistema tarifário atual funciona, como na maioria dos sistemas de transportes, com duas modalidades – passes e bilhetes. As redes da Scotturb (Scotturb – Transportes Urbanos, L.da) e a Vimeca (Vimeca Transportes - Viação Mecânica de Carnaxide, L.da) funcionam com o suporte do cartão Viva, existindo integração tarifária na região nos transportes rodoviários, ferroviários e fluviais da AML.

O tarifário do passe do bilhete está atualmente sujeito ao escalão quilométrico a que corresponde o percurso, pelo que existem quatro classes e o preço é tanto mais elevado quanto maior a distância percorrida pelo utilizador. Existe ainda a possibilidade de comprar passe para toda a rede por 63€. O passe quilométrico mais baixo é de 27,10€, no entanto apresenta muitas restrições no acesso à rede. Os passes que estão articulados com outros serviços disponíveis dependem da distância percorrida na rede da Scotturb e do serviço complementar a associar; no caso de ser o passe conjunto com a CP (Comboios de Portugal, E.P.E.) depende também da distância viajada na CP.

A solução proposta para a rede futura decorre de um objetivo político de uniformização da tarifa no território concelhio, prevendo-se uma tarifa plana no valor de 30,00€ para o passe mensal. Propõe-se, em consequência, que se estabeleça o valor de 1,50€ para os bilhetes pré-comprados e de 2,00€ para a tarifa de bordo.

A opção de alteração do tarifário tem consequências ao nível da procura, conforme é apresentado na Tabela 5, e no volume de receitas obtidas por compra de bilhetes.

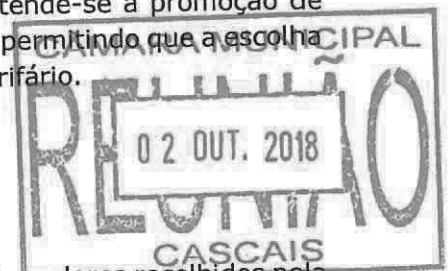
Com a criação de uma tarifa única a rede de transporte público rodoviário passa a ser encarada no seu todo, ampliando a perceção da oferta, já que todas as linhas estão disponíveis e desaparecem as fronteiras tarifárias dentro do município.

Atualmente, existem descontos sociais para os passes, focados nos grupos etários dos 4 aos 18 anos de idade, para os sub-23 (com descontos de 25% ou 60%), para os residentes com mais de 65 e com menos de 12 anos nos passes de rede de Cascais

(com preços de 14,50€ e gratuito, respetivamente). Estes descontos sociais serão mantidos na rede futura.

Recentemente, a Cascais Próxima criou pacotes de mobilidade MobiCascais, que integram os diferentes modos de transporte num só tarifário, podendo integrar, para além do transporte público rodoviário e ferroviário, o sistema de aluguer de bicicletas e parque de estacionamento. Este corresponde ao espírito com que o futuro tarifário será desenvolvido, integrando todas as componentes de mobilidade numa tarifa única e procurando reduzir a penalização tarifária que atualmente existe para quem utiliza diferentes serviços.

Com a integração dos diversos serviços de mobilidade pretende-se a promoção de uma mobilidade mais ajustada às necessidades de cada um, permitindo que a escolha seja feita em função da comodidade e não em função do tarifário.



3.3. Caracterização da Procura

A procura atual do sistema foi determinada pela expansão dos valores recolhidos pela CMC, no trabalho de *Caracterização da Rede de Transporte Público Rodoviário do Concelho de Cascais*, de 2017.

Posteriormente, foi estimado o número anual de passageiros em cada linha municipal e intermunicipal por tipo de dia (dia útil, sábado e domingo ou feriado) e por época (escolar e em férias escolares). Uma vez que os levantamentos foram feitos à paragem foi ainda possível, no caso das linhas intermunicipais, distinguir entre a procura dentro do município de Cascais e fora do município de Cascais.

Estima-se que a procura anual atual no município de Cascais seja igual 8 780 140 de passageiros, sendo que 70% destes se movem na rede municipal e 30% na rede intermunicipal. A extrapolação dos valores para os volumes anuais é validada, em ordem de grandeza, pelos valores mensais anuais fornecidos pela Scotturb nos Mapas resumo de validações mensais de 2016.

A estimativa da procura futura está assente em três pilares fundamentais: no pressuposto de que a rede intermunicipal deixaria de fazer serviço local nas deslocações dentro município; no impacto decorrente do aumento de produção; e na alteração do tarifário atual para o tarifário previsto (conforme descrito anteriormente).

Note-se que parte da procura que circula na rede intermunicipal diz respeito a movimentos dentro do município passando, na configuração da nova rede, a contabilizar-se na rede municipal. No entanto, a melhoria do serviço face à disponibilização de maior oferta tem um impacto positivo na procura gerada, bem como uma alteração induzida pelo decréscimo do preço da viagem. Foram

considerandos os valores de elasticidade médios apresentados na literatura³ na determinação dos efeitos para cada um dos cenários.

A estimativa apresentada no cenário 0 considera apenas aquela que é a procura atual do serviço total disponibilizado atribuída à nova rede de serviço de transporte público, sem considerar o impacto que o aumento da oferta induz. É assim um cenário conservador de estimativa de procura.

Face às políticas de transporte previstas e à variação da população no município considerou-se que poderá existir um incremento da procura ao longo do período do contrato. O cenário 2 estima os valores de procura no ano final de operação considerando o efeito do aumento da informação ao público, a facilidade de compra de bilhetes e o aumento da fiscalização, bem como a variação de população. No cenário 3 estima-se, para além dos efeitos descritos para o cenário 2, a implementação de um conjunto articulado de medidas de promoção do TP em paralelo com medidas dissuasoras de utilização do TI, que contribuam para o aumento da competitividade do TP face ao TI.

	Cenário 0. Procura Municipal Procura atual imputada à rede com a configuração proposta	Cenário 1. Procura Municipal Procura atual imputada à rede com a configuração proposta incluindo o <u>efeito melhoria do serviço de TP</u>		Cenário 2. Procura Municipal Procura atual imputada à rede com a configuração proposta incluindo o <u>efeito melhoria do serviço de TP + diminuição de tarifário</u>		Cenário 3. Procura Municipal Procura atual imputada à rede com a configuração proposta incluindo o <u>efeito melhoria do serviço de TP + diminuição de tarifário + políticas de apoio ao TP</u>	
		Base - Ano 1	Ano 7	Base - Ano 1	Ano 7	Base - Ano 1	Ano 7
Número total de viagens	7 814 968	8 101 096	8 293 323	8 808 727	8 983 480	8 808 727	9 774 274
Número de validações	7 606 765	7 979 580	8 293 323	8 679 252	8 983 480	8 679 252	9 774 274

Tabela 5 - Procura esperada na rede municipal de transporte público de Cascais - estimativa no ano final de operação



³ Foram considerados as seguintes fontes de informação relativas a este cálculo: Balcombe, R et al., The Demand for Public Transport: A Practical Guide, Transport Research Laboratory, 2004. N Paulley et al, The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership. Transport Policy Vol. 13 P. 295-306. July, 2006.

Relativamente à variação da população considera-se que a população de Cascais varia de acordo com o cenário central das projeções publicadas pelo INE para a AML.

Verifica-se um aumento do número de validações previsto da ordem dos 5% no cenário 1 e dos 14% tanto no cenário 2 como no cenário 3, para o ano de entrada em funcionamento da nova rede (ano 1). No ano final de operação (ano 7) os valores sobem para 9% no cenário 1, 18% no cenário 2 e 29% no cenário 3, por comparação com a procura atual (cenário 0).

3.4. Caracterização das emissões da frota (presente/futura)

Relativamente à redução das emissões de gases poluentes, os resultados por renovar a frota no âmbito do novo contrato de prestação de serviços são bastante expressivos. Prova disso é a comparação entre os valores das emissões (NOx e PM2.5) da frota atual com os da frota futura, mesmo que considerando o cenário em que a frota futura cumpre apenas os requisitos mínimos exigidos no âmbito do contrato de prestação de serviço (Tabela 6).

	Qtd.	EURO 5	EURO 6	Cons. Médio Calculado (L/100)
Urban Buses Standard	79	27 (máximo admissível)	52 (mínimo admissível)	49
Mini-bus	17	-	8 até 2017 (máximo admissível) 9 entre 2018-2020 (mínimo admissível)	23
Frota	96	27	69	44,4

Tabela 6 - Requisitos mínimos das viaturas a afetar à prestação do serviço

Portanto, comparando o desempenho médio da "frota atual" (Tabela 7), com o da "frota futura" (Tabela 8), verifica-se que a média de emissões NOx passa de 6,93 a 1,08 (g/km), o que significa que passa a 1/6 do valor atual. Relativamente aos PM2.5 (g/km), o valor passa de 0,13 para 0,03 (g/km), o que representa igualmente uma redução substancial.



	Norma	Nº Veículos	NOx (g/km)	PM2.5 (g/km)
Urban Buses Standard	EURO II	12	128,4	2,64
	EURO III	58	544,04	12,006
	EURO IV	31	168,02	1,4322
	EURO V	15	46,35	0,693
	EURO VI	13	7,761	0,0299
	Média da frota	129	6,9347	0,1302
	Total da frota	129	894,5763	16,7958

Tabela 7 - Frota Scotturb (dados Scotturb referentes a 2016/2017)

	Norma	Nº Veículos	NOx (g/km)	PM2.5 (g/km)
Urban Buses Standard	EURO V	27	83,43	1,2474
	EURO VI	52	31,044	0,1196
	Total Standard	79	114,474	1,3670
	Média Standard	79	1,449	0,0173

Mini-Bus	EURO VI up to 2017	8	7,68	0,0072
	EURO VI 2018-2020	9	4,464	0,0081
	Total Mini-Bus	17	12,1440	0,0153
	Média Mini-Bus	17	0,7144	0,0009

Totalidade da Frota	Média	96	1,0817	0,0295
	Total	96	126,618	1,3823

Tabela 8 - Frota Futura

Nota: O cálculo das emissões por km, tem por base os valores constantes na metodologia oficial metodologia oficial usada pelos países da EU, para inventários de emissões de poluentes atmosféricos (EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Last Update 2017).



Urban Buses Standard	Norma	NOx (g/km)	PM2.5 (g/km)
	EURO II	10,7	0,22
	EURO III	9,38	0,207
	EURO IV	5,42	0,0462
	EURO V	3,09	0,0462
	EURO VI	0,597	0,0023

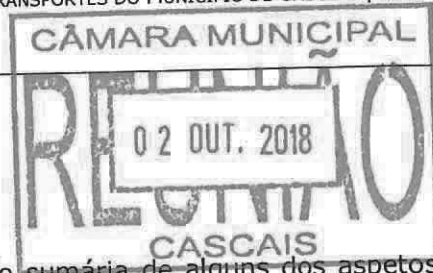
Mini-Bus	Norma	NOx (g/km)	PM2.5 (g/km)
	EURO IV	0,831	0,0409
	EURO V	1,15	0,0010
	EURO VI up to 2017	0,96	0,0009
	EURO VI 2018-2020	0,496	0,0009
	EURO VI 2021+	0,248	0,0009

Tabela 9 - EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Last Update 2017

Urban Buses Standard	Norma	Nº Veículos	NOx (g/km)	PM2.5 (g/km)
	EURO II	12	128,4	2,64
	EURO III	58	544,04	12,006
	EURO IV	31	168,02	1,4322
	EURO V	15	46,35	0,693
	EURO VI	13	7,761	0,0299
	Média da frota	129	6,9347	0,1302
	Total da frota	129	894,5763	16,7958

Tabela 10 - Frota Scotturb (dados Scotturb referentes a 2016/2017)





4. Execução do contrato

No presente capítulo, procede-se a uma descrição sumária de alguns dos aspetos contemplados na matriz contratual delineada para a operação a concursar. Para uma perceção global do regime contratual no seu todo, remete-se para o CE (Anexo 5 do presente Relatório) que, nos termos do artigo 42.º, n.º 1, do CCP, contém as cláusulas a incluir no contrato a celebrar.

4.1. Sanções, penalidades e/ou incentivos

A matéria sancionatória encontra-se regulada no artigo 27.º das cláusulas jurídicas do CE do seguinte modo:

- v) Para a generalidade dos incumprimentos, a multa contratual varia entre um mínimo de €1.000 (mil euros) e um máximo de €50.000 (cinquenta mil euros), e será graduada em função da gravidade das infrações cometidas;
- vi) No caso de incumprimento de obrigações sujeitas a um prazo determinado, o valor da multa é diário e gradativo, aumentando quanto maior for a dimensão do atraso;
- vii) Os valores das multas são atualizados anualmente de acordo com índice de preços no consumidor, com exclusão da habitação.
- viii) Em caso de reincidência, os valores aplicáveis são sucessivamente aumentados para o dobro do valor inicial.

Dado ser a primeira experiência de contratualização do serviço público de transporte rodoviário no Município – e o que tal acarreta em termos de necessidade de maior aprendizagem dos vários aspetos da operação –, optou-se por não se especificar antecipadamente um sistema de indicadores de desempenho do prestador do serviço que pré-determinasse a graduação das eventuais infrações. Em alternativa, remete-se para a futura elaboração de um regulamento de infrações contratuais, com a necessária colaboração do prestador do serviço na sua feitura.

Desde já se esclareça que a possibilidade de se vir a criar um regulamento de infrações contratuais não constitui uma alteração contratual sendo antes um mecanismo que visa reduzir a discricionariedade do Município no momento do julgamento da gravidade das infrações, conferindo, por essa via, maior segurança jurídica ao operador por via da maior previsibilidade das consequências das suas ações ou omissões.

4.2. Reporte, fiscalização e supervisão

A matéria de reporte de informação e fiscalização e supervisão do cumprimento do contrato encontra-se em várias partes do CE, designadamente nos artigos 8.º, 15.º, 20.º e 24.º das suas cláusulas jurídicas.

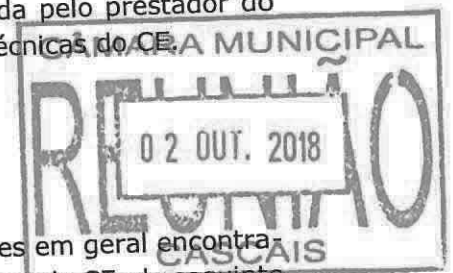
Prevê-se a instalação de um Posto de Regulação e Monitorização o qual irá permitir ao Município consultar, em tempo real, a informação gráfica e da base de dados relativamente aos serviços que estão a ser realizados através da informação disponibilizada pelo Sistema de Apoio à Exploração (SAE) do prestador do serviço e pelo *Can-Bus* dos veículos (cfr. ponto 8 das cláusulas técnicas do CE). Quanto à natureza, detalhe e periodicidade da informação a ser prestada pelo prestador do serviço ao Município, remete-se para o ponto 9 das cláusulas técnicas do CE.

4.3. Direitos dos passageiros

A matéria respeitante aos direitos dos passageiros e dos utentes em geral encontra-se fundamentalmente prevista no ponto 10 das cláusulas técnicas do CE, do seguinte modo:

- i) Salvo no que respeita às matérias que ficam sob responsabilidade exclusiva do Município, o prestador do serviço assume todas as obrigações e responsabilidades imputáveis ao operador constantes do Regime do Contrato de Transporte Rodoviário de Passageiros e Bagagens, constante do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro;
- ii) Em relação às reclamações exaradas no livro de reclamações, o prestador enviará mensalmente ao Município o relatório com o tratamento dessas reclamações, nomeadamente relativamente à forma como respondeu aos clientes;
- iii) Supletivamente, esses canais devem também poder recolher as reclamações/sugestões dos passageiros relativamente ao serviço de transporte público rodoviário, devendo estas ser encaminhadas para o Município;
- iv) O prestador do serviço será responsável por estabelecer as regras necessárias e manter em bom funcionamento um sistema de Perdidos e Achados relativo aos objetos encontrados no interior dos veículos e/ou nas paragens; este sistema deverá dispor de um *help desk* que os interessados deverão contactar para tentar recuperar objetos perdidos.

O Município assumirá as funções relacionadas com o apoio ao cliente em temas como dúvidas sobre bilhética (formatos e modalidades), funcionamento dos cartões (suportes de aquisição e validação), planificação de viagens (informação horários e carreiras), reporte de anomalias e emergências.

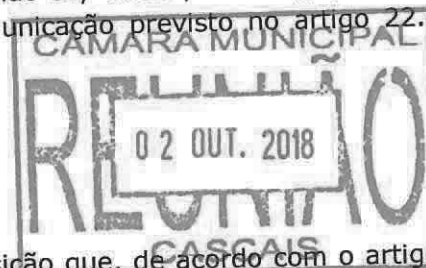


4.4. Indicadores de desempenho

Sobre a matéria de indicadores de desempenho, acesso ao SAE do prestador e mecanismos de fiscalização, remete-se para os pontos 4.1. e 4.2. *supra*.

4.5. Dever de informação e comunicação

No CE estipula-se a obrigação contratual de o prestador ter que cumprir com todos os normativos vigentes e aplicáveis, incluindo-se, assim, a obrigação de dar cumprimento ao dever de informação e comunicação previsto no artigo 22.º do RJSPTP.



4.6. Período de transição⁴

Prevê-se a existência de um período de transição que, de acordo com o artigo 7.º das cláusulas jurídicas do CE, tem os seguintes principais objetivos:

- i) Facultar ao prestador o tempo que este considere necessário para preparar a alocação de todos os recursos humanos e materiais em ordem ao início efetivo da operação;
- ii) Propiciar a articulação das partes na medida das responsabilidades de cada uma na futura operação;
- iii) Implementar um plano de comunicação e sensibilização dos utentes e demais população quanto aos diversos termos da futura operação, designadamente ao nível das linhas, dos horários, das frequências, da bilhética e do tarifário, de modo a provocar o mínimo de constrangimentos a quem utiliza a atual operação em curso.

O período de transição terá uma duração mínima de um mês e uma duração máxima de doze meses, sendo o prazo concreto o resultante da proposta apresentada a concurso pelo prestador, sendo esse prazo um dos subfactores de avaliação do concurso.

O prazo mínimo de um mês foi considerado pela CMC como o mínimo indispensável para a implementação de um plano de comunicação à população e aos utentes. Será porventura ambicioso mas, em primeiro lugar, caberá aos próprios concorrentes

⁴ Se o período de transição decorrer até 3 de Dezembro de 2019, os atuais operadores continuarão a operar de acordo com os respectivos títulos.
Se o período de transição decorrer para além de 3 de Dezembro de 2019, terá de se equacionar a melhor alternativa. Uma das possibilidades seria proceder à celebração de contratos por via de ajuste direto que permitisse aos operadores manter a respetiva operação nos atuais termos em que é desenvolvida.

saber se conseguem ter os recursos materiais e humanos prontos para começar a operar findo esse prazo.

Note-se que o atraso no início da operação, findo o período de transição, constitui fundamento de resolução sancionatória do contrato (cfr. 28.º, n.º 2, alínea a), do CE), com todas as consequências associadas, designadamente perda da caução e da compensação financeira – o que, espera-se, incentivará os concorrentes a propor o prazo que realisticamente possam cumprir.

Quanto à determinação do prazo máximo de doze meses, este assentou numa consulta ao mercado, tanto dos operadores de transporte público como dos fabricantes de autocarros, tendo sido considerado um prazo seguro para que estejam reunidas as condições necessárias à entrada em funcionamento da operação.

Findo o período de transição que ficar contratualmente fixado, de acordo com a proposta adjudicada, a oferta será implementada de uma só vez.



4.7. Matriz de riscos

Tipo	Concretização	Município	Operador
Riscos da operação	Funcionamento, equipamento, conservação e segurança das viaturas		X
	Cumprimento dos horários e das frequências		X
	Ajustamento pontual do número de quilómetros contratados		X
	Outras alterações ao número de quilómetros contratados	X	
	Responsabilidade civil por danos humanos, materiais e morais		X
	Viagens sem título de transporte válido	X	
Riscos financeiros	Obtenção de financiamento e cumprimentos das respetivas obrigações		X
Riscos económicos	Aumento do preço de combustíveis		X
	Inflação	X	
Riscos tecnológicos	Desatualização da tecnologia implementada	X	
Riscos de procura	Baixa procura do transporte	X	
Riscos tarifários	Baixa receita obtida com a venda de títulos de transporte	X	
Riscos jurídico-legislativos	Modificação unilateral do contrato		X
	Resolução do contrato por motivos de interesse público		X
	Ocorrência de casos de força maior	X	
	Alterações legislativas gerais		X



4.8. Outras questões contempladas pelo CE

4.8.1. Objeto acessório do contrato

No n.º 2 do artigo 4.º do CE, fixou-se que, no objeto do contrato, incluem-se, a título acessório, as tarefas de manutenção corrente e de limpeza dos interfaces atuais e dos futuros que venham a ser instalados pelo Município. Daqui decorre a solução de que a eventual e futura construção/instalação de novos interfaces será sempre da responsabilidade do Município e não do prestador do serviço.



4.8.2. Prorrogações do prazo

No artigo 6.º do CE, a avaliação geral do desempenho prestador do serviço foi aí prevista exclusivamente para efeitos de fundamentação de uma eventual decisão do Município de propor ou aceitar uma prorrogação do prazo do contrato.

Ao contrário da esmagadora maioria dos contratos públicos (e do próprio CCP) que se limita, sem mais, a prever a possibilidade de eventuais prorrogações contratuais, este CE vai mais além e:

- i) auto-vincula o Município a proceder a uma avaliação global do desempenho do prestador como condição *sine qua non* (logicamente, não necessariamente a única) para uma eventual decisão de prorrogação;
- ii) com esta previsão expressa, incentiva o prestador a uma executar bem o contrato e a operação – pois de tal, poderá vir a depender no futuro a prorrogação do contrato.

4.8.3. Contrapartida financeira para reforço tecnológico da operação

No artigo 10.º do CE prevê-se que o operador preste uma contrapartida financeira no valor de € 1.920.000,00 (um milhão noventa e vinte mil euros) que será destinada pela CMC ao reforço futuro da operação em novas tecnologias⁵.

Essa contrapartida financeira não será restituída caso decorram os 7 anos do prazo do contrato. Caso haja resolução do contrato durante o prazo dos 7 anos, o valor do depósito a restituir ao operador será reduzido proporcionalmente em função do

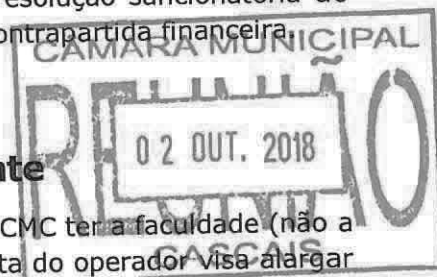
⁵ No estudo económico-financeiro este valor foi denominado, para efeitos desse estudo, como um depósito inicial, sendo aqui de esclarecer que o mesmo reveste a natureza jurídica de uma compensação financeira que o operador presta ao município.

decurso do prazo do contrato (por exemplo, se houver resolução ao fim de 5 anos, a CMC fica obrigada a restituir 2/7 de 1,9M€).

Note-se ainda que, conforme decorre no n.º 7 do artigo 28.º do CE (para o qual se remete no final do n.º 3 do artigo 10.º), em caso de resolução sancionatória do contrato, não haverá lugar a qualquer restituição desta contrapartida financeira.

4.8.4. Propriedade do material circulante

A lógica subjacente à previsão do artigo 12.º do CE de a CMC ter a faculdade (não a obrigação) de ficar com parte ou com a totalidade da frota do operador visa alargar o leque de soluções ao seu dispor tendo em vista a manutenção da operação em caso de resolução do contrato ou, por exemplo, a integração da frota numa futura concessão.



4.8.5. Pessoal

Propositadamente, não foram previstas no CE quaisquer referências em matéria de transmissão de estabelecimento dado que as respetivas regras são imperativas e terão de aplicar-se (ou não), quer um caderno de encargos diga que há ou que não há transmissão de estabelecimento.

Conforme é sabido, e decorre da extensa jurisprudência nacional e europeia sobre a matéria, só perante o caso concreto, é que se poderá avaliar/determinar se irá verificar uma situação de transmissão de estabelecimento, não competindo à entidade adjudicante pressupor se vai ou não haver uma transmissão de estabelecimento.

Acresce que, o caso da sucessão de operadores de transporte público rodoviário de passageiros é dos mais controversos quando à questão de saber se há ou não uma transmissão de estabelecimento – vd. por todos, o Acórdão do Tribunal de Justiça da CE, de 25.01.2001, proferido no processo C-172/99.

4.8.6. Adaptação tecnológica do operador aos meios da fiscalização

No artigo 24.º, n.º 2 do CE está apenas em causa a adaptação dos meios da operação à eventual modernização dos meios tecnológicos para efeitos da fiscalização (vg. atualização de softwares) pelo que não se vislumbra que venham a estar em causa custos excessivamente acrescidos ou astronómicos para o operador. Em qualquer caso, julga-se que, em situações limite, os institutos da boa-fé objetiva e do abuso de direito constituirão um respaldo suficientemente protetor da posição contratual do prestador do serviço.

4.8.7. Resolução sancionatória

As situações descritas no artigo 28.º do CE, a título exemplificativo, como podendo dar lugar a resolução sancionatória poderão dar corresponder cumulativamente a multa e a indemnização, conforme decorre do disposto no n.º 4 do artigo 325.º do CCP.



5. Peças procedimentais, pré contratuais ou contratuais a serem analisadas

O presente capítulo é constituído pelo Programa de Concurso e pelo Caderno de Encargos, que constituem o Anexo 4 e o Anexo 5 do presente Relatório, respectivamente.



6. Contratos de concessão, prestação de serviços e/ou de serviço público em vigor

A rede de transporte público rodoviário a operar no Concelho de Cascais está a cargo de três (3) operadores: Scotturb, Cascais Próxima e Vimeca. A manutenção da exploração do serviço público de transportes de passageiros, ao abrigo da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (RJSPTP), é assegurada através de autorizações provisórias e contratos de concessão.

A rede do Concelho de Cascais é composta por rede municipal e rede intermunicipal. A rede municipal, da responsabilidade da Autoridade de Transporte Municipal de Cascais, é assegurada por:

- 23 linhas exploradas pela Scotturb, cuja manutenção de exploração é titulada por Autorizações Provisórias, que podem ser consultadas na página da internet da CMC/Departamento de Autoridade de Transportes do Município de Cascais (DAT), através do seguinte *link*:
<https://www.cascais.pt/anexo/autorizacoes-temporarias-scotturb>;
- 6 linhas exploradas pela Cascais Próxima, cuja manutenção de exploração é titulada por Contratos de Concessão, que podem ser consultadas na página da internet da CMC/DAT, através do seguinte *link*:
<https://www.cascais.pt/anexo/contratos-de-concessao-cascais-proxima>.

A rede Intermunicipal que faz a ligação entre os Concelhos de Sintra e Oeiras, da responsabilidade da AML, é assegurada por:

- 12 linhas exploradas pela Scotturb, cuja manutenção de exploração é titulada por Autorizações Provisórias, que podem ser consultadas no portal da AML, através do seguinte *link*: AML | Autorizações Provisórias Intermunicipais (<https://www.aml.pt/index.php?cMILID=SUS57DC0FD5C7647&cMILL=3&mIID=SUS5798900304F1F&mIN=autoriza%E7%F5es%20provis%F3rias&mILA=&cMILID1=SUS5787A25518AED&mIID1>);
- 4 linhas exploradas pela Vimeca, cuja manutenção de exploração é titulada por Autorizações Provisórias, que podem ser consultadas no portal da AML, através do seguinte *link*: AML | Autorizações Provisórias Intermunicipais (<https://www.aml.pt/index.php?cMILID=SUS57DC0FD5C7647&cMILL=3&mIID=SUS5798900304F1F&mIN=autoriza%E7%F5es%20provis%F3rias&mILA=&cMILID1=SUS5787A25518AED&mIID1>).

Nas tabelas abaixo apresentam-se as linhas que compõem a rede de transporte público rodoviário do Concelho de Cascais.

Carreiras Municipais	Scotturb	Cascais Próxima	Vimeca
400 - Alcabideche (Cascaishopping) - Alcabideche (Cascaishopping), Porta A via Costa da Guia	✓		
401 - Alcabideche (Cascaishopping) - Alcabideche (Cascaishopping), Porta A via Parede	✓		
402 - Cascais (Terminal) - Cascais (Terminal), via Malveira da Serra e Zambujeiro	✓		
404 - Cascais (Terminal) - Cascais (Terminal), via Bairro do rosário e Torre	✓		
405 - Cascais (Terminal) - Cascais (Terminal), via Areia	✓		
406 - Cascais (Terminal) - Estoril (Estação), via Físgas	✓		
407 - Cascais (Terminal) - Estoril (Estação), via Bairro de Santo António	✓		
408 BusCas Alvide - Cascais (Terminal), via Alvide	✓		
409 - Cascais (Terminal) - Cascais (Terminal), via Alto do Cobre	✓		
411 - Cascais (Terminal) - Estoril (Estação), via Abuxarda e Cabreiro	✓		
411 - Cascais (Terminal) - Estoril (Estação), via Abuxarda e Cabreiro	✓		
412 - Cascais (Terminal) - Estoril (Estação), via Amoreira	✓		
412 - Cascais (Terminal) - Estoril (Estação), via Amoreira	✓		
413 - Cascais (Terminal) - Estoril (Estação), via Manique	✓		
414 - Cascais (Terminal) - Cascais (Terminal), via Zambujeiro e Malveira da Serra	✓		
415 - Cascais (Terminal) - Cascais (Terminal), via Areia	✓		
419 - Alapraia (Escola Secundária) - Estoril (Estação)	✓		
423 - Abóboda (Sociedade) - Estoril (Estação)	✓		
427 BusCas - Cascais (Estação), via Costa da Guia	✓		
461 - Carcavelos (Estação) - Talaíde	✓		
462 - Carcavelos (Estação) - Cascais (Terminal), via Cascaishopping	✓		
464 - Carcavelos (Estação) - Manique, via Bairro 25 de Abril	✓		



Carreiras Municipais	Scotturb	Cascais Próxima	Vimeca
475 - Carcavelos (Estação) - Parede (Terminal), via Sassoeiros	✓		
488 BusCas - Parede (Estação), via Madorna e Penedo	✓		
490 - Carcavelos (Estação) - Malveira da Serra, via Hospitais de Santana, Alcoitão e Cascais	✓		
BusCas SDR - S. Domingos de Rana (E.Leclerc) - Carcavelos (Estação)			✓
BusCas SDR Norte - Outeiro de Polima (circular), via Tires, Trajouce e Abóboda (com ligação ao BusCas SDR)		✓	
BusCas Malveira_Hospital - Malveira da Serra - Hospital de Cascais, via Janes, Zambujeiro e Murches		✓	
BusCas Estoril - Estoril (Estação - circular), via Alcoitão		✓	
BusCas Cascais_Hospital - Cascais (Estação) - Hospital de Cascais, via Alcabideche		✓	
Buscas SDR Oeste *1		✓	
Buscas Carcavelos *2		✓	

*1 - Esta carreira foi suprimida, conforme ofício n.º 22225, de 05.07.2018 enviado à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) (conforme Anexo 6 do presente Relatório).

*2 - Esta carreira encontra-se em fase de emissão de parecer prévio da AMT, conforme ofício n.º 22224, de 05.07.2018, não existindo por isso contrato ainda celebrado (conforme Anexo 6 do presente Relatório).

Carreiras Intermunicipais	Scotturb	Cascais Próxima	Vimeca
106 - Falagueira (Estação) / Carcavelos (Praia)			✓
119 - Paço de Arcos (Est. Norte) / Talaíde (Largo) - Via Esc. Prep. Paço de Arcos			✓
125 - Paço de Arcos (Est. Norte) / Taguspark - Via Esc. Prep. Paço de Arcos / Leião (x) Talaíde			✓
184 - Paço de Arcos (Est.) / Talaíde (C. Futebol)			✓
403 - Cascais Terminal - Sintra Estação			
417 - Cascais Terminal - Portela de Sintra Estação Sul	✓		
418 - Estoril Estação - Portela de Sintra Estação Sul	✓		
455 - Cascais Terminal - Rio de Mouro Estação	✓		
456 - Estoril Estação - Rio de Mouro Estação	✓		
463 - Cacém - Carcavelos Estação	✓		
464 - Carcavelos Estação - Manique	✓		

Carreiras Intermunicipais	Scotturb	Cascais Próxima	Vimeca
467 – Oeiras Estação - Portela de Sintra Estação Sul	✓		
470 – Oeiras Estação - Talaíde	✓		
471 – Carcavelos Estação (Circular)	✓		
479 – Oeiras Estação - Urbanização Jardins da Parede	✓		
489 – Oeiras Estação - Parede Terminal	✓		



7. Contratos interadministrativos

De acordo com o disposto no artigo 10.º do RJSPTP, as autoridades de transportes podem delegar através de contratos interadministrativos, total ou parcialmente, as respetivas competências noutras autoridades de transportes ou noutras entidades públicas, podendo igualmente as autoridades de transportes acordar entre si o exercício partilhado de parte ou da totalidade das competências que lhe estão cometidas.

Até à presente data, e em matéria de transportes, o Município de Cascais não celebrou qualquer contrato interadministrativo, quer de delegação quer de partilha de competências, com qualquer outra autoridade de transportes, quer de âmbito municipal quer de âmbito intermunicipal.

Para efeitos da presente operação, designadamente ao nível da articulação da rede municipal proposta com as linhas intermunicipais da responsabilidade da AML, o Município de Cascais, através do ofício n.º 21076, de 21.06.2018 (Anexo 7 do presente Relatório), já solicitou a essa autoridade que se pronunciasse sobre o desenho proposto, aguardando-se resposta da mesma (vide também ofício n.º 22221, de 05.07.2018, que faz parte do Anexo 7).



8. Instrumentos de Gestão Territorial e outros de Âmbito Sectorial



O planeamento da Mobilidade Urbana Multimodal Sustentável e o estímulo ao uso do TP, competências do DAT, é suportado em instrumentos reguladores do planeamento e ordenamento do território e em outros instrumentos sectoriais de mobilidade.

Neste sentido, disponibilizam-se os elementos tidos por mais relevantes, através dos seguintes *link's*:

- **Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)** (<http://pnpot.dgterritorio.pt/pnpot>);
- **Plano de Ordenamento do Parque Natural de Sintra-Cascais (POPNSC)** (<http://www2.icnf.pt/portal/pn/biodiversidade/ordgest/poap>);
- **Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Cidadela - São Julião da Barra** (<http://www.apambiente.pt/index.php?ref=x130>);
- **Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Sintra - Sado** (<http://www.apambiente.pt/index.php?ref=x139>);
- **Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS 2015)** (<http://www.apambiente.pt/index.php?ref=16&subref=143&sub2ref=734>);
- **Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT)** (<https://dre.pt/application/conteudo/520229>);
- **Turismo 2020** (<https://www.portugal.gov.pt/media/15123712/20150805-turismo-2020.pdf>);
- **Plano Estratégico dos Transportes - Mobilidade Sustentável 2011-2015 (PET)** (<https://dre.pt/application/dir/pdf1sdip/2011/11/21600/0479604821.pdf>);
- **Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+)** (<https://www.historico.portugal.gov.pt/pt/o-governo/arquivo-historico/governos-constitucionais/gc20/os-temas/peti3mais/peti3mais.aspxdf>);
- **Plano Rodoviário Nacional (PRN)** (<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/InfraestruturasRodoviaras/RedeRodoviaria/Paginas/PlanoRodoviarioNacional.aspx>);
- **Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML)** (<http://www.ccdr-lvt.pt/pt/plano->

regional-de-ordenamento-do-territorio-da-area-metropolitana-de-lisboa/54.htm);

• **Plano Diretor Municipal de Cascais (PDM)**
(<https://www.cascais.pt/area/plano-diretor-municipal>);

• **Planos de Pormenor em vigor e eficazes**
(<https://www.cascais.pt/planos-de-pormenor-em-vigor-e-eficazes/>);

- Plano de Pormenor do Espaço de Estabelecimento Terciário do Arneiro;
- Plano de Pormenor do Espaço de Reestruturação Urbanística da Quinta do Barão;
- Plano de Pormenor do Espaço Terciário de Sassoeiros Norte;
- Plano de Pormenor para a Instalação da Sede Nacional da Brisa-Auto Estradas de Portugal;
- Plano de Pormenor para a Reestruturação Urbanística dos Terrenos do Hotel Estoril-Sol e Área Envolvente;
- Plano de Pormenor do Espaço de Reestruturação Urbanística de Carcavelos Sul;

• **Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano – Cascais (PEDU-Cascais)** (conforme Anexo 8 do presente Relatório);

• **Plano de Ação para a Adaptação às Alterações Climáticas – Cascais 2030** (<https://ambiente.cascais.pt/pt/page/plano-acao-adaptacao-as-alteracoes-climaticas-cascais>);

• **Carta Educativa do Concelho de Cascais**
(<https://www.cascais.pt/projeto/carta-educativa>);

• **Carta de Desporto do Concelho de Cascais**
(<https://www.cascais.pt/anexo/carta-de-desporto-no-concelho-de-cascais#overlay-context=area/planeamento-estrategico>);

• **Carta de Equipamentos e Serviços Sociais do Concelho de Cascais**
(<https://www.cascais.pt/anexo/pdm-elementos-que-acompanham-o-plano-carta-de-equipamentos-e-servicos-sociais-va>);

• **Relatório sobre o Estado do Ordenamento do Território (REOT)**
(<https://www.cascais.pt/reot-relatorio-sobre-o-estado-do-ordenamento-do-territorio>).



9. Instrumentos Estratégicos e Operacionais de Mobilidade

A estrutura de rede municipal de transporte público rodoviário no Concelho de Cascais foi suportada nos seguintes instrumentos estratégicos e operacionais de mobilidade, os quais se disponibilizam, através dos seguintes *link's*:

- **Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio (ETAC) ***

(<https://www.cascais.pt/sub-area/instrumentos-de-planeamento>) composto pelos seguintes *dossiers*:

Relatório Final | Território | Mobilidade | Acessibilidade | Contas Públicas | Diagnóstico Global | Cenários | Projetos | Normativo | Balanço | Documento Final;

*Está a ser elaborado o PDU (Plano de Deslocações Urbanas), enquanto evolução do ETAC, de acordo com o CE que se anexa (Anexo 9).

- **Estudo para o modelo de organização e exploração para um sistema de mobilidade ciclável por patamares no Concelho de Cascais**

(https://www.cascais.pt/sites/default/files/anexos/gerais/new/estudo_sbpp_patamares_relatorio_final_dez2016.pdf);

- **Estudo Prévio e Anteprojeto da Ciclovia Urbana de S. João do Estoril a Carcavelos** (<https://www.cascais.pt/anexo/ciclovia-sao-joao-carcavelos-4-estacoes>);

- **Estudo de corredores de transporte público em sítio próprio no Município de Cascais - Relatório Final** (<https://www.cascais.pt/anexo/estudo-corredores-tpsp>);

- **Estudo de apoio à inserção do corredor de transporte público em sítio próprio no eixo de ligação entre a Parede e a Abóboda, no Município de Cascais** (<https://www.cascais.pt/anexo/corredor-8-parede-aboboda>);

- **Estudo de viabilidade preliminar para a introdução de um corredor de BRT na Linha de Cascais - Relatório final** (<https://www.cascais.pt/anexo/corredor-de-brt>);

- **Caracterização da rede de transporte público no concelho de Cascais (contagens MigTráfego)** (<https://www.cascais.pt/anexo/contagens-migtrafego>);

- **Relatório de Gestão e Contas, dos operadores**



Cascais Próxima:

- Cascais Próxima 2016
(https://www.cascais.pt/sites/default/files/anexos/gerais/new/relatorio_de_gestao_2016.pdf);
- Cascais Próxima 2015
(https://www.cascais.pt/sites/default/files/anexos/gerais/new/prestacao_de_contas_2015_cascais_proximaemsa.pdf);

Scotturb (estes elementos foram enviados ao Município de Cascais, enquanto Autoridade de Transportes, não autorizando a Scotturb a sua divulgação a quaisquer terceiros).



10. Análise Custo-benefício

O presente capítulo é constituído pela análise custo-benefício, estruturada com base na especificação os resultados pretendidos e das vantagens daí decorrentes, abordando quer a proposta de rede quer os impactos para a CMC.

A análise custo-benefício foi elaborada pela BDO, Outsourcing, Serviços de Contabilidade e Organização, L.da e constitui o Anexo 10 do presente Relatório.



11. Ficha Técnica

Direção de Projeto

- CMC | Vice-Presidência, Miguel Pinto Luz

Coordenação Geral

- CMC | DAT
 - D. DAT, Vitor Guerreiro da Silva
 - C. DRGM, Rui Espírito Santo
 - C. DPMT, Rita Batalha de Sousa



Equipa Interna da CMC

- CMC | DAT – Desenvolvimento técnico
 - DRGM – Monitorização da operação e regulação concursal
 - DPMT – Planeamento da operação
- CMC | DFP | DCOP – Acompanhamento financeiro e concursal

Equipa Externa de Consultores

- Pedro Amaral e Almeida, Advogado | consultor da Ferreira Pinto e Associados, Sociedade de Advogados RL – Área jurídica
- TRENMO Engenharia, S.A. – Rede de transporte público no Concelho de Cascais
- NOVA School of Business & Economics – Estudo económico-financeiro da operação
- TIS, Consultores em Transportes Inovação e Sistemas, S.A. – Área de bilhética e tarifária
- BDO, Outsourcing, Serviços de Contabilidade e Organização, L.da – Análise Custo-benefício



ANEXO 1

Publicações no JOUE

O presente anúncio no sítio web do TED: <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:154952-2017:TEXT:PT:HTML>

**Portugal-Cascais: Serviços de transporte público rodoviário
2017/S 080-154952**

Anúncio de pré-informação relativo a um contrato de serviço público

Formulário-tipo para notificação nos termos do n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento n.º 1370/2007, a publicar um ano antes da abertura do concurso ou da adjudicação por ajuste directo no Suplemento do Jornal Oficial da União Europeia.

<regulation_20071370> (pt)

Secção I: Autoridade competente

I.1) Nome, endereços e ponto(s) de contacto

Município de Cascais
505187531
Praça 5 de Outubro n.º 9
Ponto(s) de contacto: Divisão de contratação pública
2754-501 Cascais
Portugal
Correio electrónico: dcop@cm-cascais.pt

Para obter mais informações, consultar: O(s) ponto(s) de contacto indicado(s) acima



I.2) Tipo de autoridade competente

Autoridades regionais ou locais

I.3) Actividade principal

Outra: autoridade local

I.4) O contrato é adjudicado por conta de outras autoridades competentes

A autoridade/entidade adjudicante procede à aquisição por conta de outras autoridades adjudicantes: não

Secção II: Objecto do contrato

II.1) Descrição

II.1.1) Título atribuído ao contrato:

Contrato de serviço público de transporte rodoviário de passageiros.

II.1.2) Tipo de contrato, domínio(s) abrangido(s) pelo Serviço de Transporte Público

Categoria de serviços n.º T-05: Serviços de transporte por autocarro (urbano/regional)

Domínios abrangidos pelos serviços de transporte público

Local principal das obras, de entrega dos fornecimentos ou de prestação dos serviços: T-05 Transporte rodoviário de passageiros.

Código NUTS PT171

II.1.3) Descrição resumida do contrato

Transporte rodoviário de passageiros.

II.1.4) Vocabulário comum para os contratos públicos (Classificação CPV)

60112000

II.1.5) Informação acerca da subcontratação

A subcontratação está prevista: sim

Valor ou proporção do contrato susceptível de subcontratação a terceiros:

Desconhecido

Descrição resumida do valor/proporção do contrato a subcontratar: Desconhecido.

II.2) **Quantidade e/ou valor dos serviços:**

II.3) **Início e duração previstas do contrato ou prazo de execução**

Início: 3.12.2019

Duração em meses: 12 (a contar da data de adjudicação)

II.4) **Descrição resumida da natureza e extensão das obras**

Secção IV: Procedimento

IV.1) **Tipo de procedimento**

Concurso público

IV.2) **Critérios de adjudicação**

IV.2.1) **Critérios de adjudicação**

IV.2.2) **Informação acerca do leilão electrónico**

IV.3) **Informação administrativa**

IV.3.1) **Número de referência atribuído ao processo:**

IV.3.2) **Condições para obtenção do caderno de encargos e documentos complementares**

IV.3.3) **Prazo para a recepção das propostas ou pedidos de participação**

IV.3.4) **Língua(s) em que as propostas ou os pedidos de participação podem ser redigidos**

IV.3.5) **Período mínimo durante o qual o concorrente é obrigado a manter a sua proposta**

IV.3.6) **Condições de abertura das propostas**

Secção VI: Informação complementar

VI.1) **Informação complementar:**

VI.2) **Procedimentos de recurso**

VI.2.1) **Organismo responsável pelos procedimentos de recurso**

VI.2.2) **Interposição de recursos**

VI.2.3) **Serviço junto do qual se pode obter informação sobre a interposição de recursos**

VI.3) **Notificação da adjudicação:**

VI.4) **Data de envio do presente anúncio:**

21.4.2017



O presente anúncio no sítio web do TED: <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:352089-2018:TEXT:PT:HTML>

**Portugal-Cascais: Serviços de transporte público rodoviário
2018/S 153-352089**

**Município de Cascais, Praça 5 de Outubro, 9, Divisão de Contratação Pública,
Cascais 2754-501, Portugal. Correio electrónico: dcop@cm-cascais.pt**

(Suplemento do Jornal Oficial da União Europeia, 25.4.2017, 2017/S 080-154952)

Objecto:

CPV:60112000

Serviços de transporte público rodoviário

Em vez de:

Secção II Ponto II.3) Início e duração previstas do contrato ou prazo de execução
Duração em meses: 12 (a contar da data de adjudicação).

Ler:

Secção II Ponto II.3) Início e duração previstas do contrato ou prazo de execução
Duração em meses: 84 (a contar da data de adjudicação).





ANEXO 2

Relatório de Estudo Económico-financeiro de base ao "Concurso Internacional de Operação do Transporte Público Rodoviário de Passageiros" no Município de Cascais

Relatório de estudo económico-financeiro de base ao
“Concurso Internacional de Operação do Transporte Público Rodoviário de
Passageiros”
no Município de Cascais



1 de junho de 2018

Índice

1	Sumário Executivo	4
2	Introdução.....	6
3	Pressupostos	10
3.1	Gerais.....	10
3.2	Tarifas e Receitas.....	14
3.3	Custos Operacionais.....	24
3.4	Investimentos e Amortizações	31
3.5	Necessidades de Fundo de Manexo	40
4	Apuramento dos <i>Cash Flows</i> e das Necessidades de Financiamento do Operador.....	42
4.1	Cash Flows do Operador	42
4.2	Necessidades de Financiamento da Operação.....	47
5	Apuramento dos <i>Cash Flows</i> da Câmara Municipal de Cascais	50
6	Análise de Cenários e de Sensibilidade.....	56
6.1	Cenário com duração do contrato de 10 anos.....	56
6.2	Análise de sensibilidade à idade da frota.....	58
6.3	Análise de sensibilidade aos investimentos.....	60
6.4	Análise de sensibilidade ao custo médio dos capitais do operador.....	61
6.5	Cenário alternativos de procura.....	63



7	Comparador do Setor Público	66
8	Anexo – Demonstrações Financeiras	67
8.1	Demonstração de Resultados	67
8.2	Balanço	68
8.3	Mapa de Origens e Aplicações de Fundos	69





1 Sumário Executivo

Enquanto Autoridade de Transportes Municipal, a Câmara Municipal de Cascais propõe-se lançar um Concurso Internacional para prestação do serviço público de transporte rodoviário de passageiros no Município de Cascais. O modelo proposto a Concurso é o de uma prestação de serviços, por um prazo de 7 anos, com opção de renovação anual até um máximo de 3 anos, ficando o operador com a responsabilidade e risco associados à gestão, aos investimentos e ao financiamento da operação, assumindo a Câmara Municipal de Cascais o risco associado à procura. Como contrapartida pelo serviço prestado, o operador terá direito a receber uma compensação por quilómetro percorrido contratado (modelo de *Gross Cost*).

Relativamente às atuais condições de prestação do serviço, o modelo proposto a Concurso apresenta diferenças significativas, entre as quais:

- (i) um aumento substancial do número de quilómetros a produzir face à atual rede municipal (como resultado do aumento do número e frequência das carreiras) – de aprox. 3,8 milhões para aprox. 7 milhões de quilómetros por ano;
- (ii) uma melhoria significativa das condições de prestação do serviço (e.g. conforto e segurança) – definindo-se uma idade máxima dos autocarros de 12 anos, e uma idade média máxima da frota de 6 anos;
- (iii) uma significativa simplificação e redução do tarifário – com a introdução de um passe único de 30€;
- (iv) um maior controle por parte da Câmara Municipal de Cascais relativamente às características do serviço prestado – passando esta, e não o operador, a definir o desenho da rede e o tarifário a aplicar; e
- (v) uma redução substancial do risco da atividade para o operador – passando a Câmara Municipal de Cascais a assumir o risco procura.

Globalmente, espera-se que a qualidade do serviço prestado melhore consideravelmente, contribuindo para atrair novos utilizadores – e aumentando a transferência intermodal –, mas principalmente, reforçando o caráter de serviço público deste tipo de transporte.

Como resultado dos pressupostos considerados neste estudo (cenário base), estima-se em 2,21€ por quilómetro o valor da compensação financeira a pagar pela Câmara Municipal de Cascais ao operador do serviço, de modo a que o Valor Atual Líquido seja positivo (Valor Atual Líquido dos *Cash Flows* da Operação de cerca de 800 mil euros e Valor Atual Líquido do *Cash Flows* Acionistas de 100 mil euros, em ambos os casos considerando todo o prazo da operação), depois de descontados os *cash flows* da operação e acionistas aos respetivos custos de oportunidade.

Quanto ao impacto para a Câmara Municipal de Cascais resultante do pagamento desta compensação financeira, do tarifário social vigente e dos encargos fiscais estimados, apura-se um Valor Atual Líquido de aprox. -64 milhões de euros (considerando todo o prazo da operação), o que equivale a um encargo médio anual estimado de aprox. -9 milhões de euros (a preços de 2019)¹.

Para além do cenário base resultante dos pressupostos considerados neste estudo, consideraram-se ainda outros cenários alternativos negativos e positivos: no primeiro caso, que poderiam resultar de os concorrentes terem um perceção mais negativa do que a considerada relativamente ao risco da operação (traduzida num agravamento da taxa de desconto dos *cash flows*), e/ou de assumirem custos de investimento (especialmente na frota) superiores aos estimados; no segundo caso, que poderiam resultar de os custos de investimento serem inferiores aos estimados (eventualmente, até dispensando o investimento no PMO), e/ou de um aumento da procura, induzido pelo aumento da oferta, pela melhoria da qualidade do serviço, e pela redução do tarifário prevista.

¹ Assumindo que nesta transação o IVA tem um impacto neutro nas contas da Câmara Municipal de Cascais, conforme decorre do parecer fiscal solicitado por esta



2 Introdução

Com a entrada em vigor do novo Regime Jurídico de Serviço Público de Transporte de Passageiros, a Câmara Municipal de Cascais (“CMC”) assumiu competências como Autoridade de Transportes Municipal, ficando assim responsável pela prestação (ou contratação) deste serviço público na área geográfica do seu Município. À presente data², o transporte público rodoviário de passageiros é prestado, em regime de autorizações provisórias, maioritariamente pela Scotturb – Transportes Urbanos, Lda (“Scotturb”), que opera serviços urbanos e interurbanos no Concelho de Cascais, Sintra e Oeiras, mas também pela Vímea Transportes – Viação Mecânica de Carnachide, Lda., que para além de operar serviços interurbanos em Cascais, também serve os Concelhos de Sintra, Oeiras e Lisboa, e pela Cascais Próxima, E.M., S.A..

Relativamente ao serviço que é atualmente prestado, a Câmara Municipal de Cascais pretende agora lançar um “Concurso Internacional de Operação do Transporte Público Rodoviário de Passageiros” (o “Concurso”³), introduzindo alterações muito significativas relativamente às atuais autorizações provisórias, quer pelo impacto que terão na qualidade do serviço prestado, quer pela alteração substancial de risco que acarretarão para o futuro operador. As principais alterações e características do serviço que a CMC pretende contratar são as seguintes:

- (i) **Aumento substancial da oferta**, em termos de número de carreiras e de quilómetros percorridos, e que representa um aumento de aprox. 83% relativamente à estimativa de quilómetros percorridos pela Scotturb em 2017 na rede municipal atual⁴. Este aumento da oferta permitirá reduzir o tempo total de viagem dos utentes – considerando tanto o tempo de espera como a duração

² E desde 1 de Janeiro de 1996.

³ Ao longo deste documento menciona-se ainda o “Contrato”, ou a “Operação”, por referência ao contrato e à operação que resultarão deste Concurso.

⁴ Entende-se como rede municipal atual a oferta de percursos que começam e terminam dentro dos limites do concelho

do percurso –, proporcionando assim uma melhoria significativa do serviço prestado. Adicionalmente, é de admitir que o acréscimo de oferta possa induzir também um aumento da procura, facilitando a transferência intermodal (de transporte privado para transporte público) desejada pela Câmara Municipal de Cascais.

(ii) **Melhoria significativa das condições de operação**, definindo uma idade média máxima da frota de 6 anos, e uma idade máxima dos autocarros de 12 anos – estes objetivos comparam com uma idade média da frota da Scotturb de 9 anos em 2016⁵. A Câmara Municipal de Cascais introduzirá ainda várias métricas adicionais de qualidade (e.g. higiene e conforto dos autocarros, cumprimento rigoroso dos horários das carreiras, etc.), implementando um sistema de controle e de penalizações/incentivos rigoroso e efetivo (atualmente inexistente).

(iii) **Maior simplificação e substancial redução do tarifário**, introduzindo um passe único de 30€/mês (já com IVA) – este preço compara com o tarifário atual de 43,58€/mês para passes da Scotturb, ou de 63,78€/mês para passes combinados⁶. Tal como relativamente ao aumento da oferta referida acima, também a redução do tarifário potenciará o aumento da procura por transportes públicos, para além do natural benefício social.

(iv) Caberá à Câmara Municipal de Cascais – e não aos vários operadores, tal como hoje acontece – a definição das carreiras, dos quilómetros a percorrer, e do tarifário a aplicar. Deste modo, passa a ser efetivamente a **CMC** – e não o futuro operador – quem **define as características e qualidade do serviço público prestado**.

(v) Ainda que coloque atualmente a Concurso uma definição concreta de rede de transportes públicos rodoviários (e.g. carreiras, horários), a **CMC pretende manter um razoável grau de liberdade para possível alteração dessa rede, podendo reajustá-la**

⁵ Sem a realização de investimentos relevantes, a idade média da frota seria atualmente de 11 anos.

⁶ Ambos os valores correspondentes a preços médios de 2018, já incluindo IVA, considerando os vários tipos de passe.



em função da evolução da procura, e da sua integração face a outras soluções de mobilidade oferecidas pelo Município (e.g. busCas, bicicletas, estacionamento, etc.). Do mesmo modo, a CMC pretende também manter a flexibilidade de poder vir a ajustar o tarifário agora considerado.

Assim, o modelo de operação futura posto a Concurso será o do *Gross Cost* – pagando a CMC ao operador um valor fixo por quilómetro contratado percorrido, atualizado anualmente à inflação – passando o risco associado à procura (i.e. às receitas da operação) a ser totalmente assumido pela CMC, diferentemente da situação atual em que esse risco é assumido pelo operador.

Não apenas não faria sentido continuar a pedir ao operador que assumisse um risco que não poderá gerir (ao deixar de controlar o tarifário e a definição da oferta/rede), como é expectável que qualquer potencial operador viesse a penalizar exageradamente o risco associado a uma procura que se torna agora mais difícil de prever (variando em função da alteração da oferta e do tarifário). Deste modo, no novo modelo de operação o risco do operador **reduzir-se-á substancialmente**, passando apenas a incidir sobre as condições práticas de prestação do serviço – e.g. contratação e gestão de pessoal, aquisição e gestão da frota, aquisição e gestão do PMO, etc. – e do respetivo financiamento.

O objetivo do presente relatório é o de descrever os pressupostos e a metodologia de análise seguidos no apuramento dos resultados que um “operador tipo” poderia esperar, considerando o serviço público de transporte rodoviário nos moldes definidos pela CMC. O preço por quilómetro que viabilizaria económica e financeiramente a Operação, e que resulta deste estudo, deveria ser uma aproximação ao preço que o mercado, se fosse concorrencial, estaria disposto a receber para prestar o serviço em causa e, nesse sentido, servir para balizar as propostas que se apresentarem a Concurso, assumindo-se como um preço máximo.

Adicionalmente, este relatório procura estimar os *cash flows* globais e anuais médios (máximos e esperados) que a Câmara Municipal de Cascais deverá obter, no caso de contratar o preço por quilómetro máximo proposto a Concurso.



3 Pressupostos

O modelo económico-financeiro subjacente a este estudo assenta num vasto conjunto de pressupostos gerais (macroeconómicos, financeiros, fiscais), de tarifário e de receitas, de custos operacionais, de investimento, e de financiamento, conforme se detalha nos pontos seguintes.

Especialmente em relação aos pressupostos da procura e aos custos estimados da operação, seria necessário atender às condições específicas do Município de Cascais, para o qual teria sido particularmente importante dispor de informação histórica detalhada e fiável – preferencialmente, de um único operador, o que atualmente não é o caso. Acresce que a informação prestada pela Scotturb, o operador que atualmente cobre a maior parte da rede que se pretende levar a concurso, agrega não apenas informação relativa ao Concelho de Cascais, como também a atividade que a empresa presta nos Municípios de Sintra e Oeiras, incluindo tanto uma operação municipal como intermunicipal. Assim, foi necessário assumir alguns pressupostos prévios no necessário processo de desagregação da informação disponível, procurando identificar os valores especificamente associados à operação municipal de Cascais.

3.1 Gerais

Considerando que o prazo da operação deve permitir aos operadores recuperar económica e financeiramente o investimento exigido (especialmente na frota), mas sem comprometer a possibilidade de se evoluir no futuro para outras soluções de mobilidade, a CMC

definiu um prazo contratual de 7 anos para a operação, a contar do final do período de transição inicial de até 1 ano⁷, passível de ser renovado anualmente até atingir o prazo máximo do Contrato de 10 anos (contando com o período de transição). Durante o período de transição a responsabilidade pela operação (e.g. receitas, custos, etc.) caberá aos atuais operadores, pelo que este estudo apenas considera os *cash flows* esperados durante o período de funcionamento, i.e. durante 7 anos de atividade⁸, cujo início está previsto para 1 de janeiro de 2020 (Quadro 1).

PRESSUPOSTOS GERAIS

Prazo do Contrato	
Início do Contrato	01/01/2020
Fim do Contrato	31/12/2026
Ano de início	2020
Ano de fim	2026
Nº de anos Contrato	7

Quadro 1 - Prazo do contrato e início de atividade

Prevendo-se que em determinadas linhas a frequência e os horários do serviço variem em função do dia da semana (dias úteis, sábados, e domingos ou feriados), ou em função do período do ano, nomeadamente devido à sazonalidade do turismo ou do período

⁷ Enquanto que o prazo da operação está fixado nos termos do Concurso, não admitindo variantes, os concorrentes poderão propor diferentes prazos para o período de transição, até um máximo de 1 ano.

⁸ Neste estudo apresenta-se como cenário base um prazo de 7 anos, uma vez que as subseqüentes renovações anuais poderão não se concretizar. No entanto, no ponto 6.1 apresentam-se os valores que estariam associados a um Contrato de 10 anos.



de férias escolares, considerou-se em cada ano os dias da semana específicos, e um período de verão de 1 de julho a 15 de setembro.

Os pressupostos relativos à inflação foram definidos com base nas Projeções Económicas do Banco de Portugal⁹, que apresenta previsões de 1,2%, 1,4% e 1,5% para o período de 2018-2020. Como evolução para o restante período do contrato considerou-se uma continuidade da tendência de subida dos preços até aos níveis de “inflação objetivo” definidos pelo Banco Central Europeu para a zona euro de 2,0% (Quadro 2).

Relativamente aos combustíveis, apesar de a inflação histórica apresentar nalguns anos valores ligeiramente diferentes dos da taxa de variação do IHPC, considerou-se para os anos futuros uma projeção em linha com a da inflação geral. O mesmo raciocínio esteve na base das projeções de inflação dos investimentos – neste caso, principalmente investimentos em autocarros e imobiliários (PMO).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
PRESSUPOSTOS GERAIS												
Pressupostos macroeconómicos												
Taxa de inflação geral (IHPC)		0,60%	1,60%	1,20%	1,40%	1,40%	1,50%	1,70%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
Taxa de inflação dos combustíveis		0,50%	0,60%	1,00%	1,40%	1,40%	1,50%	1,70%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
Taxa de inflação dos investimentos		0,60%	1,60%	1,20%	1,40%	1,40%	1,50%	1,70%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

Quadro 2 - Pressupostos de Inflação



Como pressupostos fiscais consideraram-se, para todo o prazo contratual, os valores e limites atuais referentes aos principais impostos do sistema fiscal, considerando as alterações introduzidas pela Lei do Orçamento do Estado para 2018 (Lei n.º 114/2017), bem como as alterações legislativas que ocorreram posteriormente.

No que respeita à incidência de IVA, importa realçar que, enquanto a taxa de IVA sobre as receitas tarifárias é de 6%, a taxa de IVA que incidirá sobre as compensações a pagar pela CMC ao operador, quer seja por via de um preço por cada quilómetro percorrido, quer seja por via de um valor fixo mensal ou anual, será sempre de 23%.

No entanto considerou-se que a CMC poderá deduzir a totalidade do IVA a liquidar ao abrigo do Contrato, não tendo portanto qualquer impacto líquido nos *cash flows* esperados da CMC.



Pressupostos fiscais			
Imposto de selo (garantias < 5 anos)			0,50%
Imposto de selo (garantias >= 5 anos)			0,60%
Imposto de selo (utiliz. crédito < 5 anos)			0,50%
Imposto de selo (utiliz. crédito >= 5 anos)			0,60%
Imposto de selo (lucros)			4,00%
Imposto de selo (comissões por garantias prestadas)			3,00%
IRC			21,00%
Pagamento por conta (se coleta do ano anterior < 500.000€)			80,0%
Pagamento por conta (se coleta do ano anterior > 500.000€)			95,0%
Pagamento especial por conta (PEC do ano > 850€ < 70.000€)			2,5%
Pagamento adicional por conta de IRC (lucro tributável > 7,5M€)			4,5%
Pagamento adicional por conta de IRC (lucro tributável > 7,5M€)			1,25%
Derrama Municipal (Cascais)			3,00%
Derrama Estadual (lucro tributável > 7,5M€)	1.500.000		5,00%
Derrama Estadual (lucro tributável > 7,5M€)	7.500.000		
Retenção média IRS administração			30,0%
Retenção média IRS trabalhadores			15,0%
TSU (empresas) administração			23,75%
TSU (empresas) trabalhadores			23,75%
TSU (empregados) administração			11,00%
TSU (empregados) trabalhadores			11,00%
IMI			0,37%
IMT (terreno)			5,00%
IUC (imposto de circulação)			206,0 €
IVA liquidado bilhetes, passes e compensações de passes intermodais			6,0%
IVA liquidado publicidade			23,0%
IVA liquidado indemn. compensatórias	Sim		6,0%
IVA liquidado indemn. Camarárias	Sim		6,0%
IVA liquidado Compens. Operação (CMC)	Sim		23,0%
IVA liquidado alugueres			23,0%
IVA dedutível combustíveis			23,0%
IVA dedutível seguros			0,0%
IVA dedutível água			6,0%
IVA dedutível electricidade			23,0%
IVA dedutível outros custos			23,0%
IVA dedutível investimentos			23,0%
IVA dedutível penalidades			0,0%

Quadro 3 - Pressupostos Fiscais



3.2 Tarifas e Receitas

As principais fontes de receita associadas à operação de transporte público rodoviário de passageiros são as receitas da venda de bilhetes (resultantes do tarifário e da procura esperada), as indemnizações por conta de tarifas sociais em vigor e as receitas de publicidade no interior e exterior dos autocarros. Independentemente do modelo de partilha de risco definido, e da entidade – operador ou CMC – a quem compete a contabilização destas receitas, apresentam-se nos pontos seguintes os pressupostos considerados e os valores esperados para cada rúbrica.

3.2.1 Receitas Tarifárias

No que respeita às receitas provenientes da venda de bilhetes, considerou-se genericamente o modelo tarifário atualmente em vigor no Município de Cascais (e.g. passes, bilhetes de bordo, pré-comprados, etc.), aplicado pela Scotturb. Contudo, no cenário base deste estudo, incorporou-se a intenção deste Executivo Camarário de simplificar e reduzir o tarifário introduzindo um passe único para todo o Município, com o preço de 30€ (valor com IVA), com aplicação a partir de 1 de janeiro de 2020. Naturalmente, esta proposta de substancial redução do tarifário, face ao tarifário atualmente praticado¹⁰ terá um custo financeiro acrescido para a CMC¹¹ – que ficará, contudo, mais ou menos mitigado pelo maior ou menor aumento de procura que o mesmo induzirá (comentado mais adiante). Considerou-se ainda a manutenção dos bilhetes turísticos, bilhetes de dia inteiro ou relativos a determinados percursos,

¹⁰ Em 2018, preço médio dos passes mensais da Scotturb era de 43,58€, e o preço médio dos passes mensais combinados era de 63,78

¹¹ Considerando um cenário em que a procura se mantivesse constante e igual à estimada para 2019 (i.e. a redução do tarifário não induzisse maior procura), a redução tarifária proposta pode representar uma redução das receitas provenientes da venda de bilhetes de aprox. 21% em cada ano, a partir de 2020. A este efeito acresceria uma possível transferência da compra de bilhetes de viagem única para passes mensais – agora mais baratos –, o que agravaria o custo financeiro associado a esta opção de redução tarifária.

vocacionados para utentes turistas, e os circuitos especiais, que correspondem a serviços ocasionais, vocacionados essencialmente para escolas em visitas de estudo.

Como valor base de receita para cada diferente título de transporte, recorreu-se ao preço médio que se apura a partir das tabelas de preços praticadas pelo operador Scotturb (ponderadas pela utilização histórica dos diferentes subtarifários em vigor em função da distância percorrida), conforme Quadro 4.

Tiveram-se ainda em conta as diferentes modalidades de desconto de tarifas sociais em vigor na AML, assim como aquelas que são específicas do Município de Cascais. Quanto às tarifas sociais, nomeadamente no que respeita à base de apuramento do desconto, considerou-se que as modalidades 4_18 A/B, correspondentes a estudantes do ensino básico e secundário, incidirão sobretudo sobre os passes próprios do operador, ou seja, viagens dentro do Município de Cascais, e que as modalidades Sub-23 A/B, correspondentes a estudantes universitários, incidirão principalmente sobre os passes combinados com outros operadores que complementam o transporte para Lisboa, como é o caso da CP e da Carris. Já quanto às tarifas sociais de iniciativa camarária, assumiu-se que se irão manter nos moldes atuais, isto é, gratuitos para estudantes menores de 12 anos e com um valor fixo de 14,50€, já com IVA, para os munícipes com mais de 65 anos.





	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Pressupostos Tarifário (a preços correntes)							
Passes próprios (da operadora)	28.30	28.73	29.21	29.80	30.40	31.00	31.62
Passes combinados	28.30	28.73	29.21	29.80	30.40	31.00	31.62
Bilhetes de bordo (preço médio)	1.89	1.92	1.95	1.99	2.03	2.07	2.11
Bilhetes pré-comprados	1.42	1.44	1.46	1.49	1.52	1.55	1.58
Bilhetes turísticos e especiais	12.39	12.57	12.79	13.04	13.30	13.57	13.84
Circuitos especiais	1.42	1.44	1.46	1.49	1.52	1.55	1.58
4_18 A	11.32	11.49	11.69	11.92	12.16	12.40	12.65
4_18 B	21.23	21.54	21.91	22.35	22.80	23.25	23.72
Sub-23 A	11.32	11.49	11.69	11.92	12.16	12.40	12.65
Sub-23 B	21.23	21.54	21.91	22.35	22.80	23.25	23.72
Sub-12	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
+65	14.04	14.25	14.49	14.78	15.08	15.38	15.68
Outras tarifas sociais	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Quadro 5 - Pressupostos do Tarifário (sem IVA)

Quanto à procura do serviço por parte dos municípios, traduzida em número de viagens pagas por ano¹² (e equivalente ao número de validações de bilhetes por ano), os pressupostos considerados neste estudo foram estimados pela TRENMO em três cenários incrementais diferentes, apresentados nos Quadros 6 a 8:

- (a) considerando a procura prevista para 2019 (de 7.607 milhares de viagens pagas por ano) constante para todo o prazo do contrato
- pressuposto que, em face de uma rede melhorada e condições tarifárias mais atrativas para os utentes, pode ser considerado bastante conservador;

¹² O termo “procura”, no âmbito do presente relatório, respeita apenas ao número de viagens pagas, não entrando em consideração com as viagens não pagas ou fraudulentas, o que poderá gerar ligeiras diferenças relativamente ao relatório da TRENMO.

- (b) estimando um possível crescimento da procura, na ordem dos 5%, induzido pelo aumento da oferta; e
- (c) estimando um crescimento da procura, de cerca de 14% relativamente ao cenário inicial (a), induzido pelo efeito combinado do aumento da oferta e da redução do tarifário, e que corresponde ao cenário base considerado no presente estudo.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
PRESSUPOSTOS PROCURA								
Pressupostos Procura								
Nr. viagens por ano (milhares)	7,607	7,607	7,607	7,607	7,607	7,607	7,607	7,607
Taxa de crescimento do nr. viagens		0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

Quadro 6 - Pressupostos do nº de viagens - cenário inicial

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
PRESSUPOSTOS PROCURA								
Pressupostos Procura								
Nr. viagens por ano (milhares)	7,607	7,980	7,980	7,980	7,980	7,980	7,980	7,980
Taxa de crescimento do nr. viagens		4.90%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

Quadro 7 - Pressupostos do nº de viagens - cenário com impacto da melhoria da rede (produção)



2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026

PRESSUPOSTOS PROCURA

Pressupostos Procura	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Nr. viagens por ano (milhares)	7,607	8,679	8,679	8,679	8,679	8,679	8,679	8,679
Taxa de crescimento do nr. viagens		14.10%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

Quadro 8 - Pressupostos do nº de viagens – cenário base (produção e tarifário)

Para além da estimativa relativa à evolução global da procura, o apuramento das receitas com a venda de bilhetes implica transformar a estimativa de viagens/validações por ano em títulos de transporte vendidos por ano. Com esse fim recorreu-se, mais uma vez, a informação histórica do atual operador, nomeadamente no que respeita à repartição percentual do número de viagens por tipo de título de transporte, e ao número médio de validações por título de transporte. Por exemplo, enquanto que ao título de transporte “bilhete de bordo” corresponde uma viagem ou validação, ao título de transporte “passe” correspondem, em média, 44 viagens ou validações.

No que respeita à repartição da procura por tipo de título de transporte, considerou-se que em resultado da melhoria da rede haverá uma maior adesão ao transporte público no Concelho de Cascais – o que fará aumentar a compra de passe do operador, bilhetes de bordo e pré-comprados. Para além disso, considerou-se ainda que a redução tarifária prevista irá favorecer ainda mais a utilização do passe do operador.





Pressupostos Procura

Repartição da procura por tipo de tarifa:

	Estim. Inicial	Cen. Final	final tarif. red.
Passes próprios (da operadora)	14,55%	16,14%	23,72%
Passes combinados	19,95%	19,02%	17,48%
Bilhetes de bordo	7,94%	8,27%	2,07%
Bilhetes pré-comprados	9,75%	10,75%	14,16%
Bilhetes turísticos e especiais	2,11%	2,01%	1,85%
Circuitos especiais	3,84%	3,66%	3,36%
4_18 A	2,40%	2,40%	2,40%
4_18 B	1,90%	1,90%	1,90%
Sub-23 A	0,50%	0,50%	0,50%
Sub-23 B	0,57%	0,57%	0,57%
Sub-12	11,00%	10,49%	9,64%
+65	25,50%	24,31%	22,35%
Outras tarifas sociais			
	100,00%	100,00%	100,00%

Nº médio de viagens por título de transporte:

Passes próprios (da operadora)	44
Passes combinados	49
Bilhetes de bordo	1
Bilhetes pré-comprados	1
Bilhetes turísticos e especiais	4
Circuitos especiais	1
4_18 A	44
4_18 B	44
Sub-23 A	49
Sub-23 B	49
Sub-12	44
+65	44
outras tarifas sociais	

Quadro 9 - Procura por tipo de tarifa e nº médio de viagens por título de transporte

Com os pressupostos acima descritos, estimaram-se as vendas anuais por título de transporte, para o período contratual, conforme se apresenta no Quadro 10.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
PRESSUPOSTOS PROCURA							
Pressupostos Procura							
Procura por ano:	3.917	3.917	3.917	3.917	3.917	3.917	3.917
Passes próprios (da operadora)	2.596	2.596	2.596	2.596	2.596	2.596	2.596
Passes combinados	14.952	14.952	14.952	14.952	14.952	14.952	14.952
Bilhetes de bordo	102.403	102.403	102.403	102.403	102.403	102.403	102.403
Bilhetes pré-comprados	3.341	3.341	3.341	3.341	3.341	3.341	3.341
Bilhetes turísticos e especiais	24.312	24.312	24.312	24.312	24.312	24.312	24.312
Circuitos especiais	396	396	396	396	396	396	396
4_18 A	314	314	314	314	314	314	314
4_18 B	74	74	74	74	74	74	74
Sub-23 A	85	85	85	85	85	85	85
Sub-23 B	1.592	1.592	1.592	1.592	1.592	1.592	1.592
Sub-12	3.691	3.691	3.691	3.691	3.691	3.691	3.691
+65							
Outras tarif. sociais							



Quadro 10 - Estimativa de nº de títulos de transporte (cenário base (c) – produção e tarifário reduzido)

Finalmente, no Quadro 11 apresentam-se as estimativas de receitas tarifárias anuais.

2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026

PROVEITOS OPERACIONAIS (preços correntes)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Vendas de bilhetes	5.985.906	6.075.694	6.178.981	6.302.561	6.428.612	6.557.184	6.688.328
Passes próprios (da operadora)	1.330.389	1.350.345	1.373.301	1.400.767	1.428.782	1.457.358	1.486.505
Passes combinados	881.621	894.846	910.058	928.259	946.824	965.761	985.076
Bilhetes de bordo	338.528	343.606	349.447	356.436	363.565	370.836	378.253
Bilhetes pré-comprados	1.738.920	1.765.004	1.795.009	1.830.909	1.867.527	1.904.878	1.942.975
Bilhetes turísticos e especiais	496.514	503.962	512.530	522.780	533.236	543.900	554.778
Circuitos especiais	412.848	419.041	426.164	434.688	443.381	452.249	461.294
4_18 A	53.841	54.649	55.578	56.689	57.823	58.980	60.159
4_18 B	79.921	81.119	82.498	84.148	85.831	87.548	89.299
Sub-23 A	10.085	10.237	10.411	10.619	10.831	11.048	11.269
Sub-23 B	21.557	21.881	22.253	22.698	23.152	23.615	24.087
Sub-12	0	0	0	0	0	0	0
+65	621.680	631.006	641.733	654.567	667.659	681.012	694.632
Outras tarifas Sociais	0	0	0	0	0	0	0



Quadro 11 - Receitas com a venda de bilhetes

3.2.2 Indemnizações Tarifárias

Às receitas da venda de bilhetes, descritas no ponto anterior, há que acrescentar como receitas da bilhética as indemnizações compensatórias das tarifas sociais – tanto as da Área Metropolitana de Lisboa, como as de iniciativa do Município de Cascais –, bem como o acordo dos passes intermodais, tendo-se assumido, neste último caso, o pressuposto de que representam 5% das receitas globais com passes, tal como decorre dos valores históricos do atual operador. No Quadro 12 apresentam-se as indemnizações unitárias e no Quadro 13 a previsão do seu valor global ao longo do contrato.

2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026

PRESSUPOSTOS RECEITAS

Pressupostos Indemnizações (a preços correntes)

Acordo Passes Intermodais

Indemnizações compensatórias (AML):

4_18 A
4_18 B
Sub-23 A
Sub-23 B

Indemnizações municipais por tarifário social:

Sub-12

até
até
até
Acima de

Utentes/ano	Indemn.	Sem IVA
5.804	32	30
8.997	25	24
15.131	20	19
15.131	15	14
	29,9	28

Compensação Passe único para passes próprios
Compensação Passe único para passes combinados

	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%
	30,87	31,34	31,87	32,51	33,16	33,82	34,50
	20,97	21,28	21,64	22,08	22,52	22,97	23,43
	50,42	51,18	52,05	53,09	54,15	55,24	56,34
	40,52	41,13	41,83	42,66	43,52	44,39	45,27
	30,98	31,44	31,98	32,62	33,27	33,94	34,61
	24,20	24,57	24,98	25,48	25,99	26,51	27,04
	19,36	19,65	19,99	20,39	20,79	21,21	21,63
	14,52	14,74	14,99	15,29	15,60	15,91	16,23
	28,95	29,38	29,88	30,48	31,09	31,71	32,34
	13,89	14,10	14,34	14,63	14,92	15,22	15,52
	33,44	33,94	34,52	35,21	35,92	36,64	37,37

Quadro 12 - Indemnizações unitárias a pagar por tipo de tarifa

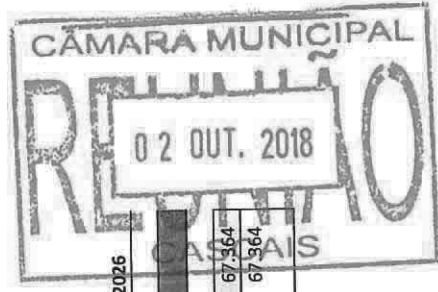
PROVEITOS OPERACIONAIS (preços correntes)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Indemnizações	3.832.709	3.890.200	3.956.333	4.035.460	4.116.169	4.198.492	4.282.462
Acordo Passes Intermodais	110.601	112.260	114.168	116.451	118.780	121.156	123.579
Indemnizações compensatórias (AML):	311.844	316.522	321.902	328.340	334.907	341.605	348.438
4_18 A	146.829	149.031	151.565	154.596	157.688	160.842	164.059
4_18 B	78.943	80.127	81.490	83.119	84.782	86.477	88.207
Sub-23 A	44.921	45.595	46.370	47.298	48.244	49.208	50.193
Sub-23 B	41.150	41.768	42.478	43.227	44.194	45.078	45.979
Indemnizações municipais:	3.410.265	3.461.419	3.520.263	3.590.668	3.662.481	3.735.731	3.810.446
Sub-12	433.544	440.047	447.528	456.479	465.608	474.920	484.419
+65	1.281.948	1.301.177	1.323.297	1.349.763	1.376.758	1.404.293	1.432.379
Compensação Passe único para passes próprios	652.993	662.788	674.055	687.536	701.287	715.313	729.619
Compensação Passe único para passes combinados	1.041.780	1.057.407	1.075.383	1.096.890	1.118.828	1.141.205	1.164.029

Quadro 13 - Valor de indemnizações tarifárias

3.2.3 Outras Receitas

No que respeita às receitas da venda de publicidade, teve-se em consideração a intenção de a CMC pretender ficar com a sua exploração, por considerar que, pela experiência que já tem nesta área, conseguiria potenciar melhor estas receitas. Contudo, na estimativa dos valores que lhes estarão associados, assumiram-se os valores obtidos por outros operadores com atuação nacional, estimando-se as receitas com base num valor potencial por autocarro de 250€ e uma taxa de ocupação de 20% (Quadro 14).



	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
PROVEITOS OPERACIONAIS (preços correntes)							
Venda de publicidade	59.994	61.014	62.234	63.479	64.748	66.043	67.364
Publicidade nos autocarros	59.994	61.014	62.234	63.479	64.748	66.043	67.364

Quadro 14 - Estimativa de outras receitas (preços correntes)

3.3 Custos Operacionais

Os custos relativos à operação foram estimados essencialmente com base na informação disponível relativa ao operador Scotturb – com ajustamentos –, ainda que se reconheça que a informação disponibilizada não é suficientemente desagregada¹³. Os principais

¹³ Neste estudo, a maior parte dos custos de operação é apresentada a preços constantes de 2016, por corresponder ao último ano das contas disponibilizadas pela Scotturb, permitindo assim a comparação direta com esta.

custos diretamente relacionados com a frota correspondem aos custos com o combustível, peças de reparação e manutenção, lubrificantes, pneus e outros materiais de consumo.

Na estimativa do custo anual do gasóleo, teve-se em consideração a informação prestada pelo operador Scotturb acerca do consumo médio da frota, bem como o preço médio por litro e o número de quilómetros percorridos por ano.

Para os restantes custos apurou-se um custo unitário por quilómetro percorrido, em função dos custos anuais das várias rubricas identificadas e do número de quilómetros percorridos (Quadro 15). Relativamente a todos os custos de operação, considerou-se apenas uma atualização anual dos valores associada à inflação geral – i.e. não se consideraram variações reais dos preços.



CUSTOS OPERACIONAIS			
	2016	litros/100 km €/litro	
Custos diretos da frota			
Consumo médio da frota			50.00
Preço do gasóleo (preços constantes)			0.72
Acréscimo de Km em vazio sobre Km comerciais			8%
Peças de reparação e manutenção			
Lubrificantes			0.0915
Pneus			0.0089
Outros materiais de consumo			0.0156
			0.0021

Quadro 15 - Pressupostos dos custos da frota (preços constantes)

No que respeita à estimativa dos restantes custos (Quadro 16), admitiu-se que aprox. 60-70% da estrutura de custos do operador Scotturb corresponderia à operação do Município de Cascais (correspondendo os restantes 30%-40% à atividade desenvolvida em Sintra, Oeiras, e transporte intermunicipal), por ser aquela que tem maior peso no total do seu negócio atual. As exceções a este pressuposto geral foram os custos com a inspeção obrigatória, a limpeza e os seguros dos autocarros, que foram estimados em função do número de autocarros previstos.

Considerou-se ainda que o operador deverá fazer um depósito inicial junto da CMC, no valor de 1,9 milhões de euros (20 mil euros por autocarro), para fazer face a investimentos em equipamento de inovação de instalação futuramente em toda a frota, cujas características serão definidas posteriormente pela CMC.





CUSTOS OPERACIONAIS				
FSE's				
Bilhética (custo produção)	2016	€/ano	124.000	
Inspeção obrigatória	2016	€/ano/veículo	46	
Publicidade e propaganda	2016	€/ano	25.000	
Comunicação e informação ao público	2018	€/ano	16.000	
Plano de comunicação fase transitória	2018	€/ano		100.000
Conservação e reparação	2016	€/ano	50.000	
Materials	2016	€/ano	15.000	
Energia e fluidos				
Eletricidade	2016	€/ano	40.000	
Outros Combustíveis	2016	€/ano	6.000	
Água	2016	€/ano	20.000	
Rendas e alugueres	2016	€/ano	20.000	
Comunicações	2016	€/ano	16.000	
Limpeza, higiene e conforto				
Valor por limpeza por veículo	2016	€/limpeza	8	
Nº de limpezas por veículo mês		Nº de limpezas/mês	15	
Outros custos limpeza (instalações)	2016	€/ano	18.000	
Seguros				
Seguro responsabilidade civil	2017	€/ano/veículo	1.500	
Risco Ambiental	2017	€/ano	50.000	
Outros seguros	2017	€/ano		
Manutenção dos interfaces	2016	€/ano	72.000	
IT	2016	€/ano	15.000	
Vigilância e Segurança	2016	€/ano	20.000	
Pacote inovação (20k/autocarro)	2018	€/ano	1.920.000	
Outros Serviços	2016	€/ano	10.000	
				Sim/Não
				Sim

Quadro 16 - Pressupostos de outros custos operacionais (preços constantes)

No que respeita aos custos com pessoal, a maior componente refere-se a motoristas – estimados em 260 pela TRENMO (considerando o número e frequência das carreiras, períodos de férias, níveis de absentismo esperados, turnos, etc.) – e que correspondem a cerca de 88% do total de funcionários. As restantes necessidades de pessoal foram estimadas com base na estrutura do atual operador, tendo em consideração que esta operação se restringe ao Município de Cascais.

No que respeita a vencimentos, mais uma vez, optou-se por replicar o nível de vencimentos do atual operador Scotturb como sendo a estimativa mais realista. Este pressuposto é tanto mais razoável quanto existe uma forte probabilidade de o operador que vier a prestar o serviço acabar por ter o atual operador como base de recrutamento, dada a expectável dificuldade em encontrar tão elevado número de profissionais disponíveis. Considerou-se ainda que, para além do ajustamento resultante da inflação prevista, estes vencimentos terão um crescimento real de 1,7% ao ano, em linha com os crescimentos observados nos últimos anos.

A crescer ao vencimento base consideraram-se outros custos com pessoal, em percentagem do vencimento base, nomeadamente, subsídio de turno, horas extraordinárias, seguro de acidentes de trabalho, custos com formação e outros custos



2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026

GUSTOS COM O PESSOAL

Número de Funcionários	276	276	276	276	276	276	276	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%
Motoristas Ex-Scotturb	260	260	260	260	260	260	260						
Outros Motoristas	0	0	0	0	0	0	0						
Manutenção	0	0	0	0	0	0	0						
Movimento	6	6	6	6	6	6	6						
Outros	7	7	7	7	7	7	7						
Administração	3	3	3	3	3	3	3						
Taxa de crescimento real dos salários	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%						
Vencimento base a preços constantes (2016)													
Motoristas Ex-Scotturb	1.070	1.088	1.106	1.125	1.144	1.164	1.184						
Outros Motoristas	1.016	1.034	1.051	1.069	1.087	1.106	1.124						
Manutenção	1.070	1.088	1.106	1.125	1.144	1.164	1.184						
Movimento	963	979	996	1.013	1.030	1.047	1.065						
Outros	1.391	1.414	1.438	1.463	1.488	1.513	1.539						
Administração	3.744	3.808	3.873	3.938	4.005	4.073	4.143						
Subsídio de refeição (preços constantes 2018)													
Subsídio de turno	108,54	110,38	112,26	114,17	116,11	118,08	120,09						
Nº de motoristas com Subs. Turno	260	260	260	260	260	260	260						
Horas Extraordinárias	14,0%	14,0%	14,0%	14,0%	14,0%	14,0%	14,0%						
Seg. Acidentes de Trabalho	1,75%	1,75%	1,75%	1,75%	1,75%	1,75%	1,75%						
Custos com Formação	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%						
Outros Custos com Pessoal	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%						

Quadro 17 - Pressupostos dos custos com pessoal (preços constantes)

Com base nos pressupostos acima descritos, os custos operacionais e os custos com pessoal previstos para o período contratual são os que se apresentam no Quadro 18 e no Quadro 19.



CUSTOS OPERACIONAIS (preços correntes)	CUSTOS OPERACIONAIS (preços correntes)						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Custos Operacionais a preços correntes	3.806.454	3.858.949	3.936.128	4.014.850	4.108.110	4.177.050	4.260.591
Custo mercadorias vendidas e consumidas	2.860.147	2.899.591	2.957.583	3.016.735	3.086.809	3.138.611	3.201.383
Gasóleo (preços correntes)	733.168	743.279	758.144	773.307	791.270	804.549	820.640
Peças de reparação e manutenção	71.314	72.297	73.743	75.218	76.965	78.257	79.822
Lubrificantes	124.999	126.723	129.257	131.843	134.905	137.169	139.912
Pneus	16.827	17.059	17.400	17.748	18.160	18.465	18.834
Outros materiais de consumo							
Fornecimentos e serviços externos	2.951.131	886.953	904.692	922.786	941.242	960.067	979.268
Bilhética	131.220	133.451	136.120	138.842	141.619	144.451	147.340
Inspeção obrigatória	4.673	4.753	4.848	4.945	5.043	5.144	5.247
Publicidade e propaganda	26.456	26.905	27.443	27.992	28.552	29.123	29.706
Comunicação e informação ao público	16.467	16.747	17.082	17.424	17.772	18.128	18.490
Plano de Comunicação (fase transitória)	102.921	0	0	0	0	0	0
Conservação e reparação	52.911	53.811	54.887	55.985	57.104	58.247	59.411
Material	15.873	16.143	16.466	16.795	17.131	17.474	17.823
Energia e fluidos	69.843	71.030	72.451	73.900	75.378	76.885	78.423
Electricidade	42.329	43.049	43.910	44.788	45.684	46.597	47.529
Outros Combustíveis	6.349	6.457	6.586	6.718	6.853	6.990	7.129
Água	21.165	21.524	21.955	22.394	22.842	23.299	23.765
Rendas e alugueres	21.165	21.524	21.955	22.394	22.842	23.299	23.765
Comunicações	16.932	17.219	17.564	17.915	18.273	18.639	19.012
Limpeza, higiene e conforto	165.337	168.148	171.511	174.941	178.440	182.009	185.649
Limpeza dos autocarros	146.289	148.776	151.752	154.787	157.882	161.040	164.261
Outros custos de limpeza	19.048	19.372	19.759	20.154	20.558	20.969	21.388
Seguros	202.063	205.498	209.608	213.800	218.076	222.437	226.886
Seguro responsabilidade civil	149.985	152.534	155.585	158.697	161.871	165.108	168.410
Risco Ambiental	52.078	52.963	54.023	55.103	56.205	57.329	58.476
Outros seguros	0	0	0	0	0	0	0
Manutenção dos Interfaces	76.192	77.488	79.037	80.618	82.230	83.875	85.552
IT	15.873	16.143	16.466	16.795	17.131	17.474	17.823
Vigilância e Segurança	21.165	21.524	21.955	22.394	22.842	23.299	23.765
Pacote Inovação	1.976.083	0	0	0	0	0	0
Outros Serviços	10.582	10.762	10.977	11.197	11.421	11.649	11.882
Penalidades por incumprimento SLA	25.375	25.806	26.323	26.849	27.386	27.934	28.492
Custos Operacionais Totais	6.757.585	4.745.902	4.840.820	4.937.636	5.049.352	5.137.117	5.239.859

Quadro 18 - Estimativa de custos operacionais



	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
CUSTOS COM O PESSOAL (preços correntes)							
Remuneração Base	3.871.579	4.004.332	4.153.853	4.308.958	4.469.855	4.636.759	4.809.896
Subsídios	1.065.715	1.102.257	1.143.416	1.186.111	1.230.400	1.276.343	1.324.002
Férias e Natal	645.263	667.389	692.309	718.160	744.976	772.793	801.649
Refeição	348.709	360.666	374.133	388.103	402.595	417.628	433.222
Turno	71.743	74.203	76.974	79.848	82.830	85.922	89.131
Horas Extraordinárias	542.021	560.606	581.539	603.254	625.780	649.146	673.385
Encargos Sociais	1.218.519	1.260.301	1.307.360	1.356.177	1.406.817	1.459.348	1.513.840
Segurança Social Entidade patronal	1.218.519	1.260.301	1.307.360	1.356.177	1.406.817	1.459.348	1.513.840
Seguro Acidentes de Trabalho	67.753	70.076	72.692	75.407	78.222	81.143	84.173
Custos de Formação	38.716	40.043	41.539	43.090	44.699	46.368	48.099
Outros Custos	58.074	60.065	62.308	64.634	67.048	69.551	72.148
Total	6.862.376	7.097.680	7.362.708	7.637.631	7.922.820	8.218.659	8.525.543

Quadro 19 - Estimativa de custos com pessoal

3.4 Investimentos e Amortizações

De acordo com as condições previstas para o Concurso, o principal investimento a realizar refere-se à aquisição de autocarros. Tal como a rede foi definida em termos de carreiras e de frequências, a TRENMO estimou serem necessários 79 autocarros standard, tipicamente com cerca de 90 lugares (sentados e em pé), e 17 autocarros mini, com 15 lugares sentados, tendo-se considerado o preço de aquisição unitário, em novo, de 240.000€ e 100.000€ (antes de IVA, e a preços de 2018), respetivamente. Estes preços de aquisição já consideram veículos totalmente equipados de acordo com as especificações do Concurso, nomeadamente com equipamento de bilhética, de vigilância e segurança, piso rebaixado para passageiros com mobilidade reduzida, infraestrutura para

WiFi, e ainda com suporte exterior para transporte de bicicletas. Contudo, o custo médio de aquisição da frota pode variar substancialmente, consoante a idade dos autocarros à data da sua aquisição. De modo a incorporar este efeito (aquisição de autocarros em novo vs usados), considerou-se uma depreciação comercial dos autocarros standard e mini. Embora se admita que a depreciação comercial dos autocarros standard possa ser de aprox. 70% durante os primeiros 6 anos de vida, e de 30% durante os 6 anos seguintes (i.e. os autocarros não teriam qualquer valor comercial relevante no final de 12 anos), a CMC pretende ter uma opção de compra dos autocarros cujo um preço de exercício incorpore uma redução linear do valor dos autocarros standard ao longo de 10 anos. Nesse sentido, e para efeitos de estimativa dos *cash flows* do operador, considerou-se essa desvalorização contratual neste estudo (Quadro 20). Já relativamente aos autocarros mini, considerou-se uma depreciação comercial e contratual (i.e. para efeitos da opção de compra dos autocarros mini por parte da CMC) mais acelerada, linear num prazo de 6 anos (Quadro 21).

Anos	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Desvalorização anual		10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%
Valor comercial (em cada ano)	100,0%	90,0%	80,0%	70,0%	60,0%	50,0%	40,0%	30,0%	20,0%	10,0%	0,0%

Quadro 20 - Estimativa de desvalorização contratual dos autocarros standard

Anos	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Desvalorização anual		16,7%	16,7%	16,7%	16,7%	16,7%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Valor comercial (em cada ano)	100,0%	83,3%	66,7%	50,0%	33,3%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Quadro 21 - Estimativa de desvalorização contratual e comercial dos autocarros mini



Tal como referido anteriormente, e de modo a garantir a qualidade do serviço prestado, a CMC definiu uma idade máxima dos autocarros de 12 anos, impondo ainda uma idade média máxima da frota de 6 anos. Deste modo, e considerando o prazo de 7 anos previsto para a Operação, o operador terá necessariamente que renovar a frota (total ou parcialmente) durante o prazo do Contrato, por uma ou mais vezes, consoante a idade média dos autocarros no início do Contrato e em cada renovação. Por exemplo, e relativamente aos autocarros standard, se toda a frota fosse inicialmente adquirida com 3 anos de uso (com um desconto estimado de aprox. 30%¹⁴ face ao preço de aquisição em novo), o operador seria obrigado a renová-la ao quarto ano contratual, vendendo os autocarros que entretanto teriam atingido o limite de idade média de 6 anos, mas que ainda disporiam de 4 anos de vida útil comercial (nessa altura, por um preço estimado aprox. 60% inferior ao preço de aquisição em novo). Naturalmente, nesse mesmo ano o operador teria que reinvestir na aquisição de igual número de autocarros substituídos.

Do ponto de vista económico-financeiro, é substancialmente diferente para um operador adquirir uma frota no limite da idade média admissível – neste caso, com 5 anos de uso, mais barata, sendo substituída todos os anos¹⁵ – vs uma frota totalmente nova – que obrigatoriamente teria que substituir um ano antes do termo do prazo do Contrato, e que corresponde a uma alternativa financeiramente mais desvantajosa. Naturalmente, múltiplos outros cenários intermédios (relativamente à idade da frota na data de início do Contrato) poderiam ser equacionados, sendo o resultado económico-financeiro mais ou menos vantajoso consoante a combinação entre o desconto estimado no preço de aquisição inicial da frota, o desconto estimado na alienação/renovação da frota, e a necessidade de o operador fazer investimentos de renovação da frota mais ou menos frequentes. Como consequência,

¹⁴ Por simplificação, considerou-se neste documento que a depreciação contratual associada à opção de compra dos autocarros por parte da CMC corresponderia à depreciação comercial. De facto, é possível que a “verdadeira” depreciação comercial seja mais acelerada nos primeiros anos de vida dos autocarros, podendo o desconto de preço relativo a autocarros com 3 anos de vida ser eventualmente de 35%, em vez dos 30% considerados. A mesma simplificação se fez relativamente à vida útil total a considerar (de 10 anos, em vez de 12 anos), e ao desconto estimado consoante os anos de vida dos autocarros.

¹⁵ Naturalmente, este exemplo é meramente ilustrativo, uma vez que não seria exequível adquirir e alienar toda a frota todos os anos.

concorrentes que disponham de diferentes condições de frota à data de Concurso podem apresentar propostas de operação significativamente diferentes.

Considerando o interesse da CMC em proporcionar um serviço substancialmente melhor do que o existente aos seus munícipes, admitiu-se neste estudo o pressuposto conservador de aquisição de uma frota nova¹⁶. No Quadro 22 apresentam-se estes pressupostos de investimento em autocarros.

Para efeitos de análise económico-financeira, e por simplificação, considerou-se neste estudo que todos os autocarros teriam a mesma idade – ainda que na realidade seja mais provável os operadores disporem de uma frota heterogénea, que renovarão gradual e parcialmente, à medida que os autocarros atinjam a idade máxima permitida no Concurso. De igual modo, por simplificação, considerou-se que os autocarros seriam adquiridos sempre com a mesma idade média, quer no momento do investimento inicial, quer nas sucessivas renovações da frota (se necessárias)¹⁷.



¹⁶ Mais adiante, no capítulo referente à Análise de Sensibilidade, consideram-se outros pressupostos de aquisição da frota.

¹⁷ As múltiplas combinações possíveis de composição da frota (relativamente à idade dos autocarros) não afetam de modo relevante as conclusões deste estudo.

2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026

INVESTIMENTOS

Equipamento básico

Autocarros Standard

Nº de autocarros necessários à operação
Folga relativamente aos autocarros necessários
Nº de autocarros adquiridos em cada ano
Nº de autocarros vendidos em cada ano
Custo do autocarro equipado (novo)
Idade média dos autocarros à data de aquisição (e substituição)
Idade média máxima dos autocarros (contratual)

79	Cenário final
0	

79	0	0	0	0	0	0	79
0	0	0	0	0	0	0	79
240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000

2018	anos
0	anos
6	anos

Autocarros Mini

Nº de autocarros necessários à operação
Folga relativamente aos autocarros necessários
Nº de autocarros adquiridos em cada ano
Nº de autocarros vendidos em cada ano
Custo do autocarro equipado (novo)
Idade média dos autocarros à data de aquisição (e substituição)
Idade média máxima dos autocarros (contratual)

17	Cenário final
0	

17	0	0	0	0	0	0	17
0	0	0	0	0	0	0	17
100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000

2018	anos
0	anos
6	anos



Quadro 22 - Pressupostos de investimento em autocarros

Um outro investimento significativo considerado, prende-se com a necessidade de o futuro operador dispor de um Parque de Manutenção e Oficinas (PMO) no Município de Cascais, o que, a não ser esse o caso, acarretaria custos desnecessários de circulação de autocarros em vazio¹⁸.

¹⁸ Neste estudo admitiu-se uma percentagem de circulação de autocarros em vazio de 8% (estimada pela TRENMO) relativamente à produção de quilómetros comerciais. Naturalmente, consoante a localização concreta do PMO do operador, esta percentagem pode variar.

Para o efeito, considerou-se que o PMO necessitaria de uma área de implantação de cerca de 20.000 m², a um preço de aquisição do terreno estimado de 40€/m², de acordo com as condições atuais do mercado imobiliário. A este valor será necessário adicionar um custo, que se estima em cerca de 200€/m², para terraplanagens e preparação do terreno para a finalidade em causa.

Considerou-se ainda que o PMO seria composto por uma oficina de manutenção e reparação de autocarros equipada, instalações para abastecimento de combustível, equipamentos para lavagem dos autocarros, e ainda uma pequena estação para tratamento de águas residuais (Quadro 23).

Em resultado dos pressupostos acima mencionados, apurou-se um investimento inicial total no PMO, a preços constantes de 2018, de aprox. 7,5 milhões de euros.

Finalmente, consideraram-se ainda necessidades adicionais de investimento, num montante total estimado de aprox. 90 mil euros (e.g. veículo de desempanagem, equipamento informático, de escritório, aplicações informáticas várias).



INVESTIMENTOS

		Preços Constantes de:	
Terreno PMO			
Área do terreno	m2	2018	20,000
Custo do terreno	€/m2	2018	40
Preparação do terreno	€/m2	2018	200
Oficina			
Área de construção	m2	2018	2,000
Custo de construção	€/m2	2018	800
Estação de Abastecimento			
Área de construção	m2	2018	200
Custo de construção	€/m2	2018	2,000
ETAR			
Área de construção	m2	2018	100
Custo de construção	€/m2	2018	1,500
Equipamento Oficina			
Equipamento Oficina		2018	200,000
Equipamento Estação de Serviço			
Equipamento Estação de Serviço		2018	50,000
Estação de lavagem			
Estação de lavagem		2018	50,000

Quadro 23 - Pressupostos de investimento num PMO

No que respeita ao apuramento das amortizações, utilizaram-se os períodos mínimos fiscalmente aceites para cada tipo de investimento, conforme Quadro 24. Especificamente para a amortização da frota, utilizou-se o tempo de vida útil fiscal remanescente, considerando a idade dos veículos, à data da sua aquisição.

AMORTIZAÇÕES

Ativos fixos tangíveis	Anos	Reverte/n. reverte para o Município
Terrenos e Recursos Naturais		
Terreno PMO		Não reverte
Terreno Interface Alcabideche		Não reverte
Terreno Interface Abóboda		Não reverte
Terreno Interface Matarraque		Não reverte
Edifícios e outras construções		
Oficina	25	Não reverte
Estação de Abastecimento	25	Não reverte
ETAR	20	Não reverte
Interface Alcabideche	25	Não reverte
Interface Abóboda	25	Não reverte
Interface Matarraque	25	Não reverte
Equipamento básico		
Autocarros Standard	7	Não reverte
Autocarros Mini	7	Não reverte
Autocarros Outros	7	Não reverte
Veículos de despanpanagem	4	Não reverte
Equipamento Oficina	10	Não reverte
Equipamento Estação de Serviço	10	Não reverte
Estação de lavagem	10	Não reverte
Equipamento Administrativo		
Equipamento Informático	2	Não reverte
Mobiliário de escritório	3	Não reverte
Equipamento bilhética	5	Não reverte
Ativos fixos intangíveis		
Projetos de desenvolvimento		
Aplicação para telemóvel	3	Não reverte



Quadro 24 - Pressupostos de amortização

Um cenário alternativo seria o de amortizar totalmente todos os ativos (edifícios e frota) até final do prazo do Contrato, de modo a que todos os bens pudessem reverter nessa data para o Município, a título gratuito. Contudo, considerando que o efeito das amortizações nos *cash flows* da operação é meramente fiscal, não se torna particularmente relevante apresentar este cenário alternativo no presente estudo¹⁹.

Com base nestes pressupostos, estimou-se a evolução do imobilizado para cada ano, conforme se apresenta no Quadro 25 abaixo.



¹⁹ Note-se que, de um ponto de vista económico-financeiro, a reversão dos bens para a Câmara Municipal de Cascais é equivalente à sua aquisição, por parte desta, em alternativa à sua venda a terceiros – e nesse sentido, é indiferente para o apuramento dos *cash flows* do projeto (à exceção do efeito fiscal já referido).

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
IMOBILIZADO LÍQUIDO							
Ativos Fijos Tangíveis	25,858,803	22,681,534	19,509,411	16,343,419	13,179,402	10,020,830	27,332,922
Terranos e Recursos Naturais	5,187,218	5,187,218	5,187,218	5,187,218	5,187,218	5,187,218	5,187,218
Terrano PMO	5,187,218	5,187,218	5,187,218	5,187,218	5,187,218	5,187,218	5,187,218
Terrano Interface Alcábaldeche	0	0	0	0	0	0	0
Terrano Interface Abóboda	0	0	0	0	0	0	0
Terrano Interface Matarraque	0	0	0	0	0	0	0
Edifícios e Outras Construções	2,122,746	2,032,690	1,942,634	1,852,578	1,762,522	1,672,466	1,582,410
Oficina	1,580,867	1,514,997	1,449,128	1,383,258	1,317,389	1,251,519	1,185,650
Estação de Abastecimento	395,217	378,749	362,282	345,815	329,347	312,880	296,412
ETAR	146,662	138,943	131,224	123,505	115,786	108,067	100,348
Interface Alcábaldeche	0	0	0	0	0	0	0
Interface Abóboda	0	0	0	0	0	0	0
Interface Matarraque	0	0	0	0	0	0	0
Equipamento Básico	18,542,321	15,460,940	12,379,558	9,298,177	6,229,661	3,161,145	20,557,515
Autocarros Standard	16,726,133	13,938,444	11,150,755	8,363,066	5,575,378	2,787,689	18,780,941
Autocarros Mini	1,499,706	1,249,755	999,804	749,853	499,902	249,951	1,683,945
Autocarros Outros	0	0	0	0	0	0	0
Veículos de desmanagem	38,595	25,730	12,865	0	0	0	0
Equipamento Oficina	185,258	164,674	144,089	123,505	102,921	82,337	61,753
Equipamento Estação de Serviço	46,314	41,168	36,022	30,876	25,730	20,584	15,438
Estação de lavagem	46,314	41,168	36,022	30,876	25,730	20,584	15,438
Equipamento Administrativo	6,518	686	0	5,445	0	0	5,778
Equipamento Informático	5,146	0	0	5,445	0	0	5,778
Mobiliário de escritório	1,372	686	0	0	0	0	0
Equipamento bilhética	0	0	0	0	0	0	0
Ativos Fijos Intangíveis	17,154	8,577	0	0	0	0	0
Projetos de Desenvolvimento	17,154	8,577	0	0	0	0	0
Aplicação para telemóvel	17,154	8,577	0	0	0	0	0

Quadro 25 - Estimativa de evolução do Imobilizado Líquido

3.5 Necessidades de Fundo de Maneio

Para o apuramento das necessidades de investimento em fundo de maneiio, consideraram-se diversos pressupostos relativamente às várias rúbricas do balanço – de ativo e de passivo –, apresentados no Quadro 26. Adicionalmente, admitiu-se que no final do Contrato o operador alienasse/recuperasse todos os ativos e passivos residuais da operação num prazo de 60 dias.

Com base nestes pressupostos, apresentam-se no Quadro 27 os valores de Fundo de Maneio estimados para o final de cada ano.



FUNDO DE MANEIO		€ (preços constantes 2019)	€ (preços constantes 2019)	
Ativo corrente	Stock mínimo	500.000		
	Stock inicial	0		
Existências				
Clientes C/C (média ponderada)			60	nº de dias
Venda de bilhetes			0	nº de dias
Venda de Publicidade			60	nº de dias
Aluguer de autocarros			60	nº de dias
Indemnizações compensatórias			60	nº de dias
Compensação ao operador			60	nº de dias
Estado e outros entes públicos			60	nº de dias
IVA				
Outros Devedores			30	nº de dias
Liquidação final de ativos e passivos			60	nº de dias
Saldo mínimo de caixa (preços constantes 2019)		150.000		€
Passivo corrente				
Fornecedores			60	nº de dias
Fornecedores de imobilizado			60	nº de dias
Adiantamento de clientes			15	nº de dias
Estado e outros entes públicos			60	nº de dias
IVA				
IRS Retido			30	nº de dias
Encargos Sociais			30	nº de dias
Outros Credores			60	nº de dias

Quadro 26 - Pressupostos para cálculo de necessidades de fundo de maneiio

FUNDO DE MANEIO	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Existências	507.500	516.128	526.450	536.979	547.719	558.673	569.846
Créditos a Curto Prazo	3.956.737	3.229.906	3.322.868	3.360.394	3.429.057	3.496.154	3.990.175
Clientes	3.177.264	3.229.906	3.294.504	3.360.394	3.429.057	3.496.154	3.897.445
Estado e Out. Ent. Públicos	779.474	0	28.364	0	0	0	92.730
IVA a receber	747.279	0	0	0	0	0	92.730
IRC a receber	32.194	0	28.364	0	0	0	0
Outros Devedores	0	0	0	0	0	0	0
Acréscimo de Proveitos							
Custos Diferidos	7.420.538	1.608.994	1.634.759	1.681.332	1.748.767	1.792.938	5.985.868
Débitos a Curto Prazo	1.349.270	945.994	964.913	984.212	1.003.767	1.023.974	1.044.453
Fornecedores	5.860.003	0	0	2.202	0	0	3.389.077
Fornec. Imobilizado	0	0	0	0	0	0	0
Adiantamento de clientes	211.265	663.000	669.846	694.919	745.000	768.964	1.552.337
Estado e Out. Ent. Públicos	0	433.879	442.556	450.996	460.712	469.644	0
IVA a pagar	65.127	67.545	70.067	72.683	75.191	78.213	81.133
IRS Retido	146.138	151.563	157.223	163.093	168.721	175.500	182.054
Encargos sociais	0	10.013	0	8.147	40.376	45.606	1.289.150
IRC a pagar	0	0	0	0	0	0	0
Outros Credores	0	0	0	0	0	0	0
Acréscimos de Custos							
Proveitos Diferidos	-2.956.301	2.137.040	2.214.559	2.216.041	2.228.009	2.261.890	-1.425.846
Fundo de Maneio Total	-2.956.301	5.093.341	77.519	1.482	11.968	33.881	-3.687.736
Investimento em Fundo de Maneio							

Quadro 27 - Estimativa de necessidades de fundo de manei



4 Apuramento dos Cash Flows e das Necessidades de Financiamento do Operador

No Quadro 28 abaixo, apresentam-se, de forma muito simplificada, o valor total dos *cash flows* esperados para a Operação, bem como o resumo das diversas fontes de financiamento²⁰ – tanto uns como outros são detalhados nos pontos 4.1 e 4.2 seguintes.

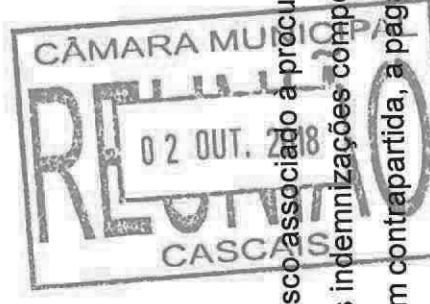
Cash-Flows Totais do contrato		do Financiamento	
Receitas totais da atividade operacional	112.682.254	Encargos financeiros bancários (líquidos de impostos)	-1.902.384
Custos totais da atividade operacional	-90.173.361	Dívida bancária	10.431.212
Investimentos necessários	-41.205.823	Encargos financeiros de suprimentos	-2.635.974
Caixa	-170.954	Dividendos distribuídos	-312.739
Total	-18.867.884	Financiamento acionista	13.287.769
		Total	18.867.884
Valor residual da operação	26.771.770	Reembolso de dívida bancária	-10.431.212
Total	7.903.886	Reembolso de financiamento acionista	-16.340.558
		Total	-7.903.886

Quadro 28 – Cash Flows do Operador e Financiamento

4.1 Cash Flows do Operador

Ao longo dos vários pontos do capítulo anterior apresentaram-se os pressupostos e as estimativas de receitas da operação, custos, e necessidades de investimento, tanto em ativos fixos como em fundo de maneiio. Contudo, tal como referido no início do documento,

²⁰ Em ambos os casos, os valores correspondem à soma simples dos diversos *cash flows*, sem considerar o efeito da atualização. Assim, o valor total dos *cash flows* da Operação estimados em aprox. 7,9 milhões de euros não corresponde ao Valor Atual Líquido desses *cash flows* – e que é de cerca de 0,8 milhões de euros.



o modelo do Contrato colocado a Concurso é o do *Gross Cost*, assumindo a CMC o risco associado à procura. Em termos práticos, da aplicação deste modelo resulta que todas as receitas tarifárias, bem como todas as indemnizações compensatórias e financeiras (e.g. da AML ou de passes intermodais), reverterão para a CMC, obrigando-se esta, em contrapartida, a pagar ao operador um valor fixo por quilómetro contratado percorrido. Adicionalmente, a CMC optou também por assumir a gestão, e consequentemente as receitas, provenientes da venda de publicidade no interior e exterior dos autocarros. Quer a experiência já adquirida pela CMC nesta área (rentabilização de espaços publicitários), quer o reduzido valor das receitas obtidas pelo atual operador nos últimos anos²¹, justificam esta opção.

Assim, as receitas do operador corresponderão essencialmente à compensação por quilómetro (comercial contratado) percorrido em cada ano, a pagar pela CMC. Já no que se refere aos custos da operação e investimentos, todos os valores são assumidos pelo operador.

De modo a assegurar a viabilidade da Operação, cada operador determinará (e apresentará a Concurso) uma compensação por quilómetro²² tal que, depois de estimar e descontar os *cash flows* associados aos custos e investimentos, lhe permita obter uma remuneração do capital investido adequada ao risco do negócio.

Relativamente à remuneração que um operador/investidor poderia esperar da operação em Concurso, é de salientar que, no caso concreto de Cascais, o risco é substancialmente inferior ao que normalmente se observa noutras operações de transporte público rodoviário de passageiros. Essa redução de risco – que permite aos operadores terem menor incerteza associada aos *cash flows* esperados – resulta da CMC assumir todo o risco da procura, i.e. das receitas tarifárias e das indemnizações financeiras e

²¹ A Scotturb reportou receitas publicitárias de aprox. 17 mi euros e de aprox. 20 mil euros em 2016 e 2015, respetivamente.

²² A preços de 2019, e atualizada anualmente à taxa de inflação, de acordo com os pressupostos deste estudo.

compensatórias associadas²³. Este aspeto, que a CMC salientará devidamente nas peças do Concurso, justificará que um operador eficiente exija uma rentabilidade do investimento significativamente inferior à que exigiria noutras operações (apenas) aparentemente equivalentes.

Na estimação da taxa de remuneração esperada pelos operadores, considerou-se o custo médio ponderado dos capitais²⁴, estimando-se o custo de oportunidade dos capitais próprios através do CAPM²⁵.

Relativamente aos vários parâmetros do custo de oportunidade dos capitais próprios, assumiram-se os seguintes pressupostos: taxa de juro sem risco equivalente à *yield* atual das Obrigações do Tesouro a 10 anos emitidas pela República Portuguesa, um prémio de risco de mercado de 5,5%, e um *beta* dos capitais próprios de 0,9²⁶.

Quanto ao custo de oportunidade da dívida considerou-se uma taxa de 4%²⁷ e uma taxa marginal de imposto de 22,25%²⁸.



²³ Para além do risco associado à venda de publicidade.

²⁴ Em inglês designado por WACC – *Weighted Average Cost of Capital*. A utilização desta metodologia corresponde a uma simplificação (uma vez que os pressupostos relativos ao rácio de endividamento e à poupança fiscal da dívida não se aplicam inteiramente), mas que é aqui utilizada por corresponder àquela que provavelmente todos os concorrentes ao Concurso utilizarão.

²⁵ CAPM – *Capital Asset Pricing Model*.

²⁶ O *levered beta* estimado para o setor geral de transportes é de 0,95, apresentando o setor um rácio médio de endividamento de 30,02% (Dívida/Capitais Próprios) (fonte: Damodaran, NYU Stern School of Business, Jan. 2018), do qual resultaria um *unlevered beta* de 0,73, presumindo um *beta* da dívida de 0. Relativamente a um operador português, e presumindo um rácio de endividamento de 66,6% e um *beta* da dívida igualmente de 0, o *(re)levered beta* resultante seria de 1,22.

Contudo, considerando que o risco sistemático específico da operação em Cascais é consideravelmente inferior ao da média do setor, admitiu-se que um *unlevered beta* de 0,6 fosse mais apropriado (em alternativa aos 0,73 estimados para o setor), ao qual corresponde um *(re)levered beta* de 0,9.

²⁷ Os últimos dados disponibilizados pelo Banco de Portugal relativos ao setor de transportes terrestres, urbanos e suburbanos, de passageiros referem-se a 2016 e apontam para um custo médio dos financiamentos obtidos de aprox. 3,5% (média do agregado, para Médias Empresas), a que corresponderia aprox. um *spread* de 3,8% sobre a Euribor 3 meses desse ano. Considerando uma normalização progressiva das taxas Euribor – de negativas para positivas – em linha com um previsível aumento da inflação, e incorporando-se sensivelmente o mesmo *spread* de crédito reportado, estimou-se em 4% o custo de oportunidade da dívida.

²⁸ IRC de 21% e Derrama Municipal (Cascais) de 1,25%.

Custo Médio Ponderado do Capital	
Beta dos Capitais Próprios	0,9
Prémio de Risco do Mercado	5,50%
Taxa de Aplicação sem Risco (OT 10 anos)	1,64%
Custo de oportunidade dos Capitais Próprios	6,59%
Custo de oportunidade da Dívida	4,0%
Rácio Capitais Próprios/Dívida	60%/40%
Taxa Marginal de Imposto	22,25%
Custo Médio Ponderado do Capital	5,20%

Quadro 29 – Custo Médio Ponderado dos Capitais

Finalmente, e de forma conservadora, presumiu-se ainda que os operadores, para além da remuneração acima descrita, procurariam obter um VAL (Valor Atual Líquido) positivo, tanto do projeto como dos capitais próprios, de forma a acomodarem eventuais incertezas que o presente estudo possa ter subestimado. Assim, considerou-se que os operadores procurariam obter um ganho atual líquido da operação de cerca de 600 mil euros (mínimo), sujeito a um VAL dos capitais próprios de 100 mil euros – o que



equivalaria a fixar a remuneração por quilómetro em 2,21€ (a preços de 2019²⁹), considerando os vários pressupostos apresentados neste estudo.

O Quadro 30 resume os *cash flows* esperados do operador, bem como o VAL resultante (atualizado para 1 de janeiro de 2020).



Cash Flows das Operações	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Receitas Operacionais	12.579.897	15.921.826	16.229.360	16.553.947	16.937.230	17.224.181	17.235.813	26.771.070
Custos Operacionais	-12.290.468	-12.285.827	-12.223.577	-12.594.938	-12.991.586	-13.374.537	-13.783.892	
Custos com Caução	-29.456	-18.613	-18.613	-18.613	-18.613	-18.613	-18.613	
Imposto sobre Rendimento (Operações)	-41.797	-12.534	-89.814	-13.471	-52.354	-117.196	-160.238	
Investimento Líquido em Fundo de Manolo	4.816.489	-4.679.630	6.537	8.599	4.911	7.779	2.825.004	
Investimento Líquido em Activos Fixos Tangíveis e Intangíveis	-29.061.803	0	0	-10.890	0	0	-15.122.818	
Cash Flow Residual (final da Operação)	-24.027.136	-1.074.779	3.903.892	3.924.634	3.879.588	3.721.613	-9.024.744	26.771.770
Cash Flows das Operações								
VAL das Operações								
Taxa de desconto								
	792.929							
	5,2%							

Quadro 30 - Fluxos de Caixa Livres gerados pela operação

Relativamente aos *cash flows* esperados da operação, importa fazer especial referência ao *Cash Flow Residual*, que corresponde à estimativa do valor de mercado dos ativos, líquido de passivos, no final do Contrato. De acordo com os pressupostos deste estudo, os principais valores a considerar serão os do PMO (terreno e edifícios, cujo valor comercial foi estimado como sendo o valor

²⁹ Considerou-se 2019 como ano de referência da compensação por se tratar do primeiro ano previsto para o Contrato, ainda que o início do período de funcionamento (após período de transição) só venha a ocorrer em 2020, de acordo com os pressupostos deste estudo.

INPUTS DE FINANCIAMENTO	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
	Indexante								
Taxa Euribor 3 meses	-0,33%	-0,13%	-0,03%	0,17%	0,47%	0,47%	0,47%	0,47%	0,47%
Taxa Euribor 6 meses	-0,27%	-0,07%	0,03%	0,23%	0,53%	0,53%	0,53%	0,53%	0,53%
Taxa Euribor 12 meses	-0,19%	0,01%	0,11%	0,31%	0,61%	0,61%	0,61%	0,61%	0,61%

Quadro 31 – Pressupostos de evolução das taxas Euribor³¹

Finalmente consideraram-se ainda os custos inerentes à prestação de caução, no âmbito do Contrato, e que se assumiu ser de aprox. 1,8 milhões de euros³² – sobre a qual incidirá uma comissão bancária que se estimou ser de 1% p.a., bem como os encargos fiscais atualmente em vigor.

No Quadro 32 abaixo, apresentam-se as necessidades de financiamento previstas para cada ano, bem como algumas rúbricas relativas ao financiamento próprio e alheio.



³¹ Fonte: Ano de 2018 – Banco Central Europeu; Anos 2019-2026 – considerou-se uma evolução indexada ao crescimento da inflação prevista.

³² Correspondente a 5% sobre um valor de Contrato estimado em aprox. 36,1 milhões de euros (um terço do número de anos do Contrato multiplicado pelo valor de retribuição média anual a pagar pela CMC ao operador).

FONTES DE FINANCIAMENTO							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Capitais Accionistas	13.843.144	14.989.193	13.129.143	11.232.332	9.343.035	7.470.193	15.646.818
Situação Líquida	100.000	100.000	100.000	100.000	121.915	102.857	3.956.458
Capital Social	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Aumento Capital Social	1.000	0	0	0	0	0	0
Reserva Legal	0	200	200	200	200	200	200
Reforço de Reserva Legal	0	200	0	0	0	0	0
Outras Reservas / Prestações Suplementares	1.665.331	48.919	128.878	58.114	0	0	0
Varição de Outras Reservas / Prestações Suplementares	1.665.331	-1.616.412	79.958	-70.764	-58.114	0	0
Resultados do Exercício	-1.566.331	49.881	-30.078	40.686	120.715	101.657	3.955.258
Valores disponíveis para Dividendos (pagos no ano seguinte)	0	49.681	0	40.686	120.715	101.657	3.955.258
Suprimentos	13.743.144	14.889.193	13.029.143	11.132.332	9.221.121	7.367.336	11.690.360
Dívida Financeira Líquida	9.228.762	9.992.796	8.752.762	7.488.221	6.228.690	4.980.129	10.431.212
Dívida Financeira Líquida	9.228.762	9.992.796	8.752.762	7.488.221	6.228.690	4.980.129	10.431.212
Dívida Financeira (Passivo)	9.228.762	764.033	0	0	0	0	5.451.083
Aumento de Dívida Financeira	0	0	1.240.034	1.264.540	1.259.531	1.248.562	0
Reembolso de Dívida Financeira	0	0	0	0	0	0	0
Financiamento Total	23.071.906	24.981.989	21.881.904	18.720.553	15.571.726	12.450.321	26.078.030



Quadro 32 – Financiamento

Tal como seria de esperar, as necessidades de financiamento apresentam um pico inicial, associado ao esforço de investimento no PMO e na aquisição da frota, e um novo aumento em 2026, como consequência da necessidade de substituição da frota no último ano de contrato (no cenário em que os autocarros fossem adquiridos novos). Tal como já referido anteriormente, todo o financiamento é reembolsado 60 dias após o final do prazo do Contrato (com a alienação de todos os ativos e reembolso de todos os passivos), i.e. no início de 2027.

Rentabilidade da Câmara Municipal de Cascais	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Receitas Tarifárias	5.985.906	6.075.694	6.178.981	6.302.561	6.428.612	6.557.184	6.688.328
Indemnizações Compensatórias	3.832.709	3.890.200	3.956.333	4.035.460	4.116.169	4.198.492	4.282.462
Publicidade nos autocarros	59.994	61.014	62.234	63.479	64.748	66.043	67.364
Penalidades por incumprimento SLA	25.375	25.806	26.323	26.849	27.386	27.934	28.492
Compensação ao operador - por tarif. social da iniciativa da CMC	-3.410.265	-3.461.419	-3.520.263	-3.590.668	-3.662.481	-3.735.731	-3.810.446
IVA de comp. ao operador - por tarif. social (não dedutível para a CMC)	0	0	0	0	0	0	0
Compensações a pagar ao Operador - por km	-15.757.161	-15.974.468	-16.293.958	-16.619.837	-17.005.893	-17.291.278	-17.637.104
Compensação a pagar ao Operador - por ano	0	0	0	0	0	0	0
IVA de comp. ao operador - por Km ou ano (não dedutível para a CMC)	0	0	0	0	0	0	0
Retribuição a receber do Operador	0	7.060	6.408	6.448	7.043	6.449	71.143
Derrama Municipal	240.000	0	0	0	0	0	0
IMT	0	19.193	19.193	19.193	19.193	19.193	19.193
IMI	0	0	0	0	0	0	0
Cash Flows da CMC	-9.023.442	-9.356.920	-9.564.749	-9.756.516	-10.005.224	-10.151.714	-10.290.568
VAL da CMC	-63.799.512						
Taxa de desconto	1,6%						

Quadro 33 - Mapa de Fluxos de Caixa da CMC

Considerando os vários pressupostos descritos ao longo deste documento – nomeadamente, uma produção de 7 milhões de quilómetros, a introdução de um tarifário reduzido e o crescimento da procura em cerca de 14%, induzido pelo efeito combinado da melhoria da oferta e da redução do tarifário – e atualizando os fluxos de caixa da CMC à taxa de remuneração de uma aplicação sem risco, apura-se um VAL³⁴ para a CMC de aprox. -64 milhões de euros – o que equivale a um encargo médio anual de aprox. 9,1 milhões de euros (a preços de 2019).

³⁴ A 1 de janeiro de 2020.

	VAL	média anual (preços 2019)	Custo de Oportun.
Cash Flows CMC			
Operação	-63.799.512	-9.053.116	1,6%
Outros Cash Flows	-504.231	-72.132	1,6%
Detalhe dos Cash Flows da Operação			
Receitas Tarifárias	41.402.306	5.875.138	
Receitas Publicidade	416.535	59.107	
Indemnizações Compensatórias	26.509.439	3.761.786	
Compensações a pagar ao operador (por km / por ano)	-109.154.422	-15.489.308	
Retribuição a receber do Operador	0	0	
Compensações tarifário social	-23.587.547	-3.347.159	
Outras Receitas (penalizações, derrama, IMI, IMT)	614.176	87.320	
			Sub-Total
			-5.793.277
			Sub-Total
			-9.140.436



Quadro 34 - Repartição dos fluxos de caixa da CMC em termos médios anuais

Cenário considerado: 7 milhões quilómetros/ano, tarifário reduzido, aumento da procura (+14%), frota nova, idade média máxima 6 anos

Para melhor compreensão do impacto financeiro das principais opções tomadas pela CMC relativamente à qualidade do serviço futuro pretendido, apresenta-se no Quadro 35 abaixo os encargos para a CMC, resultantes de uma operação com as características do serviço atualmente prestado pela Scotturb no município de Cascais (oferta de linhas municipais e intermunicipais cujo percurso se faz dentro dos limites do concelho).

Cash Flows CMC	VAL	média anual (preços 2019)		Custo de Oportun.
Operação	-17,511,821	-2,484,680	1.6%	
Outros Cash Flows	-504,231	-72,132	1.6%	
Detalhe dos Cash Flows da Operação				
Receitas Tarifárias	47,616,623	6,756,972		
Receitas Publicidade	286,368	40,636		
Indemnizações Compensatórias	14,165,093	2,010,078		
Compensações a pagar ao operador (por km / por ano)	-68,307,665	-9,693,042		
Retribuição a receber do Operador	0	0		Sub-Total
Compensações tarifário social	-11,865,427	-1,683,747		-885,356
Outras Receitas (penalizações, derrama, IMI, IMT)	593,187	84,423		
IVA a pagar pela CMC (se não dedutível)	0	0		Sub-Total
				-2,569,103



Quadro 35 - Repartição dos fluxos de caixa da CMC em termos médios anuais

Cenário considerado: 5,4 milhões quilómetros comerciais/ano³⁵, sem tarifário reduzido, procura constante à estimada para 2019, idade inicial da frota 6 anos, idade média máxima 14 anos, preço dos autocarros 30% inferior ao considerado nos pressupostos base (e sem "pacote inovação")

Como se pode constatar dos valores acima apresentados, o principal encargo esperado resulta das compensações pelo tarifário social implementado pela CMC, e que à data de hoje já correspondem a aprox. 1,2 milhões de euros por ano. Na verdade, esse

³⁵ Estimativa dada pela Trenmo relativa ao número de quilómetros comerciais/ano percorridos pelo atual operador dentro do Município de Cascais, que engloba tanto as linhas municipais (que têm o seu início e fim dentro dos limites do concelho) como os troços das linhas intermunicipais que se encontra dentro dos limites do concelho.

seria quase o único encargo esperado³⁶ se a CMC mantivesse a Scotturb como operador, uma vez que esta não precisaria de fazer qualquer investimento adicional/inicial relevante em PMO.

Ao exigir que a frota cumpra todos os requisitos de conforto e equipamento definidos no Concurso³⁷, que seja adquirida nova e que tenha uma idade média máxima de 6 anos, o encargo médio anual da CMC passa agora de aprox. 2,6 milhões de euros (cfr. Quadro 35 acima) para 4,1 milhões de euros (ambos os valores a preços de 2019).

Mas o principal acréscimo de custos resulta da opção de aumentar substancialmente a produção anual de quilómetros (de aprox. 5,4 para aprox. 7 milhões), o que eleva o encargo médio anual esperado da CMC para 8,3 milhões de euros (a preços de 2019). Tal como se referiu anteriormente no ponto 3.2.1, a TRENMO estima que este aumento da oferta possa induzir também um aumento da procura em aprox. 5% (cfr. Quadro 7), o que mitigaria um pouco o esforço financeiro adicional que é exigido à CMC – e que se reduziria de 8,3 milhões de euros para 7,9 milhões de euros (encargo médio anual, a preços de 2019).

Finalmente, a introdução do tarifário reduzido faria aumentar novamente o encargo médio anual esperado da CMC, de 7,9 milhões de euros para aprox. 9,3 milhões de euros, se a procura se mantivesse constante. Mas tal como para o aumento da oferta, também a redução substancial do tarifário induzirá provavelmente um aumento da procura, que a TRENMO estima em aprox. +8,8% (sobre o cenário da procura já com aumento de produção), ou +14% relativamente à procura estimada para 2019 (cfr. Quadro 8). A verificar-se este aumento da procura, o encargo médio anual da CMC reduzir-se-ia ligeiramente para aprox. 9,1 milhões de euros (cenário apresentado no Quadro 34 acima).



³⁶ O valor anual médio dos encargos líquidos da CMC, antes de compensações com o tarifário social, reduzir-se-ia de aprox. 885 mil euros (evidenciados no Quadro 35) para aprox. 394 mil euros.

³⁷ Incluindo o depósito inicial de 20 mil euros por autocarro para eventuais investimentos em equipamento de inovação da frota.

CASCAIS



6 Análise de Cenários e de Sensibilidade

Embora acreditemos que os vários pressupostos apresentados neste estudo foram aferidos com realismo, há necessariamente uma margem de incerteza relativamente aos valores considerados – quer porque as condições de mercado vão naturalmente evoluindo, quer porque operadores diferentes podem considerar outros pressupostos, como resultado das suas circunstâncias específicas. Nesse sentido, analisou-se o impacto que diferentes cenários ou variações de diferentes parâmetros teriam na rentabilidade da Operação e, por consequência, na compensação por quilómetro exigida e/ou nos encargos esperados para a CMC.

6.1 Cenário com duração do contrato de 10 anos

Embora o prazo do Contrato tenha sido definido em 7 anos, este pode vir a ser prorrogado anualmente, até um limite máximo de mais 3 anos. Contudo, e diferentemente do que se poderia eventualmente antecipar, um prazo contratual superior não melhora necessariamente a rentabilidade esperada do operador nem os encargos financeiros resultantes para a CMC.

Por um lado, se uma utilização mais prolongada dos equipamentos/investimentos permitiria melhorar a sua rentabilização, por outro, o preço de alienação desses equipamentos no final do Contrato (valor residual final) também se irá reduzindo, pelo que os dois efeitos podem anular-se. Já o diferencial entre o fator de atualização dos salários (que neste estudo se considerou corresponder à inflação e a um aumento real de 1,7% p.a.) e o fator de atualização das tarifas e das compensações a pagar ao operador (que se considerou corresponder apenas à inflação) penaliza a rentabilidade da Operação à medida que se aumenta o prazo do Contrato.

Considerando os pressupostos de operação e investimento apresentados neste estudo, a compensação por quilómetro a pagar ao operador aumentaria de 2,21€ para 2,23€ (ambos os valores a preços de 2019) com a extensão do prazo do Contrato de 7 para 10

anos, passando o encargo médio anual da CMC de 9,1 milhões de euros para 9,2 milhões de euros (ambos os valores a preços de 2019).

	Anos de contrato			
	7 anos	8 anos	9 anos	10 anos
Preço/km	2,21 €	2,19 €	2,23 €	2,23 €
VAL da CMC	-64 M€	-72 M€	-84 M€	-93 M€
Encargo médio anual	-9,1 M€	-8,9 M€	-9,2 M€	-9,2 M€



Quadro 36 - Preço/km de equilíbrio e custo para a CMC considerando diferentes períodos contratuais

Esta estimativa não invalida que o operador possa ter outros benefícios por ver o prazo da Operação alargado por mais um, dois ou três anos, como sejam ganhos de aprendizagem ou de eficiência, ou circunstâncias específicas associadas à (des)valorização da frota, que não foram estimados neste estudo.

Em qualquer caso, a eventual prorrogação do prazo do Contrato está sujeita a acordo prévio de ambas as partes, pelo que a existência desta flexibilidade é sempre útil, podendo antever-se vários cenários em que tanto a CMC como o operador ganhassem com o exercício dessa opção.

6.2 Análise de sensibilidade à idade da frota

Partindo do cenário base de um contrato de 7 anos e mantendo os pressupostos relativamente à idade média máxima da frota de 6 anos e de idade máxima dos autocarros de 12 anos³⁸, analisou-se qual seria a diferença, em termos do custo médio anual para a CMC, de aliviar a exigência de obrigar os operadores a adquirirem autocarros novos (por oposição a adquirirem autocarros usados). Tal como se referiu no ponto 3.4, a combinação entre a idade média de aquisição da frota, a vida útil máxima permitida, a taxa de desvalorização comercial dos autocarros, e a necessidade de efetuar mais ou menos substituições/renovações da frota ao longo do prazo contratual, tem um impacto muito relevante na rentabilidade do operador e, conseqüentemente, na compensação por quilómetro que exigem à CMC. No Quadro 37 abaixo evidencia-se a compensação por quilómetro que se antecipa que um operador pediria à CMC, bem como o encargo médio anual resultante para a CMC (ambos os valores a preços de 2019) – com compensações por quilómetro que variam entre 2,17€ (frota adquirida com 1 ano de idade média) e 2,21€ (frota adquirida nova), e encargos médios anuais da CMC resultantes entre 8,8 milhões de euros e 9,1 milhões de euros, respetivamente.



³⁸ A que corresponde uma compensação por quilómetro de 2,21€ e um encargo anual médio para a CMC de aprox. 9,1 milhões de euros (a preços de 2019).



		Idade média da frota adquirida					
		Nova	1 Ano	2 Anos	3 Anos	4 Anos	5 Anos
Idade média máxima 6 anos	Custo anual	-9,1 M€	-8,8 M€	-9,0 M€	-9,0 M€	-9,0 M€	-8,9 M€
	Preço/km	2,21 €	2,17 €	2,20 €	2,20 €	2,19 €	2,18 €
Idade média máxima 7 anos	Custo anual	-9,0 M€	-9,0 M€	-8,7 M€	-8,9 M€	-8,9 M€	-8,8 M€
	Preço/km	2,20 €	2,20 €	2,15 €	2,19 €	2,18 €	2,17 €

Quadro 37 - Impacto na compensação por quilómetro e no encargo médio anual da CMC para diferentes idades médias da frota, à data de aquisição

Mais relevante do que a consideração de diferentes idades médias da frota no momento da sua aquisição, seria a admissão de uma idade média da frota superior aos 6 anos estipulados nas condições do Concurso. Por exemplo, se se admitisse uma idade média máxima da frota de 7 anos, a compensação por quilómetro reduzir-se-ia de 2,21€ para 2,20€ (autocarros adquiridos novos), ou para 2,17€ (para autocarros adquiridos com 5 anos de idade), reduzindo-se também o encargo médio anual da CMC de 9,1 milhões de euros para 9,0 milhões de euros, ou para 8,8 milhões de euros, respetivamente.

Naturalmente, esta análise é necessariamente teórica, uma vez que nem todos os cenários considerados são eventualmente exequíveis. Em todo o caso, permite concluir que as exigências do Concurso impostas à frota, bem como as condições específica

da frota de cada concorrente são muito relevantes de um ponto de vista financeiro – ainda que necessariamente sujeitas a objetivos mais vastos, sociais e ambientais, associados ao conforto, segurança e qualidade do serviço que a CMC pretende oferecer.

6.3 Análise de sensibilidade aos investimentos

Um outro parâmetro muito relevante para a rentabilidade da operação refere-se ao custo dos investimentos – essencialmente, na frota e no PMO. Relativamente às condições de aquisição da frota, e independentemente da idade média com que os autocarros sejam adquiridos/renovados, o preço de aquisição em novo depende essencialmente das condições de mercado à data, e ainda dos parâmetros de qualidade impostos pela CMC (e.g. equipamento de bilhética, piso rebaixado, ar condicionado, equipamento WiFi, suporte exterior para bicicletas, etc.). Já quanto aos investimentos no PMO, o valor do investimento depende não apenas das condições do mercado imobiliário, como também do facto de poder haver concorrentes que disponham já de PMO no próprio Concelho (Scotturb) ou em localização próxima, o que, no limite, lhes permitiria poupar totalmente este investimento.

No Quadro 38 abaixo apresenta-se o impacto que diferentes estimativas de valor de investimento (em frota e em PMO) poderão ter na compensação por quilómetro pedida pelos concorrentes – e como seria de esperar, fica mais uma vez evidente a sua sensibilidade à estimativa do preço de aquisição dos autocarros (em novo). Contudo, chama-se a atenção para o impacto financeiro resultante da necessidade dos concorrentes investirem (ou não) num PMO – o que tem como consequência direta que o atual operador (Scotturb), ou outra empresa a prestar serviços na região, participará o Concurso numa clara posição de vantagem relativa.





Investimento na Frota	Preço/km em €	Investimento no PMO					
		0%	80%	90%	100%	110%	120%
80%	2,07	2,12	2,13	2,13	2,13	2,14	2,15
90%	2,11	2,16	2,17	2,17	2,17	2,18	2,19
100%	2,15	2,20	2,21	2,21	2,21	2,22	2,23
110%	2,19	2,24	2,25	2,25	2,25	2,26	2,27
120%	2,23	2,28	2,29	2,29	2,29	2,30	2,31

Quadro 38 - Impacto na compensação por quilómetro resultante de variações nos pressupostos de investimento³⁹

6.4 Análise de sensibilidade ao custo médio dos capitais do operador

Um outro parâmetro a analisar refere-se ao custo médio ponderado dos capitais que os diversos concorrentes poderão considerar. Embora a operação, tal como foi posta a Concurso, apresente um risco muito baixo, e em grande medida controlável pelo operador,

³⁹ O quadro apresenta os efeitos combinados dos investimentos em PMO e frota:

- a uma compensação por quilómetro de 2,31€ (PMO e frota 20% mais caros do que os pressupostos considerados neste estudo) corresponde um encargo médio anual da CMC de aprox. 9,8 milhões de euros (a preços de 2019);
- com uma compensação por quilómetro de 2,12€ (PMO e frota 20% mais baratos do que os pressupostos), esse encargo médio anual para a CMC reduz-se para aprox. 8,5 milhões de euros;
- finalmente, uma compensação por quilómetro de 2,07€ (sem necessidade de investimento em PMO e frota 20% mais barata do que os pressupostos) reduz ainda mais esse encargo médio anual da CMC, para aprox. 8,1 milhões de euros.

é possível que os concorrentes considerem taxas de desconto dos *cash flows* da Operação superiores aos 5,2% estimados neste estudo – possivelmente, por indevida extrapolação do custo de oportunidade de outras operações/concessões, com risco efetivo substancialmente superior.

Por exemplo, se um concorrente considerasse um custo de oportunidade dos capitais próprios de 8,35%⁴⁰, em vez dos 6,59% considerados neste estudo, o custo médio ponderado dos capitais elevar-se-ia para 6,25%, pelo que a compensação financeira que equilibraria a Operação seria de 2,25€ por quilómetro – da qual resultaria um encargo anual médio estimado para a CMC de 9,4 milhões de euros (a preços de 2019). Ou se por alguma razão – agora mais arbitrária –, exigisse uma taxa de remuneração dos capitais próprios de 12%, a compensação pedida por quilómetro percorrido passaria para 2,33€, aumentando para aprox. 9,9 milhões de euros o encargo anual médio estimado para a CMC (a preços de 2019).

O Quadro 39 ilustra a mesma análise, embora apresentada por um ângulo diferente. Em qualquer caso, a conclusão é que, tal como já referido noutros pontos anteriores, é particularmente importante os documentos do Concurso enfatizarem o baixo risco que um operador deverá ter, considerando os moldes em que a Operação está definida.



⁴⁰ Esta taxa era a que resultaria de considerar um *(re)levered beta* de 1,22, tal como descrito na nota de rodapé 26.



VAL Operador em milhares €	Preço/ Km		
	2,21	2,25	2,29
5,20%	793	1.991	3.325
6,25%	-490	847	2.088
8,44%	-2.568	-1.366	-177
Custo Médio Ponderado do capital			918

em milhões €

custo anual CMC	-9,1	-9,4	-9,6	-9,9
------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Quadro 39 - Impacto no VAL da operação (para o operador) para diferentes compensações por quilómetro e custo médio do capital, e no custo anual para a CMC

6.5 Cenário alternativos de procura

Embora a procura não seja um parâmetro contratual, ficando o risco associado à existência de maiores ou menores receitas do lado da CMC, importa analisar esse risco na medida em que tem impacto nos *cash flows* da CMC.

Conforme já mencionado em pontos anteriores (3.2.1 e 5), a TRENMO considerou 3 cenários de procura diferentes: um primeiro em que a considerável melhoria do serviço oferecido (e.g. rede, frota, tarifário) não tem qualquer impacto na procura atual (estimada

para 2019); um segundo, considerando um incremento da procura apenas derivado da melhoria da oferta (aumento de aprox. 83% dos quilómetros produzidos); e, finalmente, um terceiro que considera este último cenário, conjugado com um incremento decorrente da redução e simplificação do tarifário, e que correspondente ao cenário base do presente estudo.

No Quadro 40 abaixo apresenta-se o impacto, em termos de custo médio anual para a CMC (a preços de 2019) dos vários cenários de procura conjugados com a implementação (ou não) de um tarifário reduzido – considerando em todos os cenários as condições do serviço definidas no Concurso (e.g. quilómetros produzidos, condições da frota, etc.). Das 6 combinações teoricamente possíveis, denominadas em numeração romana, o cenário V foi o cenário base considerado no presente estudo.

A análise de risco faz-se comparando:

- o cenário II vs o cenário I – o cenário I é aquele em que, não optando a CMC pela implementação de um tarifário reduzido, a procura se mantém semelhante à estimada para 2019, sendo portanto insensível à melhoria da rede (aumento de quilómetros produzidos).
- o cenário V vs os cenários III e IV – o cenário III corresponde à situação em que a procura é totalmente indiferente à melhoria da oferta e à redução do tarifário, o que não aparenta ser realista, enquanto o cenário IV reflete o risco de a introdução do novo tarifário ter apenas um impacto parcial na procura, inferior ao antecipado pela TRENMO.



	Cenários de procura		
	a) = 7,6 M	b) = 8,0 M	c) = 8,7 M
Tarifário Atual	I -8,3 M€	II -7,9 M€	n.a.
Tarifário Reduzido	III -9,7 M€	IV -9,3 M€	V -9,1 M€

Quadro 40 - Impacto no custo médio anual da CMC (a preços de 2019) da conjugação de diferentes cenários de procura e de tarifários

Nota: em todos os cenários considerou-se a produção de 7 milhões de quilómetros por ano e as condições da frota definidas no Concurso.

Conclui-se ainda deste Quadro 40, e por comparação dos cenários II e V, que o aumento estimado da procura (+8,8%) não é suficiente para compensar financeiramente a perda de receitas provocada pela redução do tarifário. A mesma conclusão tinha já sido referida no ponto 5.



7 Comparador do Setor Público

Relativamente à boa prática de confrontar as condições que a CMC espera obter como resultado do Concurso com as que poderia conseguir através de uma gestão direta do serviço (Comparador do Setor Público), é de salientar que esta segunda alternativa não parece ter atualmente viabilidade prática. Isto é, é neste momento meramente teórico considerar que a CMC teria condições práticas de negociar a aquisição de 96 autocarros, ou a contratação de 260 motoristas, ou a aquisição/construção de um PMO necessários à operação, nos prazos previstos no Concurso. Ainda assim, pode considerar-se que as estimativas apresentadas no presente estudo refletem, ainda que apenas teoricamente, o que poderiam ser as condições de operação do comparador público. Nesse sentido, ao fixar como preço máximo por quilómetro a pagar o valor que resulta das estimativas apresentadas, a CMC está já a garantir que qualquer concorrente submeterá a Concurso condições de operação mais favoráveis do que as que a própria CMC poderia obter – garantindo assim as condições do comparador público.

Naturalmente, é de admitir que durante os próximos anos, e nomeadamente no final do prazo de 7 anos previsto para o Contrato, a capacidade da CMC relativamente à prestação de serviços de transporte rodoviário de passageiros se possa alterar substancialmente, podendo então apresentar-se como um real “concorrente alternativo” aos serviços que está agora a submeter a Concurso. Portanto, é nesta fase sobretudo importante que a CMC garanta que o processo do Concurso decorra em condições de concorrência aberta, com uma participação ativa de um número máximo de concorrentes – nesse sentido, a redução de risco da Operação prevista, com a transferência da totalidade do risco procura para a CMC, contribuirá certamente para fomentar uma participação mais alargada de concorrentes que, de outra forma, poderiam não ter interesse em participar no Concurso.

8 Anexo – Demonstrações Financeiras

8.1 Demonstração de Resultados

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Proveitos Operacionais	15.757.161	15.974.468	16.293.958	16.619.837	17.005.893	17.291.278	17.637.104
Aluguéis	0	0	0	0	0	0	0
Compensação ao Operador - por km	15.757.161	15.974.468	16.293.958	16.619.837	17.005.893	17.291.278	17.637.104
Compensação ao Operador - por ano	0	0	0	0	0	0	0
Custos Operacionais	13.639.737	11.882.551	12.242.496	12.614.236	13.011.141	13.394.744	13.804.371
Custo mercadorias vendidas e consumidas	3.806.454	3.858.949	3.936.128	4.014.850	4.108.110	4.177.050	4.260.591
Fornecimentos e serviços externos	2.951.131	886.953	904.692	922.786	941.242	960.067	979.268
Pessoal	6.862.376	7.097.680	7.362.708	7.637.631	7.922.820	8.218.659	8.525.543
Impostos	19.776	38.969	38.969	38.969	38.969	38.969	38.969
Retribuição à Câmara Municipal de Cascais	0	0	0	0	0	0	0
Resultados de Exploração / EBITDA	2.117.424	4.091.917	4.051.461	4.005.601	3.994.752	3.896.534	3.832.733
Amortizações, Reintegrações e Provisões (liquidas de anulações)	3.185.846	3.185.846	3.180.700	3.176.882	3.164.017	3.158.572	3.537.525
Resultados Operacionais	-1.068.422	906.071	870.761	828.718	830.735	737.962	295.208
Encargos financeiros	497.909	813.548	862.132	749.085	634.763	521.506	674.667
Proveitos financeiros	0	0	0	0	0	0	0
Resultados Extraordinários (mais valias na alienação da frota)	0	0	0	0	0	0	0
Resultados antes de Impostos	-1.566.331	92.523	8.630	79.633	195.972	216.456	5.347.340
Impostos diferidos	0	42.642	38.707	38.947	75.258	114.799	1.392.082
Impostos correntes	0	0	-30.078	40.686	120.715	101.657	3.955.258
Resultado líquido	-1.566.331	49.881	-30.078	40.686	120.715	101.657	3.955.258



8.2 Balanço

BALANÇO	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Activo							
Activo não corrente	25.875.957	22.690.111	19.509.411	16.343.419	13.179.402	10.020.830	27.332.922
Imobilizado Bruto	29.061.803	29.061.803	29.061.803	29.072.693	29.072.693	29.072.693	31.696.471
Activos fixos tangíveis	29.036.073	29.036.073	29.036.073	29.046.962	29.046.962	29.046.962	31.670.741
Activos fixos intangíveis	25.730	25.730	25.730	25.730	25.730	25.730	25.730
Amortizações acumuladas	-3.185.846	-6.371.692	-9.552.392	-12.729.274	-15.893.291	-19.051.863	-4.363.549
Activos fixos tangíveis	-3.177.269	-6.354.539	-9.526.662	-12.703.544	-15.867.561	-19.026.133	-4.337.819
Activos fixos intangíveis	-8.577	-17.154	-25.730	-25.730	-25.730	-25.730	-25.730
Activo corrente	4.616.487	3.900.872	4.007.253	4.058.467	4.141.091	4.222.429	4.730.975
Inventários	507.500	516.128	526.450	536.979	547.719	558.673	569.846
Clientes	3.177.264	3.229.906	3.294.504	3.360.394	3.429.057	3.496.154	3.897.445
Estado e outros entes públicos	779.474	0	28.364	0	0	0	92.730
Outras contas a receber	0	0	0	0	0	0	0
Empréstimos a Accionistas	0	0	0	0	0	0	0
Acréscimos e Diferimentos	0	0	0	0	0	0	0
Caixa e depósitos bancários	152.250	154.838	157.935	161.094	164.316	167.602	170.954
Total do Activo	30.492.444	26.590.983	23.516.664	20.401.886	17.320.493	14.243.259	32.063.897
Capital Próprio							
Capital realizado	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Reservas legais	0	200	200	200	200	200	200
Reservas e Prestações Suplementares / Acessórias	1.665.331	48.919	128.878	58.114	0	0	0
Resultado líquido do exercício	-1.566.331	49.881	-30.078	40.686	120.715	101.657	3.955.258
Total do Capital Próprio	100.000	100.000	100.000	100.000	121.915	102.857	3.956.458
Passivo							
Passivo não corrente	22.971.906	24.881.989	21.781.904	18.620.553	15.449.811	12.347.464	22.121.572
Provisões	9.228.762	9.992.796	8.752.762	7.488.221	6.228.690	4.980.129	10.431.212
Financiamentos obtidos	13.743.144	14.889.193	13.029.143	11.132.332	9.221.121	7.367.336	11.690.360
Dívida subordinada acionista							
Passivos por impostos diferidos							
Passivo corrente	7.420.538	1.608.994	1.634.759	1.681.332	1.748.767	1.792.938	5.985.868
Fornecedores	1.349.270	945.994	964.913	984.212	1.003.767	1.023.974	1.044.453
Fornecedores de Imobilizado	5.860.003	0	0	2.202	0	0	3.389.077
Adiantamento de clientes	0	0	0	0	0	0	0
Estado e outros entes públicos	211.265	663.000	669.846	694.919	745.000	768.964	1.552.337
Outras contas a pagar	0	0	0	0	0	0	0
Acréscimos e Diferimentos	0	0	0	0	0	0	0
Total do Passivo	30.392.444	26.490.983	23.416.664	20.301.886	17.198.578	14.140.402	28.107.440
Total do Passivo e Capital Próprio	30.492.444	26.590.983	23.516.664	20.401.886	17.320.493	14.243.259	32.063.897



8.3 Mapa de Origens e Aplicações de Fundos

MAPA DE ORIGENS E APLICAÇÕES DE FUNDOS	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Origens de Fundos							
Actividade Operacional	2.117.424	4.091.917	4.051.461	4.005.601	3.994.752	3.896.534	3.832.733
Resultados Operacionais	-1.068.422	906.071	870.761	828.718	830.735	737.962	295.208
Mais valias	0	0	0	0	0	0	5.726.799
Amortizações do Exercício	3.185.846	3.185.846	3.180.700	3.176.882	3.164.017	3.158.572	3.537.525
Variação de Provisões	0	0	0	0	0	0	0
Proveitos de aplicações de tesouraria	0	0	0	0	0	0	0
Desinvestimentos							
Desinvestimento em Fundo Maneio	2.988.495	0	0	0	0	0	11.208.631
Desinvestimento em Capital Fixo	2.988.495	0	0	0	0	0	2.444.192
	0	0	0	0	0	0	8.764.439
Actividade Financeira							
Aumento de Capital	24.638.237	1.910.083	79.758	0	0	0	9.774.108
Aumento de Prestações Suplementares / Acessórias	1.000	0	0	0	0	0	0
Aumento de Dívida Subordinada (Accionista)	1.665.331	0	79.758	0	0	0	0
Redução de Empréstimos a Accionistas	13.743.144	1.146.050	0	0	0	0	4.323.024
Aumento de Empréstimos Bancários	9.228.762	764.033	0	0	0	0	0
Resgate de Aplicações de Tesouraria	0	0	0	0	0	0	5.451.083
Total de Origens	29.744.156	6.002.001	4.131.220	4.005.601	3.994.752	3.896.534	24.815.472





MAPA DE ORIGENS E APLICAÇÕES DE FUNDOS							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Aplicações de Fundos							
Pagamento Imposto	32.194	435	77.084	2.437	43.028	109.569	148.538
Investimentos	29.061.803	5.135.548	39.142	48.883	44.197	39.111	23.887.257
Investimento Fundo Manexo	0	5.135.548	39.142	37.993	44.197	39.111	0
Investimento em Capital Fixo	29.061.803	0	0	10.890	0	0	23.887.257
Actividade Financeira	497.909	863.429	3.962.216	3.951.123	3.863.619	3.623.853	674.667
Reembolso de Prestações Suplementares / Acessórias	0	49.881	0	40.686	58.114	0	0
Amortização de Dívida Subordinada (Accionista)	0	0	1.860.051	1.896.811	1.911.211	1.853.785	0
Remuneração de Dívida Subordinada (Accionista)	0	0	0	0	0	0	0
Aumento de Empréstimos a Accionistas	0	0	1.240.034	1.264.540	1.259.531	1.248.562	0
Reembolso de Empréstimos Bancários	497.909	813.548	862.132	749.085	634.763	521.506	674.667
Encargos Financeiros	0	0	49.681	0	40.686	120.715	101.657
Pagamento de Dividendos	0	0	0	0	0	0	0
Total de Aplicações	29.591.906	5.999.412	4.128.123	4.002.442	3.991.530	3.893.248	24.812.120
Saldo Anual	152.250	2.588	3.097	3.159	3.222	3.286	3.352
Caixa mínima no início do período	0	152.250	154.838	157.935	161.094	164.316	167.602
Caixa mínima no final do período	152.250	154.838	157.935	161.094	164.316	167.602	170.954
Aplicações de Excesso de Tesouraria	0	0	0	0	0	0	0



ANEXO 3

Redes de Transporte Público no Concelho de Cascais - Relatório de análise e propostas de soluções

CÂMARA MUNICIPAL
RECEBIMOS
02 OUT. 2018
CASCAIS

TR EN MO

transportes, engenharia, modelação



REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO NO CONCELHO DE CASCAIS

RELATÓRIO DE ANÁLISE E PROPOSTAS DE SOLUÇÕES

25.JUNHO.2018



ÍNDICE

01.	ENQUADRAMENTO E OBJETIVOS	5
02.	DESENHO DA REDE.....	7
02.1.	REDE INTERMUNICIPAL	7
02.2.	ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL	9
02.3.	LINHAS INALTERADAS.....	10
02.4.	LINHAS REFORÇADAS, REESTRUTURADAS OU SUPRIMIDAS	11
02.5.	LINHAS NOVAS.....	12
03.	CUMPRIMENTO DO REGIME JURÍDICO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS....	14
04.	ANÁLISE DE ACESSIBILIDADE	16
04.1.	ACESSIBILIDADE NO MUNICÍPIO	16
04.2.	ACESSIBILIDADE ÀS ESCOLAS.....	25
04.3.	ARTICULAÇÃO COM A LINHA DE CASCAIS.....	27
05.	TARIFÁRIO.....	30
06.	ESTIMATIVAS DE PROCURA FUTURA DO SERVIÇO DE TP	31
07.	SÍNTESE	33
	ANEXO 1.....	35
	ANEXO 2.....	54



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Rede Intermunicipal considerada.....	9
Figura 2 – Pontos considerados na análise de acessibilidade.....	16
Figura 3 – Número de circulações em dia útil (época escolar)	21
Figura 4 – Frequência média na hora média de ponta da manhã de um dia útil (7:00h – 9:30h).....	22
Figura 5 – Frequência média na hora média de ponta da tarde de um dia útil (17:30h – 20:00h).....	22
Figura 6 – Frequência média no corpo do dia de um dia útil (9:30h – 17:00h).....	23
Figura 7 – Frequência média no período noturno de um dia útil (20:00h – 23:00h).....	23
Figura 8 – Frequência média no período da manhã de sábado (08:00h – 12:00h)	24
Figura 9 – Frequência média no período da manhã de domingo (08:00h – 12:00h)	24
Figura 10 – Tempo Percurso Casa-Escola – Cenário Atual.....	26
Figura 11 – Tempo Percurso Casa-Escola – Cenário Futuro	26

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Critério dos serviços mínimos do RJSPT	14
Tabela 2 – Resumo geral de ganhos e perdas de acessibilidade.....	17
Tabela 3 – Ligações com pior performance na solução proposta.....	18
Tabela 4 – Ganhos/perdas de acessibilidade das ligações com origem nas interfaces de nível superior	19
Tabela 5 – Ganhos/perdas de acessibilidade das ligações com destino nas interfaces de nível superior	19
Tabela 6 – Linhas rodoviárias, frequência média e população abrangida pelo serviço rodoviário que rebate nas estações ferroviárias da linha de Cascais – serviço atual e serviço futuro.....	28
Tabela 7 – Procura esperada na rede municipal de transporte público de Cascais - estimativa base	31
Tabela 8 – Procura esperada na rede municipal de transporte público de Cascais – estimativa no ano final de operação.....	32



01. ENQUADRAMENTO E OBJETIVOS

Com a entrada em vigor do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (doravante designado de RJSPTP), o Município de Cascais assumiu, a 11 de abril de 2016, atribuições e competências enquanto Autoridade de Transportes em matérias de organização, exploração, atribuição, investimento, financiamento e fiscalização de serviço público de transporte de passageiros, bem como de determinação de obrigações de serviço público e de tarifário nos serviços municipais.

No contexto desta alteração a rede de transportes públicos foi redimensionada face às necessidades da população residente, e visitantes, no município de Cascais, no decorrer das conclusões da avaliação feita e apresentada no relatório da primeira fase deste trabalho.

O redimensionamento do serviço de transporte público rodoviário tem como objetivo encontrar uma solução ao nível da mobilidade em termos de serviço público de transporte de passageiros que permita melhorar as condições de mobilidade e incrementar a acessibilidade proporcionada pelo sistema de transporte público no município de Cascais de modo a que se reflita num melhor e mais adequado serviço à população face ao atual serviço de transporte público.

O presente relatório tem como objetivo descrever a solução da futura rede de transportes públicos rodoviários de Cascais, que vem garantir os princípios de dimensionamento definidos pelo RJSPTP, descrevendo os principais impactos na acessibilidade do município. É ainda estabelecido o tarifário adotado para a rede a contratualizar e estimada a procura para o serviço proposto em função do aumento da oferta e da alteração do tarifário.

O relatório encontra-se organizado em cinco capítulos principais, para além do presente capítulo de enquadramento e definição de objetivos e do capítulo final de síntese e conclusões sobre a análise desenvolvida no relatório, organizados da seguinte forma:

- Capítulo 2 – Desenho de Rede
 - Ponto 02.1 – Rede Intermunicipal
 - Ponto 02.2 – Estratégia de Desenvolvimento Territorial
 - Ponto 02.3 – Linhas Inalteradas
 - Ponto 02.4 – Linhas Reforçadas, Reestruturadas ou Suprimidas
 - Ponto 02.5 – Linhas Novas
- Capítulo 3 – Cumprimento do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros
- Capítulo 4 – Análise de Acessibilidade
 - Ponto 04.1 – Acessibilidade no Município
 - Ponto 04.2 – Acessibilidade às Escolas
 - Ponto 04.3 – Articulação com a Linha de Cascais
- Capítulo 5 – Tarifário
- Capítulo 6 – Estimativas de Procura Futura do serviço de TP

O Capítulo 2 descreve e justifica os princípios de dimensionamento da rede de transportes públicos adotados para o município de Cascais, cuja avaliação ao nível do cumprimento dos serviços mínimos estabelecidos no anexo ao RJSPTP é apresentada no Capítulo 3. No Capítulo 4 é analisado o impacto desta rede na acessibilidade do município, e de forma particular para os alunos, incluindo-se ainda uma análise da articulação da rede de transporte público rodoviário com a linha de Cascais. Os Capítulos 5 e 6 apresentam o tarifário proposto e o impacto das alterações estimadas na procura do serviço de transporte público, respetivamente.

O Anexo 1 resume as características de cada linha por tipo de dia e época de análise, nomeadamente: produção, velocidade, hora de início e de fim de operação, nº de circulações e frequência por período horário.

O Anexo 2 identifica o tipo de autocarros em cada linha, definidos em função da procura estimada e da frequência de cada linha, bem como as linhas cujos autocarros deverão incluir suportes para bicicletas, definidas de acordo com o estudo o *Estudo para um Modelo de Organização e Exploração para um Sistema de Mobilidade Ciclável por Patamares no Concelho de Cascais*¹ (Espaço & Desenvolvimento, 2016).



¹ Espaço & Desenvolvimento (2016) Estudo para um Modelo de Organização e Exploração para um Sistema de Mobilidade Ciclável por Patamares no Concelho de Cascais – Relatório Final. Publicado pela Câmara Municipal de Cascais. Dezembro de 2016.



02. DESENHO DA REDE

O dimensionamento do serviço de transporte público rodoviário tem como objetivo encontrar uma solução que, em termos de serviço público de transporte de passageiros, permita melhorar as condições de mobilidade e incrementar a acessibilidade proporcionada pelo sistema de transporte público no município de Cascais, refletindo-se num serviço melhor e mais adequado à população face ao atual serviço de transporte público.

O presente trabalho teve por base um conjunto de documentos enquadradores que informaram o seu desenvolvimento tanto ao nível do diagnóstico da situação atual como em termos das estratégias territoriais existentes, nomeadamente:

- Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio para Cascais – CMC, 2011;
- Estudo de Corredores de Transporte Público em Sítio Próprio no Município de Cascais – CMC, 2017;
- Caracterização da Rede de Transporte Público Rodoviário do Concelho de Cascais – CMC, 2017;
- Validações disponibilizadas pelo operador (Mapas resumo de validações mensais de 2016).

O estudo iniciou-se com a realização de um diagnóstico à situação atual, na forma como o serviço público de transporte rodoviário é realizado e a procura que conhece, destacando-se os seguintes pontos:

- Extensões demasiado longas e que incluem percursos com mais de uma hora de viagem;
- Muitas variantes à rede principal, o que dificulta a perceção do serviço existente;
- Ligações que não existem obrigando as pessoas a transferências e, conseqüentemente, elevados tempos de viagem entre lugares e equipamentos geradores de grande volume de viagens;
- Organização da rede privilegiando as ligações às estações ferroviárias, estruturando o serviço longitudinalmente, com impacto nas ligações transversais (i.e. paralelas à linha de Cascais) que apresentam inúmeras lacunas;
- Inexistência de uma oferta com uma frequência equilibrada, na resposta às reais necessidades da população e aos horários de trabalho habituais.

A estruturação deste serviço assenta sobre a premissa de que a rede intermunicipal não é invariante e dever-se-á desenvolver, tanto quanto possível, sobre ligações rápidas que têm como paragens os principais centros de geração/atração de viagens. O desenho da rede foi igualmente condicionado pelas estratégias de desenvolvimento territorial – especificamente ao nível dos corredores TPSP, garantido, sobre estes, frequências de 10 minutos.

A rede proposta considera a manutenção de 6 linhas, o reforço horário de 10 linhas, a reestruturação de 9 linhas e inclui ainda a criação de 11 linhas face à atual rede de transporte público rodoviário. Estas alterações representam um acréscimo de produção na ordem dos 83% face à rede municipal atual.

02.1. REDE INTERMUNICIPAL

A rede intermunicipal, não sendo submetida no âmbito deste concurso, é importante na estruturação da rede de serviço municipal bem como na análise da acessibilidade em transporte público no município, fruto das interações entre redes. Como referido anteriormente, foi equacionada uma alteração ao funcionamento da rede intermunicipal evoluindo para uma rede rápida. Desta forma, foi estudada uma rede intermunicipal-tipo que decorre das necessidades atuais de ligações e da intenção de criação de linhas de serviço rápido, reduzindo as redundâncias entre serviços.

O conceito de carreira rápida decorre do objetivo de destriçar o serviço de natureza local, assegurado pela rede municipal, do serviço de natureza supramunicipal, assegurado pela rede intermunicipal. Desta forma, é a rede municipal que deve garantir a cobertura de todo o território municipal e uma boa integração entre serviços. Para assegurar a integração entre serviços serão materializados, tanto em termos físicos mas sobretudo em termos de serviço (aumentando a frequência e



garantido a cadenciação), um conjunto de interfaces e pontos de integração da rede no concelho. A rede intermunicipal foi assim equacionada em moldes distintos dos atuais (equivalentes ao serviço municipal), em que para em todas as paragens ao longo dos eixos que percorre, para parar apenas nos maiores centros e pontos de concentração de linhas municipais. Por outro lado, deixaria de ser possível às carreiras intermunicipais realizarem serviço local, ou seja, os passageiros têm de entrar fora do concelho de Cascais e sair dentro do concelho de Cascais, ou vice-versa – assim as viagens que implicam entrada e saída dentro do concelho deixariam de ser possíveis.

Atualmente existem 16 linhas intermunicipais que fazem a ligação entre o município de Cascais e os municípios vizinhos: Sintra e Oeiras. Para 5 destas linhas – nomeadamente 106, 119, 125, 184 e 471 –, por não influenciarem os movimentos internos já que a sua extensão no território de Cascais é muito reduzida, considerou-se a manutenção da configuração atual.

No entanto, existem linhas que atualmente possuem um carácter de ligações locais (dentro do município de Cascais) e que, com a implementação da rede proposta deixariam de fazer sentido. Assim, as linhas 479 e 489 foram, no âmbito desta análise, consideradas desadequadas para o serviço intermunicipal.

As grandes entradas no município acontecem pela N249-4 em Trajouce, no sentido de Carcavelos (linha 463) e no sentido de Oeiras (linhas 467 e 468), e pela N9, junto ao Linhó (linhas 417, 418, 455, 456). Em termos de integração entre redes (municipal e intermunicipal) considerou-se que as linhas 463, 467, 468, 417, 418, 455 e 456 passariam a funcionar de forma rápida, com paragens apenas nos maiores centros e pontos de concentração de linhas municipais, onde os passageiros poderiam facilmente fazer transferência para o serviço de acesso local.

O conjunto das linhas intermunicipais consideradas funcionaria com frequências semelhantes às frequências atuais das linhas integradas neste serviço. Foi considerada a seguinte espinha para cada uma das linhas rápidas, dentro do concelho de Cascais:

- Linhas 463 » (percurso no concelho de Sintra) –Trajouce – Abóbada – SDR-Cemitério – SDR-Igreja – Estação de Carcavelos
- Linha 467 e 468 » (percurso no concelho de Sintra) – Trajouce – Abóbada – SDR-Cemitério – SDR-Igreja – Sassoeiros – (percurso no concelho de Oeiras)
- Linhas 417 e 455 » Cascais (terminal rodoviário) – Alcabideche – Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque – (percurso no concelho de Sintra);
- Linhas 418 e 456 » Estação do Estoril – Estoril – Alcoitão – Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque – (percurso no concelho de Sintra).

Dos ajustes anteriormente descritos decorre a necessidade da rede municipal garantir os movimentos internos servidos atualmente pela rede intermunicipal. Nesse sentido foram desenvolvidas as linhas M35, M36, M17, M18 e M20, apresentadas no ponto *Linhas Novas*.

A linha 403 que faz a ligação Sintra-Cascais pela Malveira da Serra tem um carácter importante de ligação pela Estrada da Malveira, e na ligação ao Cabo da Roca (particularmente relevante do ponto de vista turístico), pelo que deveria funcionar de forma similar ao serviço atual. Caso se preveja a sua alteração dever-se-á promover a criação de uma linha com um serviço equiparado.

A linha 470, apesar de possuir um carácter de ligações internas, tem hoje uma procura que poderá justificar, numa primeira fase, a sua manutenção para a ligação das localidades a Este do município, para Oeiras. O serviço realizado pela linha 470 nas ligações internas ao município será assegurado pela rede municipal – com as linhas M36, M23 e M21. No entanto, o potencial de perda para a população servida atualmente pela linha 470, na ligação a Oeiras, não deve ser ignorado, pelo que foi considerada a sua manutenção.



Eixo Central Interior à estação de S. João do Estoril, pela Alapraia, tem uma frequência de serviço inferior a 10 minutos assegurada pelo conjunto das linhas M19, M23 e M13.

A M31 faz a ligação entre Carcavelos e o Hospital de Cascais, criando uma ligação que a rede atual não assegura, com uma frequência de 10 minutos na hora de ponta e 20 minutos no corpo do dia. Esta ligação constitui-se como uma alternativa ao binómio autocarro-comboio, na ligação sudeste-noroeste, estruturando um novo eixo que cruza diagonalmente o concelho.

A linha M32 faz uma ligação entre Trajouce e o terminal da Parede, apresentando diferenças relativamente à proposta apresentada no documento do ETAC no que se refere à ligação entre Murtal e Livramento onde passaria por uma zona sem população/edificado e na zona de Tires onde segue por um percurso mais rápido. Esta linha terá uma frequência de 30 minutos ao longo do dia.

A linha M29 desenvolve-se na ligação entre a estação de São João do Estoril e a rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque, com uma frequência de 10 minutos nas horas de ponta, coincidindo com o futuro corredor 5 dos TPSP no tramo existente. Com esta ligação a Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque materializa-se como a entrada noroeste do concelho, para quem acede em transporte público rodoviário.

A linha M30 desenvolve-se sobre o corredor 8 na ligação entre a estação da Parede e a Abóbada com uma frequência de 15 minutos em cada sentido. Com esta ligação a Abóbada materializa-se como a entrada nordeste do concelho, para quem acede em transporte público rodoviário.

02.3. LINHAS INALTERADAS

Em relação à rede proposta tentou-se manter a essência da rede atual, já que face à existência prévia de uma rede consolidada qualquer alteração corresponde sempre a uma rotura e reaprendizagem na utilização do serviço, gerando no utilizador alguma perturbação até entender a nova forma de se mover. Assim, para um grande número de linhas existentes, que estão atualmente a funcionar com um bom nível de procura, prevê-se apenas o reforço dos horários, nos casos necessários, de forma a aumentar a regularidade e cadenciação da oferta. As linhas que estão nesta situação são as seguintes: 401, 402, 405, 406, 407, 408, 411, 412, 413, 414, 415, 427, 461, 462, 464 e 488, cuja nomenclatura passa a: M01, M02, M05, M06, M07, M08, M11, M12, M13, M14, M15, 427, M21, M22, M24 e M26, respetivamente.

De referir a manutenção da linha 462 (com o nome M22 na rede futura) que, apesar da sua elevada extensão, possui uma procura muito relevante quando se analisam os dados recolhidos nos recentes levantamentos (conforme descrito no estudo da CMC de 2017).

Propõe-se a manutenção das linhas 405 e 415, que passam a M05 e M15 e que fazem as ligações entre Cascais, Areia, Guincho e Quinta da Marinha, e as linhas 402 e 414, que passam a M02 e M14, que fazem a ligação Cascais – Malveira da Serra por Aldeia do Juzo, Charneca e Zambujeiro, porque a organização operacional, conectividades e cobertura territorial estão otimizadas. No entanto, é feito um reforço nos horários das linhas M02 e M14 para garantir uma frequência constante no serviço, corrigindo falhas atuais.

Por outro lado, as linhas 406 e 411 têm um ligeiro ajuste de traçado, para que se consigam articular em corredores de ligação entre a estação de Cascais e Alcabideche e entre a estação do Estoril e Alcoitão, assegurando uma oferta cadenciada de 20 minutos, reforçada relativamente ao cenário atual e definindo as Linhas M06 e M11 na nova rede. Assim a Rua de Alcaide, a Avenida Marechal Carmona, Rua Costa Pinto e Rua das Calçadas, atualmente servidas pela linha 411, passam a ser servidas pela linha M06. Esta alteração permite ainda um reforço do serviço na ligação à entrada norte do Hospital, a Cabreiro e Atrozela que passam a ter ligações em transporte público mais frequentes.



Na proposta, a atual linha 464, que faz a ligação entre a estação de Carcavelos e Manique, mantém o traçado e o horário é reforçado, passando de um serviço com 30 minutos de frequência na hora de ponta e 60 minutos fora da hora de ponta para 20 minutos na hora de ponta e 30 fora da hora de ponta – Linha M24.

As restantes linhas mantêm-se porque atualmente já se encontram a funcionar de uma forma lógica, garantindo as ligações com uma frequência cadenciada.

No sentido de substituir o serviço realizado pelas linhas intermunicipais na zona de Rebelva, definiu-se uma frequência de 30 minutos na hora de ponta e 60 minutos fora da hora de ponta na linha M21, que faz a ligação entre Talaíde e Carcavelos Estação (atual 461).

02.4. LINHAS REFORÇADAS, REESTRUTURADAS OU SUPRIMIDAS

Relativamente às linhas existentes as maiores alterações ocorrem nas linhas 490, 400, 409, 419, 475, 423 e 1009. Estas reestruturações estão relacionadas com a necessidade de ajuste do traçado, que se traduzem em corte, extensão ou alteração de forma muito significativa face ao traçado atual. É garantida ainda um reforço da oferta horária atual com aumento de frequência.

As linhas BusCas 1013 (Buscas Cascais Hospital), 1012 (Buscas Estoril), 1011 (Buscas SDR Oeste) e 1010 (Buscas SDR Norte) são suprimidas ou absorvidas por linhas propostas, porque não apresentam procura que as justifiquem ou porque a oferta que estão a fazer está sobreposta à oferta existente.

As linhas 1013 (Buscas Cascais Hospital) e 1012 (Buscas Estoril), sobrepostas à oferta da M06 e M11, deixam de fazer sentido com o aumento da oferta disponível nestas linhas, que apresentam tempos de viagem semelhantes.

As linhas 1011 (Buscas SDR Oeste) e 1010 (Buscas SDR Norte) têm a sua oferta substituída pelas linhas M21, M22, M24, M32, M23 e M33.

A linha 490 atual, que faz a ligação entre a Malveira da Serra e a estação de Carcavelos, tem um traçado extenso e uma procura muito reduzida mas garante a conectividade da Malveira da Serra ao Hospital, a Alcabideche, a Alcoitão e ao Shopping. Esta linha apresenta-se na rede proposta truncada na Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque, sendo que o novo percurso se faz entre o Cascais Shopping e a Malveira da Serra. Garante a ligação aos pontos intermédios com uma frequência de 25 minutos na hora de ponta e 40 minutos fora da hora de ponta.

A linha 490 funciona de forma articulada com a linha M10, cujo percurso foi deslocado da Rua Humberto Delgado para a Estrada da Malveira da Serra, permitindo a integração da oferta neste eixo, e prolongado do Hospital à rotunda do CascaisShopping. A alteração de percurso da linha 1014, definindo a linha M10, justifica-se pela procura praticamente nula na passagem em Murches e pelo aumento de acessibilidade que possibilita.

Estas linhas, bem como a linha M03, passam a fazer a ligação entre a Estrada da Malveira e o Hospital pela N9, uma vez que a passagem pela A5 não aumenta de forma significativa o tempo de viagem para Este em relação à passagem pela Terceira Circular.

A articulação destas linhas permite uma frequência média de 18 minutos a partir da Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque para a Estrada da Malveira, sendo que na hora de ponta a frequência média nesta ligação é de 11 minutos.

De referir ainda que o percurso da 490 do lado Este do município, entre as estações de São João do Estoril e de Carcavelos, tem a sua oferta substituída pelas novas linhas M32, M23 e M25.



Também as zonas de Areia, Guincho e Qta. Marinha, servidas pelas linhas M05 e M15 beneficiam de um rebatimento melhorado em Birre para o Hospital e para o CascaiShopping, resultando da definição da linha M03 (linha 400 atual alterada).

Propõe-se ainda uma alteração de traçado da linha 400, definindo a linha M03, na zona de Torre, cujos sentidos são concentrados num único eixo, garantindo oferta em ambos os sentidos no eixo Rua das Codornizes/Rua Flamingo/Rua Torre/Rua Birre, e deixando de percorrer diversos arruamentos que possuem oferta de transporte público alternativa, com exceção da Rua D. Francisco de Almeida. Importa notar que a restante oferta servida atualmente em exclusivo pela linha 400, passa a ser assegurada pela M34 na Rua Pinheiros.

Na zona de Alvide, Birre e Torre são propostas ainda um conjunto de outras alterações: na linha M09 (linha 409 atual) cujos sentidos são concentrados num único eixo na Rua de Sant'Ana; na Rua do Cobre e no restante percurso da atual 409, que deixará de ser realizado, o serviço é assegurado pela linha M22, com uma frequência média de 30 minutos em cada sentido.

O redesenho da linha 419, que define a Linha M19, justifica-se pela criação de uma ligação entre a Alapraia e o Alto dos Gaios, atualmente inexistente. Esta linha, que atualmente tem uma extensão elevada e uma frequência de 60 minutos, e que se sobrepõe a uma zona de elevada oferta, no Estoril, passa a garantir uma oferta cadenciada de 30 minutos (em cada sentido) e a permitir o acesso ao Estoril com transbordo com a restante rede na rotunda entre a Avenida Condes Barcelona e Avenida da República.

A linha 475 atualmente faz uma ligação entre as estações da Parede e de Carcavelos em forma de U invertido por São Domingos de Rana (junto à Igreja e Junta de Freguesia) e Sassoeiros, com uma frequência de 60 minutos. A proposta de alteração centra-se na ligação a sul da linha ferroviária absorvendo o atual percurso da linha 490, tornando-se numa linha circular com uma frequência de 45 minutos em cada sentido – Linha M25.

A linha M23, que faz a ligação entre a Estação do Estoril e a Abóbada, absorve o percurso da linha 423 atual e é prolongada até Talaíde garantindo, de forma articulada com a linha M21, uma ligação municipal com uma frequência de 20 minutos no sentido da Abóbada.

A linha 1009 (busCas SDR - Campus Carcavelos) é, do conjunto das linhas Buscas, a que apresenta maior expressão em número de utilizadores. Assim, por representar uma ligação muito competitiva na ligação a partir da estação de Carcavelos para norte, na rede proposta esta linha é mantida propondo-se uma extensão ao Campus da Universidade Nova, cuja entrada se faz pela Qta. S. Gonçalo, e alteração a paragem para a Rua da Holanda, definindo assim a linha M16.

Relativamente a Trajouce e Talaíde, as linhas propostas prolongam-se para além do centro dos lugares até ao limite exterior, contribuindo para uma cobertura territorial do concelho mais abrangente, e com particular incidência sobre as áreas mais periféricas.

Algumas das linhas propostas decorrem da necessidade de amarrar o território, aumentando a conectividade da rede e diminuindo substancialmente o tempo de percurso entre pontas. É disso exemplo a linha 400 (linha M03 na rede proposta) com impactos na conectividade de Areia, Aldeia do Juzo e Charneca, apesar da rede base deste território se manter praticamente inalterada.

02.5. LINHAS NOVAS

A análise da rede, desenvolvida ao longo do diagnóstico realizado, detetou algumas lacunas em termos de ligações transversais justificando a criação das linhas: M33 e M34.

A M33, que se desenvolve de forma circular, garante frequência nos movimentos Este-Oeste na zona de S. Domingos de Rana, permitindo a ligação entre os eixos que se desenvolvem no sentido Norte-Sul e melhorando a acessibilidade em

Sassoeiros e Bairro da Mina, face a alguns destinos. Esta linha passa ainda no Centro de Saúde de SDR e nos principais hipermercados (Lidl, E'Llerc, Pingo Doce e Feira).

Em consequência da alteração da linha 400 para a definição da linha M03, descrita anteriormente, propõe-se a implementação de uma nova linha, a M34, que serve a procura na Rua dos Sobreiros e que liga à estação de Cascais com uma frequência de 40 minutos. Esta linha aumenta a oferta de Torre para o centro de Cascais.

No âmbito da reestruturação da rede intermunicipal estudada, são definidas as linhas M35, M36, M17, M18 e M20, conforme o referido anteriormente. O desenvolvimento destas linhas tem como princípio garantir a cobertura territorial e de serviço local, que atualmente é assegurado pelas linhas intermunicipais.

As linhas M35 e M36 fazem a ligação desde o norte da zona industrial de Trajouce até à estação de Carcavelos – a M35 passa pela N249-4 e a M36 passa pela Rua Principal do Outeiro e Estrada Polima, que atualmente apenas têm oferta da rede intermunicipal. A linha M35 tem frequências de 15 minutos na hora de ponta e 25 minutos fora da hora de ponta. A linha M36 tem frequências de 30 minutos na hora de ponta e 50 minutos fora da hora de ponta.

O reforço de serviço para assegurar a oferta atualmente realizada com linhas intermunicipais cumpre-se com a criação de três linhas – M17, M18 e M20. Estas linhas possuem um traçado coincidente, dentro do concelho de Cascais, com as atuais linhas intermunicipais – 417 (Cascais Terminal - Sintra Estação), 455 (Cascais Terminal - Rio de Mouro Estação) e 456 (Estoril Estação - Rio de Mouro Estação).

As linhas M17 e M18 fazem a ligação entre a Estação de Cascais e o norte do município junto ao limite com o município de Sintra, no Bairro da Prisão do Linhó, com frequências de 60 e 40 minutos respetivamente. Os percursos das duas linhas divergem a partir de Alcabideche no sentido para Cascais, sendo que a linha M17 segue por Alvide, fazendo a ligação ao Hospital, e a linha M18 pela Abuxarda.

A linha M20 liga o Bairro da Prisão do Linhó à Estação do Estoril, com uma frequência média de 30 minutos na hora de ponta e de 60 minutos fora da hora de ponta; o seu percurso passa pelo CascaiShopping, Alcabideche e Amoreira.



03. CUMPRIMENTO DO REGIME JURÍDICO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

O artigo 14º da Lei nº 52/2015 de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (doravante designado por RJSPTP), estabelece os serviços mínimos do serviço de transporte (detalhados no respetivo anexo), definidos em função da cobertura territorial, cobertura temporal, comodidade, dimensionamento do serviço e informação ao público.

O RJSPTP estabelece como serviços mínimos, para o desenho do serviço de transporte público municipal, as regras apresentadas na tabela seguinte.

Critério	Âmbito do critério	Serviços mínimos	Identificação RJSPTP
Cobertura territorial	Locais com população residente superior a 40 habitantes	Devem ter acesso a serviço público de transporte de passageiros que assegure a sua conexão à sede de município e aos principais equipamentos e serviços	II.3 a)
Cobertura temporal	Ligações entre um local e a respetiva sede de concelho	Uma circulação no sentido local — sede de concelho, no período da manhã	III.3 b)
		Uma circulação no sentido sede de concelho — local, no período da tarde	
	Deslocações dentro de um perímetro urbano com mais de 50 000 habitantes	Duas circulações por hora nos períodos de ponta da manhã e da tarde durante os períodos letivos e de férias escolares	III.4
	Uma circulação por hora no corpo de dia, durante todo o ano		
Comodidade	Deslocações entre um local e uma sede de concelho	Número de transbordos não superior a um	IV.3 a)
		Tempo médio de espera em transbordo não superior a 15 minutos	
	Deslocações dentro de um perímetro urbano	Tempo médio de espera em transbordo não superior a 15 minutos	IV.3 c)

Tabela 1 - Critério dos serviços mínimos do RJSPTP

Note-se que as regras dos serviços mínimos apresentadas nos pontos II.3 b), III.3 c) e IV.3 b) do anexo do RJSPTP, dizem respeito à rede intermunicipal e, por isso, terão de ser avaliadas no âmbito da análise da rede intermunicipal.

Com exceção de Figueira do Guincho e Biscaia, todas os lugares do município de Cascais têm uma população residente superior a 40 habitantes. Para a verificação dos critérios II.3 a), III.3 b) e IV.3 a) foram analisadas as ligações entre os lugares e a sede de município, Cascais, e verificou-se que:

- Existe serviço de transporte público na ligação a Cascais e aos principais equipamentos e serviços do município, de forma direta ou através de transbordos – cumprimento do ponto II.3 a);
- Existe, pelo menos, uma circulação no sentido para Cascais no período de ponta da manhã e uma circulação desde Cascais até à localidade na hora de ponta da tarde – cumprimento do ponto III.3 b);
- Nas ligações analisadas foi ainda verificado o número de transbordos e o respetivo tempo necessário para as ligações, respeitando o critério IV.3 a), menos do que um transbordo com um tempo de transbordo inferior a 15 min.

Relativamente aos restantes critérios identificados, foi considerado como perímetro urbano a mancha contínua de solo urbano do município que inclui mais de 50 000 habitantes. Para verificação dos critérios III.4 e IV.3 c) foram analisadas as ligações entre os lugares que se inserem no território identificado, e concluiu-se que:

- Existem mais do que duas circulações por hora, nos períodos de ponta da manhã e da tarde, durante todo o ano, e mais do que uma circulação por hora no corpo do dia – cumprimento do ponto III.4;
- Nas ligações analisadas, quando é necessário um transbordo, este tem uma duração menor do que 15 minutos – cumprimento do ponto IV.3 c).

Assim, na avaliação dos critérios do RJSPTP para a rede de transporte público municipal proposta, concluiu-se que se dá cumprimento a todos os critérios.



04. ANÁLISE DE ACESSIBILIDADE

04.1. ACESSIBILIDADE NO MUNICÍPIO

A metodologia de análise de conectividade dos lugares, desenvolvida seguidamente, ajudou a perceber os impactos decorrentes das alterações descritas ao longo do ponto *Apresentação da Rede*. O objetivo desta análise centrou-se no dimensionamento dos ganhos através de indicadores de qualidade de serviço, nomeadamente número de transbordos, tempo médio de viagem e tempo máximo de espera, em cada par Origem – Destino, por comparação com o cenário atual.

Com o objetivo de orientar o desenho da rede escolheram-se um conjunto de locais de maior concentração populacional ou de serviços, que seriam os pontos de avaliação da rede sob a ótica do utilizador. Destaca-se que estes pontos correspondem à forma como o passageiro vai sentir a rede ou a sua alteração, daí decorrendo a sua importância em termos de serviço e a sua relevância política. Os pares Origem – Destino considerados, num total de 54 pontos (52 no interior do concelho e as estações de Oeiras e Sintra), encontram-se descritos na figura seguinte, agrupados em interface (de primeiro, segundo ou terceiro níveis), lugar e gerador.

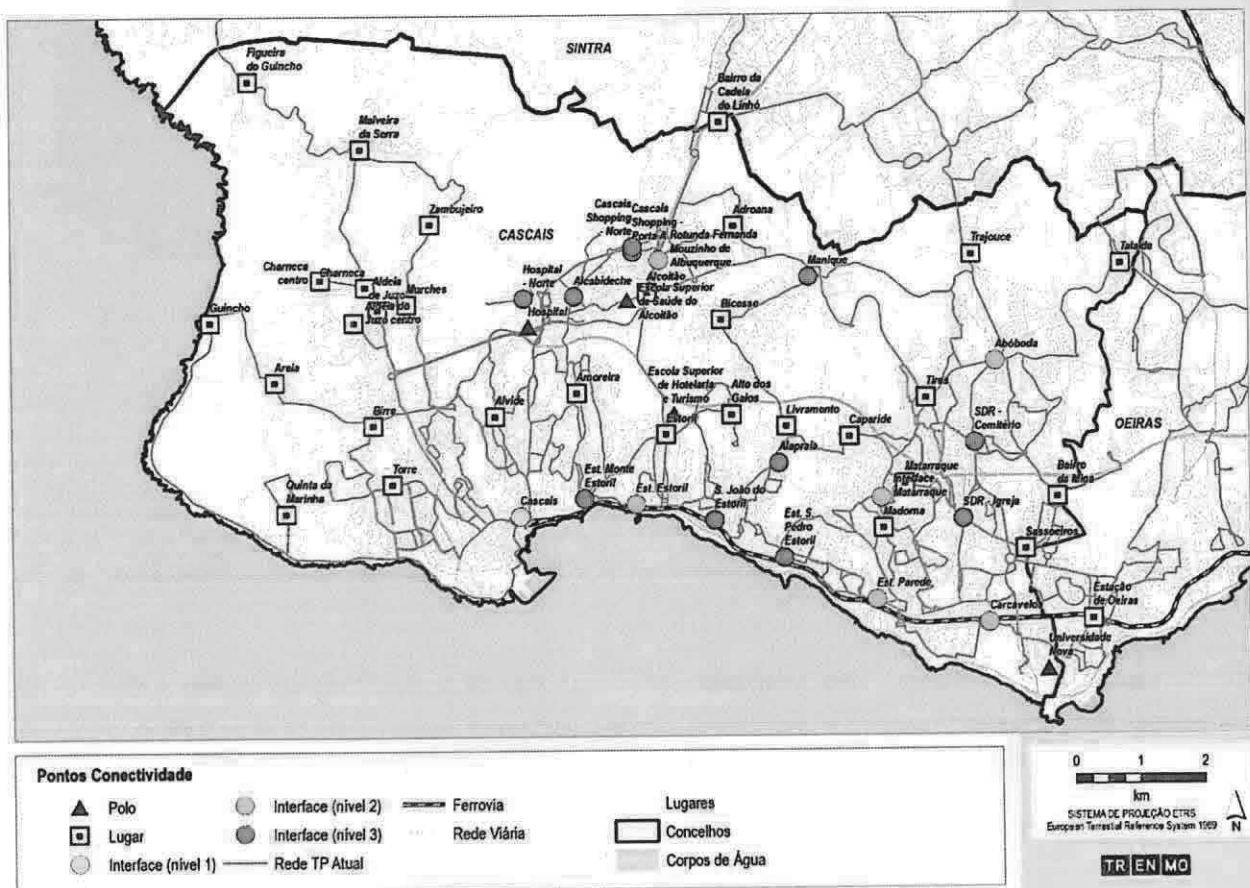


Figura 2 – Pontos considerados na análise de acessibilidade

Importa destacar que a determinação detalhada dos pontos decorre de uma análise de rede e não estritamente territorial – i.e. os pontos correspondem a nós de entrada da rede e não ao centro dos lugares ou à porta do gerador. Esta questão é

particularmente importante na gestão futura da rede, já que é sobre estas paragens que deve ser concentrado o investimento, na melhoria das condições de acesso, espera e informação em tempo real.

De referir que a análise de acessibilidade vai comparar a rede atual (considerando a rede municipal e intermunicipal) com a rede municipal proposta e considerando a rede intermunicipal como anteriormente descrita (ver subcapítulo 02.1). A rede intermunicipal é considerada apenas para movimentos externos, ou seja, na entrada do município só permite saída de passageiros e nos movimentos de saída do município apenas permite entradas – desta forma, não existe sobreposição de oferta entre a rede municipal e a rede intermunicipal. Foi ainda incluído nesta análise o serviço ferroviário da linha de Cascais, permitindo o transbordo entre os modos.

Foi então avaliado o desempenho da rede proposta na acessibilidade dentro do município, por comparação com a solução atual, considerando a hora de ponta da manhã.

A tabela seguinte apresenta os números globais respeitantes ao total de transbordos, ao tempo médio de viagem e tempo máximo de espera para as 2 162 ligações analisadas.

	Nº de transbordos		Tempo médio de viagem		Tempo máximo de espera	
	nº ligações	Maiores ganhos/perdas	nº ligações	Maiores ganhos/perdas	nº ligações	Maiores ganhos/perdas
Melhor	191	Talaide Madorna Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	974 -9,8 min	Talaide Birre SDR-norte	1 240 -15,7 min	Escola Superior de Hoteleria e Turismo Alto dos Gaios Matarraque
Igual	1 723		856		608	
Pior	248	Matarraque Caparide Escola Superior de Hoteleria e Turismo	332 +6,4 min	Caparide Murches Chameca	314 -11,1 min	Bairro da Cadeia do Linhó Zambujeiro Trajouce

Tabela 2 – Resumo geral de ganhos e perdas de acessibilidade

De uma forma geral, a rede proposta tem menores tempos de viagem e menores tempos de espera nas ligações analisadas, ainda que inclua mais transbordos – este último parâmetro aumentou porque algumas das linhas mais extensas (e que atualmente não têm muita relevância em número de utilizadores) foram reestruturadas, como é o caso da linha 490, induzindo maior número de transbordos nas ligações atualmente possíveis com estas linhas.

O tempo médio de viagem na rede proposta é menor, em média, 4 minutos no total das ligações analisadas e, em média, as pessoas esperam no máximo menos 6 minutos.

Das 248 ligações que têm mais transbordos, 227 melhoram em tempo de viagem ou no tempo de espera máximo, significando que em geral o transbordo adicional se traduz em menor tempo de viagem (em média ganham 8 minutos) e mais frequência de serviço (com menos 18 minutos de espera). Das 332 ligações em que aumenta o tempo de viagem, 245 melhoram em tempo de espera (com menos 17 minutos em média para conseguirem fazer a ligação) e 17 passam a ter uma ligação mais direta entre os pontos. Das 314 ligações que ganham em tempo máximo de espera, 169 melhoram em tempo de viagem e 28 passam a ter uma ligação mais direta.

De uma forma resumida, as perdas em determinado parâmetro frequentemente se traduzem em ganhos noutra parâmetro. Mas, do conjunto de ligações municipais avaliadas, existem 25 ligações que ficam globalmente piores com a solução

proposta, tendo em conta as categorias avaliadas – estas ligações não melhoram o tempo de viagem, a frequência para fazer a ligação ou o número mínimo de autocarros a apanhar para fazer a ligação pretendida. Apresentam-se na tabela seguinte as ligações em que a solução proposta se apresenta como sendo pior do que a solução atual.

ORIGEM	DESTINO	Acréscimo de transbordo	Acréscimo no tempo médio de viagem [min]	Acréscimo no tempo máximo tempo de espera [min]
Bairro da Mina	Bairro da Cadeia do Linhó	0	4	2
Alvide	Est. Parede	0	3	2
Alvide	Est. S. Pedro Estoril	0	3	2
Malveira da Serra	Tires	0	3	2
Adroana	Charneca centro	0	7	3
Alcabideche	Charneca centro	0	5	3
Abóboda	Amoreira	0	4	4
Amoreira	Alcoitão	1	3	5
SDR - Igreja	Bairro da Cadeia do Linhó	0	6	6
SDR - Igreja	Sassoeiros	0	6	6
Murches	Bairro da Cadeia do Linhó	0	6	7
S. João do Estoril	Amoreira	0	3	7
S. João do Estoril	Charneca	1	5	8
Bairro da Cadeia do Linhó	Trajouce	1	11	9
Alapraia	Quinta da Marinha	0	5	10
Est. Monte Estoril	Alcabideche	0	5	10
Tires	Bairro da Cadeia do Linhó	0	4	10
Zambujeiro	Alvide	0	4	10
Zambujeiro	Bairro da Cadeia do Linhó	0	4	10
Bairro da Cadeia do Linhó	Abóboda	0	3	10
Tires	Amoreira	0	3	10
Zambujeiro	Adroana	0	3	10
Aldeia do Juzo centro	Caparide	1	10	16
Madorna	Charneca centro	0	5	18
Areia	Alto dos Gaios	0	3	30

Tabela 3 – Ligações com pior performance na solução proposta

Sete destas ligações têm origem ou destino no Bairro da Cadeia do Linhó que, com a passagem da rede intermunicipal atual para uma configuração rápida, deixa de ser servido pelas linhas 455 e 456 atuais, com maior frequência do que a rede proposta que não faz uma sobreposição completa, em termos de frequência, do serviço intermunicipal atual naquela zona.

No desenho da rede proposta foi considerada a minimização da penalização do transbordo entre linhas criando pontos de cruzamento, nomeadamente: Cascais terminal, Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque, Estoril, Alcoitão, Alcabideche e Carcavelos. Nestes pontos os horários foram coordenados por forma a minimizar os tempos de espera e as mudanças de paragem. Desta forma, são criados pontos de concentração de oferta da rede, em que confluem um conjunto de linhas com destinos diferentes.

Dentro da análise de acessibilidade importa verificar com detalhe as interfaces de nível superior, conforme se apresenta nas Tabelas 4 e 5. De referir que os ganhos registados estão relacionados com o potencial de ganho atual, já que uma zona que atualmente é mal servida tem um potencial de ganho superior face a uma zona que atualmente já tem um bom serviço de transporte público.

Ligações com origem	Tempo médio rede atual [min]	Tempo médio rede proposta [min]	Tempo ganho em média [min]	Maiores Ganhos		Maiores Perdas	
Cascais	25,9	25,5	-0,6	Sassoeiros Interface de Matarraque Escola Superior de Hotelaria e Turismo	-8 min -7 min -6 min	Tires Murches Abóbada	+6 min +5 min +3 min
Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	32,6	25,7	-7,26	Birre Torre Zambujeiro	-43 min -19 min -19 min	SDR - centro Est. Estoril Amoreira	+8 min +7 min +7 min
Interface Matarraque	38,4	34,6	-3,62	Alto dos Gaios Birre Bicesse	-26 min -19 min -17 min	Caparide Charneca Murches	+13 min +12 min +11 min
Interface Abóbada	40,5	38,8	-1,7	Est. S. Pedro Estoril Aldo dos Gaios Birre	-20 min -14 min -13 min	Bairro da Cadeia do Linho Murches Charneca	+14 min +13 min +9 min

Tabela 4 – Ganhos/perdas de acessibilidade das ligações com origem nas interfaces de nível superior

Ligações com destino	Tempo médio rede atual [min]	Tempo médio rede proposta [min]	Tempo ganho em média [min]	Maiores Ganhos		Maiores Perdas	
Cascais	25,9	25,0	-1,0	Talaide Bairro da Mina Sassoeiros	-11 min -9 min -7 min	Alto dos Gaios Escola Superior de Hotelaria e Turismo Tires	+12 min +3 min +2 min
Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque	32,2	24,0	-8,7	Birre Figueira do Guincho Areia	-39 min -34 min -31 min	SDR - centro Est. Monte Estoril Amoreira	+5 min +4 min +4 min
Interface Matarraque	37,8	31,3	-6,4	SDR - Norte Talaide Bicesse	-19 min -19 min -19 min	Malveira da Serra Charneca Escola Superior de Hotelaria e Turismo	+11 min +11 min +9 min
Interface Abóbada	39,6	36,7	-2,9	Figueira do Guincho Est. S. Pedro Estoril Hospital	-21 min -13 min -13 min	Sassoeiros Bairro da Mina Cascais	+8 min +5 min +4 min

Tabela 5 – Ganhos/perdas de acessibilidade das ligações com destino nas interfaces de nível superior



O ponto de análise para o centro de Cascais, localizado junto ao terminal rodoviário é, na configuração da rede atual, o ponto com maior nível de serviço pelo que, e conforme o referido anteriormente, apresenta um potencial de ganho pequeno. Não obstante existem ligações, de e para Cascais, que ganham em tempo de viagem, mas existem sobretudo grandes ganhos em tempo de espera máximo – de menos 4 minutos em média face à solução atual – decorrentes da cadenciação e acerto de horários.

A Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque ganha uma grande importância na estruturação da rede futura decorrente de:

- Concentração de linhas de elevada frequência resultantes da estratégia de desenvolvimento territorial (M29 e M31);
- Novas linhas que vêm substituir as atuais linhas intermunicipais (M17, M18 e M20 e que se passam a concentrar-se neste ponto);
- Reforço e cadenciação das linhas M06, M11, M28, M10 e M03;
- Para além das linhas M01 e M22, que atualmente fazem serviço neste ponto (linhas 401 e 462 atuais).

Esta concentração de serviço escala os ganhos nas ligações com origem e destino na Rotunda Fernanda Mouzinho de Albuquerque. Uma vez que neste ponto também se concentram as linhas intermunicipais, esta passa a ser a primeira paragem na entrada no município e a última na saída do município, assumindo assim uma importante função de distribuição.

Note-se ainda que a análise de acessibilidade deve ser vista com alguma cautela, principalmente no pormenor das ligações, porque depende da localização geográfica dos pontos e da tolerância dada para a distância pedonal entre o ponto de análise e as paragens (foi considerada uma distância a pé de 400 metros). A título de exemplo, na Tabela 4 é identificada a ligação Interface de Matarraque para Caparide como sendo das maiores perdas, apresentada com 13 minutos acrescidos ao tempo de viagem (consequentes de um transbordo necessário ao ponto). No entanto, existe a 500 metros do ponto considerado uma paragem que serve a ligação com um autocarro direto, e que demoraria 5 minutos em tempo de viagem, representando um ganho e não uma perda na ligação ao Interface de Matarraque.

Os mapas das figuras seguintes sintetizam a informação relativa à cobertura em número de circulações e em frequência para o município, considerando as linhas de transporte rodoviário.

A Figura 3 representa o número de circulações entre paragens na rede. Pela análise da figura é possível identificar os corredores que ao longo do dia têm maior número de circulações.

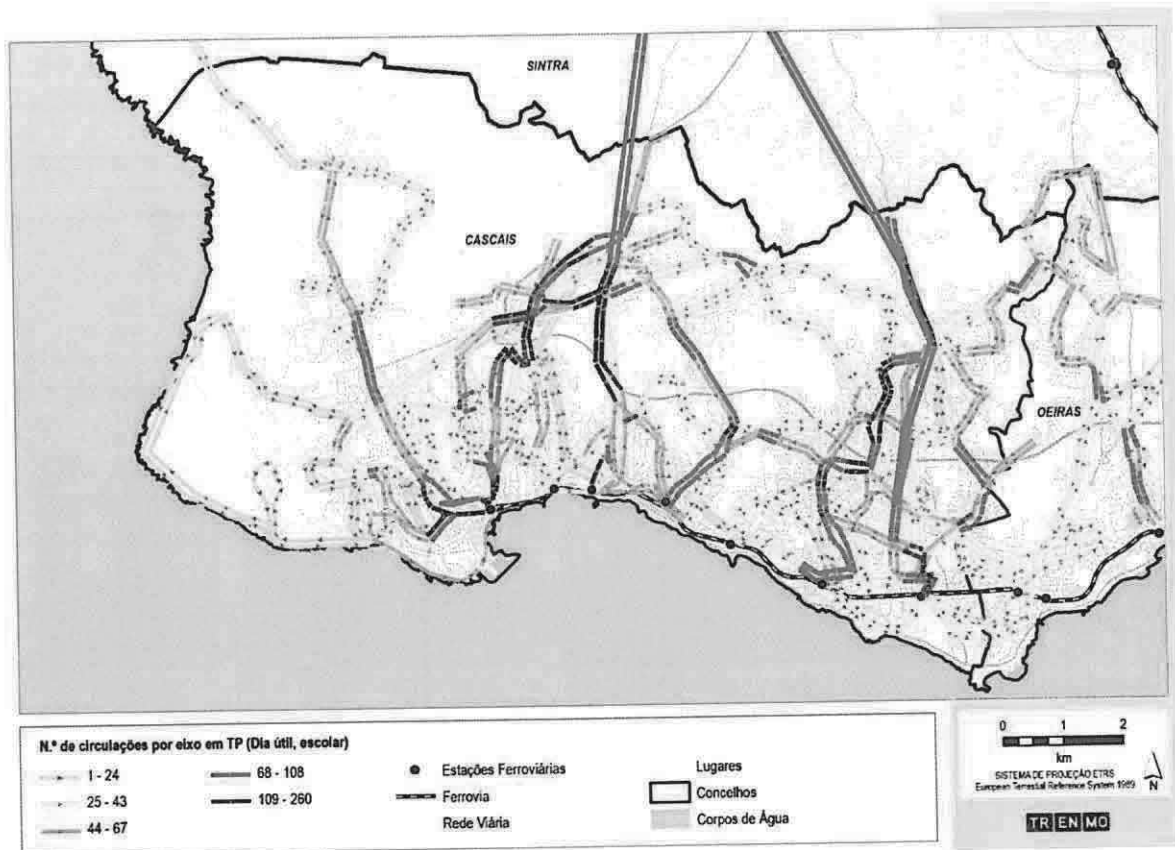


Figura 3 – Número de circulações em dia útil (época escolar)

É, no entanto, importante perceber o que representam o número de circulações em termos de frequências por período horário. Os mapas seguintes apresentam as frequências médias por eixo, na ligação entre paragens, na hora média do período de ponta da manhã (Figura 4) e da tarde (Figura 5), no corpo do dia (Figura 6) e à noite (Figura 7), bem como nos dias de sábado (Figura 8) e domingos ou feriados (Figura 9).



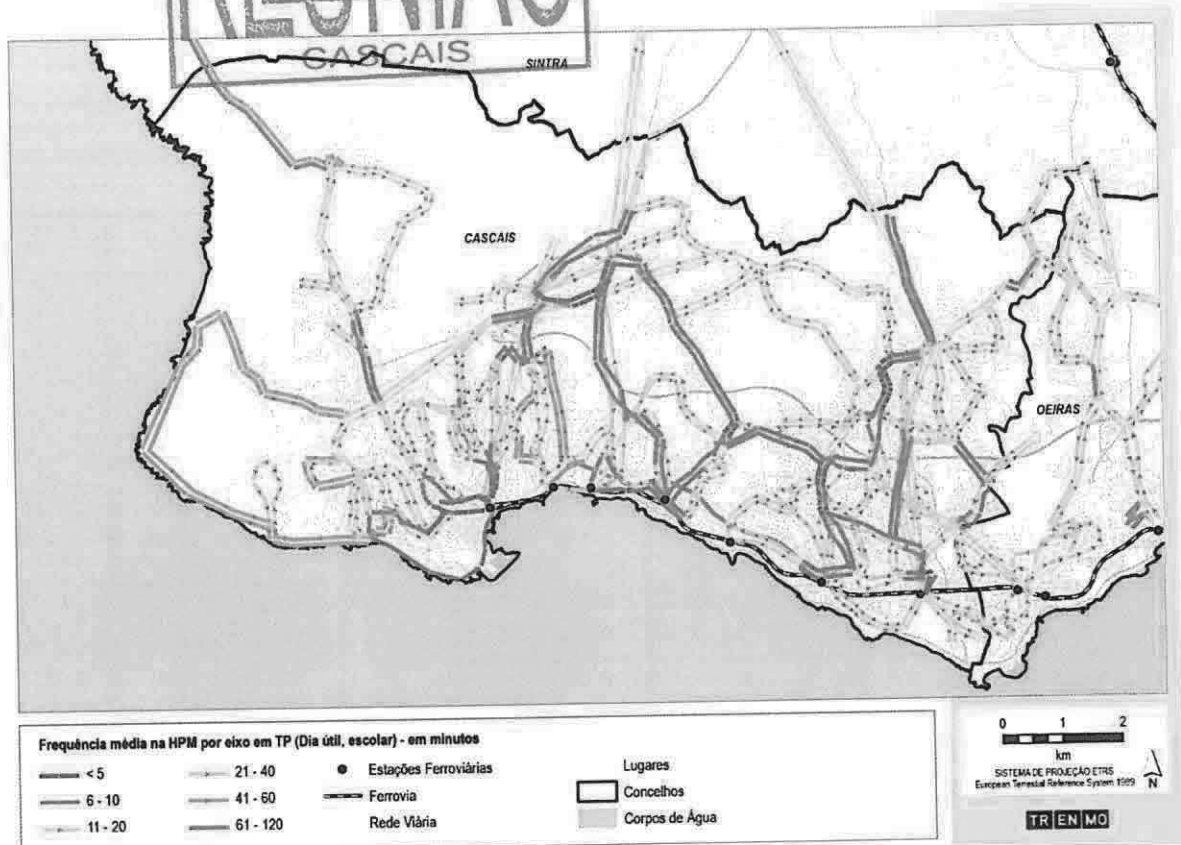


Figura 4 – Frequência média na hora média de ponta da manhã de um dia útil (7:00h – 9:30h)

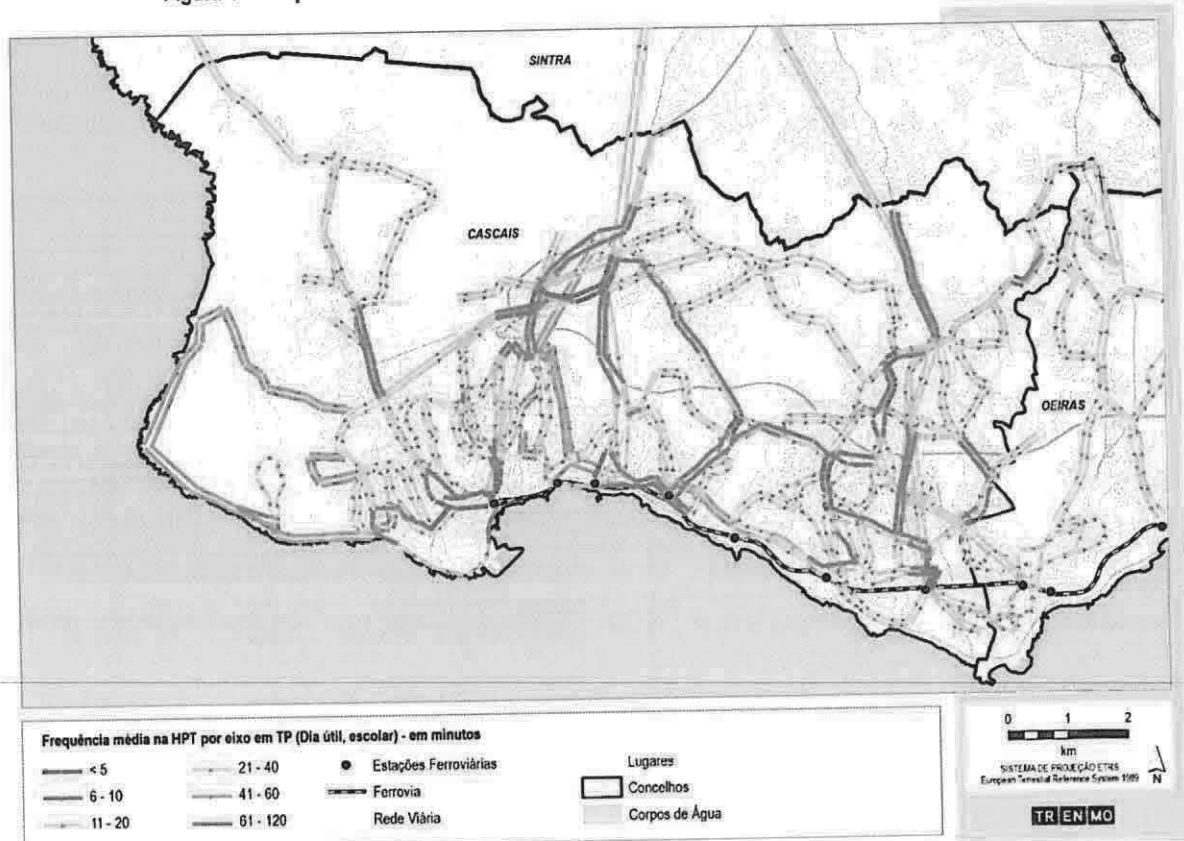


Figura 5 – Frequência média na hora média de ponta da tarde de um dia útil (17:30h – 20:00h)

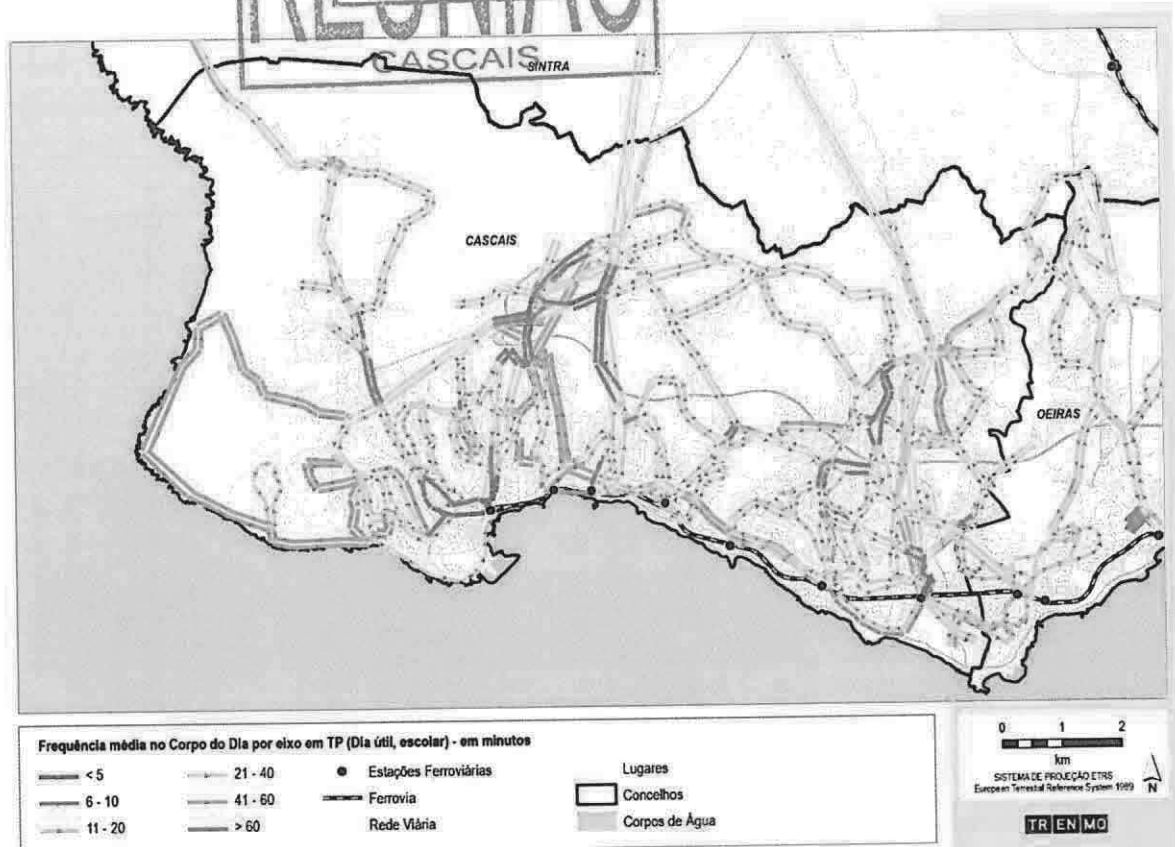


Figura 6 – Frequência média no corpo do dia de um dia útil (9:30h – 17:00h)

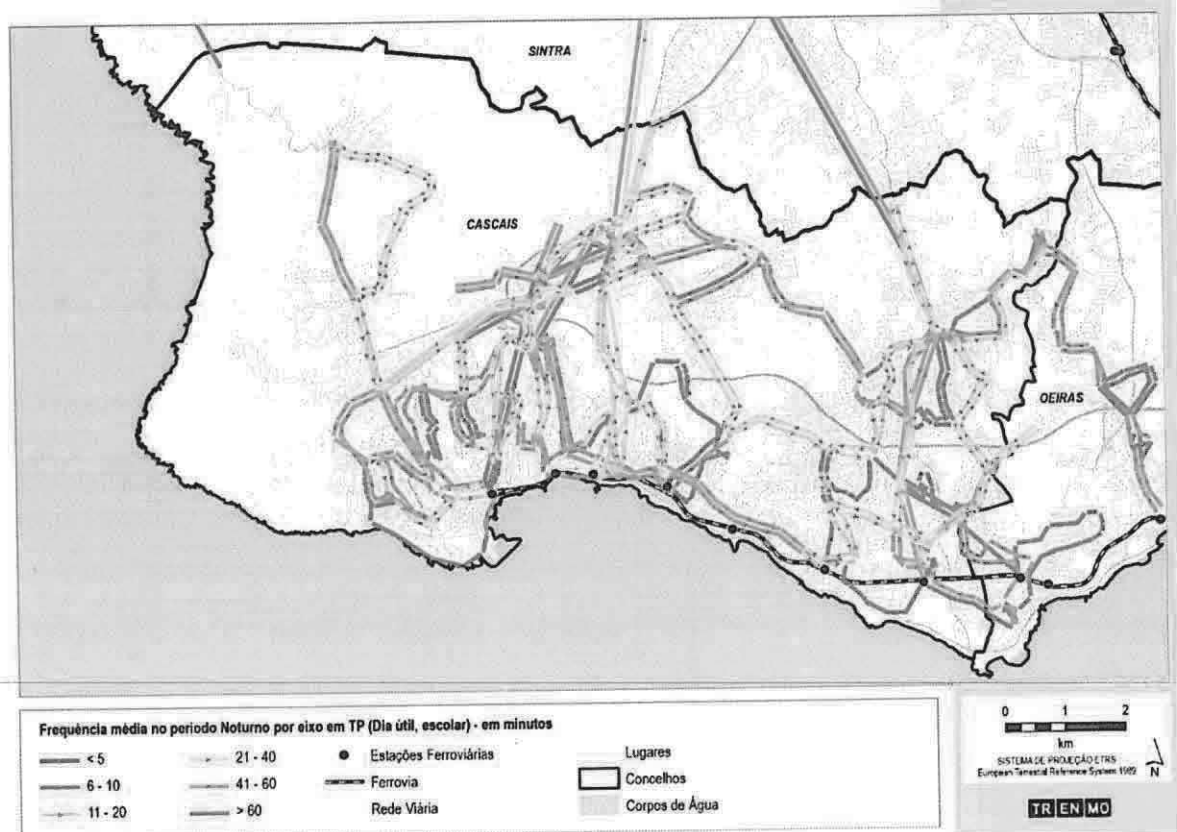


Figura 7 – Frequência média no período noturno de um dia útil (20:00h – 23:00h)

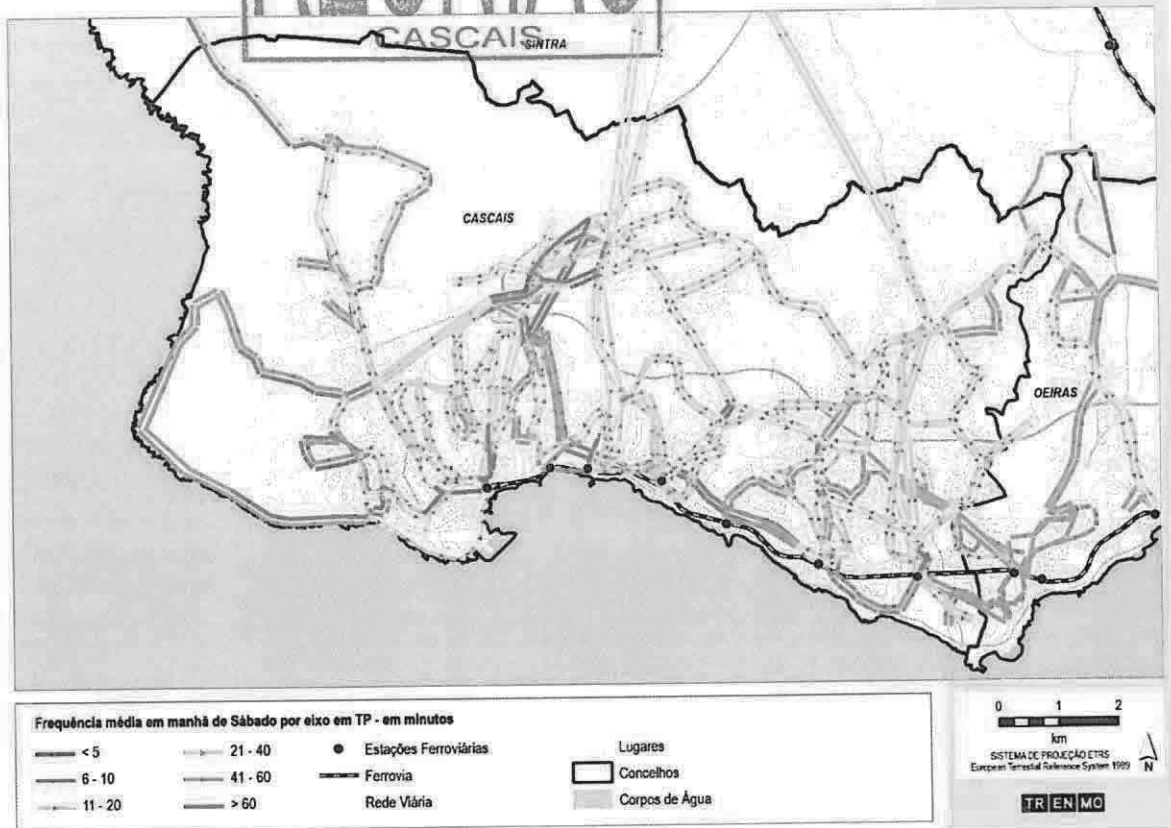


Figura 8 – Frequência média no período da manhã de sábado (08:00h – 12:00h)

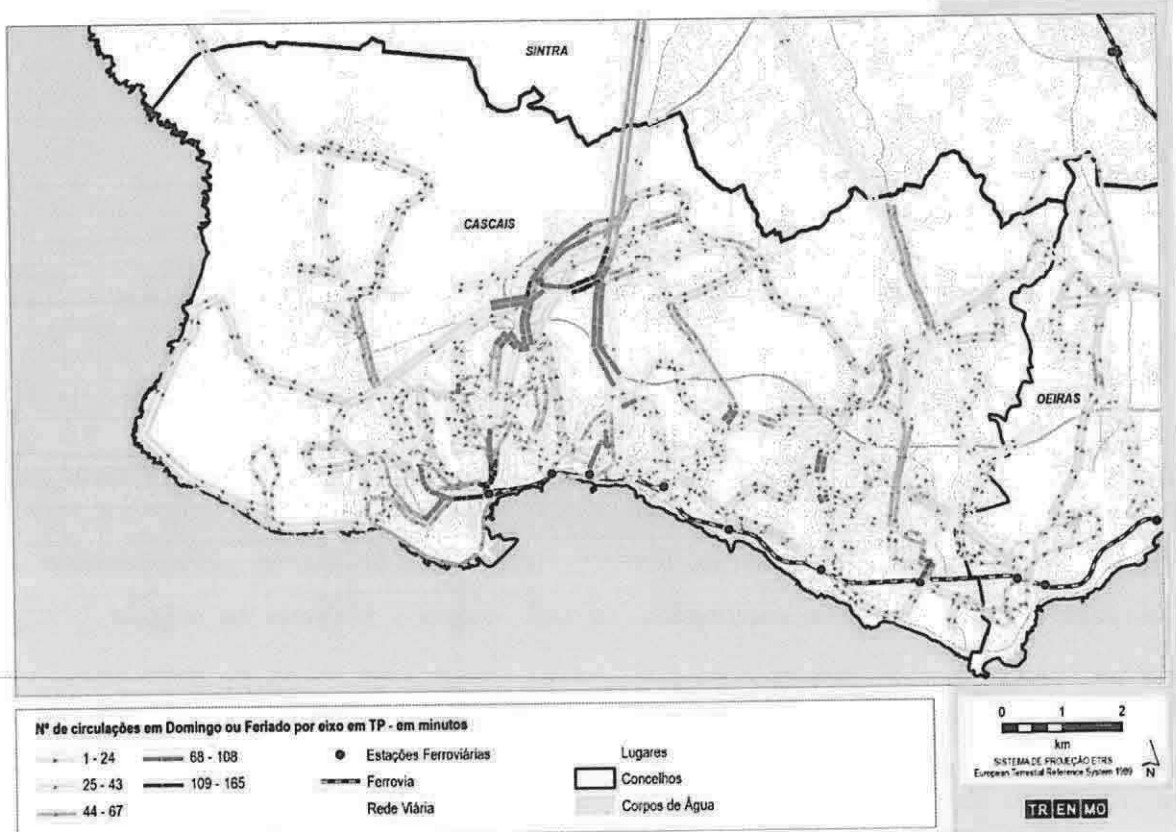


Figura 9 – Frequência média no período da manhã de domingo (08:00h – 12:00h)



04.2. ACESSIBILIDADE ÀS ESCOLAS

O transporte escolar no município de Cascais assenta atualmente sobre a rede de transporte público existente e, por isso, não existe oferta acrescida à rede atual.

A Câmara Municipal de Cascais assegura o financiamento do transporte escolar aos alunos que cumpram com os pontos estabelecidos no Plano de Ação Social e Transporte Escolar. De uma forma geral, o município assegura o transporte de: todos os alunos menores de idade que frequentam até ao 3º ciclo do ensino básico; dos alunos até ao secundário que residam a mais de 4 quilómetros do estabelecimento escolar público, ou particular e cooperativo, que frequentam; e dos que residem a uma distância menor do que 4 quilómetros mas que razões de segurança assim o justifiquem.

O município conhece uma realidade específica fruto da presença de inúmeros estabelecimentos de ensino particular, os quais cobrem uma percentagem de cerca de 50% da população escolar do concelho. Estes estabelecimentos possuem muitas vezes serviços de transporte especializado.

Por outro lado, o município tem adotado como boa prática na atribuição dos alunos às respetivas escolas privilegiar o critério da distância. Desta opção resulta a minimização das necessidades de transporte da população escolar.

É neste contexto que a rede proposta vem atuar, mantendo na sua generalidade os serviços atuais, e reforçando eixos de transporte considerados estratégicos para a coesão territorial.

Dos dados fornecidos pela autarquia, relativos aos alunos inscritos no presente ano letivo, foi possível georreferenciar 16 511 alunos, com graus de confiança diferentes fruto do detalhe da informação base, pelas 63 escolas públicas ou semipúblicas do concelho (do total não foi possível georreferenciar 961 alunos). No entanto, deste conjunto apenas foram analisados os resultados para 15 446 alunos, correspondentes aos residentes no município de Cascais.

Os dados rececionados foram validados a partir do nome de rua, número de porta, código postal (4 e 7 dígitos) e localidade.

No global, da análise do tempo de viagem a cada estabelecimento escolar, e no sentido de conhecer no pormenor a forma como os alunos, residentes em Cascais, e atualmente inscritos, lhe acedem conclui-se que a rede proposta resultará num ganho para os alunos em tempo de viagem. Os gráficos das figuras seguintes apresentam o tempo de percurso dos movimentos casa-escola para a chegada entre as 8:15h e 8:30h para o serviço atual (Figura 10) e para o serviço futuro (Figura 11).

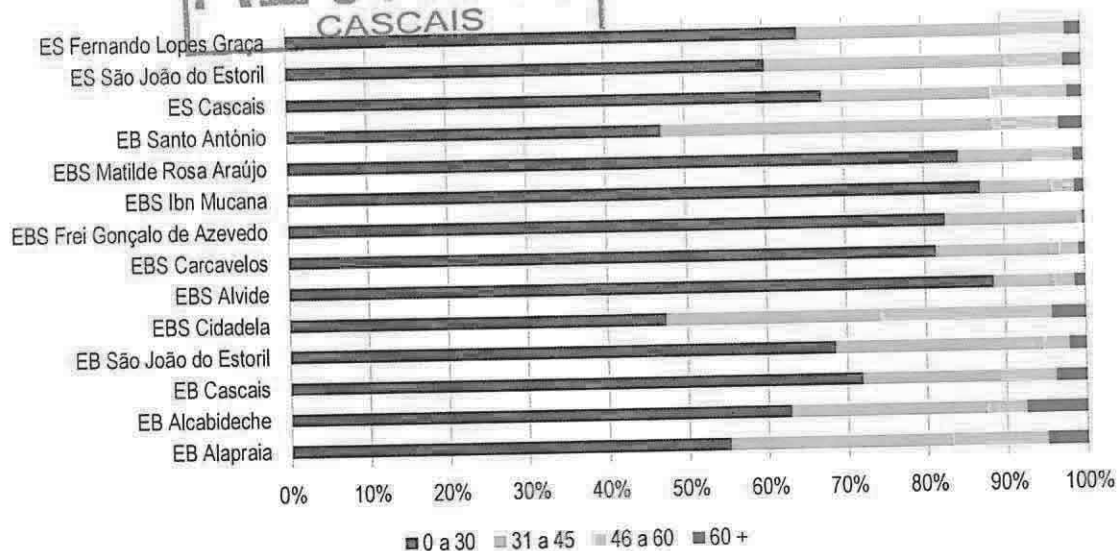


Figura 10 – Tempo Percurso Casa-Escola – Cenário Atual

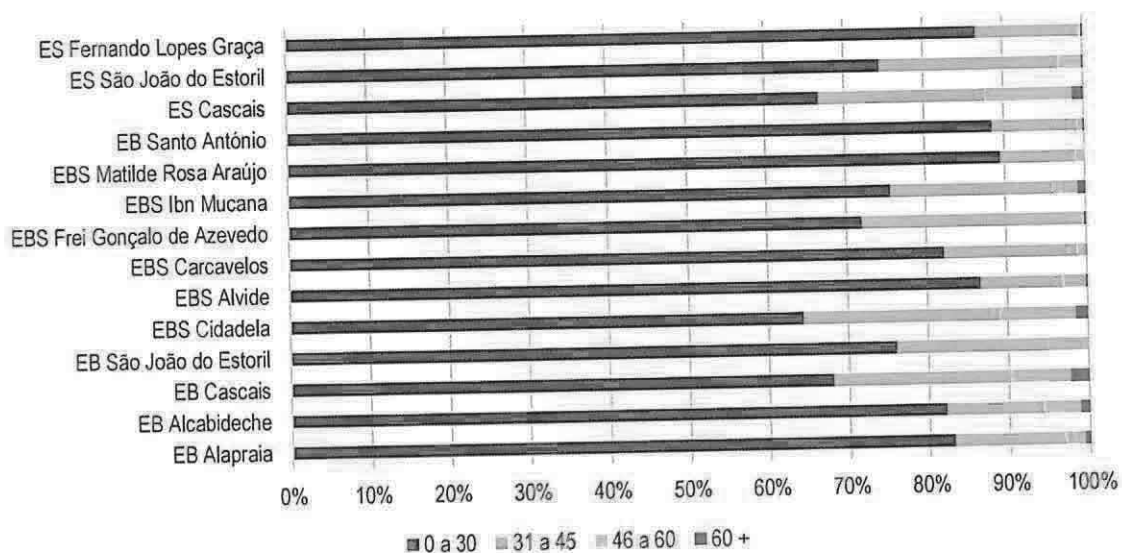


Figura 11 – Tempo Percurso Casa-Escola – Cenário Futuro

Da análise aos gráficos anteriores é possível verificar que, de uma forma geral, há um aumento na proporção de alunos que passa a demorar até 30 minutos na chegada à escola, proporção que passa de 71% no total das escolas no serviço atual para 78% no cenário futuro.

Existem, no entanto, duas escolas em que a alteração da rede não se traduz em ganhos, a Escola Ibn Mucana e a Escola Frei Gonçalo de Azevedo. Isto acontece por ajustes dos horários que foram feitos na perspetiva de uma velocidade de operação mais ajustada à velocidade real.

De notar ainda que a proporção de alunos que demora mais tempo a chegar normalmente coincide com localizações mais distantes da escola.



Salvaguarda-se o facto desta análise de detalhe necessitar de ser revista a cada ano letivo, fruto da alteração de horários de entrada/saída, ou da normal entrada e saída de alunos.

04.3. ARTICULAÇÃO COM A LINHA DE CASCAIS

A rede de transporte público rodoviário tem em Cascais uma forte interligação com o serviço ferroviário, tanto nas ligações internas ao concelho, ao longo da marginal, como nas ligações aos concelhos vizinhos, no caso de Oeiras e, sobretudo, de Lisboa.

Praticamente todas as linhas rodoviárias atuais possibilitam rebatimentos sobre a ferrovia. A única exceção corresponde à linha 400 e às linhas 1010, 1011, 1013 e 1014, criadas recentemente pela Cascais Próxima, no âmbito da assunção de competências enquanto autoridade de transportes pela autarquia. De notar que linhas como a 467, 468, 470 e 106 rebatem sobre a ferrovia na Estação de Oeiras e as linhas 119, 125 e 184 rebatem na Estação de Paço de Arcos.

A linha de Cascais possui atualmente dois tipos de serviço em Cascais: um serviço normal que para em todas as estações entre Cascais e o Cais do Sodré e que realiza o percurso total em 40 minutos; e um serviço rápido que, entre Oeiras e o Cais do Sodré, apenas para em Algés e Alcântara e que realiza o percurso total em 33 minutos. Importa destacar que nos períodos de ponta da manhã e da tarde apenas se realiza o serviço rápido, pelo que qualquer ligação entre Cascais e as estações de Santo Amaro, Paço de Arcos, Caxias, Cruz Quebrada, Belém e Santos implica uma mudança de comboio em Oeiras (com um tempo de espera entre 2 e 3 minutos).

A frequência do serviço ferroviário em hora de ponta é de 12 minutos e fora da hora de ponta de 20 minutos, com uma amplitude de 20 horas e 40 minutos, desde as 5:30h até às 2:10h, em ambos os sentidos.

Seguidamente desenvolve-se uma comparação do serviço rodoviário atual face à rede proposta, sobre as estações ferroviárias, considerando por estação os seguintes dados: as linhas rodoviárias que realizam rebatimento, a frequência média de autocarros (em dia útil e na hora de ponta de dia útil) e a proporção da população abrangida pelo serviço rodoviário.

Estações	Serviço de TP atual				Serviço de TP futuro			
	Linhas rodoviárias que realizam serviço nas estações	Frequência média de autocarro nas estações [min]		Proporção da população abrangida pelo serviço rodoviário	Linhas rodoviárias que realizam serviço nas estações	Frequência média de autocarro nas estações [min]		Proporção da população abrangida pelo serviço rodoviário
		Em dia útil	Nas horas de ponta em dia útil			Em dia útil	Nas horas de ponta em dia útil	
Cascais	1013, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 411, 412, 413, 414, 415, 417, 427, 455, 462	3	2	52%	M02, M04, M05, M06, M07, M08, M09, M11, M12, M13, M14, M15, M17, M27, M18, M22, M34	2	1	52%
Monte Estoril	412, 418, 456	35	20	13%	M12, M20	55	30	13%
Estoril	1012, 406, 407, 411, 412, 413, 418, 419, 423, 456	4	2	37%	M06, M07, M11, M12, M13, M23, M20	3	2	36%
S. João Estoril	413, 419, 423	12	5	27%	M13, M19, M23, M29	5	3	29%
S. Pedro Estoril	401, 490	60	60	27%	M01, M32	33	30	20%
Parede	475, 479, 488, 490	13	7	37%	M25, M26, M30	9	5	26%
Carcavelos	1009, 461, 462, 463, 464, 471, 475, 490	3	2	61%	M16, M21, M22, M24, M25, M31, M35, M36	2	1	55%
Combinado	-	-	-	91%	-	-	-	93%

Tabela 6 – Linhas rodoviárias, frequência média e população abrangida pelo serviço rodoviário que rebate nas estações ferroviárias da linha de Cascais – serviço atual e serviço futuro

No geral, a nova rede vem introduzir um ganho no serviço rodoviário disponibilizado em cada uma das estações ferroviárias, com particular evidência para as estações secundárias, já que nas estações principais o serviço é atualmente interessante (Cascais, Estoril e Carcavelos).

A estação de Cascais constitui a principal estação do concelho, concentrando mais linhas e maiores frequências. As 18 linhas que aí rebatem asseguram uma frequência média de 3 minutos em dia útil, chegando a 2 minutos nas horas de ponta. Esta preponderância vê-se reforçada na rede proposta, em que a frequência média em dia útil sobe para 2 minutos e 1 minuto na hora de ponta.

As estações de Estoril e Carcavelos constituem, para além de Cascais, as alternativas com oferta mais interessante, com 4 e 3 minutos de frequência média em dia útil. Esta oferta é reforçada na rede proposta com a frequência média em dia útil a subir para 3 minutos no Estoril e para 2 minutos em Carcavelos.

No entanto, é para as restantes estações (S. João do Estoril, S. Pedro do Estoril e Parede), que apresentam atualmente uma oferta menos interessante, que o ganho proposto é mais relevante. Assim, a estação de S. João do Estoril conhece uma

melhoria de frequência média em dia útil de 12 minutos para 5 minutos; a estação de S. Pedro do Estoril conhece uma melhoria de frequência média em dia útil de 60 minutos para 33 minutos; e a estação da Parede conhece uma melhoria de frequência média em dia útil de 13 minutos para 9 minutos.

No caso da estação de Monte Estoril o serviço disponibilizado é menos interessante, no entanto, a sua localização marginal à rede de transporte público e com uma pendente penalizante, bem como a proximidade às estações de Cascais e Estoril, minimiza a importância desta estação na acessibilidade local.

Desta forma, pode concluir-se que a rede proposta veio equilibrar a distribuição da oferta rodoviária sobre o serviço ferroviário aumentando a qualidade da oferta nas estações complementares com particular ganho nos movimentos de maior proximidade, contribuindo para uma maior coesão territorial no concelho de Cascais.





05. TARIFÁRIO

O sistema tarifário atual funciona, como na maioria dos sistemas de transportes, com duas modalidades – passes e bilhetes. As redes da Scotturb e a Vimeca funcionam com o suporte do cartão Viva, existindo integração tarifária na região nos transportes rodoviários, ferroviários e fluviais da AML.

O tarifário do passe do bilhete está atualmente sujeito ao escalão quilométrico a que corresponde o percurso, pelo que existem quatro classes e o preço é tanto mais elevado quanto maior a distância percorrida pelo utilizador. Existe ainda a possibilidade de comprar passe para toda a rede por 63 €. O passe quilométrico mais baixo é de 27,10 €, no entanto apresenta muitas restrições no acesso à rede. Os passes que estão articulados com outros serviços disponíveis dependem da distância percorrida na rede da Scotturb e do serviço complementar a associar; no caso de ser o passe conjunto com a CP depende também da distância viajada na CP.

A solução proposta para a rede futura decorre de um objetivo político de uniformização da tarifa no território concelhio, prevendo-se uma tarifa plana no valor de 30,00 € para o passe mensal. Propõe-se, em consequência, que se estabeleça o valor de 1,50 € para os bilhetes pré-comprados e de 2,00€ para a tarifa de bordo.

A opção de alteração do tarifário tem consequências ao nível da procura, conforme é apresentado na Tabela 7, e no volume de receitas obtidas por compra de bilhetes.

Com a criação de uma tarifa única a rede de transporte público rodoviário passa a ser encarada no seu todo, ampliando a perceção da oferta, já que todas as linhas estão disponíveis e desaparecem as fronteiras tarifárias dentro do município.

Atualmente, existem descontos sociais para os passes, focados nos grupos etários dos 4 aos 18 anos de idade, para os sub-23 (com descontos de 25% ou 60%), para os residentes com mais de 65 e com menos de 12 anos nos passes de rede de Cascais (com preços de 14,50 € e gratuito, respetivamente). Estes descontos sociais serão mantidos na rede futura.

Recentemente, a Cascais Próxima criou pacotes de mobilidade MobiCascais, que integram os diferentes modos de transporte num só tarifário, podendo integrar, para além do transporte público rodoviário e ferroviário, o sistema de aluguer de bicicletas e parque de estacionamento. Este corresponde ao espírito com que o futuro tarifário será desenvolvido, integrando todas as componentes de mobilidade numa tarifa única e procurando reduzir a penalização tarifária que atualmente existe para quem utiliza diferentes serviços.

Com a integração dos diversos serviços de mobilidade pretende-se a promoção de uma mobilidade mais ajustada às necessidades de cada um, permitindo que a escolha seja feita em função da comodidade e não em função do tarifário.



06. ESTIMATIVAS DE PROCURA FUTURA DO SERVIÇO DE TP

A procura atual do sistema foi determinada pela expansão dos valores recolhidos pela CMC, no trabalho de *Caracterização da Rede de Transporte Público Rodoviário do Concelho de Cascais*, de 2017.

Posteriormente, foi estimado o número anual de passageiros em cada linha municipal e intermunicipal por tipo de dia (dia útil, sábado e domingo ou feriado) e por época (escolar e em férias escolares). Uma vez que os levantamentos foram feitos à paragem foi ainda possível, no caso das linhas intermunicipais, distinguir entre a procura dentro do município de Cascais e fora do município de Cascais.

Estima-se que a procura anual atual no município de Cascais seja igual 8 780 140 de passageiros, sendo que 70% destes se movem na rede municipal e 30% na rede intermunicipal. A extrapolação dos valores para os volumes anuais é validada, em ordem de grandeza, pelos valores mensais anuais fornecidos pela Scotturb nos Mapas resumo de validações mensais de 2016.

A estimativa da procura futura está assente em três pilares fundamentais: no pressuposto de que a rede intermunicipal deixaria de fazer serviço local nas deslocações dentro município; no impacto decorrente do aumento de produção; e na alteração do tarifário atual para o tarifário previsto (conforme descrito anteriormente).

Note-se que parte da procura que circula na rede intermunicipal diz respeito a movimentos dentro do município passando, na configuração da nova rede, a contabilizar-se na rede municipal. No entanto a melhoria do serviço em disponibilização de maior oferta tem um impacto positivo na procura gerada, bem como uma alteração que induza do decréscimo do preço da viagem. Foram considerados os valores de elasticidade médios apresentados na literatura² na determinação dos efeitos para cada um dos cenários.

	Cenário 0. Procura Municipal Procura atual imputada à rede com a configuração proposta	Cenário 1. Procura Municipal Rede com a configuração proposta atual incluindo o efeito melhoria do serviço de TP	Cenário 2. Procura Municipal Rede com a configuração proposta atual incluindo o efeito melhoria do serviço de TP + diminuição de tarifário
Número total de viagens	7814968	8101096	8808727
Número de validações	7606765	7979580	8679252

Tabela 7 – Procura esperada na rede municipal de transporte público de Cascais - estimativa base

A estimativa apresentada no cenário 0 considera apenas aquela que é a procura atual do serviço total disponibilizado atribuída à nova rede de serviço de transporte público, sem considerar o impacto que o aumento da oferta induz. É assim um cenário conservador de estimativa de procura.

² Foram considerados as seguintes fontes de informação relativas a este cálculo:

Balcombe, R et al., *The Demand for Public Transport: A Practical Guide*, Transport Research Laboratory, 2004.

N Paulley et al, *The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership*. Transport Policy Vol. 13 P. 295-306. July, 2006.



Face às políticas de transporte previstas e à variação da população no município considerou-se que poderá existir um incremento da procura ao longo do período do contrato. Assim são determinados, para os cenários 2 e 3, os valores de procura no ano final de operação considerando o efeito do aumento da informação ao público, a facilidade de compra de bilhetes e o aumento da fiscalização, bem como a variação de população.

	Cenário 0. Procura Municipal Procura atual imputada à rede com a configuração proposta	Cenário 1. Procura Municipal Rede com a configuração proposta atual incluindo o efeito melhoria do serviço de TP		Cenário 2. Procura Municipal Rede com a configuração proposta atual incluindo o efeito melhoria do serviço de TP + diminuição de tarifário	
		Base - Ano 1	Ano 7	Base- Ano 1	Ano 7
Número total de viagens	7814968	8101096	8293323	8808727	8983480
Número de validações	7606765	7979580	8293323	8679252	8983480

Tabela 8 – Procura esperada na rede municipal de transporte público de Cascais – estimativa no ano final de operação

A variação da população considera que a população de Cascais varia de acordo com o cenário central das projeções publicadas pelo INE para a AML.

Verifica-se um aumento do número de validações previsto da ordem dos 9% no ano final de operação no cenário 1 e de 18% no cenário 2 uma vez que nos anos horizonte de prevê que não existem viagens não validadas decorrentes do aumento da fiscalização. Importa notar que a procura estimada não considera o impacto que poderá decorrer da alteração das condições dos transportes alternativos, nomeadamente medidas dissuasoras de utilização do TI.



07. SÍNTESE

O relatório da primeira fase deste trabalho apresentou uma visão geral do serviço de transporte público de Cascais sendo que, sobre as principais características da rede de transporte público, se concluiu que existem alguns aspetos que poderão justificar a baixa competitividade do serviço em operação, nomeadamente:

- Extensões demasiado longas e que incluem percursos com mais de uma hora de viagem;
- Muitas variantes à rede principal, o que dificulta a perceção do serviço existente;
- Ligações que não existem obrigando as pessoas a transferências e, conseqüentemente, elevados tempos de viagem entre lugares e equipamentos geradores de grande volume de viagens;
- Organização da rede privilegiando as ligações às estações ferroviárias, estruturando o serviço longitudinalmente, com impacto nas ligações transversais (i.e. paralelas à linha de Cascais) que apresentam inúmeras lacunas;
- Inexistência de uma oferta com uma frequência equilibrada, na resposta às reais necessidades da população e aos horários de trabalho habituais.

Com base nos resultados do diagnóstico foi desenvolvida uma proposta de reestruturação do serviço de transporte público municipal de Cascais capaz de responder às necessidades da população e às recomendações nacionais e europeias ao nível da promoção do uso do transporte coletivo como alternativa de mobilidade.

A estruturação deste serviço assenta sobre a premissa de que a rede intermunicipal não é invariante e dever-se-á desenvolver, tanto quanto possível, sobre ligações rápidas que têm como parâmetros os principais centros de geração/atração de viagens e ainda sobre as estratégias de desenvolvimento territorial – especificamente ao nível dos corredores TPSP, garantido, sobre estes, frequências de 10 minutos.

O conceito de carreira rápida, aplicado a algumas linhas intermunicipais, decorre do objetivo de destrinçar o serviço de natureza local, assegurado pela rede municipal, do serviço de natureza supramunicipal. Desta forma, é a rede municipal que deve garantir a cobertura de todo o território municipal e uma boa integração entre serviços. Para assegurar a integração entre serviços serão materializados, tanto em termos físicos mas sobretudo em termos de serviço (aumentando a frequência e garantido a cadenciação), um conjunto de interfaces e pontos de integração da rede no concelho. A rede intermunicipal foi assim equacionada em moldes distintos dos atuais (equivalentes ao serviço municipal), em que para em todas as paragens ao longo dos eixos que percorre, para parar apenas nos maiores centros e pontos de concentração de linhas municipais. Por outro lado, deixaria de ser possível às carreiras intermunicipais realizarem serviço local, ou seja, os passageiros têm de entrar fora do concelho de Cascais e sair dentro do concelho de Cascais, ou vice-versa – assim as viagens que implicam entrada e saída dentro do concelho deixariam de ser possíveis.

De uma forma sucinta, a rede intermunicipal futura considerada nesta análise inclui a manutenção das linhas 106, 119, 125, 184, 471, 403 e 470, a eliminação das linhas 479 e 489 e a transformação das linhas 463, 467, 468, 417, 418, 455 e 456 em linhas rápidas.

Em relação à estratégia de desenvolvimento do território de Cascais (apresentada no Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio para Cascais – CMC, 2011) apontava para a necessidade de reforço do serviço em determinados eixos/nós assentando num conceito de EIXO que, com base no potencial de mobilidade entre zonas e nas densidades existentes e potenciais, estabelece um conjunto de eixos em que a rede de serviço público deverá proporcionar uma oferta reforçada. Posteriormente estes eixos têm vindo a evoluir, conforme estudos mais recentes, para corredores TPSP (Estudo de Corredores de Transporte Público em Sítio Próprio no Município de Cascais – CMC, 2017), em que se pretende a introdução de um serviço diferenciado. Destes estudos destaca-se a necessidade de aumentar a inteligibilidade do sistema de transporte público e a provisão de um serviço melhorado nas ligações internas ao concelho, estabelecendo os canais estruturantes da rede.



Estes conceitos foram contemplados na rede proposta com a definição das linhas M31, M32, M29 e M30, sendo que a linha M31 se desenvolve sobre o Eixo Central Interior.

A rede proposta considera a manutenção de 6 linhas, o reforço horário de 10 linhas, a reestruturação de 9 linhas e inclui ainda a criação de 11 linhas, face à atual rede de transporte público rodoviário. Estas alterações representam um acréscimo de produção na ordem dos 83% face à rede municipal atual, garantido ligações mais rápidas aos centros com maior geração e atração de viagens do município.

Da avaliação dos critérios do RJSPTP para a rede de transporte público municipal proposta foi possível concluir que se dá cumprimento a todos os critérios enunciados no respetivo anexo.

Posteriormente foi realizada uma análise à acessibilidade focada em três âmbitos, de uma forma global, na ligação entre os lugares, detalhadamente, ao nível da acessibilidade dos alunos às escolas e da articulação com o serviço ferroviário.

A análise de acessibilidade global centrou-se na comparação da rede atual (considerando a rede municipal e intermunicipal) com a rede municipal proposta e considerando a rede intermunicipal (assumindo genericamente que esta é apenas utilizada para movimentos externos). De uma forma geral, a rede proposta tem menores tempos de viagem e menores tempos de espera nas ligações analisadas, ainda que inclua mais transbordos - este último parâmetro aumentou porque algumas das linhas mais extensas (e que atualmente não têm muita relevância em número de utilizadores) foram reestruturadas. O tempo médio de viagem na rede proposta é menor e em média as pessoas esperam menos tempo. Para algumas ligações foram detetadas perdas em determinado parâmetro, mas que frequentemente se traduzem em ganhos noutra parâmetro.

Em termos da acessibilidade às escolas, e no global, da análise do tempo de viagem de cada aluno ao respetivo estabelecimento escolar, conclui-se que a rede proposta resultará num ganho para os alunos em tempo de viagem.

Da análise de articulação do serviço proposto com a rede ferroviária foi possível concluir que, no geral, a nova rede vem introduzir um ganho no serviço rodoviário disponibilizado em cada uma das estações ferroviárias, com particular evidência para as estações secundárias, já que nas estações principais o serviço é atualmente interessante (Cascais, Estoril e Carcavelos). A rede proposta vem assim equilibrar a distribuição da oferta rodoviária sobre o serviço ferroviário aumentando a qualidade da oferta nas estações complementares com particular ganho nos movimentos de maior proximidade, contribuindo para uma maior coesão territorial no concelho de Cascais.

Em termos tarifários a solução proposta para a rede futura decorre de um objetivo político de uniformização da tarifa no território concelhio, prevendo-se uma tarifa plana no valor de 30,00 € para o passe mensal. Com a criação de uma tarifa única a rede de transporte público rodoviário passa a ser encarada no seu todo, ampliando a perceção da oferta, já que todas as linhas estão disponíveis e desaparecem as fronteiras tarifárias dentro do município, resultando numa mobilidade mais ajustada às necessidades de cada um, permitindo que a escolha seja feita em função da comodidade e não em função do tarifário.

Por fim, foi determinado o impacto da alteração da rede de transportes públicos municipal na procura futura, considerando o aumento de oferta e a diminuição de tarifas. Para o ano 7, os resultados obtidos indicam um aumento de 4% no número de viagens decorrente do aumento da oferta, subindo para 13% quando considerado o efeito combinado do aumento de oferta e da diminuição de tarifas. Por outro lado, da análise dos resultados pode concluir-se que a alteração do tarifário apresenta maior impacto a longo prazo. Importa notar que a procura estimada não considera o impacto que poderá decorrer da alteração das condições dos transportes alternativos, nomeadamente medidas dissuasoras de utilização do TI, sendo este aspeto parte essencial do processo de transferência modal.



ANEXO 1

Carreira	Designação	Tipo de dia	Produção diária	Velocidade média	Hora primeira circulação do dia	Hora da última paragem do dia	Amplitude horária	Nº de circulações						Frequência média de passagem					
								total do dia	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00
M16	S. Domingos de Rana - Campus Carcavelos	Dia útil escolar (típico)	506,5	31,7	7:00	20:57	13:57	80	21	36	16	7	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M16	S. Domingos de Rana - Campus Carcavelos	Dia útil férias escolares (típico)	506,5	31,7	7:00	20:57	13:57	80	21	36	16	7	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M16	S. Domingos de Rana - Campus Carcavelos	Sábado escolar (típico)	265,9	31,7	8:00	20:27	12:27	42	7	25	8	2	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M16	S. Domingos de Rana - Campus Carcavelos	Sábado férias escolares (típico)	265,9	31,7	8:00	20:27	12:27	42	7	25	8	2	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M10	Malveira - Cascais Shopping (rotunda)	Domingo ou Feriado escolar (típico)	250,4	25,5	9:15	19:15	10:00	20	1	16	3		23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M10	Malveira - Cascais Shopping (rotunda)	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	250,4	25,5	9:15	19:15	10:00	20	1	16	3		23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M10	Malveira - Cascais Shopping (rotunda)	Dia útil escolar (típico)	463,3	24,4	7:25	23:15	15:50	37	7	16	8	6	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M10	Malveira - Cascais Shopping (rotunda)	Dia útil férias escolares (típico)	463,3	24,4	7:25	23:15	15:50	37	7	16	8	6	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M10	Malveira - Cascais Shopping (rotunda)	Sábado escolar (típico)	250,4	25,5	9:15	19:15	10:00	20	1	16	3		23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00



Carreira	Designação	Tipo de dia	Produção diária veículos.km	Velocidade média km/h	Hora da primeira circulação do dia h:mm	Hora da última paragem do dia h:mm	Amplitude horária h:mm	Nº de circulações						Frequência média de passagem													
								total do dia	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00							
M01	Parede - Cascais Shopping por Estoril	Sábado férias escolares (típico)	371,1	27,5	9:15	0:43	15:28	16	1	8	2	2	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	2:30	1:00	1:15	1:00	1:30	1:00	1:30	20:00 - 23:00	1:00	1:15	1:00	1:30	23:00 - 02:00
M02	Cascais Terminal - Malveira	Domingo ou Feriado escolar (típico)	193,6	32,5	6:55	23:43	16:48	11	1	2	4	1	2	2:00	1:15	2:00	2:30	1:30	1:30	2:00	2:30	1:30	3:00	1:30	3:00	3:00	3:00
M02	Cascais Terminal - Malveira	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	193,6	32,5	6:55	23:43	16:48	11	1	2	4	1	2	2:00	1:15	2:00	2:30	1:30	1:30	2:00	2:30	1:30	3:00	1:30	3:00	3:00	3:00
M02	Cascais Terminal - Malveira	Dia útil escolar (típico)	390,5	27,5	5:30	23:45	18:15	22	2	6	8	2	3	1:00	0:25	1:00	1:15	1:00	1:00	1:00	1:15	1:00	1:00	1:00	1:00	1:00	3:00
M02	Cascais Terminal - Malveira	Dia útil férias escolares (típico)	390,5	27,5	5:30	23:45	18:15	22	2	6	8	2	3	1:00	0:25	1:00	1:15	1:00	1:00	1:00	1:15	1:00	1:00	1:00	1:00	1:00	3:00
M02	Cascais Terminal - Malveira	Sábado escolar (típico)	234,5	28,7	6:10	23:45	17:35	13	2	3	4	1	2	1:00	0:50	2:00	2:30	1:30	1:30	2:00	2:30	1:30	3:00	1:30	3:00	3:00	3:00
M02	Cascais Terminal - Malveira	Sábado férias escolares (típico)	234,5	28,7	6:10	23:45	17:35	13	2	3	4	1	2	1:00	0:50	2:00	2:30	1:30	1:30	2:00	2:30	1:30	3:00	1:30	3:00	3:00	3:00
M04	Cascais Terminal - Circular em Torre	Domingo ou Feriado escolar (típico)	211,7	20,6	7:15	21:07	13:52	28	5	16	5	2	2	0:30	0:30	0:30	0:30	1:30	1:30	0:30	0:30	1:30	1:30	1:30	1:30	1:30	1:30
M04	Cascais Terminal - Circular em Torre	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	211,7	20,6	7:15	21:07	13:52	28	5	16	5	2	2	0:30	0:30	0:30	0:30	1:30	1:30	0:30	0:30	1:30	1:30	1:30	1:30	1:30	1:30
M04	Cascais Terminal - Circular em Torre	Dia útil escolar (típico)	234,4	19,9	6:00	21:37	15:37	31	2	5	16	5	3	1:00	0:30	0:30	0:30	1:00	1:00	0:30	0:30	1:00	1:00	1:00	1:00	1:00	1:00
M04	Cascais Terminal - Circular em Torre	Dia útil férias escolares (típico)	234,4	19,9	6:00	21:37	15:37	31	2	5	16	5	3	1:00	0:30	0:30	0:30	1:00	1:00	0:30	0:30	1:00	1:00	1:00	1:00	1:00	1:00



Carreira	Designação	Tipo de dia	Produção diária veículos.km	Velocidade média km/h	Hora da primeira circulação do dia h:mm	Hora da última paragem do dia h:mm	Amplitude horária h:mm	Nº de circulações							Frequência média de passagem																				
								total do dia	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00															
M04	Cascais Terminal - Circular em Torre	Sábado escolar (típico)	234,4	20,8	6:00	21:07	15:07	31	3	5	16	5	2	23:00 - 02:00	0:40	0:30	0:30	0:30	0:30	1:30	20:00 - 23:00	1:30	17:30 - 20:00	0:30	9:30 - 17:30	0:30	7:00 - 9:30	0:30	5:00 - 7:00	0:30	23:00 - 02:00				
M04	Cascais Terminal - Circular em Torre	Sábado férias escolares (típico)	234,4	20,8	6:00	21:07	15:07	31	3	5	16	5	2	23:00 - 02:00	0:40	0:30	0:30	0:30	0:30	1:30	20:00 - 23:00	1:30	17:30 - 20:00	0:30	9:30 - 17:30	0:30	7:00 - 9:30	0:30	5:00 - 7:00	0:30	23:00 - 02:00				
M05	Cascais - Praia do Guincho por Quinta da Marinha	Domingo ou Feriado escolar (típico)	163,4	32,1	6:50	19:31	12:41	8	1	1	4	2			2:00	2:30	2:00	1:15																	
M05	Cascais - Praia do Guincho por Quinta da Marinha	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	163,4	32,1	6:50	19:31	12:41	8	1	1	4	2			2:00	2:30	2:00	1:15																	
M05	Cascais - Praia do Guincho por Quinta da Marinha	Dia útil escolar (típico)	341,7	32,5	6:50	20:25	13:35	14	1	2	8	3			2:00	1:15	1:00	0:50																	
M05	Cascais - Praia do Guincho por Quinta da Marinha	Dia útil férias escolares (típico)	341,7	32,5	6:50	20:25	13:35	14	1	2	8	3			2:00	1:15	1:00	0:50																	
M05	Cascais - Praia do Guincho por Quinta da Marinha	Sábado escolar (típico)	211,1	33,3	6:50	20:24	13:34	10	1	2	4	3			2:00	1:15	2:00	0:50																	
M05	Cascais - Praia do Guincho por Quinta da Marinha	Sábado férias escolares (típico)	211,1	33,3	6:50	20:24	13:34	10	1	2	4	3			2:00	1:15	2:00	0:50																	
M06	Estoril Estação - Cascais terminal por Alcabideche	Domingo ou Feriado escolar (típico)	658,7	29,5	6:20	1:55	19:35	40	2	8	18	3	5	4	1:00	0:18	0:26	0:50	0:36	0:45	0:36	0:45	0:36	0:45	0:36	0:45	0:36	0:45	0:36	0:45	0:36	0:45	0:36	0:45	
M06	Estoril Estação - Cascais terminal por Alcabideche	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	658,7	29,5	6:20	1:55	19:35	40	2	8	18	3	5	4	1:00	0:18	0:26	0:50	0:36	0:45	0:36	0:45	0:36	0:45	0:36	0:45	0:36	0:45	0:36	0:45	0:36	0:45	0:36	0:45	
M06	Estoril Estação - Cascais terminal por Alcabideche	Dia útil escolar (típico)	922,2	29,5	6:20	1:15	18:55	56	2	8	24	7	9	6	1:00	0:18	0:20	0:21	0:20	0:20	0:21	0:20	0:20	0:20	0:20	0:20	0:20	0:20	0:20	0:20	0:20	0:20	0:20	0:20	



Carreira	Designação	Tipo de dia	Produção diária	Velocidade média	Hora primeira circulação do dia	Hora da última paragem do dia	Amplitude horária	Nº de circulações							Frequência média de passagem									
								total do dia	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00				
M06	Estoril Estação - Cascais terminal por Alcábidache	Dia útil férias escolares (típico)	922,2	29,5	6:20	1:15	18:55	56	2	8	24	7	9	6	1:00	0:18	0:20	0:21	0:20	0:30	0:36	0:45	0:45	1:30
M06	Estoril Estação - Cascais terminal por Alcábidache	Sábado escolar (típico)	658,7	29,5	6:20	1:55	19:35	40	2	8	18	3	5	4	1:00	0:18	0:26	0:50	0:36	0:36	0:36	0:36	0:36	1:30
M06	Estoril Estação - Cascais terminal por Alcábidache	Sábado férias escolares (típico)	658,7	29,5	6:20	1:55	19:35	40	2	8	18	3	5	4	1:00	0:18	0:26	0:50	0:36	0:36	0:36	0:36	0:36	1:30
M07	Cascais Terminal - Estoril Estação por Amoreira	Domingo ou Feriado escolar (típico)	308,6	24,5	7:50	0:26	16:36	32		4	16	5	5	2		0:37	0:30	0:30	0:30	0:36	0:36	0:36	1:30	
M07	Cascais Terminal - Estoril Estação por Amoreira	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	308,6	24,5	7:50	0:26	16:36	32		4	16	5	5	2		0:37	0:30	0:30	0:30	0:36	0:36	0:36	1:30	
M07	Cascais Terminal - Estoril Estação por Amoreira	Dia útil escolar (típico)	347,5	22,7	6:05	0:13	18:08	37	3	5	16	5	6	2	0:40	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	1:30	
M07	Cascais Terminal - Estoril Estação por Amoreira	Dia útil férias escolares (típico)	347,5	22,7	6:05	0:13	18:08	37	3	5	16	5	6	2	0:40	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	1:30	
M07	Cascais Terminal - Estoril Estação por Amoreira	Sábado escolar (típico)	327,9	24,2	6:50	0:13	17:23	34	1	5	16	5	5	2	2:00	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	1:30	
M07	Cascais Terminal - Estoril Estação por Amoreira	Sábado férias escolares (típico)	327,9	24,2	6:50	0:13	17:23	34	1	5	16	5	5	2	2:00	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	1:30	
M08	Cascais Terminal - Circular em Alvide	Domingo ou Feriado escolar (típico)	125,2	23,0	7:05	20:52	13:47	22		5	12	4	1			0:30	0:40	0:37	3:00					
M08	Cascais Terminal - Circular em Alvide	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	125,2	23,0	7:05	20:52	13:47	22		5	12	4	1			0:30	0:40	0:37	3:00					



Carreira	Designação	Tipo de dia	Produção diária	Velocidade média	Hora primeira circulação do dia	Hora da última paragem do dia	Amplitude horária	Nº de circulações							Frequência média de passagem											
								total do dia	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00						
M08	Cascais Terminal - Circular em Alvide	Dia útil escolar (típico)	193,4	20,5	5:55	21:00	15:05	33	3	7	16	5	2		0:40	0:21	0:30	0:30	0:30	1:30						
M08	Cascais Terminal - Circular em Alvide	Dia útil férias escolares (típico)	193,4	20,5	5:55	21:00	15:05	33	3	7	16	5	2		0:40	0:21	0:30	0:30	0:30	1:30						
M08	Cascais Terminal - Circular em Alvide	Sábado escolar (típico)	137,1	21,7	6:05	20:53	14:48	24	3	4	12	4	1		0:40	0:37	0:40	0:37	3:00							
M08	Cascais Terminal - Circular em Alvide	Sábado férias escolares (típico)	137,1	21,7	6:05	20:53	14:48	24	3	4	12	4	1		0:40	0:37	0:40	0:37	3:00							
M09	Cascais Terminal - Bairro da Encosta da Carreira	Domingo ou Feriado escolar (típico)	188,1	19,0	6:45	20:42	13:57	22	1	5	12	3	1		2:00	0:30	0:40	0:50	3:00							
M09	Cascais Terminal - Bairro da Encosta da Carreira	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	188,1	19,0	6:45	20:42	13:57	22	1	5	12	3	1		2:00	0:30	0:40	0:50	3:00							
M09	Cascais Terminal - Bairro da Encosta da Carreira	Dia útil escolar (típico)	256,4	18,6	6:10	21:17	15:07	30	2	5	16	5	2		1:00	0:30	0:30	0:30	1:30							
M09	Cascais Terminal - Bairro da Encosta da Carreira	Dia útil férias escolares (típico)	256,4	18,6	6:10	21:17	15:07	30	2	5	16	5	2		1:00	0:30	0:30	0:30	1:30							
M09	Cascais Terminal - Bairro da Encosta da Carreira	Sábado escolar (típico)	188,1	19,0	6:45	20:42	13:57	22	1	5	12	3	1		2:00	0:30	0:40	0:50	3:00							
M09	Cascais Terminal - Bairro da Encosta da Carreira	Sábado férias escolares (típico)	188,1	19,0	6:45	20:42	13:57	22	1	5	12	3	1		2:00	0:30	0:40	0:50	3:00							
M11	Estoril Estação - Cascais terminal por Alcoitão	Domingo ou Feriado escolar (típico)	581,1	28,9	6:40	22:35	15:55	36	1	8	20	5	2		2:00	0:18	0:24	0:30	1:30							



Carreira	Designação	Tipo de dia	Produção diária	Velocidade média	Hora primeira circulação do dia	Hora da última paragem do dia	Amplitude horária	Nº de circulações						Frequência média de passagem											
								total do dia	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00					
M11	Estoril Estação - Cascais terminal por Alcoitão	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	581,1	28,9	6:40	22:35	15:55	36	1	8	20	5	2	23:00 - 02:00	2:00	0:18	0:24	0:30	1:30	20:00 - 23:00	2:00	0:18	0:24	0:30	1:30
M11	Estoril Estação - Cascais terminal por Alcoitão	Dia útil escolar (típico)	742,5	28,9	6:40	22:12	15:32	46	1	8	24	7	6	17:30 - 20:00	2:00	0:18	0:20	0:21	0:30	17:30 - 20:00	2:00	0:18	0:20	0:21	0:30
M11	Estoril Estação - Cascais terminal por Alcoitão	Dia útil férias escolares (típico)	742,5	28,9	6:40	22:12	15:32	46	1	8	24	7	6	17:30 - 20:00	2:00	0:18	0:20	0:21	0:30	17:30 - 20:00	2:00	0:18	0:20	0:21	0:30
M11	Estoril Estação - Cascais terminal por Alcoitão	Sábado escolar (típico)	581,1	28,9	6:40	22:35	15:55	36	1	8	20	5	2	20:00 - 23:00	2:00	0:18	0:24	0:30	1:30	20:00 - 23:00	2:00	0:18	0:24	0:30	1:30
M11	Estoril Estação - Cascais terminal por Alcoitão	Sábado férias escolares (típico)	581,1	28,9	6:40	22:35	15:55	36	1	8	20	5	2	20:00 - 23:00	2:00	0:18	0:24	0:30	1:30	20:00 - 23:00	2:00	0:18	0:24	0:30	1:30
M12	Cascais Terminal - Estoril Estação por Amoreira	Domingo ou Feriado escolar (típico)	232,5	25,2	6:40	21:12	14:32	29	1	5	16	5	2	23:00 - 02:00	2:00	0:30	0:30	0:30	1:30	23:00 - 02:00	2:00	0:30	0:30	0:30	1:30
M12	Cascais Terminal - Estoril Estação por Amoreira	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	232,5	25,2	6:40	21:12	14:32	29	1	5	16	5	2	23:00 - 02:00	2:00	0:30	0:30	0:30	1:30	23:00 - 02:00	2:00	0:30	0:30	0:30	1:30
M12	Cascais Terminal - Estoril Estação por Amoreira	Dia útil escolar (típico)	231,4	23,0	6:35	20:46	14:11	29	1	5	16	5	2	17:30 - 20:00	2:00	0:30	0:30	0:30	1:30	17:30 - 20:00	2:00	0:30	0:30	0:30	1:30
M12	Cascais Terminal - Estoril Estação por Amoreira	Dia útil férias escolares (típico)	231,4	23,0	6:35	20:46	14:11	29	1	5	16	5	2	17:30 - 20:00	2:00	0:30	0:30	0:30	1:30	17:30 - 20:00	2:00	0:30	0:30	0:30	1:30
M12	Cascais Terminal - Estoril Estação por Amoreira	Sábado escolar (típico)	232,5	25,1	6:40	21:00	14:20	29	1	5	16	5	2	20:00 - 23:00	2:00	0:30	0:30	0:30	1:30	20:00 - 23:00	2:00	0:30	0:30	0:30	1:30
M12	Cascais Terminal - Estoril Estação por Amoreira	Sábado férias escolares (típico)	232,5	25,1	6:40	21:00	14:20	29	1	5	16	5	2	20:00 - 23:00	2:00	0:30	0:30	0:30	1:30	20:00 - 23:00	2:00	0:30	0:30	0:30	1:30



Carreira	Designação	Tipo de dia	Produção diária	Velocidade média	Hora primeira circulação do dia	Hora da última paragem do dia	Amplitude horária	Nº de circulações						Frequência média de passagem						
								total do dia	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M13	Cascais Terminal - Estoril Estação por Manique	Domingo ou Feriado escolar (típico)	888,9	27,4	6:25	0:38	18:13	50	2	7	24	8	6	3	1:00	0:21	0:20	0:18	0:30	1:00
M13	Cascais Terminal - Estoril Estação por Manique	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	888,9	27,4	6:25	0:38	18:13	50	2	7	24	8	6	3	1:00	0:21	0:20	0:18	0:30	1:00
M13	Cascais Terminal - Estoril Estação por Manique	Dia útil escolar (típico)	1559,3	24,9	5:50	0:38	18:48	85	7	16	35	14	10	3	0:17	0:09	0:13	0:10	0:18	1:00
M13	Cascais Terminal - Estoril Estação por Manique	Dia útil férias escolares (típico)	1559,3	24,9	5:50	0:38	18:48	85	7	16	35	14	10	3	0:17	0:09	0:13	0:10	0:18	1:00
M13	Cascais Terminal - Estoril Estação por Manique	Sábado escolar (típico)	888,9	26,8	6:25	0:38	18:13	50	2	7	24	8	6	3	1:00	0:21	0:20	0:18	0:30	1:00
M13	Cascais Terminal - Estoril Estação por Manique	Sábado férias escolares (típico)	888,9	26,8	6:25	0:38	18:13	50	2	7	24	8	6	3	1:00	0:21	0:20	0:18	0:30	1:00
M14	Cascais Terminal - Malveira por Murches	Domingo ou Feriado escolar (típico)	176,0	31,7	8:25	23:57	15:32	11		1	4	1	4	1		2:30	2:00	2:30	0:45	3:00
M14	Cascais Terminal - Malveira por Murches	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	176,0	31,7	8:25	23:57	15:32	11		1	4	1	4	1		2:30	2:00	2:30	0:45	3:00
M14	Cascais Terminal - Malveira por Murches	Dia útil escolar (típico)	424,0	28,1	6:05	0:17	18:12	24	2	4	8	5	4	1	1:00	0:37	1:00	0:30	0:45	3:00
M14	Cascais Terminal - Malveira por Murches	Dia útil férias escolares (típico)	424,0	28,1	6:05	0:17	18:12	24	2	4	8	5	4	1	1:00	0:37	1:00	0:30	0:45	3:00
M14	Cascais Terminal - Malveira por Murches	Sábado escolar (típico)	212,2	29,1	6:30	23:57	17:27	13	1	2	4	1	4	1	2:00	1:15	2:00	2:30	0:45	3:00



Carreira	Designação	Tipo de dia	Produção diária	Velocidade média	Hora primeira circulação do dia	Hora da última paragem do dia	Amplitude horária	Nº de circulações						Frequência média de passagem								
								total do dia	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00		
M14	Cascais Terminal - Malveira por Murches	Sábado férias escolares (típico)	212,2	29,1	6:30	23:57	17:27	13	1	2	4	1	4	1	1	2:00	1:15	2:00	2:30	2:00	0:45	3:00
M15	Cascais - Praia do Guincho por Areia	Domingo ou Feriado escolar (típico)	294,5	31,6	6:30	19:38	13:08	14	1	3	8	2	2			2:00	0:50	1:00	1:15			
M15	Cascais - Praia do Guincho por Areia	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	294,5	31,6	6:30	19:38	13:08	14	1	3	8	2	2			2:00	0:50	1:00	1:15			
M15	Cascais - Praia do Guincho por Areia	Dia útil escolar (típico)	343,9	30,7	6:30	20:55	14:25	15	1	3	7	3	1			2:00	0:50	1:08	0:50	3:00		
M15	Cascais - Praia do Guincho por Areia	Dia útil férias escolares (típico)	343,9	30,7	6:30	20:55	14:25	15	1	3	7	3	1			2:00	0:50	1:08	0:50	3:00		
M15	Cascais - Praia do Guincho por Areia	Sábado escolar (típico)	294,5	30,8	6:30	19:37	13:07	14	1	3	8	2				2:00	0:50	1:00	1:15			
M15	Cascais - Praia do Guincho por Areia	Sábado férias escolares (típico)	294,5	30,8	6:30	19:37	13:07	14	1	3	8	2				2:00	0:50	1:00	1:15			
M17	Bairro da Cadeia do Linho - Cascais Terminal por Alvide	Domingo ou Feriado escolar (típico)	282,8	25,8	7:00	21:24	14:24	28		6	15	5	2				0:25	0:32	0:30	1:30		
M17	Bairro da Cadeia do Linho - Cascais Terminal por Alvide	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	282,8	25,8	7:00	21:24	14:24	28		6	15	5	2				0:25	0:32	0:30	1:30		
M17	Bairro da Cadeia do Linho - Cascais Terminal por Alvide	Dia útil escolar (típico)	343,4	23,5	6:00	22:54	16:54	34	2	6	15	5	6			1:00	0:25	0:32	0:30	0:30		
M17	Bairro da Cadeia do Linho - Cascais Terminal por Alvide	Dia útil férias escolares (típico)	343,4	23,5	6:00	22:54	16:54	34	2	6	15	5	6			1:00	0:25	0:32	0:30	0:30		



Carreira	Designação	Tipo de dia	Produção diária	Velocidade média	Hora primeira circulação do dia	Hora da última paragem do dia	Amplitude horária	Nº de circulações							Frequência média de passagem						
								total do dia	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00	
M23	Talaíde - Estoril Estação	Dia útil férias escolares (típico)	767,4	21,0	6:20	21:14	14:54	62	2	16	28	13	3	23:00 - 02:00	1:00	0:09	0:17	0:11	1:00	23:00 - 02:00	
M23	Talaíde - Estoril Estação	Sábado escolar (típico)	470,4	21,8	7:00	20:14	13:14	38	7	7	24	7				0:21	0:20	0:21			
M23	Talaíde - Estoril Estação	Sábado férias escolares (típico)	470,4	21,8	7:00	20:14	13:14	38	7	7	24	7				0:21	0:20	0:21			
M27	Cascais circular	Domingo ou Feriado escolar (típico)	384,3	22,6	8:50	21:40	12:50	51		3	32	10	6			0:50	0:15	0:15	0:30		
M27	Cascais circular	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	384,3	22,6	8:50	21:40	12:50	51		3	32	10	6			0:50	0:15	0:15	0:30		
M27	Cascais circular	Dia útil escolar (típico)	495,0	23,8	7:30	21:34	14:04	66		14	32	14	6			0:10	0:15	0:10	0:30		
M27	Cascais circular	Dia útil férias escolares (típico)	495,0	23,8	7:30	21:34	14:04	66		14	32	14	6			0:10	0:15	0:10	0:30		
M27	Cascais circular	Sábado escolar (típico)	384,3	22,6	8:50	21:40	12:50	51		3	32	10	6			0:50	0:15	0:15	0:30		
M27	Cascais circular	Sábado férias escolares (típico)	384,3	22,6	8:50	21:40	12:50	51		3	32	10	6			0:50	0:15	0:15	0:30		
M18	Cascais Estação - Bairro da Cruz Vermelha por Alcabideche	Domingo ou Feriado escolar (típico)	202,9	21,3	8:30	19:26	10:56	22		3	15	4				0:50	0:32	0:37			
M18	Cascais Estação - Bairro da Cruz Vermelha por Alcabideche	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	202,9	21,3	8:30	19:26	10:56	22		3	15	4				0:50	0:32	0:37			



Carreira	Designação	Tipo de dia	Produção diária veículos.km	Velocidade média km/h	Hora da primeira circulação do dia h:mm	Hora da última paragem do dia h:mm	Amplitude horária h:mm	Nº de circulações						Frequência média de passagem									
								total do dia	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00			
M18	Cascais Estação - Bairro da Cruz Vermelha por Alcabideche	Dia útil escolar (típico)	442,7	31,7	7:00	22:57	15:57	48	8	24	7	9	9	9	9	0:18	0:20	0:21	0:20	0:21	0:20	0:20	0:20
M18	Cascais Estação - Bairro da Cruz Vermelha por Alcabideche	Dia útil férias escolares (típico)	442,7	31,7	7:00	22:57	15:57	48	8	24	7	9	9	9	9	0:18	0:20	0:21	0:20	0:21	0:20	0:20	0:20
M18	Cascais Estação - Bairro da Cruz Vermelha por Alcabideche	Sábado escolar (típico)	202,9	21,3	8:30	19:26	10:56	22	3	15	4					0:50	0:32	0:37					
M18	Cascais Estação - Bairro da Cruz Vermelha por Alcabideche	Sábado férias escolares (típico)	202,9	21,3	8:30	19:26	10:56	22	3	15	4					0:50	0:32	0:37					
M20	Estoril Estação - Bairro da Cadeia do Linho por Amoreira	Domingo ou Feriado escolar (típico)	354,6	29,9	6:30	21:50	15:20	31	6	15	5	4	4	4	2:00	0:25	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:45	0:45
M20	Estoril Estação - Bairro da Cadeia do Linho por Amoreira	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	354,6	29,9	6:30	21:50	15:20	31	6	15	5	4	4	4	2:00	0:25	0:32	0:32	0:32	0:32	0:30	0:45	0:45
M20	Estoril Estação - Bairro da Cadeia do Linho por Amoreira	Dia útil escolar (típico)	571,6	27,0	6:30	0:21	17:51	50	1	12	16	10	8	3	2:00	0:12	0:30	0:15	0:30	0:15	0:22	1:00	1:00
M20	Estoril Estação - Bairro da Cadeia do Linho por Amoreira	Dia útil férias escolares (típico)	571,6	27,0	6:30	0:21	17:51	50	1	12	16	10	8	3	2:00	0:12	0:30	0:15	0:30	0:15	0:22	1:00	1:00
M20	Estoril Estação - Bairro da Cadeia do Linho por Amoreira	Sábado escolar (típico)	354,6	29,4	6:30	21:50	15:20	31	6	15	5	4	4	4	2:00	0:25	0:32	0:32	0:30	0:30	0:30	0:45	0:45



Carreira	Designação	Tipo de dia	Produção diária	Velocidade média	Hora da primeira circulação do dia	Hora da última paragem do dia	Amplitude horária	Nº de circulações						Frequência média de passagem										
								total do dia	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00				
M20	Estoril Estação - Bairro da Cadeia do Linho por Amoreira	Sábado férias escolares (típico)	354,6	29,4	6:30	21:50	15:20	31	1	6	15	5	4	23:00 - 02:00	23:00 - 02:00	0:45	0:30	0:30	0:15	0:36	0:36	0:30	0:45	
M21	Carcavelos Estação - Talalde	Dia útil escolar (típico)	474,0	26,4	7:00	22:26	15:26	43	12	16	10	5	5	0:45	0:36	0:36	0:15	0:30	0:15	0:36	0:36	0:30	0:45	
M21	Carcavelos Estação - Talalde	Dia útil férias escolares (típico)	474,0	26,4	7:00	22:26	15:26	43	12	16	10	5	5	0:45	0:36	0:36	0:15	0:30	0:15	0:36	0:36	0:30	0:45	
M22	Carcavelos Estação - Cascais Terminal por Manique	Domingo ou Feriado escolar (típico)	1150,7	27,6	6:30	0:39	18:09	51	1	9	24	7	6	4	4	2:00	0:16	0:20	0:20	0:16	0:20	0:21	0:30	0:45
M22	Carcavelos Estação - Cascais Terminal por Manique	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	1150,7	27,6	6:30	0:39	18:09	51	1	9	24	7	6	4	4	2:00	0:16	0:20	0:20	0:16	0:20	0:21	0:30	0:45
M22	Carcavelos Estação - Cascais Terminal por Manique	Dia útil escolar (típico)	1615,5	24,9	5:10	0:43	19:33	72	7	11	32	10	8	4	4	0:17	0:13	0:15	0:15	0:13	0:15	0:15	0:22	0:45
M22	Carcavelos Estação - Cascais Terminal por Manique	Dia útil férias escolares (típico)	1615,5	24,9	5:10	0:43	19:33	72	7	11	32	10	8	4	4	0:17	0:13	0:15	0:15	0:13	0:15	0:15	0:22	0:45
M22	Carcavelos Estação - Cascais Terminal por Manique	Sábado escolar (típico)	1163,0	27,6	6:00	0:41	18:41	52	2	9	24	7	6	4	4	1:00	0:16	0:20	0:20	0:16	0:20	0:21	0:30	0:45
M22	Carcavelos Estação - Cascais Terminal por Manique	Sábado férias escolares (típico)	1163,0	27,6	6:00	0:41	18:41	52	2	9	24	7	6	4	4	1:00	0:16	0:20	0:20	0:16	0:20	0:21	0:30	0:45
M24	Carcavelos Estação - Manique	Dia útil escolar (típico)	767,7	22,7	6:30	20:15	13:45	63	1	16	34	12	12	2:00	0:09	0:14	0:12	0:12	0:14	0:12	0:12	0:12	0:12	0:12



Carreira	Designação	Tipo de dia	Produção diária	Velocidade média	Hora primeira circulação do dia	Hora da última paragem do dia	Amplitude horária	Nº de circulações						Frequência média de passagem					
								total do dia	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00
M28	Malveira - Cascais Shopping (rotunda)	Domingo ou Feriado escolar (típico)	296,6	28,0	8:00	20:53	12:53	26	4	15	5	2	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M28	Malveira - Cascais Shopping (rotunda)	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	296,6	28,0	8:00	20:53	12:53	26	4	15	5	2	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M28	Malveira - Cascais Shopping (rotunda)	Dia útil escolar (típico)	456,8	26,0	7:05	23:41	16:36	40	7	18	6	3	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M28	Malveira - Cascais Shopping (rotunda)	Dia útil férias escolares (típico)	456,8	26,0	7:05	23:41	16:36	40	7	18	6	3	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M28	Malveira - Cascais Shopping (rotunda)	Sábado escolar (típico)	296,6	28,0	8:00	20:53	12:53	26	4	15	5	2	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M28	Malveira - Cascais Shopping (rotunda)	Sábado férias escolares (típico)	296,6	28,0	8:00	20:53	12:53	26	4	15	5	2	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M29	S.J. Estoril Estação - Cascais Shopping	Domingo ou Feriado escolar (típico)	383,8	28,6	7:30	0:56	17:26	70	9	31	10	8	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M29	S.J. Estoril Estação - Cascais Shopping	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	383,8	28,6	7:30	0:56	17:26	70	9	31	10	8	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M29	S.J. Estoril Estação - Cascais Shopping	Dia útil escolar (típico)	712,8	25,5	7:00	0:21	17:21	130	28	55	22	7	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M29	S.J. Estoril Estação - Cascais Shopping	Dia útil férias escolares (típico)	712,8	25,5	7:00	0:21	17:21	130	28	55	22	7	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00
M29	S.J. Estoril Estação - Cascais Shopping	Sábado escolar (típico)	383,8	28,6	7:30	0:56	17:26	70	9	31	10	8	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00



Carreira	Designação	Tipo de dia	Produção diária	Velocidade média	Hora da primeira circulação do dia	Hora da última paragem do dia	Amplitude horária	Nº de circulações							Frequência média de passagem									
								total do dia	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00				
M31	Carcavelos - Hospital de Cascais	Sábado escolar (típico)	1097,0	22,2	6:30	23:30	17:00	74	4	16	36	8	10	23:00 - 02:00	0:30	0:09	0:13	0:18	0:18	0:18	0:30	3:00	3:00	
M31	Carcavelos - Hospital de Cascais	Sábado férias escolares (típico)	1097,0	22,2	6:30	23:30	17:00	74	4	16	36	8	10	23:00 - 02:00	0:30	0:09	0:13	0:18	0:18	0:18	0:30	3:00	3:00	3:00
M32	Parede Terminal - Trajouce por Murtal	Domingo ou Feriado escolar (típico)	258,1	21,7	7:30	20:28	12:58	26	5	15	5	1	1	23:00 - 02:00		0:30	0:32	0:30	0:30	0:30	0:30	3:00	3:00	3:00
M32	Parede Terminal - Trajouce por Murtal	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	258,1	21,7	7:30	20:28	12:58	26	5	15	5	1	1	23:00 - 02:00		0:30	0:32	0:30	0:30	0:30	0:30	3:00	3:00	3:00
M32	Parede Terminal - Trajouce por Murtal	Dia útil escolar (típico)	575,7	21,0	6:30	20:58	14:28	58	2	12	30	10	4	23:00 - 02:00	1:00	0:12	0:16	0:15	0:15	0:15	0:15	0:45	0:45	0:45
M32	Parede Terminal - Trajouce por Murtal	Dia útil férias escolares (típico)	575,7	21,0	6:30	20:58	14:28	58	2	12	30	10	4	23:00 - 02:00	1:00	0:12	0:16	0:15	0:15	0:15	0:15	0:45	0:45	0:45
M32	Parede Terminal - Trajouce por Murtal	Sábado escolar (típico)	258,1	21,7	7:30	20:28	12:58	26	5	15	5	1	1	23:00 - 02:00		0:30	0:32	0:30	0:30	0:30	0:30	3:00	3:00	3:00
M32	Parede Terminal - Trajouce por Murtal	Sábado férias escolares (típico)	258,1	21,7	7:30	20:28	12:58	26	5	15	5	1	1	23:00 - 02:00		0:30	0:32	0:30	0:30	0:30	0:30	3:00	3:00	3:00
M33	Sassoeiros - Tires (Circular)	Dia útil escolar (típico)	491,0	17,4	6:00	20:57	14:57	60	4	12	30	10	4	23:00 - 02:00	0:30	0:12	0:16	0:15	0:15	0:15	0:15	0:45	0:45	0:45
M33	Sassoeiros - Tires (Circular)	Dia útil férias escolares (típico)	491,0	17,4	6:00	20:57	14:57	60	4	12	30	10	4	23:00 - 02:00	0:30	0:12	0:16	0:15	0:15	0:15	0:15	0:45	0:45	0:45
M34	Cascais Terminal - Costa da Guia	Dia útil escolar (típico)	215,0	19,5	6:20	20:14	13:54	42	2	8	24	8	8	23:00 - 02:00	1:00	0:18	0:20	0:18	0:18	0:18	0:20	0:18	0:18	0:18

Carreira	Designação	Tipo de dia	Produção diária	Velocidade média	Hora primeira circulação do dia	Hora da última paragem do dia	Amplitude horária	Nº de circulações							Frequência média de passagem										
								total do dia	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00	5:00 - 7:00	7:00 - 9:30	9:30 - 17:30	17:30 - 20:00	20:00 - 23:00	23:00 - 02:00					
M36	Trajuce norte - Carcavelos Estação por Outeiro da Polima	Domingo ou Feriado férias escolares (típico)	556,2	25,7	6:20	23:16	16:56	51	4	10	26	5	6	23:00 - 02:00	0:30	0:15	0:18	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30
M36	Trajuce norte - Carcavelos Estação por Outeiro da Polima	Dia útil escolar (típico)	653,7	24,2	5:50	1:17	19:27	60	6	10	19	10	11	4	0:20	0:15	0:25	0:15	0:15	0:16	0:16	0:16	0:16	0:16	0:45
M36	Trajuce norte - Carcavelos Estação por Outeiro da Polima	Dia útil férias escolares (típico)	653,7	24,2	5:50	1:17	19:27	60	6	10	19	10	11	4	0:20	0:15	0:25	0:15	0:15	0:16	0:16	0:16	0:16	0:16	0:45
M36	Trajuce norte - Carcavelos Estação por Outeiro da Polima	Sábado escolar (típico)	556,2	25,2	6:20	23:16	16:56	51	4	10	26	5	6	0:30	0:15	0:18	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30
M36	Trajuce norte - Carcavelos Estação por Outeiro da Polima	Sábado férias escolares (típico)	556,2	25,2	6:20	23:16	16:56	51	4	10	26	5	6	0:30	0:15	0:18	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30	0:30





ANEXO 2

Carreira	Designação (Origem-Destino)	Autocarros standard	Autocarros mini	Suportes para bicicletas
M01	Parede - Cascais Shopping por Estoril	✓		
M02	Cascais Terminal - Malveira	✓		✓
M03	Cascais - Cascais Shopping	✓		
M04	Cascais Terminal - Circular em Torre	✓		
M05	Cascais - Praia do Guincho por Quinta da Marinha	✓		
M06	Estoril Estação - Cascais terminal por Alcabideche	✓		
M07	Cascais Terminal - Estoril Estação por Amoreira	✓		
M08	Cascais Terminal - Circular em Alvide	✓		
M09	Cascais Terminal - Bairro da Encosta da Carreira	✓		
M10	Malveira - Cascais Shopping (rotunda)		✓	
M11	Estoril Estação - Cascais terminal por Alcoitão	✓		
M12	Cascais Terminal - Estoril Estação por Amoreira	✓		
M13	Cascais Terminal - Estoril Estação por Manique	✓		
M14	Cascais Terminal - Malveira por Murches	✓		✓
M15	Cascais - Praia do Guincho por Areia	✓		✓
M16	S. Domingos de Rana - Campus Carcavelos		✓	
M17	Bairro da Cadeia do Linho - Cascais Terminal por Alvide	✓		
M18	Cascais Estação - Bairro da Cruz Vermelha por Alcabideche	✓		
M19	S.J. Estoril Estação Circular em Alapraia		✓	
M20	Estoril Estação - Bairro da Cadeia do Linho por Amoreira	✓		
M21	Carcavelos Estação - Talaide	✓		
M22	Carcavelos Estação - Cascais Terminal por Manique	✓		
M23	Talaide - Estoril Estação	✓		
M24	Carcavelos Estação - Manique	✓		
M25	Carcavelos Estação - Parede Terminal (Circular)	✓		
M26	Parede - Zambujal	✓		
M27	Cascais circular		✓	
M28	Malveira - Cascais Shopping (rotunda)		✓	
M29	S.J. Estoril Estação - Cascais Shopping		✓	✓
M30	Parede Terminal - Abóbada	✓		✓
M31	Carcavelos - Hospital de Cascais	✓		✓
M32	Parede Terminal - Trajouce por Murtal	✓		
M33	Sassoeiros - Tires (Circular)	✓		
M34	Cascais Terminal - Costa da Guia		✓	
M35	Trajouce norte - Carcavelos Estação por S. Domingos de Rana	✓		✓
M36	Trajouce norte - Carcavelos Estação por Outeiro da Polima	✓		

CÂMARA MUNICIPAL
RECEBIMOS
02 OUT. 2018
CASCAIS

TR EN MO



ANEXO 4

Programa de Concurso

Concurso Público com publicidade no Jornal Oficial da União Europeia para a prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais

Programa do Procedimento

Índice

- Artigo 1.º - Objeto do concurso
- Artigo 2.º - Entidade pública adjudicante
- Artigo 3.º - Fundamento da escolha do procedimento
- Artigo 4.º - Disponibilização das peças do procedimento
- Artigo 5.º - Adjudicação por lotes
- Artigo 6.º - Modo e prazo de apresentação das propostas
- Artigo 7.º - Documentos que instruem a proposta
- Artigo 8.º - Prazo de validade das propostas
- Artigo 9.º - Propostas variantes
- Artigo 10.º - Concorrentes
- Artigo 11.º - Esclarecimentos, erros e omissões e retificações das peças procedimentais
- Artigo 12.º - Prorrogação do prazo fixado para a apresentação das propostas
- Artigo 13.º - Retirada das propostas
- Artigo 14.º - Abertura das propostas
- Artigo 15.º - Exclusões
- Artigo 16.º - Júri do procedimento
- Artigo 17.º - Esclarecimentos a prestar pelos concorrentes
- Artigo 18.º - Critério de adjudicação
- Artigo 19.º - Audiência prévia
- Artigo 20.º - Relatório final
- Artigo 21.º - Notificação da adjudicação
- Artigo 22.º - Documentos de habilitação
- Artigo 23.º - Caução
- Artigo 24.º - Aceitação da minuta do contrato
- Artigo 25.º - Notificação da apresentação dos documentos de habilitação



Artigo 26.º - Encargos do concorrente

Artigo 27.º - Forma e celebração do contrato

Artigo 28.º - Sigilo

Artigo 29.º - Legislação aplicável



ANEXOS:

Anexo I - Modelo de avaliação das propostas

Anexo II - Modelo de indicação do valor do preço contratual

Anexo III - Modelo de declaração a que se refere a alínea a) do n.º 1 do artigo 81.º do CCP

Anexo IV - Minuta de guia de depósito

Anexo V - Minuta de garantia bancária autónoma à primeira solicitação

Anexo VI - Minuta seguro-caução



Artigo 1.º

Objeto do concurso

O objeto do presente procedimento visa a celebração de contrato para a prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros no concelho de Cascais, classificado em CPV com 60112000.

Artigo 2.º

Entidade pública adjudicante

- 1 - A entidade pública adjudicante é o Município de Cascais, sito na Praça 5 de Outubro, 9, 2754-501 Cascais, telefone 214825000.
- 2 - O procedimento foi autorizado por deliberação da Câmara Municipal de Cascais de [.....]

Artigo 3.º

Fundamento da escolha do procedimento

O presente procedimento segue a forma de concurso público, com publicação no Jornal Oficial da União Europeia, adotado nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 20.º do Código dos Contratos Públicos (CCP).

Artigo 4.º

Disponibilização das peças do procedimento

Todas as peças do procedimento estão disponíveis para consulta gratuita na plataforma eletrónica de contratação pública sahytygov em www.saphety.com.

Artigo 5.º

Adjudicação por lotes

O presente procedimento não prevê a adjudicação por lotes.



Artigo 6.º

Modo e prazo de apresentação das propostas

- 1 - A proposta e os documentos que a acompanham devem ser obrigatoriamente submetidos até às 23:59 (vinte e três horas e cinquenta e nove minutos) do 60.º (sexagésimo) dia a contar da data do envio do anúncio do concurso ao Serviço das Publicações Oficiais da União Europeia, diretamente na plataforma eletrónica utilizada pela Câmara Municipal de Cascais, sahetgov em www.saphety.com.
- 2 - O prazo limite para a apresentação das propostas será sempre o que constar na plataforma eletrónica mencionada no número anterior.
- 3 - Todos os documentos que constituem a proposta devem ser assinados e submetidos na plataforma eletrónica indicada no n.º 1 com recurso a assinatura eletrónica qualificada nos termos do artigo 54.º da Lei n.º 96/2015, de 17 de agosto.
- 4 - Nos casos em que o certificado digital não possa relacionar diretamente o assinante com a sua função e poder de assinatura, deve a entidade interessada submeter na plataforma um documento eletrónico oficial indicando o poder de representação e assinatura do assinante.

Artigo 7.º

Documentos que instruem a proposta

- 1 - A proposta deve ser instruída obrigatoriamente com os seguintes documentos:
 - a) Documento Europeu Único de Contratação Pública (DEUCP), aprovado pelo Regulamento de Execução (EU) 2016/7 da Comissão, de 5 de janeiro de 2016; o DEUCP deve ser preferencialmente fornecido em formato eletrónico e assinado com recurso a uma assinatura eletrónica do concorrente ou de legal representante com poderes para o representar;
 - b) Documento que contenha os atributos da proposta que deverá ser redigido de acordo com o "modelo de indicação do preço contratual constante do ficheiro "Anexo II";
 - c) Documento que contenha as indicações solicitadas no ponto 4.8 das cláusulas técnicas do Caderno de Encargos.

- 2 - Os concorrentes têm obrigatoriamente, sob pena de exclusão, de preencher o formulário principal na plataforma eletrónica, conforme exigido na alínea b) do n.º 1 do artigo 66.º da Lei n.º 96/2015, de 17 de agosto.
- 3 - A declaração de aceitação do conteúdo do caderno de encargos deve observar o disposto nos n.ºs 4 e 5 do artigo 57.º do CCP.
- 4 - Na indicação do preço contratual, o concorrente tem de observar o disposto no artigo 60.º do CCP.
- 5 - Os valores constantes da declaração com indicação do preço contratual apenas poderão conter duas casas decimais.
- 6 - Com exceção de catálogos técnicos ou documentos análogos que estejam redigidos em língua inglesa, todos os documentos da proposta têm de ser redigidos em língua portuguesa. Porém, quando pela sua própria natureza ou origem, estiverem redigidos noutra língua, deve o concorrente fazê-los acompanhar de tradução devidamente legalizada ou tradução não legalizada mas acompanhada de declaração do concorrente, nos termos da qual este declare aceitar a prevalência dessa tradução não legalizada, para todos e quaisquer efeitos, sobre os respetivos originais.
- 7 - Integram também a proposta quaisquer outros documentos que os concorrentes apresentem por os considerarem indispensáveis, nos termos do n.º 3 do artigo 57.º do CCP.
- 8 - Qualquer classificação de documentos que constituem a proposta deve ser previamente requerida pelos concorrentes, nos termos do artigo 66.º do CCP.

Artigo 8.º

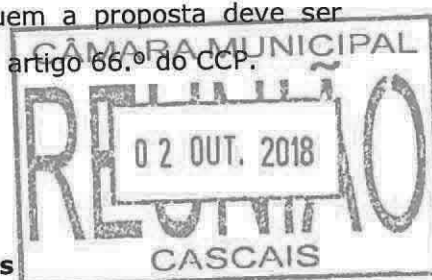
Prazo de validade das propostas

Os concorrentes ficam obrigados a manter a sua proposta durante um período de 90 (noventa) dias, a contar da data do termo do prazo para a apresentação das propostas.

Artigo 9.º

Propostas variantes

Não é admitida a apresentação de propostas variantes.





Artigo 10.º

Concorrentes

- 1 - Podem concorrer pessoas coletivas que estejam licenciadas para exercer a atividade de transporte público em pesados de passageiros em Portugal.
- 2 - Ao concurso podem apresentar-se agrupamentos de pessoas coletivas, nos termos do disposto no artigo 54.º do CCP, sem que entre elas exista qualquer modalidade jurídica de associação.
- 2 - A constituição jurídica dos agrupamentos não é exigida na apresentação da proposta, mas os concorrentes agrupados são solidariamente responsáveis, perante a entidade adjudicante, pela manutenção da sua proposta, com as legais consequências.
- 3 - Todas as pessoas constituintes do agrupamento têm de apresentar os documentos de habilitação referidos no artigo 28.º que lhes sejam aplicáveis, de acordo com o disposto no artigo 6.º da Portaria n.º 372/2017, de 14 de dezembro.
- 4 - Os membros de um agrupamento concorrente não podem ser simultaneamente concorrentes no presente concurso, nem integrar outro agrupamento concorrente.
- 5 - No caso da adjudicação ser feita a um agrupamento de pessoas coletivas, estas associar-se-ão, obrigatoriamente, antes da celebração do contrato, na modalidade de consórcio externo de responsabilidade solidária, devendo, até à data de assinatura do contrato, apresentar os seguintes documentos: cópia do contrato de constituição do consórcio, procuração outorgada por todos os membros do agrupamento ao seu líder para este proceder à faturação dos serviços prestados, receber quaisquer quantias ao abrigo do contrato dando a respetiva quitação, bem como poderes para receber todas as notificações e comunicações da entidade adjudicante ou seu representante respeitantes ao contrato celebrado. Deve indicar-se a percentagem de participação de cada um dos elementos do agrupamento e a identificação do respectivo líder.

Artigo 11.º

Esclarecimentos, erros e omissões e retificações das peças procedimentais

- 1 - Até ao termo do primeiro terço do prazo fixado para a apresentação das propostas, os interessados podem solicitar esclarecimentos relativos à boa compreensão e

interpretação das peças do procedimento e, no mesmo prazo, devem apresentar uma lista na qual identifiquem, expressa e inequivocamente, os erros e omissões das peças do procedimento por eles detetados e que digam respeito a:

- a) Aspetos ou dados que se revelem desconformes com a realidade;
- b) Espécie ou quantidade de prestações estritamente necessárias à integral execução do objeto do contrato a celebrar;
- c) Condições técnicas de execução do objeto do contrato a celebrar que o interessado não considere exequíveis;

2 - Até ao termo do segundo terço do prazo fixado para a apresentação das propostas, o órgão competente deve prestar os esclarecimentos solicitados e pronunciar-se sobre os erros e omissões identificados pelos interessados, considerando-se rejeitados todos os que não sejam por ele expressamente aceites.

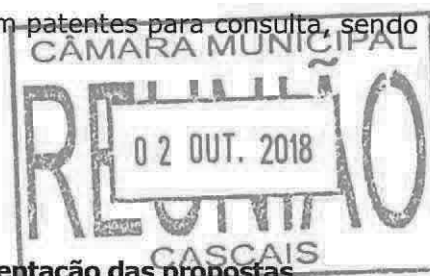
3 - Os esclarecimentos, as retificações e as listas com a identificação dos erros e das omissões detetados pelos interessados são disponibilizados na plataforma eletrónica e juntos às peças do procedimento que se encontrem patentes para consulta, sendo todos os interessados notificados desse facto.

Artigo 12.º

Prorrogação do prazo fixado para a apresentação das propostas

1 - Quando as retificações, os esclarecimentos e as listas de erros e omissões previstos no artigo anterior sejam comunicadas para além do prazo estabelecido no n.º 24 do mesmo artigo, o prazo fixado para a apresentação das propostas é prorrogado, no mínimo, por período equivalente ao do atraso verificado.

2 - Quando as retificações ou a aceitação de erros ou de omissões das peças do procedimento referidos no artigo anterior, independentemente, do momento da sua comunicação, implicarem alterações de aspetos fundamentais das peças do procedimento, o prazo fixado para a apresentação das propostas é prorrogado, no mínimo, por período equivalente ao tempo decorrido desde o início daquele prazo até à comunicação das retificações ou à publicação da decisão da aceitação de erros ou de omissões.



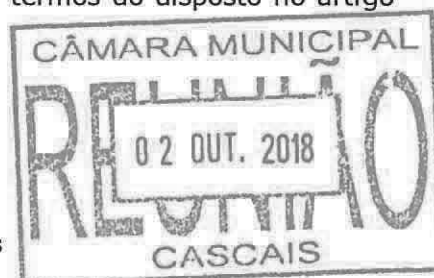
Artigo 13.º

Retirada das propostas

Até ao termo do prazo fixado para a apresentação das propostas, os interessados que já as tenham apresentado podem retirá-las, nos termos do disposto no artigo 137.º do CCP.

Artigo 14.º

Abertura das propostas



No dia útil imediatamente subsequente ao termo do prazo fixado no artigo 6.º, n.º 1, será disponibilizada na plataforma eletrónica a lista das propostas recebidas.

Artigo 15.º

Exclusões

Sem prejuízo do disposto no CCP, dão excluídas as propostas que:

- a) Não sejam recebidas dentro do prazo fixado;
- b) Não contenham os elementos exigidos nos termos do artigo 7.º.
- c) Não observem o disposto no artigo 6.º.
- d) Não contenham os elementos e/ou documentos exigidos nos termos do Caderno de Encargos.

Artigo 16.º

Júri do procedimento

1 - As propostas são analisadas pelo júri do procedimento, a designar para o efeito, de acordo com o disposto no artigo 67.º do CCP.

2 - O júri do procedimento pode socorrer-se de peritos ou consultores, para a emissão de pareceres em áreas especializadas, nos termos do n.º 6 do artigo 68.º do CCP.

3 - O júri do procedimento elabora um relatório preliminar de avaliação das propostas fundamentado sobre o mérito das propostas avaliadas, ordenando-as por ordem decrescente, de acordo com a metodologia de avaliação prevista.

4 - No relatório preliminar, o júri do procedimento deve também propor, fundamentadamente, a exclusão das propostas, nos termos do artigo 146.º do CCP.

Artigo 17.º

Esclarecimentos a prestar pelos concorrentes

- 1 - O júri do procedimento pode pedir aos concorrentes quaisquer esclarecimentos sobre as propostas apresentadas que considere necessários para efeito de análise e avaliação das mesmas.
- 2 - Os esclarecimentos prestados pelos concorrentes sobre as respetivas propostas fazem parte integrante das mesmas, desde que observadas as regras fixadas no n.º 2 do artigo 72.º do CCP.
- 3 - Os esclarecimentos prestados serão disponibilizados na plataforma eletrónica e notificados dos mesmos, todos os concorrentes.



Artigo 18.º

Critério de adjudicação

- 1 - O critério de adjudicação é o da proposta economicamente mais vantajosa, de acordo com o modelo de avaliação das propostas constante do Anexo I.
- 2 - Em caso de empate das propostas apresentadas, prevalece para efeitos de ordenação das propostas, aquela que for melhor pontuada, sucessivamente, nos fatores Emissões NOx da frota, Preço unitário/km e Período transitório.
- 3 - Se ainda assim permanecer o empate, será efetuado sorteio entre as propostas empatadas pelo sistema de "bolas", após convocatória enviada aos concorrentes empatados, com indicação do local, data e hora a determinar pelo júri do procedimento.

Artigo 19.º

Audiência prévia

- 1 - A decisão de adjudicação é precedida de audiência prévia escrita dos concorrentes, nos termos do disposto no artigo 147.º do CCP.

2 - Os concorrentes têm 5 (cinco) dias após a notificação do relatório preliminar para se pronunciarem sobre o mesmo.

3 - A notificação fornece os elementos necessários para que os interessados fiquem a conhecer todos os aspetos relevantes para a decisão.

Artigo 20.º

Relatório final



1 - Cumprido o disposto no artigo 19.º, o júri do procedimento elabora um relatório final fundamentado, no qual pondera as observações dos concorrentes efetuadas ao abrigo do direito de audiência prévia, mantendo ou modificando o teor ou as conclusões do relatório preliminar, podendo ainda propor a exclusão de qualquer proposta se verificar, nesta fase, a ocorrência de qualquer dos motivos previstos no n.º 2 do artigo 146.º do CCP.

2 - No caso previsto na parte final do número anterior, bem como quando no relatório final resulte uma alteração da ordenação das propostas constante do relatório preliminar, o júri do procedimento procede a nova audiência prévia, nos termos previstos no n.º 2 do artigo 148.º do CCP.

Artigo 21.º

Notificação da adjudicação

1 - A decisão de adjudicação é notificada, em simultâneo, a todos os concorrentes, juntamente com o relatório final de análise das propostas e disponibilizada ao adjudicatário a minuta do contrato.

2 - Notificado da decisão de adjudicação, o adjudicatário deve:

- a) Submeter na plataforma eletrónica os documentos de habilitação;
- b) Prestar a caução conforme exigido no artigo 23.º;
- c) Aceitar a minuta do contrato nos termos do artigo 24.º.

**Artigo 22.º****Documentos de habilitação**

1 - No prazo de 5 (cinco) dias a contar da notificação da decisão de adjudicação, o adjudicatário deve apresentar os seguintes documentos de habilitação, conforme exigido no n.º 1 do artigo 81.º do CCP:

- a) Declaração conforme modelo constante do Anexo III ao presente programa do procedimento que, conforme o n.º 2 da declaração, deverá incluir como anexos os seguintes documentos:
- i) Documento comprovativo de que não se encontra na situação prevista nas alíneas b) e h) do n.º 1 do artigo 55.º do CCP;
 - ii) Documento comprovativo passado pela repartição de finanças ou documento comprovativo de consulta de se encontrar em situação regularizada relativamente a dívidas por impostos ao Estado Português;
 - iii) Documento comprovativo emitido pelo Instituto de Gestão Financeira da Segurança Social ou documento comprovativo de autorização de consulta de se encontrar em situação regularizada relativamente a dívidas por contribuições para a Segurança Social em Portugal ou no estado de que seja nacional.
- b) Certidão do Registo Nacional de Pessoas Coletivas ou indicação do código de acesso à certidão permanente;
- c) Documento comprovativo do licenciamento para exercer a atividade de transporte público em pesados de passageiros em Portugal.

2 - A apresentação dos documentos de habilitação pode ser substituída por indicação do endereço Internet onde aqueles possam ser consultados, bem como da informação necessária à respetiva consulta nos casos previstos no n.º 2 do artigo 5.º da Portaria n.º 372/2017, de 14 de dezembro.

3 - Todos os documentos de habilitação do adjudicatário têm que ser redigidos em língua portuguesa. Porém, quando pela sua própria natureza ou origem, estiverem redigidos noutra língua, deve o concorrente fazê-los acompanhar de tradução devidamente legalizada.

4 - O modo de apresentação dos documentos de habilitação deve estar de acordo com o previsto no artigo 5.º da Portaria n.º 372/2017, de 14 de dezembro.

**Artigo 23.º****Caução**

- 1 - Para garantir o exato e pontual cumprimento das suas obrigações, o adjudicatário deve prestar uma caução no valor de 5% do preço contratual, nos termos do disposto no artigo 89.º do CCP.
- 2 - A caução é prestada por depósito bancário ou em títulos emitidos ou garantidos pelo Estado Português, ou ainda mediante garantia bancária ou por seguro caução à primeira solicitação, conforme modelos anexos ao presente programa (anexos IV, V e VI).
- 3 - A caução deve ser submetida na plataforma eletrónica e o original do documento deve ser entregue na Divisão de Contratação Pública sita na Rua Manuel Joaquim Avelar, 118, piso 1, Cascais, no prazo de 10 (dez) dias úteis após a notificação da adjudicação.
- 4 - A entidade adjudicante pode considerar perdida a seu favor a caução prestada, independentemente de decisão judicial, nos casos de não cumprimento das obrigações legais, contratuais ou pré-contratuais pelo adjudicatário.

Artigo 24.º**Aceitação da minuta do contrato**

A minuta do contrato considera-se aceite pelo adjudicatário quando haja aceitação expressa nesse sentido ou quando não haja reclamação nos 5 (cinco) dias úteis subsequentes.

Artigo 25.º**Notificação da apresentação dos documentos de habilitação**

- 1 - São notificados, em simultâneo, todos os concorrentes da apresentação dos documentos de habilitação pelo adjudicatário, indicando-se o dia em que ocorreu essa apresentação.
- 2 - Os documentos de habilitação são disponibilizados na plataforma eletrónica para consulta de todos os concorrentes.

**Artigo 26.º****Encargos do concorrente**

Sem prejuízo do disposto no Caderno de Encargos relativamente a outros encargos do adjudicatário, são da conta deste as despesas e encargos inerentes à elaboração e apresentação da proposta, à celebração do contrato e, bem assim, os encargos de natureza fiscal, designadamente as despesas derivadas da prestação da caução e os resultantes dos emolumentos pelo visto do Tribunal de Contas.

Artigo 27.º**Forma e celebração do contrato**

- 1 - O contrato será reduzido a escrito nos termos do n.º 1 do artigo 94.º do CCP.
- 2 - O contrato deve ser celebrado no prazo de 30 (trinta) dias úteis contados da data de aceitação da minuta ou da decisão sobre a reclamação, mas nunca antes de o adjudicatário apresentar os documentos de habilitação, ou comprovar a prestação da caução se esta for exigida, ou antes de decorridos 10 (dez) dias contados da data de notificação da decisão de adjudicação.
- 3 - Com a antecedência mínima de 5 (cinco) dias será comunicado ao adjudicatário a data, a hora e o local em que ocorrerá a outorga do contrato.
- 4 - A adjudicação caduca se o adjudicatário não comparecer no dia, hora e local fixados para outorga do contrato, por facto que lhe seja imputável, perdendo a caução que tenha sido prestada.

Artigo 28.º**Sigilo**

Os concorrentes obrigam-se a garantir o sigilo, quer por si ou seus trabalhadores, quer por seus contratados, quanto a informações, documentos ou dados que venham a ter conhecimento ou acesso no âmbito do presente concurso ou subsequentes procedimentos, mantendo-se tal obrigação mesmo após o seu termo ou dos procedimentos subsequentes.

Artigo 29.º

Legislação aplicável

Em tudo o omissso no presente programa, observar-se-á o regime previsto no CCP, na sua redação em vigor.



ANEXO I**Modelo de avaliação das propostas**

A avaliação das propostas é efetuada de acordo com os seguintes fatores e subfactores e coeficientes de ponderação respetivos:

Fatores:

F₁ – “Preço unitário/km” -----	45%
F₂ – “Emissões NOx da frota” -----	45%
F₃ – “Período transitório” -----	10%

O Fator **F₃** – “Período Transitório” será avaliado com a seguinte ponderação por subfactor:

F_{3.1.} – Duração do período transitório -----	75%
F_{3.2.} – Plano de comunicação -----	25%

E calculado com base na seguinte fórmula:

$$F_3 = 0,75 \times F_{3.1} + 0,25 \times F_{3.2}$$

A proposta mais vantajosa (PMV) será aquela que obtiver a maior percentagem resultante da soma dos percentuais, arredondados às centésimas, alcançados em cada um dos fatores de avaliação:

$$PMV = F_1 + F_2 + F_3$$



A pontuação do **Fator F₁** – Preço unitário/km - será obtida de acordo com a seguinte metodologia:

Preço unitário/km	45%
Preço proposto	Pontos
2,21 €	0,1
2,20 €	1
2,19 €	2
2,18 €	3
2,17 €	4
2,16 €	5
2,15 €	6
2,14 €	7
2,13 €	8
2,12 €	9
2,11 €	10
2,10 €	11
2,09 €	12
2,08 €	13
2,07 €	14
2,06 €	15
2,05 €	16
2,04 €	17
2,03 €	18
2,02 €	19
2,01 €	20
2,00 €	30
1,99 €	31
1,98 €	32
1,97 €	33
1,96 €	34
1,95 €	35
1,94 €	36
1,93 €	37
1,92 €	38
1,91 €	39
1,90 €	40
1,89 €	41
1,88 €	42
1,87 €	43
1,86 €	44
1,85 €	45



Preço unitário/km	45%
Preço proposto	Pontos
1,84 €	46
1,83 €	47
1,82 €	48
1,81 €	49
1,80 €	65
1,79 €	66
1,78 €	67
1,77 €	68
1,76 €	69
1,75 €	70
1,74 €	71
1,73 €	72
1,72 €	73
1,71 €	74
1,70 €	75
1,69 €	76
1,68 €	77
1,67 €	78
1,66 €	79
1,65 €	80
1,64 €	81
1,63 €	82
1,62 €	83
1,61 €	84
1,60 €	85
1,59 €	86
1,58 €	87
1,57 €	88
1,56 €	89
1,55 €	90
1,54 €	91
1,53 €	92
1,52 €	93
1,51 €	100



A pontuação do **Fator F₂** – Emissões NOx da frota - será obtida de acordo com a seguinte metodologia:

Emissões NOx		45%
Composição da frota mínima	Pontuação	F ₂
Frota mínima admissível constante do Caderno de Encargos	218	1
Frotas intermédias	> 218 < 480	(Ver fórmula "F ₂ ")
Frota com 0 (zero) emissões NOx	480	100

Para cálculo das frotas intermédias, será aplicada a seguinte fórmula:

$$F_2 = 0,378 \times (\text{Pontuação}) - 81,4$$

A pontuação será calculada tendo em conta a tipologia da frota apresentada pelo concorrente e os pontos associados a cada tipologia, conforme quadro seguinte.

A pontuação total será obtida pelo somatório das pontuações parciais.

As pontuações parciais, associadas a cada uma das tipologias, serão obtidas pelo produto do número de autocarros *standard* e minibus da frota de cada tipologia pelos pontos correspondentes indicados no quadro seguinte.

i) Pontos a obter na composição da frota:

Autocarros <i>standard</i>	Pontos
Euro V	1
Gás Natural (EEV)	2
Euro VI	3
Hidrogénio	5
Elétrico	5
Minibus	Pontos
Euro VI até 2017	1
Euro VI 2018/2020	3
Hidrogénio	5
Elétrico	5



A pontuação do **Fator F₃** – Período transitório - será obtida de acordo com a seguinte metodologia:

Período Transitório		10%	
75%		25%	
Duração	Pontos	Plano	Pontos
12 meses	1	Mau	1
11 meses	2	Sofrível	25
10 meses	5	Bom	75
9 meses	10	Muito bom	100
8 meses	20		
7 meses	30		
6 meses	50		
5 meses	60		
4 meses	70		
3 meses	80		
2 meses	90		
1 mês	100		



No subfactor Plano de Comunicação, será avaliado o plano constante da proposta de acordo com a seguinte grelha:

Análise do subfactor – Plano de Comunicação	Pontuação
<p>Muito bom Plano de Comunicação. Descrição detalhada e assertiva da estratégia de comunicação a adotar: SIM Grande diversidade dos meios de comunicação a utilizar para além dos mínimos pretendidos: SIM Grande potencial para transmitir com sucesso a informação à população: SIM</p>	100
<p>Bom Plano de Comunicação Descrição detalhada e assertiva da estratégia de comunicação a adotar Grande diversidade dos meios de comunicação a utilizar para além dos mínimos pretendidos Grande potencial para transmitir com sucesso a informação à população [tem de obter dois SIM]</p>	75
<p>Sofrível Plano de Comunicação Descrição detalhada e assertiva da estratégia de comunicação a adotar Grande diversidade dos meios de comunicação a utilizar para além dos mínimos pretendidos Grande potencial para transmitir com sucesso a informação à população [tem de obter um SIM]</p>	25

- i) O Plano de Comunicação a propor pelos concorrentes deve, no mínimo, definir uma estratégia integrada de comunicação à população com recurso a uma pluralidade de meios (no mínimo, *flyers*, encartes, anúncios nos vários media locais, conteúdos multimédia para internet e redes sociais) e a realização de sessões públicas de esclarecimento (no mínimo 12, em diversos locais do concelho). A definição dos conteúdos será da responsabilidade da autarquia. Os encargos com a implementação do Plano de Comunicação serão da responsabilidade do adjudicatário.



ANEXO II

Modelo de indicação do valor do preço contratual

1 - F... [indicar nome, estado, profissão e morada, ou firma e sede], com sede em [...], pessoa coletiva n.º [...], matriculada na Conservatória do Registo Comercial de [...] sob o n.º [...], com o capital social de [...], obriga-se a executar a prestação de serviços, ... **(Identificar o processo a negrito com designação e n.º)** em conformidade com o Caderno de Encargos, pelo preço contratual anual de [...] euros, no valor contratual máximo de [...] euros considerando todas as renovações, nos termos do disposto nos artigos 60.º e 97.º do Código dos Contratos Públicos, o qual não inclui o imposto sobre o valor acrescentado.

2 - O preço contratual supra indicado resulta do somatório dos seguintes preços unitários:

SERVIÇO	VALOR ANUAL. S/IVA	VALOR TOTAL MÁXIMO COM TODAS AS RENOVAÇÕES S/IVA

3 - Ao preço contratual máximo supra mencionado incidirá [...] euros de imposto sobre o valor acrescentado à taxa legal de [...], perfazendo o valor total de [...] euros.

Data [...]

Assinatura [...]



ANEXO III

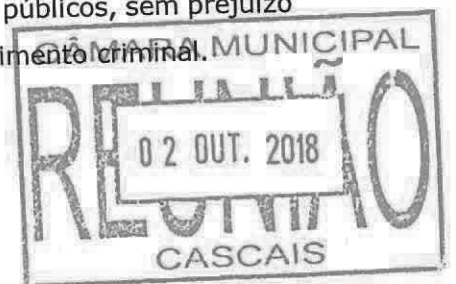
Modelo de declaração a que se refere a alínea a) do n.º 1 do artigo 81.º do CCP

1 - (nome, número de documento de identificação e morada), na qualidade de representante legal de (1) (firma número de identificação fiscal e sede ou, no caso de agrupamento concorrente, firmas, números de identificação fiscal e sedes), adjudicatário(a) no procedimento de ... (designação ou referência ao procedimento em causa), declara, sob compromisso de honra, que a sua representada (2) não se encontra em nenhuma das situações previstas no n.º 1 do artigo 55.º do Código dos Contratos Públicos.

2 - O declarante junta em anexo [ou indica... como endereço do sítio da Internet onde podem ser consultados (3)] os documentos comprovativos de que a sua representada (4) não se encontra nas situações previstas nas alíneas b), d), e) e i) do n.º 1 do artigo 55.º do Código dos Contratos Públicos.

3 - O declarante tem pleno conhecimento de que a prestação de falsas declarações implica a caducidade da adjudicação e constitui contraordenação muito grave, nos termos do artigo 456.º do Código dos Contratos Públicos, a qual pode determinar a aplicação da sanção acessória de privação do direito de participar, como candidato, como concorrente ou como membro de agrupamento candidato ou concorrente, em qualquer procedimento adotado para a formação de contratos públicos, sem prejuízo da participação à entidade competente para efeitos de procedimento criminal.

... (local) (data), [assinatura (5)].



(1) Aplicável apenas a concorrentes que sejam pessoas coletivas

(2) No caso de o concorrente ser uma pessoa singular, suprimir a expressão «a sua representada»

(3) Acrescentar as informações necessárias à consulta, se for o caso.

(4) No caso de o concorrente ser uma pessoa singular, suprimir a expressão «a sua representada»

(5) Nos termos do disposto nos n.ºs 4 e 5 do artigo 57.º

ANEXO IV

Minuta de guia de depósito

Depósito obrigatório

BANCO – CAIXA GERAL DE DEPÓSITOS

Balcão –

Euros:

Vai (nome) n.º contribuinte, com morada na, depositar na Caixa Geral de Depósitos, Agência de, a quantia de (extenso) (numerário), como caução de..... (%) exigida para caucionar, para os efeitos do n.º 1 do Art.º 88 e n.º 5 do Art.º 90 do Decreto-Lei n.º 18, de 29 de janeiro de 2008 – Código dos Contratos Públicos.

Este depósito fica a favor do Município de Cascais, pessoa coletiva de direito público n.º 505187531, com sede na Praça 5 de Outubro, 2754-501 em Cascais, a quem deve ser remetido o respectivo conhecimento.

A Caixa Geral de Depósitos compromete-se a entregar ao Município de Cascais, à primeira solicitação desta e renunciando ao benefício de excussão prévia, qualquer quantia até ao valor do montante depositado.

Este depósito torna-se efetivo após certificação do respectivo número de conhecimento.

Data

Assinatura



**ANEXO V****Minuta de garantia bancária autónoma à primeira solicitação**

(Nome do Banco, sede, n.º de pessoa coletiva, n.º de registo conservatória, capital social) presta por este documento uma garantia bancária autónoma à primeira solicitação, a pedido da Sociedade (nome do adjudicatário, n.º de pessoa coletiva, sede) e a favor do Município de Cascais, pessoa coletiva de direito público n.º 505187531, com sede na Praça 5 de Outubro, 2754-501 em Cascais, na qualidade de entidade adjudicante nos termos seguintes:

1. A presente garantia respeita ao contrato de fornecimento a celebrar entre o adjudicatário e a entidade adjudicante para o fornecimento de
2. O Banco obriga-se, a título da garantia, a pagar à entidade adjudicante até ao montante de €..... (extenso) correspondente a 5% do preço total do contrato, com exclusão do IVA, em conformidade com o disposto nos artigos 88º n.º 1, 89º n.º 1 e 90º n.º 6 do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro.
3. O Banco compromete-se a pagar à entidade adjudicante a importância que esta lhe exigir, em conformidade com o disposto no n.º 2, procedendo a esse pagamento imediatamente após o primeiro pedido escrito que lhe faça a entidade adjudicante, findo o qual, sem que o pagamento seja realizado, contar-se-ão juros moratórios à taxa mais elevada praticada pelo Banco para as operações ativas, sem prejuízo de execução imediata da dívida assumida por este.
4. O Banco não só não goza do benefício de excussão como não pode recusar o pagamento sob alegação de que não está demonstrada a mora, o cumprimento defeituoso ou a falta de cumprimento do fornecimento.
5. O Banco não pode, outrossim, opor à entidade adjudicante quaisquer outros meios de defesa de que o adjudicatário possa porventura prevalecer-se em face dela.
6. Ao Banco assistirá o direito de haver do adjudicatário, a título de regresso, tudo aquilo que tenha desembolsado em consequência da presente garantia, não podendo

o adjudicatário, por seu turno, opor ao Banco os meios de defesa que lhe compitam em relação à entidade adjudicante.

7. A presente garantia não pode em qualquer circunstância ser denunciada, mantendo-se válida até ao limite previsto no artigo 295.º n.ºs 3 e 4 Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro.

Data

Assinaturas

- (a) Assinaturas com reconhecimento notarial ou selo branco
- (b) Menção do pagamento do imposto de selo ou da sua isenção



ANEXO VI

Minuta seguro-caução

COMPANHIA DE SEGUROS -----

SEGURO CAUÇÃO APÓLICE N.º -----

TOMADOR DO SEGURO: -----

(* DESIGNAÇÃO DA EMPRESA

*SEDE DA EMPRESA)

SEGURADO:

MUNICÍPIO DE CASCAIS



1. A Companhia de Seguros (identificação: sede, agência / delegação, nº de pessoa coletiva, n.º de registo conservatória, capital social), em nome e a pedido do Tomador do Seguro / Empresa, n.º de pessoa coletiva, com sede em, presta pelo presente documento, a favor do Município de Cascais, pessoa coletiva de direito público n.º 505187531, com sede na Praça 5 de Outubro, 2754-501 em Cascais, na qualidade de adjudicatário, um seguro caução no montante de Euros (extenso) referente a "(objeto de seguro) + (legislação que a suporta)".

Esta Companhia de Seguros pagará imediatamente, até ao limite de Euros (extenso), logo à primeira solicitação e sem direito de protesto ou revisão todas e quaisquer importâncias que lhe venham a solicitar por escrito pelo segurado deste seguro caução, relativo a (fornecimento) supra referido. Este seguro é válido até que a entidade adjudicante comunique à Companhia de Seguros o respetivo cancelamento ou que proceda a qualquer reclamação ao seu abrigo, e permanece, até ao termo da sua validade, irrevogavelmente em vigor e para todos os efeitos, independentemente de qualquer alteração que possa ocorrer relativamente ao Tomador do Seguro / Empresa, incluindo, designadamente, suspensão ou cessação de atividade, dissolução ou falência.

É pois, de até Euros (extenso), o valor do presente seguro caução e logo que deixe de ser necessário, deve o mesmo ser devolvido a esta Companhia de Seguros.

2. A falta de cumprimento pelo Tomador do Seguro, de qualquer das suas obrigações, nomeadamente o pagamento do prémio, não prejudica nenhum direito do Segurado.

3. As condições referidas anteriormente em 1. e 2. são parte integrante desta Apólice n.º e prevalecem sobre as Condições Gerais, Condições Particulares e Atas Adicionais que regulamentam o presente contrato de seguro.

....., de de 2019.

A Companhia

O Tomador do Seguro

O Segurado

(Selo Branco na assinatura da Companhia)

(Carimbo na assinatura do Tomador do Seguro)

