

Reforma do Serviço de Autocarros

**Dê a sua opinião sobre a forma como os autocarros são geridos em
Cambridgeshire e em Peterborough**

Documento de Consulta

Esta consulta decorre de 14 de agosto a 20 de novembro de 2024

Conteúdo

1. Introdução.....	6
Sobre o Presidente da Câmara de Cambridgeshire e Peterborough.....	6
Sobre a Cambridgeshire and Peterborough Combined Authority.....	6
Visão geral do Documento de Consulta.....	6
O que é abrangido por esta consulta?	7
Requisitos legais.....	8
Sobre a consulta.....	8
Quem pode participar?	9
Como é que respondo?	9
Perguntas da consulta.....	9
Onde é que posso obter mais informações?	10
Acessibilidade e Informações de contacto	10
O que é que acontece em seguida?	10
2. Modo como os autocarros são atualmente geridos	12
3. Visão Geral	14
4. Introdução à Avaliação.....	15
O que é a reforma do serviço de autocarros?	15
O que é o Franchising?.....	15
O que é uma Parceria Reforçada?	15
Porque é que é necessário melhorar os serviços de autocarros?	16
5. Proposta de Regime de Franchising.....	18
Cenários	19
Quanto é que custaria à Combined Authority introduzir a Proposta de Regime de Franchising? ...	19
6. Resumo breve da Avaliação	21
Resumo do Estudo Estratégico	21
Introdução.....	21
Fatores para a alteração	21
Objetivos da reforma dos autocarros	22
Opções da reforma dos autocarros e influência da Combined Authority	22
Conclusão do Estudo Estratégico	23
Resumo do Estudo económico	24
Introdução.....	24
Métodos e resultados	24
Conclusão do Estudo Económico	26

Resumo do Estudo Comercial	27
Introdução.....	27
Regime de Franchising – modo como os autocarros seriam geridos.....	27
Parceria Reforçada – modo como os autocarros seriam geridos	28
Conclusão do Estudo Comercial.....	28
Resumo do Estudo Financeiro	29
Introdução.....	29
Custos com recursos	29
Conclusão do Estudo Financeiro	30
Resumo do Estudo de Gestão	31
Introdução.....	31
Gestão do Regime de Franchising e de Parceria Reforçada	31
Riscos de gestão	32
Conclusão do Estudo de Gestão	32
Conclusão da Avaliação.....	32
Avaliação do Impacto na Igualdade	33
Conclusão do Resumo breve.....	34
7. Resumo mais extenso da Avaliação	35
Contexto.....	35
Introdução à Avaliação	35
Estudo estratégico	37
Cambridgeshire and Peterborough Combined Authority	37
Crescimento	37
Congestionamento.....	38
Contexto político.....	39
Políticas e planos.....	40
Papel da rede de autocarros	43
Informações locais	43
Desafios do mercado dos autocarros	45
Integração	46
Descarbonização da frota de autocarros	47
Estratégia para os Autocarros de Cambridgeshire e de Peterborough	47
Motivo para a alteração	50
A necessidade de intervenção	55
Objetivos do Regime	56

Opções para o futuro	57
Avaliação de opções.....	61
Objetivos globais.....	62
Concretização dos objetivos	64
Concretização dos objetivos da Estratégia para os Autocarros.....	67
A posição única da CPCA.....	70
Conclusão do Estudo Estratégico.....	71
Estudo Económico.....	73
Caso de Referência (“Não fazer nada”)	73
Parceria Reforçada.....	73
Franchising	73
Rede de serviços de autocarros pretendida e proposta	74
Abordagem de modelação.....	74
Resumo da previsão da procura	75
Modelação de custos	76
Impactos.....	76
Avaliação da relação custo-benefício	77
Conclusão do Estudo Económico	78
Estudo Comercial	78
Mercado atual dos autocarros.....	80
Potencial Franchising	83
Potencial Parceria Reforçada	94
Conclusão do Estudo Comercial.....	103
Estudo Financeiro	105
Introdução.....	105
Situação atual.....	105
Recursos - Franchising.....	107
Recursos – Parceria Reforçada.....	109
Conclusão do Estudo Financeiro	110
Estudo de Gestão	111
Responsabilidades da CA	111
Capacidade da CA para melhorar os serviços de autocarro	113
Serviços internacionais e Autorizações de serviço	119
Implementação	120
Gestão e governança do programa.....	122

Conclusão do Estudo de Gestão	127
Conclusão da Avaliação.....	127
Estudo Estratégico	128
Estudo Económico.....	129
Estudo Comercial	131
Estudo Financeiro.....	131
Estudo de Gestão	131
Avaliação do Impacto na Igualdade (EqIA)	132
Recomendação.....	134

1. Introdução

- 1.1 A Cambridgeshire and Peterborough Combined Authority considera que precisa de alterar a forma como os autocarros locais são geridos para alcançar as suas ambições de melhores autocarros em toda a área.
- 1.2 Os autocarros desempenham um papel fundamental em Cambridgeshire e Peterborough, realizando o transporte das pessoas para os locais, permitindo a ligação entre as nossas comunidades e apoiando a nossa economia. No entanto, as evidências sugerem que os passageiros enfrentam muitos desafios, o que resulta em menos pessoas a optarem por viajar de autocarro e num desejo de melhorias. A forma como os autocarros funcionam atualmente, na qual as empresas privadas decidem onde e com que frequência os autocarros devem circular, confere à Combined Authority uma capacidade limitada para alterar a situação.
- 1.3 Pensamos que o franchising é a melhor forma de alcançar a mudança necessária e gostaríamos de saber a sua opinião sobre o que estamos a propor. O presente documento fornece-lhe informações sobre as nossas propostas e como pode participar e dar a sua opinião. A consulta decorre de 14 de agosto a 20 de novembro de 2024.

Sobre o Presidente da Câmara de Cambridgeshire e Peterborough

- 1.4 O Presidente da Câmara, Nik Johnson, é eleito diretamente pela população de Cambridgeshire e Peterborough e é o Presidente da Combined Authority. O Presidente da Câmara tem funções e poderes específicos que lhe foram transferidos pelo Governo central como parte do acordo de descentralização da região, alguns dos quais relacionados com os transportes. O Presidente da Câmara tem o poder, de acordo com a Transport Act (Lei dos Transportes) de 2000, tal como alterada pela Bus Services Act (Lei dos Serviços de Autocarros) (a Lei), de decidir se introduz a Proposta de Regime de Franchising.

Sobre a Cambridgeshire and Peterborough Combined Authority

- 1.5 A Cambridgeshire and Peterborough Combined Authority reúne as autoridades locais de Cambridgeshire, Peterborough, Fenland, East Cambridgeshire, South Cambridgeshire, Cambridge e Huntingdonshire. Ao trabalharmos em parceria, desenvolvemos e fornecemos políticas, programas e serviços que beneficiam diretamente a população de Cambridgeshire e de Peterborough.
- 1.6 A Combined Authority (CA) já subsidia alguns dos serviços de autocarros em toda a área, gere o regime de viagens concessionadas, proporcionando viagens gratuitas aos idosos e às pessoas com deficiência, e o passe Tiger, que dá direito a viagens a 1£ para os jovens, e é responsável por melhorias nas paragens de autocarro.

Visão geral do Documento de Consulta

- 1.7 A Combined Authority considera que é preciso mudar a forma como os autocarros locais são geridos, de modo a melhorar o sistema local de autocarros para as nossas comunidades que

dependem destes. O presente documento explica os motivos pelos quais a Combined Authority recomenda o franchising dos autocarros como a forma de o fazer, com base na sua avaliação da Proposta de Regime de Franchising.

- 1.8 A introdução do franchising significa que os autocarros na região estariam sob o controlo da Combined Authority. Isto significa que iríamos estabelecer as rotas, a frequência, as tarifas e as normas gerais dos autocarros na nossa região. Este documento apresenta o nosso plano para o franchising em Cambridgeshire e Peterborough (a Proposta de Regime de Franchising) e a forma como este poderia ser implementado. Também explora uma opção alternativa que avaliámos, uma Parceria Reforçada, que fornece detalhes sobre o que a Combined Authority e os operadores de autocarros poderiam fazer adicionalmente para melhorar os autocarros locais através do atual quadro jurídico.
- 1.9 A Combined Authority quer ouvir as opiniões, dos residentes, das organizações e das empresas de toda a região, sobre estas propostas.
- 1.10 A consulta decorre de 14 de agosto a 20 de novembro de 2024.

O que é abrangido por esta consulta?

- 1.11 Trata-se de uma consulta formal, conforme requerido pela Transport Act (Lei dos Transportes) de 2000, tal como alterada pela Bus Services Act (Lei dos Serviços de Autocarros) de 2017, (“a Lei”), e foi elaborada de acordo com a Lei e a Bus Services Act (Lei dos Serviços de Autocarros) de 2017: Orientações sobre o Regime de Franchising (“a Orientação”). O documento servirá de base a uma decisão do Presidente da Câmara de Cambridgeshire e Peterborough sobre a introdução ou não da Proposta de Regime de Franchising ou de uma Parceria Reforçada. O presente Documento de Consulta resume (num breve resumo e num resumo mais extenso) a Avaliação da Reforma do Serviço de Autocarros (a Avaliação) elaborado pela Combined Authority de acordo com a secção 123B da Lei (consultar secções 4.8 e 7 da Lei) e inclui a Proposta de Regime de Franchising da Combined Authority, a qual é comparada com a forma como os autocarros funcionariam nas condições atuais, mas sob uma Parceria Reforçada.
- 1.12 O presente Documento de Consulta inclui perguntas sobre a Avaliação e o conteúdo da própria Proposta de Regime de Franchising.
- 1.13 A presente consulta não se destina a recolher opiniões sobre questões operacionais específicas dos autocarros, tais como, fiabilidade, frequência ou pedidos de novas rotas. Quaisquer questões, reclamações ou comentários gerais sobre autocarros podem ser realizados através do sítio da Internet da Combined Authority em <https://transport.cambridgeshirepeterborough-ca.gov.uk/contact-us/> Em alternativa, pode contactar diretamente os operadores de autocarros – as informações de contacto podem ser consultadas em: <https://cambridgeshirepeterborough-ca.gov.uk/what-we-deliver/transport/buses/bus-support/>

Requisitos legais

- 1.14 A Secção 123E da Lei explica o que a Combined Authority tem de incluir como parte do seu Documento de Consulta. A Tabela seguinte apresenta estes requisitos e onde podem ser encontrados no presente documento.

Tabela 1-1: Resumo das referências das secções relativas aos requisitos legais

Requisitos legais que terão de ser incluídos no presente Documento de Consulta	Referência da secção do Documento de Consulta
Um resumo da Avaliação da Proposta de Regime de Franchising.	Secção 6 Resumo breve Secção 7 Resumo mais extenso
A área na qual a Proposta de Regime de Franchising funcionaria e quaisquer subáreas.	Secção 5 e Apêndice 5 Proposta de Regime de Franchising
Uma descrição dos serviços franchisados que a Combined Authority se propõe fornecer.	Secção 5 e Apêndice 5 Proposta de Regime de Franchising
Uma descrição de quaisquer serviços, ou tipos de serviços, que a Combined Authority propõe excluir do regulamento decorrente do Regime de Franchising.	Secção 5 e Apêndice 5 Proposta de Regime de Franchising
A data na qual a Combined Authority se propõe realizar o regime de franchising, juntamente com a primeira data ou datas nas quais a Combined Authority se propõe celebrar contratos com operadores para fornecerem serviços franchisados.	Secção 5 e Apêndice 5 Proposta de Regime de Franchising
O período ou períodos que se propõe que decorram entre a celebração de um contrato pela Combined Authority e o início da exploração dos serviços ao abrigo desse contrato.	Apêndice 5 Proposta de Regime de Franchising
Uma descrição dos planos propostos pela Combined Authority para a realização de inquéritos ao longo do período de vigência do Regime de Franchising, de modo a obter opiniões sobre o funcionamento do regime.	Secção 5 e Apêndice 5 Proposta de Regime de Franchising
Uma declaração de como, ao realizar o processo de adjudicação, a Combined Authority se propõe facilitar o envolvimento de pequenos e médios operadores no fornecimento de serviços franchisados.	Secção 5 (parágrafo 5.3) e Secção 7 (parágrafos 7.163 – 7.170)
A data até à qual as respostas à consulta devem ser recebidas.	Parágrafos 1.10 e 1.18

- 1.15 A Lei pode ser consultada em: [Bus Services Act 2017 \(legislation.gov.uk\)](https://legislation.gov.uk)
- 1.16 A Orientação pode ser consultada em: [Setting up a bus franchising scheme - GOV.UK \(www.gov.uk\)](http://www.gov.uk)

Sobre a consulta

- 1.17 Esta secção fornece explicações sobre quem pode participar, como responder à consulta, as perguntas da consulta, onde encontrar informações adicionais e informações sobre acessibilidade.

- 1.18 O prazo para responder à consulta termina a 20 de novembro de 2024. Se quiser dar a sua opinião, certifique-se de que responde antes desta data.

Quem pode participar?

- 1.19 Esta consulta está aberta a todos os indivíduos ou organizações. Queremos saber a sua opinião, quer utilize atualmente o autocarro ou não. Pode responder como cidadão ou na qualidade de funcionário público, por exemplo, como membro do Parlamento, consultor estatutário ou representante de uma empresa.
- 1.20 Se estiver a responder na qualidade de funcionário público, tenha em consideração que a sua resposta será publicada. Os decisores terão acesso a todas as respostas durante e após o encerramento do período da consulta. As respostas dos cidadãos permanecerão anónimas.

Como é que respondo?

- 1.21 A consulta decorre de 14 de agosto a 20 de novembro de 2024.
- 1.22 Pretendemos obter os seus comentários sobre a Avaliação e a Proposta de Regime de Franchising e sugerimos dois passos:
- Passo 1: Leia a informação contida neste Documento de Consulta.
- Passo 2: Dê-nos a sua opinião, preenchendo o questionário ou, em alternativa, enviando-nos a sua resposta por e-mail ou por carta.
- 1.23 Note que as respostas que não se enquadrem no âmbito da consulta serão consideradas, no entanto, apenas serão incluídas na análise da consulta se forem consideradas relevantes.

Perguntas da consulta

- 1.24 Existem duas versões do questionário da consulta - uma versão mais resumida e uma versão mais extensa. Pode preencher a versão do questionário que desejar - não é obrigado a responder a todas as perguntas. Ambas as versões do questionário estão disponíveis no **Apêndice 1**.
- 1.25 A versão mais resumida contém 10 perguntas que estão apresentadas na Secção 6 (Resumo breve). Estas centram-se nos principais domínios abordados no presente Documento de Consulta. Se optar por responder a este questionário, deverá encontrar toda a informação relevante no Resumo breve e não será necessário ler todo o documento.
- 1.26 A versão mais extensa contém 31 perguntas, que são apresentadas no Resumo mais extenso que se encontra na Secção 7. As listas completas de perguntas dos dois resumos são fornecidas no **Apêndice 1**. A versão extensa pode ser mais adequada para os inquiridos que tenham um bom nível de conhecimento e interesse pelo mercado dos autocarros, uma vez que contém mais perguntas e algumas das quais são mais complexas. Se estiver a responder a este questionário, poderá pretender consultar o documento de Avaliação completo, assim como o Resumo mais extenso.

- 1.27 As perguntas desta consulta foram elaboradas de acordo com os requisitos da Lei. As respostas serão tratadas e analisadas pela Combined Authority e serão partilhadas com a Walnut Unlimited e a Westco Communications Ltd. Pode consultar as políticas de privacidade relevantes em: <https://cpca-yourvoice.co.uk.co.uk/wp-content/uploads/2024/08/Privacy-notice.pdf>

Onde é que posso obter mais informações?

- 1.28 A consulta apresenta detalhadamente a Avaliação, a Proposta de Regime de Franchising e a Avaliação do Impacto na Igualdade, que podem ser lidos na íntegra em <https://cpca-yourvoice.co.uk/bus-franchising-consultation/>
- 1.29 O presente documento inclui todas as informações necessárias para responder às perguntas da consulta. Para obter mais informações, consulte os apêndices:

Apêndice 1 – Perguntas da consulta – versão mais resumida e versão mais extensa

Apêndice 2 – Locais onde pode consultar o Documento de Consulta

Apêndice 3 – Relatório de garantia do Auditor Independente

Apêndice 4 – Resposta da Combined Authority às Observações do Auditor Independente

Apêndice 5 – Proposta de Regime de Franchising

Apêndice 6 – Avaliação do Impacto na Igualdade

Acessibilidade e Informações de contacto

- 1.30 Se tiver alguma dúvida, se precisar de responder de uma forma diferente ou se necessitar de materiais da consulta num formato diferente, pode contactar-nos através de:

E-mail: consultations@cambridgeshirepeterborough-ca.gov.uk

Telefone: 01480 277180

Endereço: Cambridgeshire & Peterborough Combined Authority, Bus Franchising Consultation

2nd Floor, Pathfinder House, St Mary's Street, Huntingdon, Cambs, PE29 3TN

O que é que acontece em seguida?

- 1.31 Todas as respostas serão recebidas e tratadas pela Combined Authority e analisadas como parte do processo de consulta. Será elaborado um relatório da consulta para apresentação dos resultados.
- 1.32 Assim que o relatório dos resultados da consulta tiver sido considerado pela Combined Authority e pelo Presidente da Câmara, a Combined Authority irá publicar um relatório que apresenta a sua resposta à consulta e a decisão do Presidente da Câmara sobre se deve ou não adotar a Proposta de Regime de Franchising, de acordo com o requerido pela Lei.

- 1.33 A data proposta para a decisão é atualmente quarta-feira, 22 de janeiro de 2025. No entanto, esta data pode estar sujeita a alterações, dependendo da evolução e do resultado da consulta, assim como de outros assuntos relacionados com a atividade da Combined Authority.
- 1.34 Assim que a consulta for encerrada, a Lei permite que a Combined Authority realize alterações na Proposta de Regime de Franchising. Isto poderá significar que são realizadas alterações na Proposta de Regime de Franchising que reflitam mudanças mais recentes nos autocarros da área (incluindo a rede de autocarros) ou alterações que reflitam as respostas à consulta.

2. Modo como os autocarros são atualmente geridos

- 2.1 Os autocarros são o meio de transporte público mais utilizado em Cambridgeshire e Peterborough, com mais de 24 milhões de viagens de autocarro realizadas em 2022/23.¹ No entanto, as viagens de passageiros têm estado em declínio a longo prazo e o setor dos autocarros enfrenta muitos desafios.
- 2.2 Desde 1986, os serviços de autocarros em Inglaterra deixaram de ser regulamentados, exceto em Londres desde 1984 e na Grande Manchester desde setembro de 2023. Isto significa que os autocarros são principalmente geridos por operadores privados.
- 2.3 Em Cambridgeshire e Peterborough, existem vários operadores de autocarros. Cerca de 88% da quilometragem dos autocarros é explorada numa base comercial pelos operadores, que têm controlo sobre as suas rotas, horários, opções de bilhetes, tarifas, frequência e normas de serviço. Os operadores de autocarros recebem as receitas a partir das tarifas dos passageiros. Retêm os lucros e têm a independência comercial para decidir como reinvestir os lucros para apoiar o funcionamento contínuo dos autocarros. Os operadores de autocarros possuem ou alugam os seus próprios veículos e parque de estacionamento e são responsáveis pela contratação de motoristas e por garantir o funcionamento diário dos serviços de autocarros.
- 2.4 Os operadores de autocarros são responsáveis pelo registo dos serviços de autocarros na Autoridade Rodoviária, que também concede licenças aos operadores para gerirem autocarros. A Autoridade Rodoviária tem poderes de execução para tomar medidas contra os operadores de autocarros que representem um risco para a segurança rodoviária ou que não tenham registados serviços de autocarros que funcionem de forma fiável ou pontual.
- 2.5 A Combined Authority apoia os serviços de autocarros locais através de várias formas:
 - Realiza o pagamento de serviços de autocarros sociais necessários, que de outra forma não seriam fornecidos pelos operadores de autocarros.
 - É responsável pela gestão do regime de passes de autocarro gratuitos para pessoas idosas e pessoas com deficiência (tarifas concessionadas), como parte do Regime Nacional Inglês de viagens concessionadas.
 - Fornece um passe Tiger com tarifa de 1£ para jovens.
 - Disponibiliza ecrãs de informações em tempo real e ajuda a promover a utilização dos autocarros em geral.
 - Trabalha com o governo nacional para garantir novos financiamentos para investimento em autocarros locais e outros projetos que incentivem mais pessoas a viajar de autocarro.
- 2.6 Os operadores de autocarros, a Combined Authority e as autoridades rodoviárias locais trabalham atualmente em conjunto para tentar melhorar os autocarros locais.

¹ Tabela BUS01e de Estatísticas de Autocarros do Departamento de Transportes

2.7 De acordo com a “Bus Back Better: Estratégia Nacional para os Autocarros para Inglaterra” introduzida em 2021, a Combined Authority desenvolveu um Plano abrangente de Melhoria dos Serviços de Autocarros (BSIP). Adicionalmente, foi adotada em 2023 uma Estratégia para os Autocarros de Cambridgeshire e Peterborough, com o objetivo de dar um passo significativo para melhorar os serviços de autocarros em toda a região. Esta abordagem estratégica mostra o nosso empenho em revitalizar os transportes públicos, com o objetivo de satisfazer as necessidades em evolução das nossas comunidades, promovendo simultaneamente operações de autocarros sustentáveis e eficientes.

3. Visão Geral

- 3.1 A Transport Act (Lei dos Transportes) de 2000, tal como alterada pela Bus Services Act (Lei dos Serviços de Autocarros) de 2017 (a Lei), confere às Mayoral Combined Authorities poderes para reformar os seus mercados de autocarros. A Greater Manchester Combined Authority já está a introduzir o franchising e os Presidentes das Câmaras Municipais da Region Combined Authority da Cidade de Liverpool e da West Yorkshire Combined Authority tomaram a decisão de o fazer também.
- 3.2 A Cambridgeshire and Peterborough Combined Authority elaborou a sua Avaliação da Reforma do Serviço de Autocarros (a Avaliação) e considerou duas opções para reformar o modo como os autocarros são geridos – uma Proposta de Regime de Franchising e um Regime de Parceria Reforçada.
- 3.3 O presente Documento de Consulta resume os principais elementos da Avaliação da Proposta de Regime de Franchising, que a Combined Authority elaborou de acordo com a secção 123B da Lei.
- 3.4 A Avaliação:
 - Descreve os efeitos que a Proposta de Regime de Franchising poderá ter.
 - Compara a Proposta de Regime de Franchising com uma Parceria Reforçada (EP).
 - Considera se a Proposta de Regime de Franchising contribuiria para as políticas da Combined Authority (e para as políticas das autoridades vizinhas).
 - Considera o modo como a Combined Authority elaboraria e operaria a Proposta de Regime de Franchising.
 - Considera se a Combined Authority terá capacidade financeira para realizar e operar o Regime.
 - Considera se a Proposta de Regime de Franchising proporciona uma boa relação custo-benefício para o setor público.
 - Considera o modo como a Combined Authority procurará garantir a prestação de serviços de autocarros de acordo com a Proposta de Regime de Franchising através de contratos de serviços locais (contratos de franchising).

4. Introdução à Avaliação

- 4.1 Esta secção apresenta definições e informações sobre a Avaliação.

O que é a reforma do serviço de autocarros?

- 4.2 A reforma do serviço de autocarros é o processo de alteração da forma como os autocarros são planeados e operados, com o objetivo de melhorar os serviços e a experiência dos passageiros, para benefício geral da população de Cambridgeshire e Peterborough. A Lei estabelece os poderes estatutários que estão disponíveis para a Combined Authority reformar os autocarros, o que inclui o estabelecimento de Parcerias Reforçadas e de Franchising. Estas diferentes opções são descritas mais detalhadamente nas secções seguintes.
- 4.3 Nos últimos anos, a Combined Authority tem vindo a explorar a reforma do serviço de autocarros, de acordo com os processos legais requeridos.

O que é o Franchising?

- 4.4 O franchising é um modelo jurídico no qual os autocarros estão sob o controlo de uma autoridade local, tal como a Cambridgeshire and Peterborough Combined Authority. O modelo de franchising tem estado em funcionamento em Londres desde 1984 com a Transport for London e foi introduzido na Grande Manchester em setembro de 2023.
- 4.5 No âmbito do franchising, a Combined Authority definiria as rotas, a frequência, as tarifas e as normas gerais dos autocarros em Cambridgeshire e Peterborough. O atual mercado liderado pelos operadores de autocarros será substituído, e os operadores privados de autocarros deixam de poder decidir de forma independente quais os serviços a prestar ou a cancelar. Em vez disso, os serviços de autocarros seriam planeados pela Combined Authority e prestados ao abrigo de contratos de franchising, em que os operadores de autocarros se candidatariam para a prestação dos serviços através de um processo de concurso gerido pela Combined Authority. A prestação dos serviços franchisados seria também cuidadosamente monitorizada pela Combined Authority.
- 4.6 O processo legal necessário para passar de um mercado comercial não regulamentado para o regime de Franchising é estabelecido na Lei. A decisão final sobre a introdução do Franchising é da competência do Presidente da Câmara, em consulta com a Administração da Combined Authority.

O que é uma Parceria Reforçada?

- 4.7 Uma Parceria Reforçada (EP) é um modelo jurídico ao abrigo do qual os operadores privados de autocarros e as autoridades locais elaboram um plano e regimes juridicamente vinculativos

(estatutários) que estabelecem uma visão e objetivos comuns. Para atingir estes objetivos, assumem compromissos específicos sobre a forma como irão, em conjunto, melhorar os autocarros locais. No âmbito de uma Parceria Reforçada, os serviços de autocarros locais continuam a ser propriedade de privados e a ser prestados por privados (“não regulamentados”) e os operadores de autocarros continuam a receber as receitas a partir das tarifas e a tomar decisões independentes sobre a forma como os serviços de autocarros são geridos.

- 4.8 A Lei e a legislação associada especificam a proporção de operadores de autocarros que devem concordar com um Plano e um Regime de Parceria Reforçada – e quaisquer obrigações ou compromissos associados – antes destes poderem ser tornados legais. No entanto, assim que um Plano de Parceria Reforçada e um Regime forem “estabelecidos”, todos os operadores de autocarros locais têm de os cumprir. Se não cumprirem os requisitos estabelecidos, podem ser tomadas medidas de execução contra estes, incluindo o cancelamento do registo dos serviços de um operador de autocarros, que deixariam então de poder prestar os serviços. No âmbito de uma EP, a Autoridade Rodoviária tem o poder de tomar medidas de execução.
- 4.9 É um requisito do Governo Nacional que todas as áreas tenham um Regime de Franchising ou uma Parceria Reforçada, para receberem qualquer financiamento para serviços de autocarros. Por conseguinte, se a Combined Authority não introduzir o Franchising, será necessário criar uma Parceria Reforçada.

Porque é que é necessário melhorar os serviços de autocarros?

- 4.10 Os autocarros desempenham um papel fundamental em Cambridgeshire e Peterborough, permitindo a ligação entre as nossas comunidades e ajudando a melhorar a nossa economia. Atualmente, são realizadas mais de 24 milhões de viagens de autocarro por ano.² Apesar de desempenharem um papel tão importante, o número de pessoas que viajam de autocarro está em declínio a longo prazo, com as viagens de autocarro a diminuírem de 33,7 milhões em 2009/10 para 30,3 milhões em 2018/19.³ A utilização do autocarro foi ainda mais afetada durante a pandemia de Covid-19 e, embora se tenha verificado alguma recuperação, a tendência de declínio mantém-se. Juntamente com o declínio em termos de utilização, a rede de autocarros está a ficar mais pequena, com o número de quilómetros percorridos a diminuir ao longo do tempo. A Combined Authority também teve de contribuir mais para a prestação dos serviços de autocarros. Em 2019/20, a despesa total com os transportes públicos foi de 12,3 milhões de £. Este valor aumentou para 15,6 milhões de £ em 2023/24.
- 4.11 A melhoria dos autocarros é um compromisso fundamental para a Combined Authority, conforme estabelecido no Plano de Transportes e Conectividade Locais de Cambridgeshire e Peterborough (LTCP) e na Estratégia para os Autocarros. Os autocarros ajudam as pessoas a deslocarem-se aos serviços de saúde e de lazer, às oportunidades de trabalho e de aprendizagem, e a visitarem a família e os amigos. Utilizar mais o autocarro nas suas

² 24,3 milhões de viagens de passageiros em 2022/23

³ Tabela BUS01e de Estatísticas de Autocarros do Departamento de Transportes

deslocações é uma forma simples de ajudar a melhorar a qualidade do ar e a reduzir as emissões nocivas de carbono na nossa região, através da redução do número de automóveis nas nossas estradas e da diminuição do congestionamento.

- 4.12 A nossa ambição reconhece a importância dos autocarros e a necessidade de serviços de autocarros em Cambridgeshire e Peterborough. Este tópico é aprofundado na secção “Resumo do Estudo Estratégico”, a seguir ao parágrafo 6.4. O declínio da utilização de autocarros e a necessidade de um maior apoio financeiro do setor público mostram que a forma como os autocarros são atualmente geridos, na qual os operadores privados de autocarros têm o principal controlo sobre as rotas, frequências, tarifas e normas de autocarros, não está a conseguir concretizar as nossas ambições de melhores autocarros em Cambridgeshire e Peterborough e são necessárias alterações para satisfazer as necessidades dos clientes de autocarros e para alcançar os nossos objetivos estratégicos.

5. Proposta de Regime de Franchising

- 5.1 A secção seguinte apresenta a Proposta de Regime de Franchising, que é um documento preliminar e o objeto da presente consulta. Para efeitos da Avaliação, a Combined Authority teve de definir um Regime de Franchising para permitir uma comparação entre o Regime de Franchising e um Regime de Parceria Reforçada. Para cada uma das duas opções, foram considerados diferentes níveis de investimento nos serviços de autocarros.
- 5.2 O modelo de franchising previsto é diferente do existente em Londres ou do modelo que foi introduzido recentemente na Grande Manchester. Em vez de controlar e gerir todos os aspetos e assumir todos os riscos, a CA procurará partilhar as responsabilidades e os riscos com os operadores, trabalhando em colaboração para definir e conceber o fornecimento e incentivando os operadores a aumentar a utilização e a beneficiar do aumento das receitas. Esta abordagem assemelha-se a modelos de franchising existentes noutros países, tais como, os Países Baixos ou em Jersey, e é mais adequada às necessidades de Cambridgeshire e Peterborough.
- 5.3 No Apêndice 5 é apresentada uma cópia da Proposta de Regime de Franchising. Resumidamente, isto significaria o seguinte:
- O Franchising abrangeria toda a área de Cambridgeshire e Peterborough.
 - Todos os serviços de autocarros locais seriam contratados em regime de franchising, com exceção dos serviços excluídos da Proposta de Regime de Franchising e dos serviços sujeitos ao regime de Autorização de Serviço. Os serviços propostos para serem franchisados e os serviços propostos para serem excluídos estão indicados nos Anexos da Proposta de Regime de Franchising, no Apêndice 5.
 - A Proposta de Regime de Franchising seria elaborada quando a decisão de proceder ao franchising fosse tomada, o que, atualmente, se prevê que aconteça no dia 22 de janeiro de 2025. No entanto, esta data pode estar sujeita a alterações.
 - É proposto que os contratos de franchising sejam celebrados pela primeira vez em 2026.
 - As autorizações de serviço (que permitem que determinados serviços funcionem sem que sejam franchisados) seriam necessárias para:
 - Serviços internacionais.
 - Serviços que devem ser franchisados, mas que continuam a ser prestados como serviços não regulamentados durante o período de transição e que não foram isentos do Regime de Franchising durante esse período.
 - Quaisquer outros serviços identificados pelos operadores que não afetem de forma negativa os serviços franchisados e que não estejam totalmente isentos da Proposta de Regime de Franchising.
 - Haveria uma transição de 2 a 3 anos para que todos os serviços de autocarros em Cambridgeshire e Peterborough fossem franchisados.
 - Os operadores de autocarros continuariam a ser responsáveis pelo fornecimento de parques de estacionamento e de autocarros adequados de acordo com as especificações de serviço estabelecidas pela Combined Authority, e a Authority a procurar também fornecer dois parques de estacionamento adicionais – um na área de Peterborough e outro na área de Cambridge.

- Os contratos seriam adjudicados em pacotes de dimensão mista, para promover a concorrência e para ajudar os pequenos e médios operadores de autocarros a concorrer aos contratos.

Cenários

- 5.4 Esta Avaliação foi iniciada com seis cenários, considerados a um nível estratégico, na qual foram avaliados dois modelos de prestação de serviços (Franchising e EP) em função de três níveis de investimento – baixo, médio e elevado. Após um exercício de seleção inicial, foram apresentadas duas opções para uma avaliação mais detalhada: Franchising e uma EP, ambas com um nível de investimento médio.
- 5.5 Os seis cenários foram considerados em termos da sua viabilidade geral. No caso de um investimento baixo, o Franchising não teria grande utilidade, uma vez que iria aumentar os custos e os riscos para a CA, sem alcançar os benefícios estratégicos das melhorias da rede. Por conseguinte, esta opção não foi considerada de forma mais aprofundada. Se fosse provável um cenário de investimento baixo, seria necessário dispor de, pelo menos, uma EP.
- 5.6 No caso de um investimento de nível elevado, é mais provável que a CA pretenda exercer um controlo maior sobre a implementação do financiamento de modo a garantir a concretização das suas ambições, o que excluiria a utilização de uma EP. No entanto, neste momento, é pouco provável que seja comportável um investimento de nível elevado, pelo que esta opção foi rejeitada. Consequentemente, concluiu-se que os seguintes cenários eram os mais prováveis e práticos:
- Investimento de nível médio com uma EP (cerca de 10 milhões de £ de investimento de capital, mais 600.000 £ por ano para custos operacionais e apoio adicional ao serviço de autocarros a partir de 7,5 milhões de £ no primeiro ano).
 - Investimento de nível médio com Franchising (cerca de 41 milhões de £ de investimento de capital, mais 1,4 milhões de £ por ano para custos operacionais e apoio adicional ao serviço de autocarros a partir de 8,5 milhões de £ no primeiro ano).

Quanto é que custaria à Combined Authority introduzir a Proposta de Regime de Franchising?

- 5.7 Uma mudança para Franchising iria requerer um investimento inicial único por parte da Combined Authority estimado em 1,42 milhões de £ ao longo de 3 a 4 anos (custo da transição). Este montante iria cobrir despesas de aquisição, jurídicas e de consultoria. Existiriam também custos adicionais com pessoal no montante de 1 milhão de £ por ano e custos de TI de 0,5 milhões de £ por ano.
- 5.8 Os custos de transição e de gestão não seriam elegíveis para empréstimos do setor público e assume-se que são financiados a partir das reservas da Combined Authority ou a partir de outras fontes de receitas de financiamento. Adicionalmente aos custos iniciais da introdução do franchising, as fontes de financiamento para a execução contínua da Proposta de Regime de Franchising incluem:

- Receitas das tarifas – o dinheiro cobrado aos passageiros que pagam tarifas.
- A taxa de transporte – um fundo existente constituído por contribuições das autoridades locais constituintes.
- Preceito do Presidente da Câmara – financiamento obtido através de uma taxa cobrada aos contribuintes do município em toda a área da Combined Authority.
- Financiamento do governo – que inclui o financiamento que a Combined Authority obtém para cumprir o nosso BSIP e o financiamento para autocarros com zero emissões.
- Subsídio para Operadores de Serviços de autocarros – um subsídio do governo pago aos operadores de serviços de autocarros elegíveis e a organizações de transportes comunitários para os ajudar a recuperar alguns dos seus custos com combustíveis.

6. Resumo breve da Avaliação

- 6.1 Os requisitos da Avaliação são estabelecidos por lei e incluem informações sobre o seguinte:
- **Estudo Estratégico** – explora os motivos pelos quais os autocarros em Cambridgeshire e em Peterborough precisam de uma reforma e se as opções consideradas (a Proposta de Regime de Franchising e a Parceria Reforçada) nos irão ajudar a alcançar as nossas ambições relativas a melhores autocarros.
 - **Estudo Económico** – considera os benefícios económicos e sociais mais abrangentes de cada opção e se proporcionam uma boa relação custo-benefício.
 - **Estudo Comercial** – explora as modalidades comerciais de cada opção e avalia-as em termos de Objetivos comerciais.
 - **Estudo Financeiro** – avalia se as opções são comportáveis com base no dinheiro disponível.
 - **Estudo de Gestão** – considera os aspetos práticos relativos à forma como as opções seriam executadas pela Combined Authority, incluindo os riscos e os recursos necessários.
- 6.2 Cada um destes estudos considera as implicações operacionais da rede de autocarros no âmbito de uma Parceria Reforçada ou de um Franchising. Ambas as opções foram consideradas num cenário de um nível de investimento médio. Isto significa que se assume que seria possível algum investimento adicional ao investimento que está atualmente a ser feito na rede de autocarros.
- 6.3 As informações incluídas neste Resumo breve deverão fornecer-lhe toda a informação necessária para que possa responder à versão resumida do questionário. No entanto, poderá desejar ler o documento de Avaliação completo, que está disponível em <https://cpca-yourvoice.co.uk/bus-franchising-consultation/>

Resumo do Estudo Estratégico

Introdução

- 6.4 O Estudo Estratégico apresenta os motivos pelos quais a reforma dos autocarros é necessária. Descreve os desafios que se colocam à forma como os autocarros são atualmente geridos e avalia a Proposta de Regime de Franchising e a Parceria Reforçada em função dos objetivos da reforma dos autocarros e avalia se as opções irão permitir concretizar melhor as ambições definidas na Estratégia para os Autocarros da Combined Authority.

Fatores para a alteração

- 6.5 Os autocarros desempenham um papel importante no sistema de transportes. No entanto, o mercado tem assistido a um declínio a longo prazo na utilização de autocarros e a uma redução da dimensão da rede de autocarros. Tem sido necessário mais financiamento do setor público para manter e prestar os serviços.
- 6.6 As disposições atuais destacam vários desafios:

- Melhorias na rede – as rotas dos autocarros nem sempre vão onde e quando as pessoas precisam ou querem. Alguns serviços de autocarros não são viáveis financeiramente sem financiamento do setor público.
- Tarifas e bilhética – cada operador de autocarros estabelece as suas próprias tarifas e produtos de bilhética, o que resulta numa situação globalmente confusa e na impossibilidade de utilizar o mesmo bilhete para viajar em serviços de operadores diferentes.
- Frotas de autocarros – o custo significativo de capital que os autocarros com emissões baixas ou zero representa, constitui atualmente um obstáculo à substituição da frota, sem a intervenção do setor público.
- Experiência do cliente – a experiência do utilizador em toda a rede é variável e não existe um ponto de contacto único para obter informações ou comentários dos clientes.
- Financiamento – atualmente, o foco é colocado na rentabilidade dos serviços e não no cumprimento de objetivos sociais, económicos e ambientais mais abrangentes.

Pergunta S1

Tem algum comentário geral sobre o desempenho atual dos serviços de autocarros em Cambridgeshire e em Peterborough?

Objetivos da reforma dos autocarros

- 6.7 O Estudo Estratégico destaca a necessidade de mudança para alcançar ambições políticas mais abrangentes, incluindo as estabelecidas na Estratégia para os Autocarros de Cambridgeshire e Peterborough. Nomeadamente, é necessário melhorar radicalmente a rede de autocarros para ajudar a atingir as metas de reduzir em 15% o número de quilómetros percorridos de automóvel e de duplicar a utilização de autocarros, até 2030.
- 6.8 Os objetivos da reforma dos autocarros são os seguintes:
- Maximizar a capacidade da Combined Authority criar, o mais rapidamente possível, uma rede de autocarros significativamente melhorada e integrada.
 - Maximizar a contribuição dos serviços de autocarros para a concretização de várias metas e objetivos políticos económicos, sociais e ambientais mais abrangentes.
 - Maximizar os benefícios para os utilizadores de autocarros através da coordenação dos serviços, da bilhética integrada, da estabilidade dos serviços e do modo como a informação é fornecida.
 - Maximizar a relação custo-benefício e os benefícios do investimento na rede de autocarros.
- 6.9 Ao concretizar estes objetivos, será cumprida a visão global da Estratégia para os Autocarros:
- A visão da Estratégia é a de uma rede abrangente de serviços de autocarros em Cambridgeshire e em Peterborough que as pessoas considerem cómoda, fácil de utilizar, fiável e com uma boa relação custo-benefício, que seja inclusiva e que proporcione uma alternativa viável à utilização do automóvel.***

Opções da reforma dos autocarros e influência da Combined Authority

- 6.10 A Estratégia Nacional para os Autocarros de 2021 estabeleceu um requisito para que todas as Autoridades Locais de Transportes tenham em vigor uma Parceria Reforçada (com exceção

das Combined Authorities que já tenham iniciado o processo estatutário para considerar o franchising), para continuarem a aceder ao financiamento do governo central.

- 6.11 Por conseguinte, o Estudo Estratégico avalia as duas opções disponíveis para a Combined Authority - o Franchising e a Parceria Reforçada – e considera a forma como estas abordariam os desafios destacados e alcançariam os objetivos definidos. Para cada opção, são considerados diferentes cenários de financiamento.
- 6.12 No âmbito da Proposta de Regime de Franchising, a Combined Authority teria controlo sobre o planeamento e o fornecimento da rede de autocarros. Uma Parceria Reforçada iria requerer que as autoridades e os operadores de autocarros trabalhassem em estreita colaboração e, através de negociações, se comprometessem a prestar serviços com os níveis acordados.

Tabela 6-1: Diferenças entre Parceria Reforçada e Franchising

Parceria Reforçada	Franchising
Controlo apenas dos serviços subsidiados; alguma influência sobre a rede mais alargada (como por exemplo, a distribuição uniforme das horas de partida)	Controlo de todos os serviços – rotas, frequências, números de rotas
Negociação de normas para serviços/veículos	Definição de normas para serviços/veículos
Negociação da marca da rede, continuação do reconhecimento de operadores individuais	Marca da rede obrigatória. Marca comum
Fixação de tarifas apenas nos serviços subsidiados e oportunidades de descontos específicos	Fixação de tarifas em todos os serviços e descontos gerais nas tarifas
Negociação da emissão de bilhetes para vários operadores	Venda de bilhetes para vários operadores e gama de produtos única
Sem subsídios cruzados entre serviços	Os serviços rentáveis podem beneficiar de subsídios cruzados noutros serviços
Possibilidade de responsabilizar os operadores que não cumpram os requisitos	Responsabilização dos operadores que não cumpram os requisitos
Abordagem negociada/parceria para gestão da rede	Abordagem centralizada para planeamento e gestão da rede
Responsabilidades e recursos partilhados	Aumento da responsabilidade e dos recursos da Autoridade Local de Transportes

Conclusão do Estudo Estratégico

- 6.13 Uma rede melhorada, com maior conectividade e disponibilidade, poderia ser obtida através de uma Parceria Reforçada ou através de Franchising. No entanto, o Franchising proporcionaria à Combined Authority um maior controlo e influência sobre a forma e a estabilidade da rede, assim como a capacidade de garantir ligações de serviços e tarifas e bilhética integradas.
- 6.14 A concretização da totalidade da alteração prevista demoraria um período de tempo semelhante ao do âmbito de uma Parceria Reforçada ou de um Franchising. No âmbito de

uma Parceria Reforçada, a concretização da alteração dependeria de negociações com os operadores, o que, no caso de alguns dos requisitos mais ambiciosos, poderia demorar longos períodos de tempo (e, em alguns casos, poderia nem sequer ser concretizado). No entanto, as alterações poderiam ser introduzidas gradualmente, à medida que fossem sendo acordadas, e não de uma só vez, como aconteceria no caso do Franchising. No caso do Franchising, a Combined Authority poderia impor cronogramas e garantir a execução, desde que existissem recursos suficientes disponíveis.

- 6.15 Globalmente, o Estudo Estratégico conclui que o Franchising proporcionaria vantagens em relação a uma Parceria Reforçada.

Pergunta S2

O Estudo Estratégico afirma que a reforma do mercado dos autocarros é adequada para responder aos desafios que o mercado local dos autocarros enfrenta. Tem algum comentário sobre este assunto?

Resumo do Estudo económico

Introdução

- 6.16 O Estudo Económico analisa o impacto económico das opções de reforma dos autocarros e a relação custo-benefício (VfM) para a Combined Authority. O estudo avalia as diferenças entre as opções e pretende quantificar, também financeiramente, os benefícios e os custos.
- 6.17 O Estudo Económico considera os benefícios para os passageiros, para os operadores de autocarros, para a Combined Authority e para a sociedade em geral através da EP e da Proposta de Regime de Franchising, juntamente com os custos associados para o setor público. O modelo económico avalia os benefícios e os custos relativos das duas opções de reforma dos autocarros ao longo de um período de avaliação de 30 anos.
- 6.18 Através dos cenários de investimento de nível médio, procurar-se-iam obter várias melhorias dos serviços. Estas melhorias dividem-se em três categorias principais:
- Operações da rede
 - Melhor coordenação dos serviços para facilitar os intercâmbios e melhorar as oportunidades de viagem (incluindo os serviços Busway e ferroviários)
 - Aumento dos serviços no início da manhã e ao fim da tarde
 - Aumento da frequência dos serviços
 - Tarifas e bilhética
 - Produtos de bilhética únicos para toda a rede
 - Aumento das vendas fora dos autocarros
 - Maior controlo sobre a fixação de tarifas
 - Experiência do cliente
 - Maior prioridade para os autocarros de modo a acelerar os tempos de viagem
 - Melhoria do fornecimento de informações

Métodos e resultados

- 6.19 Na avaliação dos impactos foram utilizados os seguintes métodos:

- Valor Atual Líquido (VAL) – custos subtraídos dos benefícios. Um VAL positivo significa que a opção tem mais benefícios do que custos.
- Relação custo-benefício (RCB) – é calculada dividindo os benefícios pelos custos. Uma RCB mais elevada significa que se obtém um maior benefício por cada libra gasta pela Combined Authority.

6.20 O desempenho do cenário de investimento médio no âmbito das opções da Parceria Reforçada ou do Franchising é apresentado no Estudo Económico na Tabela seguinte.

Tabela 6-2: *Análise dos custos e benefícios financeiros*⁴

Análise dos custos e benefícios financeiros (2010 m£)	Franchising	Parceria Reforçada
Ruído	0,16	0,11
Qualidade do ar a nível local	-0,11	- 0,14
Gases com efeito de estufa	-4,53	- 4,80
Qualidade da viagem	-	-
Atividade física	-	-
Acidentes	2,46	1,75
Eficiência económica: Utilizadores consumidores (permutações)	120,53	83,77
Eficiência económica: Utilizadores consumidores (Outros)	173,93	116,87
Eficiência económica: Utilizadores e fornecedores empresariais	13,73	11,58
Finanças públicas abrangentes (receitas da fiscalidade indireta)	3,65	3,64

IMPACTOS GLOBAIS

Valor presente dos benefícios (PVB)	309,82	212,78
Valor presente dos custos (PVC)	121,75	89,45
Valor Atual Líquido (VAL)	188,06	123,32
Relação custo-benefício (RCB)	2,54	2,38

Conclusão do Estudo Económico

- 6.21 Quer a Parceria Reforçada quer o Franchising geram benefícios (financeiros e não financeiros) relativamente a resultados sociais, ambientais e económicos. A distribuição destes benefícios poderá ser influenciada pela Combined Authority se esta controlar a conceção e a implementação da rede de autocarros através do Franchising, assegurando que os benefícios do investimento e da melhoria se destinam aos que mais poderão beneficiar deles.
- 6.22 Os resultados financeiros deste Estudo Económico mostram que o investimento em serviços de autocarros poderia representar uma boa relação custo-benefício.
- 6.23 O Estudo Económico conclui que o Franchising proporciona à Combined Authority vantagens relativamente a uma Parceria Reforçada. Os resultados sugerem que, em cada nível de investimento, o Franchising tem um desempenho ligeiramente superior em termos de benefícios económicos. A abordagem do Franchising no cenário de investimento de nível médio proporciona o melhor Valor Atual Líquido e a melhor Relação custo-benefício.

Pergunta S3

O Estudo Económico afirma que o Franchising proporciona mais valor para o setor público do que uma Parceria Reforçada. Tem algum comentário sobre este assunto?

⁴ As explicações detalhadas das categorias de benefícios apresentadas nesta Tabela podem ser encontradas em TAG UNIT A1.3, Impacto nos Utilizadores e nos Fornecedores

Resumo do Estudo Comercial

Introdução

- 6.24 O Estudo Comercial descreve as modalidades comerciais requeridas para que os autocarros sejam explorados no âmbito de cada opção de reforma dos autocarros e considera questões relacionadas com a aquisição e disposições contratuais, a concorrência no mercado e os riscos comerciais.
- 6.25 A Combined Authority utilizou seis objetivos comerciais (fatores de sucesso) para a avaliação que se relacionam com o controlo, o valor, a concorrência e o risco:
- **Influência do setor público** – A Combined Authority pretende garantir que o seu investimento apoiará as suas ambições de resultados pretendidos. Isto será alcançado através de um modelo de fornecimento que proporcione influência suficiente sobre os resultados da rede de autocarros para alcançar os objetivos políticos desejados e os benefícios para os utilizadores.
 - O melhor valor – A opção de fornecimento deverá ser capaz de demonstrar como pode conseguir a melhor combinação de custo e qualidade no fornecimento da rede de autocarros desejada, o que, por sua vez, contribuirá para a acessibilidade dos passageiros.
 - **Concorrência entre operadores de autocarros** – A opção de fornecimento deverá ser comercialmente viável para os operadores e deverá incentivar a concorrência entre eles em condições de igualdade. O modelo deverá permitir a participação de pequenos e médios operadores, assim como de novos operadores.
 - **Alocação adequada dos riscos** – A opção de fornecimento deve alocar os riscos aos setores público e privado, de acordo com a sua capacidade de os gerir. A alocação dos riscos será realizada em vários domínios, incluindo o risco das receitas das tarifas, o risco dos custos de exploração, as normas de serviço e o fornecimento de ativos.
 - **Facilidade de implementação** – A opção de fornecimento deve ser prática e sustentável a longo do tempo.
 - **Recuperação e flexibilidade** – A opção de fornecimento deve permitir que a Combined Authority gire a rede de forma eficaz, incluindo durante períodos de interrupção.
- 6.26 O atual modelo comercial para a exploração de autocarros em Cambridgeshire e em Peterborough é um mercado não regulamentado, no qual os operadores privados de autocarros possuem a maioria das funções e responsabilidades, incluindo a marca e a especificação do serviço de autocarros, o fornecimento de autocarros e parques de estacionamento, o estabelecimento de normas, a definição dos horários das rotas, as tarifas, a bilhética e o serviço de apoio ao cliente.

Regime de Franchising – modo como os autocarros seriam geridos

- 6.27 O Estudo Comercial considera o modelo comercial para o Franchising, definindo o modo como os autocarros seriam geridos. No âmbito da Proposta de Regime de Franchising, o mercado comercial existente seria substituído e os operadores de autocarros apresentariam propostas para gerir os serviços de autocarros através de um processo de concurso gerido pela Combined Authority. O Estudo Comercial inclui informações sobre a forma como as

concessões poderiam ser implementadas em Cambridgeshire e em Peterborough, a duração dos contratos de concessão e o processo de concurso.

- 6.28 Para facilitar a implementação do Franchising, a Combined Authority adquiriria serviços através de vários pacotes de áreas. Estes seriam divididos em grupos de serviços de autocarros que seriam adquiridos ao abrigo de contratos de concessão separados. Os contratos teriam dimensões diferentes para favorecer a concorrência e permitir que os pequenos e médios operadores apresentassem propostas, assim como os operadores de maior dimensão.
- 6.29 A Combined Authority procurará adjudicar a primeira ronda de contratos em 2025-26. Para completar o processo, seguir-se-ia um ano mais tarde uma segunda ronda.
- 6.30 A Combined Authority assumiria riscos e responsabilidades adicionais no âmbito do Franchising, incluindo a especificação do serviço (decisão sobre as rotas de autocarros a operar), a marca, os horários das rotas e o fornecimento de informações. Os operadores continuarão a ser responsáveis pelo fornecimento de autocarros e parques de estacionamento e a Combined Authority fornece alguma capacidade adicional de parque de estacionamento.

Parceria Reforçada – modo como os autocarros seriam geridos

- 6.31 No âmbito de uma Parceria Reforçada, os autocarros continuariam a ser geridos segundo o mesmo modelo comercial atual, com algumas alterações na forma como a rede de autocarros é gerida. A responsabilidade pela especificação dos serviços e pela definição dos horários continuaria a ser aos operadores privados de autocarros, que também continuariam a ser responsáveis pela gestão do risco das receitas.
- 6.32 O modelo de Parceria Reforçada depende da negociação e do acordo entre a Combined Authority e os operadores para desenvolvimento da rede de autocarros, o que significa que algumas intervenções podem ser comprometidas ou atrasadas. No âmbito de uma Parceria Reforçada, a Combined Authority procuraria acordar alterações das janelas de serviço como parte do regime para permitir que as alterações de serviço fossem geridas numa base mais rotineira.

Conclusão do Estudo Comercial

- 6.33 O Estudo Comercial conclui que o Franchising é benéfico porque confere à Combined Authority maior influência sobre a rede de autocarros e, por conseguinte, maior controlo sobre os resultados da rede de autocarros e da gestão dos serviços. No entanto, envolve mais alterações do que uma Parceria Reforçada e requer mais recursos e capacidades para a Combined Authority implementar, juntamente com um maior risco para gerir.

Pergunta S4

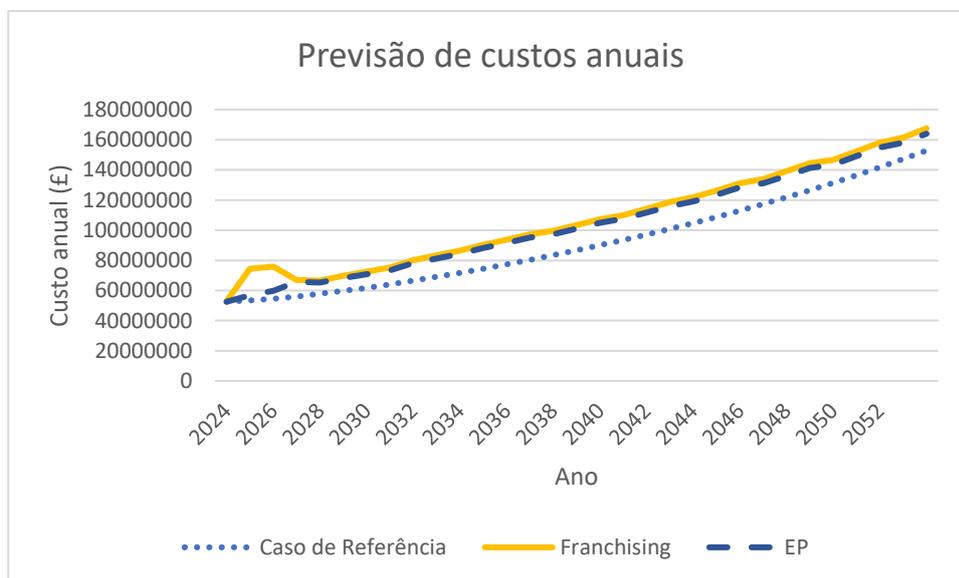
O Estudo Comercial afirma que a Combined Authority teria melhor capacidade para atingir os seus objetivos comerciais (fatores de sucesso) através do Franchising em comparação com uma Parceria Reforçada. Tem algum comentário sobre este assunto?

Resumo do Estudo Financeiro

Introdução

- 6.34 O Estudo Financeiro considera as implicações financeiras do Franchising ou de uma Parceria Reforçada. Inclui os fluxos de tesouraria projetados para cada opção, de modo a avaliar a viabilidade económica para a Combined Authority e o potencial risco financeiro. Tem em consideração os vários fluxos de financiamento disponíveis para manter e desenvolver a rede de autocarros.
- 6.35 O modelo financeiro inclui várias melhorias na rede (descritas no Estudo Económico), o que implica um aumento dos custos ao longo do período de avaliação de 30 anos considerado, que teria um nível superior ao caso de referência (situação atual) para o Franchising e para a EP. São também incluídos alguns custos adicionais de capital para financiar medidas de prioridade para os autocarros e, no caso do franchising, a potencial disponibilização de dois novos parques de estacionamento de autocarros (um na área de Peterborough e outro na área de Cambridge), o que facilitaria uma maior participação de operadores de autocarros novos e/ou existentes nos contratos de concessão.
- 6.36 No cenário de franchising, o investimento de nível médio permitiria o investimento em medidas de prioridade para os autocarros, melhorias nos abrigos e paragens de autocarros, juntamente com financiamento para contratar serviços de autocarros novos ou alargados e/ou serviços com maior frequência.

Figura 6-1: Previsão de custos anuais de EP versus Franchising

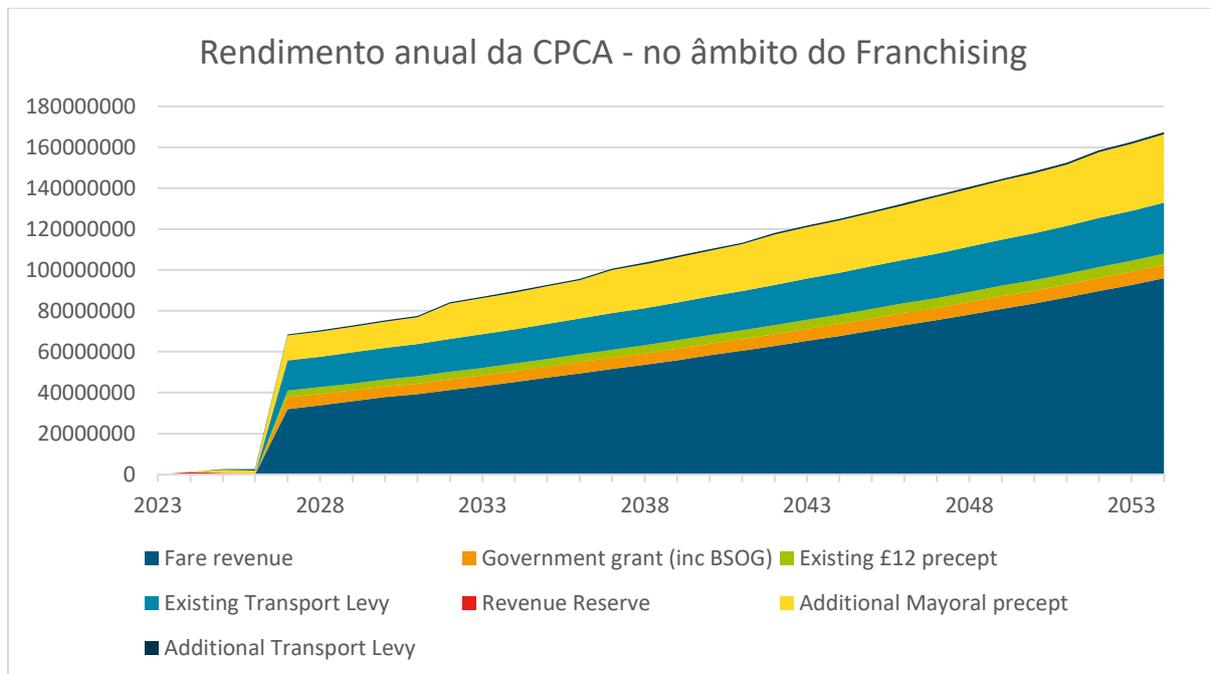


Custos com recursos

- 6.37 Ambas as opções irão requerer que a Combined Authority aumente a sua capacidade e competência relativamente a pessoal e a sistemas, de modo a assumir maiores funções e responsabilidades. Isto implicará custos adicionais, que serão maiores no caso do Franchising, devido às maiores responsabilidades de controlo e de gestão assumidas pela Combined

Authority. O gráfico seguinte apresenta os diferentes fluxos de financiamento para o Franchising.

Figura 6-2: Rendimento da CPCA num cenário de franchising



Conclusão do Estudo Financeiro

- 6.38 Em ambas as opções, será necessário apoio financeiro adicional para realizar melhorias na rede de autocarros. No entanto, ao longo do tempo, estas melhorias deverão traduzir-se em aumento das receitas das tarifas dos autocarros, à medida que a utilização aumenta.
- 6.39 O Estudo Financeiro conclui que, tendo em consideração as receitas e o financiamento disponíveis em cada opção, o Franchising e a Parceria Reforçada são acessíveis para a Combined Authority. O Franchising proporcionará maiores benefícios em comparação com a Parceria Reforçada devido à capacidade de realizar mais melhorias na rede, no entanto, isto deve ser contrabalançado com o risco financeiro acrescido para a Combined Authority ao assumir maior responsabilidade pelas receitas das tarifas dos passageiros.

Pergunta S5

O Estudo Financeiro afirma que o Franchising acarreta mais riscos financeiros para a Combined Authority do que uma Parceria Reforçada, no entanto, proporciona um maior controlo, o que resulta em maiores benefícios. Tem algum comentário sobre o facto de a Combined Authority assumir este risco?

Resumo do Estudo de Gestão

Introdução

- 6.40 O Estudo de Gestão considera os fatores que influenciam a exequibilidade e a robustez das disposições da Combined Authority para realizar, monitorizar e avaliar as opções de fornecimento - Franchising ou EP. Isto inclui as disposições e os processos a implementar, os recursos humanos e os sistemas, e os planos para gerir a transição e os riscos envolvidos na mudança para um novo modelo de funcionamento dos serviços de autocarros.

Gestão do Regime de Franchising e de Parceria Reforçada

- 6.41 O Franchising criará novas e maiores responsabilidades para a Combined Authority, com necessidades adicionais de recursos, competências e capacidades nas seguintes áreas: conceção e funcionamento da rede de autocarros, risco das receitas, tarifas e bilhética, marketing e gestão da marca, monitorização do desempenho e relações com os clientes.
- 6.42 A Combined Authority já deu início a uma expansão da sua Equipa de Transportes Públicos, que proporcionaria a base para um maior desenvolvimento se fosse aprovada a decisão de introduzir um Regime de Franchising. O Estudo de Gestão considera que a Equipa precisará de até 15 postos adicionais.
- 6.43 A transição para uma rede franchisada está programada para prestar os primeiros serviços franchisados nos primeiros oito meses e para demorar cerca de 3 anos a concluir, assim que seja tomada a decisão de a introduzir.
- 6.44 Uma Parceria Reforçada também requereria algumas responsabilidades adicionais para a Combined Authority, nomeadamente em relação à gestão das discussões e negociações com os operadores para alcançar acordos sobre os compromissos e a um maior envolvimento na bilhética, no marketing, na marca e na monitorização do desempenho.
- 6.45 A concretização das ambições para a rede de autocarros poderia ser alcançada através de uma EP. A transição para estruturas que permitam alcançar este objetivo seria relativamente simples a partir da situação atual. No prazo de um ano (se for possível alcançar acordo entre a Combined Authority e os operadores), poderão ser implementados um Plano e um Regime de EP, com o Regime a definir várias datas e prazos para a introdução de compromissos e requisitos.
- 6.46 A Equipa de Transportes Públicos da Combined Authority precisaria de alguma expansão para realizar uma EP bem sucedida, com possivelmente necessidade de 8 a 10 postos adicionais.
- 6.47 Embora a CA possa definir os termos de um Regime de Franchising, os termos do Plano e do Regime de EP deverão ser negociados com os operadores. Se não for possível alcançar um acordo total, as propostas serão submetidas ao mecanismo de objeção dos operadores. Se o limiar de apoio relevante não for alcançado, o Regime de EP não prosseguirá.

Riscos de gestão

- 6.48 O Franchising e a Parceria Reforçada têm riscos de implementação e de transição associados, baseados em potenciais questões de cronograma, comunicação e níveis de incerteza. A Combined Authority tem processos em vigor para ajudar a gerir e mitigar estes riscos.

Conclusão do Estudo de Gestão

- 6.49 O Estudo de Gestão conclui que qualquer uma das opções de reforma poderá ser concretizada pela Combined Authority.
- 6.50 A concretização das ambições da Combined Authority no âmbito de uma Parceria Reforçada ou de um Franchising irá precisar de recursos humanos e capacidades adicionais, juntamente com estruturas organizacionais e de governação fortalecidas. Isto será ainda mais necessário no Franchising, devido à maior alteração relativamente à gestão e ao controlo de toda a rede. No entanto, a capacidade de obter uma rede mais coordenada e sem descontinuidades seria reforçada com o Regime de Franchising, enquanto que, um Regime de EP iria precisar de mais tempo e esforço na negociação de alterações e de requisitos com os operadores.

Pergunta S6

O Estudo de Gestão afirma a forma como a Combined Authority iria gerir a rede de autocarros no âmbito de Franchising ou de uma Parceria Reforçada. Tem algum comentário sobre estes planos?

Conclusão da Avaliação

- 6.51 A Combined Authority deve reformar a sua abordagem à forma como os serviços de autocarros são prestados, de acordo com os requisitos da Estratégia Nacional para os Autocarros. Não fazer nada não é uma opção, o que implica a necessária introdução de uma Parceria Reforçada ou de um Franchising.
- 6.52 O Franchising proporciona vantagens claras para a Combined Authority na concretização dos seus objetivos estratégicos. Terá plena influência nos resultados e no fornecimento eficiente e melhorado de serviços de autocarros aos passageiros, assim como nas alterações à rede de autocarros que apoiam a concretização de ambições políticas mais abrangentes.
- 6.53 Embora uma Parceria Reforçada apresente menos riscos para a Combined Authority, o Franchising tem vantagens claras comparativamente a uma Parceria Reforçada em termos de viabilidade comercial. Proporciona uma execução mais segura, com maior confiança na obtenção dos resultados desejados.
- 6.54 Relativamente ao Estudo Financeiro, ambas as opções requerem um apoio financeiro substancial a longo prazo para concretizar as ambições e os objetivos da Estratégia da Combined Authority para os autocarros. Foi demonstrado que o franchising é acessível e sustentável a longo prazo. Numa Parceria Reforçada, a Combined Authority teria de obter mais financiamento para gerir o declínio da rede de autocarros a longo prazo.
- 6.55 O Estudo de Gestão demonstra que qualquer uma das opções é exequível e que ambas requereriam uma expansão dos recursos e das capacidades da Combined Authority.

6.56 Tendo realizado esta Avaliação de acordo com os requisitos relevantes da Transport Act (Lei dos Transportes) e das Orientações para Franchising, a Combined Authority considera que, no cômputo geral, as vantagens estratégicas do Franchising e a maior certeza que traz em termos de resultados superam a desvantagem de assumir um risco financeiro significativo. Com base nesta Avaliação, é recomendado que o Regime de Franchising seja a opção preferida da Combined Authority para a reforma dos autocarros.

Avaliação do Impacto na Igualdade

6.57 Ao abrigo da Equality Act (Lei da Igualdade) de 2010, a Combined Authority deve, no exercício das suas funções, ter em devida consideração a necessidade de:

- Eliminar qualquer forma de discriminação, assédio e vitimização ilegais.
- Promover a igualdade de oportunidades entre pessoas que partilham uma característica protegida relevante e pessoas que não a partilham.
- Promover boas relações entre aqueles que têm uma característica protegida relevante e aqueles que não a têm.

6.58 A Combined Authority realizou uma Avaliação do Impacto na Igualdade (EqIA) para compreender o impacto que a Proposta de Regime de Franchising teria nas pessoas que pertencem a grupos vulneráveis. A EqIA pode ser consultada no Apêndice 6.

6.59 A EqIA conclui que a Proposta de Regime de Franchising teria alguns impactos positivos nas pessoas que pertencem a grupos vulneráveis com as seguintes características:

- Idade (especialmente jovens e idosos)
- Deficiência (pessoas com deficiências físicas e sensoriais)
- Mudança de género
- Sexo (particularmente mulheres)
- Gravidez e maternidade
- Raça (etnia)
- Religião e crença
- Orientação sexual

6.60 Este impacto positivo deve-se, em grande medida, à capacidade de a Combined Authority proporcionar um maior nível de consistência aos clientes numa variedade de áreas com impacto nos grupos vulneráveis. A Proposta de Regime de Franchising poderá trazer benefícios, como por exemplo, a melhoria e a consistência da informação dos clientes, a acessibilidade e as normas a bordo dos autocarros, a segurança antes e durante a viagem e o preço dos bilhetes. O controlo que a Proposta de Regime de Franchising tem sobre a rede (como por exemplo, a definição das rotas e frequência dos serviços) poderá também ajudar a resolver algumas das questões, como a segurança e as dificuldades de intercâmbios, identificadas na EqIA.

6.61 Não foi observado qualquer impacto, nem foi registado um impacto neutro, nos grupos vulneráveis relativos a casamento e parceria civil.

6.62 A EqIA é um documento inacabado, pelo que será necessário aprofundar os conhecimentos e, se a Proposta de Regime de Franchising for adotada, a EqIA será analisada 12 meses após a implementação.

Pergunta S7

A Avaliação do Impacto na Igualdade (EqIA) da Combined Authority identifica os potenciais impactos da Proposta de Regime de Franchising ou da Parceria Reforçada nas pessoas que pertencem a grupos vulneráveis. Tem algum comentário sobre este assunto?

Conclusão do Resumo breve

6.63 Este Resumo breve apresenta as principais conclusões da Avaliação realizada pela Combined Authority. Forneceu informações sobre a Proposta de Regime de Franchising e a Parceria Reforçada, juntamente com um resumo de cada um dos cinco elementos do estudo comercial e das conclusões obtidas. Adicionalmente, fornece pormenores da EqIA realizada sobre as opções de Franchising e de Parceria Reforçada.

6.64 A conclusão da Avaliação define que o Franchising e a Parceria Reforçada podem melhorar os serviços de autocarros na região, no entanto, o Franchising pode concretizar melhor as ambições da Combined Authority de melhorar a rede de autocarros em Cambridgeshire e Peterborough, ao proporcionar mais certeza e controlo na realização dos objetivos desejados.

Pergunta S8

Em que medida apoia ou se opõe à introdução da proposta de Regime de Franchising?

Apoia de forma convicta

Tendencialmente a favor

Não apoia nem se opõe

Tendencialmente a opor-se

Opõe-se de forma convicta

Não sabe

Pergunta S9

Há alguma alteração que, na sua opinião, poderia melhorar a Proposta de Regime de Franchising?

Pergunta S10

Tem algum comentário adicional?

7. Resumo mais extenso da Avaliação

Contexto

- 7.1 Os requisitos da Avaliação são estabelecidos por lei e incluem informações sobre o seguinte:
- **Estudo Estratégico** – explora os motivos pelos quais os autocarros em Cambridgeshire e em Peterborough precisam de uma reforma e se as opções consideradas (a Proposta de Regime de Franchising e a Parceria Reforçada) nos ajudarão a alcançar as nossas ambições relativas a melhores autocarros.
 - **Estudo Económico** – considera os benefícios económicos e sociais, mais abrangentes, de cada opção e se estas proporcionam uma boa relação custo-benefício.
 - **Estudo Comercial** – explora as modalidades comerciais de cada opção e avalia-as relativamente a Objetivos comerciais.
 - **Estudo Financeiro** – avalia se as opções são acessíveis com base no dinheiro disponível.
 - **Estudo de Gestão** – considera os aspetos práticos relativos à forma como as opções seriam realizadas pela Combined Authority, incluindo os riscos e os recursos necessários.
- 7.2 Cada um destes estudos considera as implicações de funcionamento da rede de autocarros no âmbito de uma Parceria Reforçada ou de um Franchising. Ambas as opções foram consideradas num cenário de nível de investimento médio. Isto significa que se assume que seria possível algum investimento adicional ao investimento que, atualmente, está a ser gasto na rede de autocarros.
- 7.3 As informações incluídas neste Resumo mais extenso (Secção 7 do Documento de Consulta) deverão fornecer-lhe toda a informação necessária para que possa preencher a versão mais extensa do questionário. No entanto, também poderá desejar ler o documento de Avaliação completo, que está disponível em <https://cpca-yourvoice.co.uk/bus-franchising-consultation/>

Introdução à Avaliação

- 7.4 Quando uma autoridade considera a possibilidade de realizar um Regime de Franchising que abranja a totalidade ou parte da sua área, deve, nos termos da Secção 123B da Transport Act (Lei dos Transportes) de 2000, elaborar uma Avaliação do regime proposto.
- 7.5 Na sua qualidade de Mayoral Combined Authority, a Cambridgeshire and Peterborough Combined Authority (CA) tem o direito de analisar e introduzir o franchising de autocarros, desde que tal seja realizado de acordo com as orientações publicadas. De acordo com a Transport Act (Lei dos Transportes), a CA notificou a sua intenção de analisar o caso de uma Proposta de Regime de Franchising para os autocarros em maio de 2019.
- 7.6 A CA pretende analisar o Franchising como uma alternativa ao atual mercado não regulamentado dos autocarros, uma vez que proporcionaria um sistema ao abrigo do qual poderia especificar quais os serviços de autocarros a prestar em Cambridgeshire e em

Peterborough, as rotas que teriam e a frequência com que funcionariam, assim como definir as tarifas e os produtos de bilhética.

- 7.7 A Avaliação abrange toda a área da CA e foi elaborada de acordo com os requisitos da Secção 123B da Transport Act (Lei dos Transportes), tendo em consideração as orientações estatutárias emitidas pelo Secretário de Estado dos Transportes intituladas “The Bus Services Act (Lei dos Serviços de Autocarros) 2017 - Orientações sobre o Regime de Franchising publicadas em março de 2018”.
- 7.8 A secção 123B da Transport Act (Lei dos Transportes) e as Orientações sobre Franchising recomendam que a Avaliação seja baseada no modelo das cinco dimensões de Tesouraria. A Avaliação deverá identificar as opções (Franchising e, pelo menos, outra) que têm potencial para atingir os objetivos definidos pela CA. Em seguida, deve realizar a uma avaliação pormenorizada das principais opções para determinar os benefícios, os impactos e os custos e considerar ainda em que medida cada opção atinge esses objetivos.
- 7.9 O modelo das cinco dimensões de Tesouraria requer a realização das seguintes avaliações:
- **Estudo Estratégico** para realizar alterações no mercado dos autocarros, considerando a extensão na qual o mercado dos autocarros contribui para o sistema de transportes na área e como se enquadra nas políticas e planos da CA e na sua Estratégia para os Autocarros. Esta secção deverá definir o contexto estratégico, juntamente com os objetivos para melhorar os serviços de autocarros, que em seguida são avaliados à luz das diferentes opções.
 - **Estudo económico** compara os benefícios e os custos das diferentes opções para atingir os objetivos, demonstrando a relação custo-benefício de cada uma. O estudo apresenta os resultados de um exercício de modelação para cada uma das opções disponíveis para a CA e compara-as com um cenário de “não fazer nada”. Isto significa que os diferentes benefícios de cada opção são “quantificados monetariamente”, proporcionando uma comparação clara em termos de benefícios e custos equivalentes.
 - **Estudo Comercial** considera em que medida a CA iria garantir a operação contínua dos serviços de autocarros. A Avaliação deverá considerar a forma como os serviços serão adjudicados de forma competitiva e como o processo de concurso apoiaria a participação de pequenos e médios operadores.
 - **Estudo Financeiro** considera as implicações financeiras das opções, relativamente aos impactos da introdução das modalidades, incluindo os custos da transição e à sua gestão e funcionamento contínuos. Isto permite que a CA avalie a viabilidade económica de cada opção e que garanta que dispõe de fontes de rendimento suficientes para cumprir as necessidades de despesas, de capital e de receitas, de cada opção.
 - **Estudo de gestão** analisa a forma como cada opção seria implementada e gerida. Apresenta quaisquer alterações organizacionais, de gestão ou de governança que seriam necessárias, nomeadamente no âmbito da CA. Isto inclui requisitos em matéria de capacidade e competência do pessoal, assim como alterações do sistema.

7.10 A Avaliação foi realizada com o ano de 2023 como referência e com os melhores conhecimentos disponíveis no momento da sua redação.

Estudo estratégico

Cambridgeshire and Peterborough Combined Authority

7.11 Cambridgeshire e Peterborough tem uma população de quase 900.000 pessoas e abrangem uma área de 3.400 km².

7.12 A Cambridgeshire and Peterborough Combined Authority (CPCA), formada em 2017, é constituída por cinco concelhos distritais (Cambridge, East Cambridgeshire, Fenland, Huntingdonshire e South Cambridgeshire), a autoridade unitária da cidade de Peterborough e o Concelho do Condado de Cambridgeshire (CCC). Trata-se de uma Mayoral Combined Authority (MCA).

7.13 A MCA trabalha em parceria com o Concelho do Condado de Cambridgeshire e o Concelho Municipal de Peterborough (PCC), na qualidade das duas Autoridades Rodoviárias respetivas, e com a Parceria da Grande Cambridge (GCP), que está a melhorar os transportes na área da Grande Cambridge.

7.14 As ambições da CA incluem:

- Duplicar a dimensão da economia local
- Proporcionar uma conectividade excecional e muito necessária em termos de transportes e ligações digitais
- Disponibilizar a mão de obra tecnicamente mais qualificada do Reino Unido
- Aumentar o reconhecimento internacional da sua economia baseada no conhecimento
- Melhorar a qualidade de vida, abordando as zonas mais carenciadas

7.15 A missão da CA é tornar a vida melhor, mais saudável e mais justa para todos, promovendo um crescimento que seja distribuído de forma homogénea e sustentável. Existe o desejo de colmatar o fosso entre a esperança de vida saudável e os salários, aumentar o acesso ao emprego e à educação, proteger o ambiente e promover a inovação. Ao investir em comunidades prósperas, o objetivo é desbloquear um crescimento mais sustentável em toda a região.

Crescimento

7.16 Uma característica distintiva da região é o seu forte crescimento e o facto de continuar a crescer. O crescimento económico ultrapassou o do Leste de Inglaterra e o do Reino Unido na última década. No entanto, o crescimento não foi homogéneo em toda a região.

7.17 O impacto da pandemia de COVID-19 também foi desigual na economia da região. A Grande Cambridge registou a maior redução entre o primeiro e o quarto trimestre de 2020 (quase 10% de variação nos resultados); enquanto que Huntingdonshire e Fenland, com economias focadas nos setores da agricultura e da construção, continuaram a funcionar em níveis quase

normais.⁵ A recuperação foi mais rápida na Grande Cambridge e as principais métricas indicam que o crescimento foi restaurado para níveis pré-pandémicos.⁶

- 7.18 Cambridge e Peterborough registaram o quarto e o quinto maior crescimento populacional em Inglaterra no Censo 2021.⁷ Este crescimento, com uma demografia mais jovem nas cidades, é um fator que promove o crescimento económico, uma vez que uma maior proporção da população está em idade ativa, o que proporciona um dinamismo económico acrescido.
- 7.19 Uma característica importante da geografia económica é a proeminência das cidades comerciais. Estas serviram durante muito tempo como centros económicos para as populações locais, constituindo pólos de comércio. Embora a importância relativa das cidades comerciais tenha, em determinada medida, diminuído, uma vez que os transportes permitiram que os centros maiores se tornassem mais dominantes, continuam a desempenhar um papel fundamental. Embora algumas estejam em plena mudança, para as pessoas das comunidades rurais, como as Fens, continuam a ser destinos centrais para trabalhar, fazer compras e momentos de lazer.
- 7.20 Se o crescimento económico continuar, haverá uma deterioração da qualidade de vida em Cambridge e em South Cambridgeshire, a não ser que este crescimento seja acompanhado de meios para alcançar o crescimento económico de forma sustentável através de melhores infraestruturas, nomeadamente transportes. Embora os regimes rodoviários tenham um papel a desempenhar, é pouco provável que sejam suficientes por si só mesmo que incluam também as deslocações a pé e de bicicleta. Serviços de autocarros mais eficazes, incluindo a utilização dos poderes do Presidente da Câmara para introduzir novas formas de aquisição e gestão de serviços de autocarros, são fundamentais em áreas onde outras formas de transporte público falhariam qualquer cálculo do custo-benefício. Bons serviços de autocarros podem aproximar os estudantes da educação e aumentar as oportunidades de emprego, assim como ajudar a aliviar a solidão e o isolamento das pessoas mais velhas.

Congestionamento

- 7.21 O congestionamento do trânsito é a forma mais frequente de perturbação da rede de transportes da região, constituindo um risco para o crescimento e a prosperidade futuros. A velocidade média em todas as principais estradas que entram em Cambridge durante a “hora de ponta” é inferior a 60% da velocidade de “fluxo livre”, com os passageiros que se deslocam de carro para Cambridge a passarem, em média, um quarto do seu tempo de viagem⁸ retidos no trânsito. A rede rodoviária carece de resiliência. O congestionamento é prejudicial para os

⁵ CPCA (2021) [Avaliação do impacto da Covid 19 em Cambridgeshire e Peterborough](#)

⁶ GCP (2022) [Novos dados revelam que o crescimento do emprego aumentou à medida que as empresas recuperaram do confinamento devido à COVID-19](#)

⁷ ONS (2022) [Como a população mudou em Peterborough: Censo 2021](#)

⁸ CPCA (2022) [Projeto de Plano Local de Transportes e Conectividade](#)

utilizadores de automóveis e para a rede de transportes públicos. Em média, 20% dos serviços de autocarros apresentam atrasos, em grande parte devido ao congestionamento.⁹

7.22 É esperado que o crescimento futuro, na ausência de investimentos nos transportes, resulte num agravamento do congestionamento do trânsito. Prevê-se que o número de deslocações de automóvel na área da CA aumente 40% até 2031¹⁰, o que, constituirá a curto prazo um sério travão ao crescimento económico, caso atualmente não sejam tomadas medidas. Existe um consenso público de que é necessário tomar medidas, com 66% dos inquiridos a concordarem com o objetivo do Plano Local de Transportes e Conectividade de reduzir em 15% a distância percorrida por estradas.¹¹

Contexto político

7.23 **Bus Back Better**, a Estratégia Nacional para os Autocarros para Inglaterra, publicada em março de 2021¹², representou uma mudança na abordagem às redes de autocarros na sequência dos impactos da COVID-19 e do declínio da utilização a nível nacional. A estratégia reconheceu que o atual modelo não regulamentado de fornecimento de redes de autocarros não era necessariamente o mais eficaz e que deveriam ser consideradas opções alternativas (Parceria Reforçada ou Franchising).

7.24 A Estratégia pretende que os serviços de autocarros sejam:

- **Mais frequentes**, com serviços de ligação e de partida nas principais rotas e serviços de ligação ou de resposta à procura em locais de menor densidade.
- **Mais rápidos e mais fiáveis**, com prioridade para os autocarros sempre que necessário e nos locais onde houver espaço.
- **Mais baratos**, com tarifas mais baixas e fixas nas vilas e cidades, tarifas mais baixas ponto-a-ponto noutros locais e maior quantidade de preços máximos diários em todo o lado.
- **Mais abrangentes**, com uma redução da oferta excessiva em alguns corredores para aumentar a oferta noutros locais e melhores serviços à noite e aos fins-de-semana, não necessariamente com autocarros convencionais.
- **Mais intuitivos**, com rotas mais simples, numeração comum, datas de alteração de horários coordenadas, boa publicidade e informações completas online.
- **Mais fáceis de utilizar**, com bilhetes, passes e limites diários comuns a todos os operadores, tarifas mais simples, pagamento sem contacto e proteção das estações de autocarros.
- **Melhor integrados** com outros modos de transporte e entre si, incluindo mais intercâmbios e integração autocarro-ferrovia e transferências entre autocarros.

7.25 A CA está vinculada a várias autoridades locais de transportes, todas elas responsáveis pela prestação e manutenção de serviços de autocarros e com um interesse comum nos serviços locais de autocarro que atravessam a fronteira. Conforme requerido pela Estratégia Nacional

⁹ CPCA (2022) [Projeto de Plano Local de Transportes e Conectividade](#)

¹⁰ CPCA Zona de Mobilidade Futura para a Grande Cambridge, Candidatura ao Fundo para Zona de Mobilidade Futura do Departamento de Transportes

¹¹ CPCA (2022) [Newsletter de atualização do LTCP](#)

¹² DfT (2021) [“Bus Back Better”, Estratégia Nacional para os Autocarros para Inglaterra](#)

para os Autocarros, todas as autoridades locais de transportes elaboraram Planos de Melhoria dos Serviços de Autocarros (BSIP) em 2021. Três dos BSIP de autoridades vizinhas conseguiram atrair financiamento do DfT durante um período de 3 anos. As restantes, como por exemplo a CPCA, receberam subsequentemente financiamento de receitas do BSIP+ em 2023, principalmente para continuar a apoiar os serviços de autocarros ou para introduzir iniciativas de tarifas e de bilhética.

- 7.26 Todas as autoridades locais de transportes, vizinhas, refletem nos seus BSIP uma ambição de melhorar os serviços de autocarros, o que reforça o desejo de a CA observar uma melhoria radical dos serviços de autocarros. Por conseguinte, as melhorias e a reforma do serviço de autocarros introduzidas em Cambridgeshire e em Peterborough deverão beneficiar as áreas vizinhas através do reforço dos serviços transfronteiriços. Adicionalmente, dado que Peterborough e Cambridge são pontos focais importantes para os residentes das áreas vizinhas, quaisquer melhorias no acesso aos transportes públicos seriam bem-vindas.

Políticas e planos

- 7.27 A política de transportes da CA está definida no Plano Local de Transportes e Conectividade de Cambridgeshire e Peterborough (LTCP), adotado em 2023. Este tem como objetivo um sistema de transportes que:
- Seja acessível e eficiente para todos.
 - Aumente a capacidade de aceder a bons empregos, de se deslocar a consultas de saúde e de aceder a oportunidades para melhorar as mudanças de vida.
 - A sua utilização seja acessível.
 - Combata a poluição que tem um impacto negativo na qualidade de vida e na saúde das pessoas.
- 7.28 Responda diretamente às conclusões da Comissão Independente sobre o Clima, segundo as quais a região regista emissões relativas aos transportes superiores em 50% à média das emissões no Reino Unido, o que reflete níveis mais elevados de tráfego. Em resposta, recomendou uma redução de 15% no número de quilómetros percorridos de automóvel até 2030, defendendo uma mudança para os transportes públicos e modos ativos de deslocação. Reconheceu que tal exigiria serviços de transportes públicos significativamente melhores e com maior conectividade.
- 7.29 A visão do LTCP é a de **uma rede de transportes que garanta um futuro no qual a região e a sua população possam prosperar**. Este objetivo seria alcançado através do investimento num sistema de transportes com zero emissões de carbono, que fosse de alta qualidade, fiável, cómodo, económico, seguro e acessível a todos. Transportes públicos melhores e mais limpos irão reduzir a utilização do automóvel particular e, mais pessoas a deslocarem-se a pé ou de bicicleta irá contribuir para uma vida mais saudável e para uma região mais verde.
- 7.30 O Presidente da Câmara da CA considera que a **compaixão, a comunidade e a colaboração** estão no cerne das ações que a autoridade realiza para servir a população da região. O fornecimento de uma rede de autocarros bem sucedida caracteriza-se por estas vertentes.

Contribui para uma sociedade mais justa e igualitária, beneficia todos, aproxima as pessoas e exige colaboração para que funcione de forma eficiente e eficaz.

- 7.31 O LTCP estabelece a necessidade clara de uma rede de autocarros abrangente e de excelente qualidade para combater a dependência do automóvel e incentivar a mudança da utilização do automóvel para a utilização de transportes públicos. Transportes públicos acessíveis, económicos, fiáveis e frequentes serão uma parte fundamental para a concretização desta visão. Serão necessários novos serviços para melhorar a ligação das pessoas aos empregos e às infraestruturas.
- 7.32 Será necessário um investimento em grande escala nos serviços de autocarros na área da Grande Cambridge, onde o objetivo é reduzir os níveis de tráfego na cidade em 10-15% em relação aos níveis de 2011, para melhorar os tempos de viagem e reduzir a poluição. Outras estratégias locais estabelecidas no LTCP apoiam a introdução de melhorias nos transportes públicos, incluindo maior conectividade, serviços mais frequentes e maior disponibilidade de oferta ao longo do dia e da semana.
- 7.33 Os autocarros podem fornecer um contributo significativo para o cumprimento dos objetivos definidos no LTCP, como é apresentado na figura seguinte.

Figura 7-1: Objetivos do LTCP

 Produtividade Proporcionar aos empregadores e às pessoas os meios para realizarem mais do seu potencial, tornando-os mais eficientes e inovadores para criarem mais prosperidade	
Habitação – apoiar novas habitações e desenvolvimento para acomodar uma população e uma mão de obra em crescimento e resolver os problemas de acessibilidade a habitação	É mais fácil desenvolver áreas construídas em torno de bons transportes públicos do que de automóvel. O autocarro proporciona uma forma flexível de satisfazer as necessidades das comunidades novas e em crescimento
Empresas e turismo – garantir que todas as empresas e atrações turísticas da nossa região estejam ligadas de forma sustentável aos nossos centros de transporte, portos e aeroportos	Os autocarros podem ligar as comunidades aos principais destinos para benefício de todos
Emprego – ligar todas as comunidades novas e existentes de forma sustentável, para que todos os residentes possam aceder facilmente a um bom emprego num raio de 30 minutos através de transportes públicos, espalhando a prosperidade da região	Os autocarros podem ser encaminhados e programados para satisfazerem as necessidades dos trabalhadores. São ideais para o fornecimento de viagens coletivas para principais destinos, diminuindo o impacto dos picos de viagens
Resiliência – construir uma rede de transportes resiliente e adaptável às perturbações humanas e ambientais, melhorando a fiabilidade do tempo de viagem	As rotas dos autocarros e os níveis de serviço podem ser alterados a curto prazo para se adaptarem à evolução das necessidades e da procura. Medidas de prioridade específicas permitem que os tempos de viagem de autocarro sejam competitivos e que os serviços funcionem de forma fiável
 Conectividade – as pessoas e as comunidades ficam mais próximas umas das outras, proporcionando mais oportunidades de trabalho, educação, lazer e diversão	
Acessibilidade – promover a inclusão social através do fornecimento de uma rede de transportes sustentável, económica e acessível a todos	Os autocarros podem proporcionar transporte para todos, para os que não têm alternativa e para os que gostariam de escolher uma alternativa ao automóvel
Digital – as comunidades estão ligadas digitalmente; as tecnologias inovadoras são apoiadas e há uma melhor conectividade e mobilidade em toda a região	As viagens de autocarro proporcionam às pessoas a oportunidade de se manterem ligadas digitalmente enquanto se deslocam e de fazerem outras coisas enquanto viajam
 Saúde – melhoria da saúde e do bem-estar, possibilitados por uma melhor conectividade, maior acesso a deslocações e estilos de vida mais saudáveis, proporcionando comunidades mais fortes, mais justas e mais resilientes	
Saúde e bem-estar – proporciona “ruas saudáveis e um espaço público de elevada qualidade que coloque as pessoas em primeiro lugar e promova estilos de vida ativos	Os autocarros permitem uma utilização mais eficiente do espaço rodoviário, devolvendo as ruas às comunidades. Os transportes públicos são fundamentais para o fornecimento de opções sustentáveis de viajar e estilos de vida mais ativos. As viagens coletivas proporcionam um maior sentimento de pertença e de comunidade
Qualidade do ar – assegura que as iniciativas de transporte melhoram os padrões de qualidade do ar em toda a região, excedendo as normas de boas práticas	Os autocarros com emissões zero ajudam a melhorar a qualidade do ar. A utilização de autocarros reduz o trânsito relativo a outros veículos e os seus impactos nocivos
 Segurança – prevenir todos os danos, através da redução dos riscos e permitindo que as pessoas utilizem o sistema de transportes com confiança	
Segurança – incorporar uma abordagem de sistemas seguros em todas as operações de planeamento e de transporte para alcançar a “Visão Zero” – zero mortes e ferimentos graves	Os autocarros proporcionam um meio de transporte seguro, permitindo viagens sem stress
 Ambiente – proteger e melhorar os nossos espaços verdes e melhorar a natureza com uma rede de transportes bem planeada e de boa qualidade	
Ambiente – criar uma rede de transportes que proteja e melhore o nosso ambiente natural, histórico e construído	Mais viagens de autocarro e menos automóveis significa que é necessário menos espaço para estradas e parques de estacionamento
 Clima – reduzir com sucesso e de forma justa as emissões para “zero emissões” até 2050	
Alterações climáticas – reduzir as emissões para “zero emissões” até 2050, de modo a minimizar o impacto dos transportes e das viagens nas alterações climáticas	Os autocarros com emissões zero contribuem para a obtenção de zero emissões. A utilização de autocarros reduz o trânsito relativo a outros veículos e os seus impactos nocivos

7.34 Para orientar os esforços de mitigação e de adaptação às alterações climáticas na região, foi criada a Comissão Independente sobre o Clima da CPCA para aconselhar o Presidente da Câmara sobre as ações adequadas e necessárias nesta área. A Comissão Independente publicou as suas recomendações iniciais para análise pela CPCA¹³. As principais ações propostas incluíam:

- Redução de 15% no número de quilómetros percorridos de automóvel até 2030 em relação à linha de base.
- Desenvolvimento e implementação da Análise Estratégica dos Autocarros (realizada em 2018 e 2019) para dar prioridade à acessibilidade e à fiabilidade dos serviços.
- Atribuição de prioridade à avaliação e ao investimento em alternativas ao investimento rodoviário (opções de transportes públicos e modos ativos de deslocação; oportunidades para o metropolitano ligeiro e para sistemas de autocarros rápidos; opções para melhorar as ligações ferroviárias).
- Os novos empreendimentos de maior dimensão (mais de 1.000 habitações) devem estar ligados às cidades vizinhas e aos centros de transporte através de transportes públicos partilhados e/ou através de ciclovias seguras.
- Todos os autocarros e táxis que operam na área da CPCA, assim como os veículos propriedade do Concelho e veículos contratados, devem ter emissões zero até 2030.
- A eliminação completa da utilização de automóveis movidos a combustíveis fósseis na área da CPCA até 2050.

Papel da rede de autocarros

7.35 A rede de autocarros é muito importante para a região e para a sua economia. A rede atual proporciona uma cobertura razoável nas cidades e em alguns dos principais corredores, como por exemplo a Busway, no entanto, é menos evidente nas zonas rurais. Adicionalmente, a rede tem sofrido um declínio desde a pandemia de COVID-19 e, no futuro, poderá sofrer um declínio ainda maior, uma vez que os custos operacionais aumentam mais rapidamente comparativamente às receitas das tarifas. Como tal, o setor público desempenha um papel cada vez mais significativo na manutenção e prestação de serviços de autocarros, com expectativas crescentes de que este setor forneça informações e infraestruturas.

Informações locais

7.36 Em 2019, a CA realizou uma investigação para conhecer as opiniões dos utilizadores e não utilizadores dos transportes públicos, assim como das partes interessadas. O objetivo desta investigação era obter informações sobre as atitudes e perceções em relação aos serviços de autocarros existentes e obter as opiniões das pessoas sobre como deverá ser a prestação futura dos serviços de autocarros. Estas atividades foram realizadas sob a forma de inquéritos na via pública e online, grupos de discussão e debates com outras partes interessadas. Procurou-se obter uma ampla representação em zonas urbanas e rurais e entre utilizadores e não utilizadores de autocarros.

¹³ Comissão Independente para as Alterações Climáticas em Cambridgeshire e em Peterborough (2021) [Recomendações iniciais](#)

7.37 Em seguida, são apresentadas de forma resumida as principais conclusões:

- As viagens mais comuns realizadas “frequentemente” pelos utilizadores foram para fins profissionais. As viagens para fazer compras e para lazer foram mais frequentemente realizadas “às vezes”. É mais provável que os não utilizadores viajem de autocarro para fazer compras ou para lazer do que para trabalhar.
- Os problemas com a rede de autocarros foram citados mais frequentemente do que a conveniência da utilização do automóvel como obstáculos às viagens dos não utilizadores. No entanto, para os que conduzem, a comodidade do automóvel foi a principal razão para não utilizarem o autocarro. Nas zonas rurais, mais de 80% dos não utilizadores consideraram o automóvel como o principal meio de transporte.
- A frequência, a fiabilidade, o custo das tarifas e a hora de início e fim dos serviços foram prioridades referidas frequentemente pelos utilizadores. A frequência, a fiabilidade e o custo das tarifas foram considerados prioritárias para os não utilizadores.
- Mais de 90% dos utilizadores viajariam “um pouco mais” ou “muito mais” após a introdução das intervenções que escolheram. A disponibilidade para viajar era pouco diferente entre as cidades e as zonas rurais.
- Mais de 50% dos utilizadores estariam “definitivamente” ou “possivelmente” dispostos a pagar tarifas mais elevadas para financiar as suas melhorias. A diferença era pequena entre a frequência com que os utilizadores viajavam e a sua disponibilidade para pagar.
- Mais de 86% dos utilizadores e quase 85% dos não utilizadores “apoiam” ou “apoiam muito” as melhorias. A expansão da rede de autocarros e a disponibilização de bilhetes integrados para utilização em todos os serviços de autocarros e comboio foram as melhorias mais apoiadas.
- A frequência, a fiabilidade e o custo das tarifas foram as preocupações mais referidas pelos utilizadores quando lhes foi dada a oportunidade de apresentarem comentários por escrito. A frequência dos serviços e a falta de serviços prestados foram os dois temas mais comuns nos comentários realizados por escrito pelos não utilizadores.

7.38 Resumidamente, as questões colocadas pelos utilizadores e pelos não utilizadores de autocarros foram semelhantes. As prioridades foram a fiabilidade, a frequência, o intercâmbio e as tarifas e bilhética integradas.

7.39 No início de 2023, a consulta sobre o projeto da Estratégia para os Autocarros proporcionou uma nova oportunidade para estabelecimento das prioridades das pessoas. Das mais de 1.000 respostas, as três principais prioridades para melhoria das viagens de autocarro foram as seguintes:

- Prestação de mais serviços nas zonas rurais (60% dos inquiridos)
- Melhor integração da rede de autocarros (56% dos inquiridos)
- Tempos de viagem mais rápidos e mais fiáveis (38% dos inquiridos)

Pergunta L1

Tem algum comentário geral sobre o desempenho atual dos serviços de autocarros em Cambridgeshire e em Peterborough?

Desafios do mercado dos autocarros

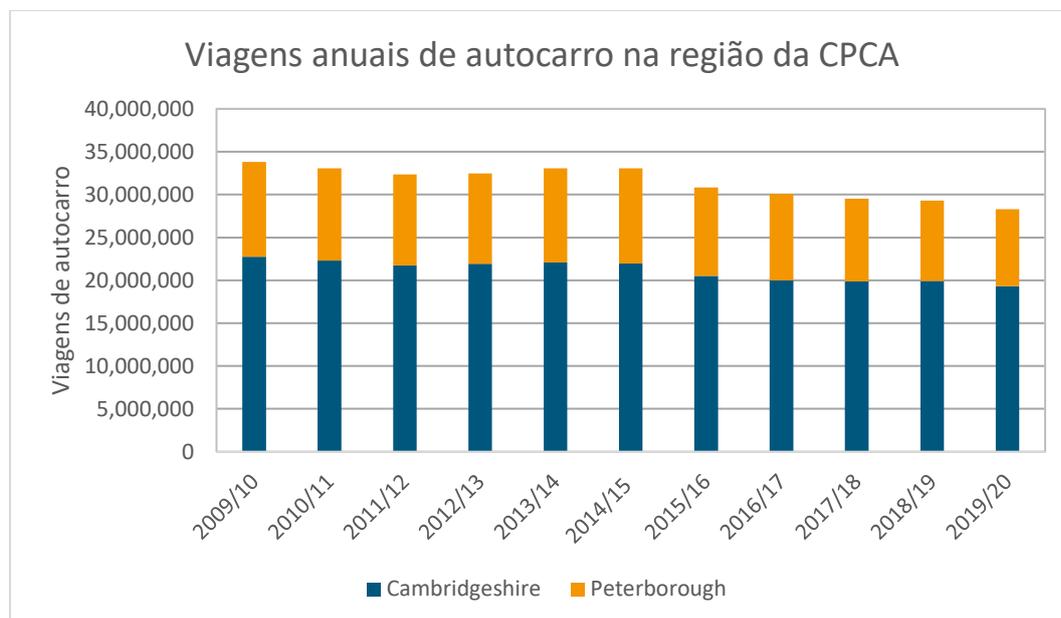
- 7.40 Atualmente, os serviços de autocarros operam em Cambridgeshire e em Peterborough num mercado não regulamentado. Muitos serviços de autocarros operam comercialmente, enquanto outros serviços são subsidiados pela CA.
- 7.41 Com a diminuição da utilização dos autocarros e o aumento dos custos operacionais, a comercialidade das rotas está a diminuir, o que causa o cancelamento do registo dos serviços¹⁴. Em alguns casos, a autoridade local pode subsidiar o défice de serviços. No entanto, com a diminuição dos orçamentos disponíveis para apoiar os serviços de autocarros locais, a capacidade de fornecer uma rede de autocarros atrativa em toda a região torna-se cada vez mais difícil.
- 7.42 Recentemente, a área tem sofrido uma redução dos serviços de autocarros locais registados. Por conseguinte, a prestação de serviços de autocarros depende da sua viabilidade financeira, que é influenciada pelos custos operacionais e pela capacidade de gerar receitas. Nos últimos anos, os custos operacionais aumentaram, em termos de custo por passageiro (em parte influenciado pelo declínio da utilização) e de custo por quilómetro realizado pelo veículo. Com a redução da comercialidade, os serviços prestados não apresentam frequentemente a cobertura, a frequência e os horários noturnos durante o fim de semana que os passageiros desejam.¹⁵
- 7.43 Num mercado não regulamentado, embora a CA tenha controlo sobre os serviços de autocarros que financia ou co-financia, não tem controlo sobre muitas rotas, frequências, qualidade da rede e fixação e cobrança de tarifas. Também não tem a capacidade de utilizar as receitas das tarifas e os subsídios para financiar a rede mais alargada. A integração com outros modos de transporte público também pode ser difícil. Adicionalmente, sem este controlo, a estabilidade da rede não é garantida, o que reduz a consistência e a legibilidade para os passageiros.
- 7.44 Entretanto, as restrições associadas impostas pela legislação sobre concorrência podem dificultar a implementação de regimes de bilhética à escala regional para beneficiar os passageiros de autocarros.
- 7.45 Cambridgeshire e Peterborough refletem as tendências nacionais. Peterborough registou uma redução de 27% na utilização de autocarros pelos utilizadores entre 2014/15 e 2018/19, o que representa menos três milhões de viagens. Entretanto, apesar do bom desempenho da Busway e da Cambridge Park & Ride, Cambridgeshire registou uma redução de 6% no número de passageiros, o que representa menos um milhão de viagens.¹⁶

¹⁴ Departamento de Transportes: Estatísticas de Autocarros, Autocarro 0408(1)

¹⁵ CPCA (2022) [Projeto de Plano Local de Transportes e Conectividade](#)

¹⁶ CPCA (2022) [Projeto de Plano Local de Transportes e Conectividade](#)

Figura 7-2: Viagens anuais de autocarro na região da CPCA



7.46 A utilização foi drasticamente afetada pela pandemia de COVID-19 e o impacto continuou posteriormente aos confinamentos iniciais, com alterações nos estilos de vida e no comportamento associado a viagens. Enquanto os passageiros com tarifas pagas regressaram gradualmente à utilização do autocarro, o mesmo não aconteceu com os titulares de viagens concessionadas. Este facto parece resultar de uma menor necessidade de viajar (devido a uma maior utilização de serviços online) e a uma mudança para a realização de viagens de automóvel.

Integração

7.47 Uma rede integrada de transportes públicos pode resultar em benefícios. Foi demonstrado que a bilhética integrada entre modos, serviços e fornecedores apresenta vários benefícios, incluindo o aumento do mecenato, a satisfação dos passageiros e a mudança de modo de transporte. Ao nível financeiro, pode aumentar as receitas, reduzir os custos administrativos e diminuir a fraude dos bilhetes.¹⁷

7.48 Atualmente, existem programas para melhorar a mobilidade rural. No entanto, estes funcionam independentemente uns dos outros. Estes incluem o serviço Demand Responsive Transport (DRT) da Ting em West Huntingdonshire, serviços de transporte comunitário (como por exemplo, o dial-a-ride) e serviços de autocarros tradicionais. Em Fenland, a procura de serviços comunitários está a aumentar, no entanto, a integração destes serviços na rede mais alargada é limitada.¹⁸ Mais de metade dos inquiridos numa consulta realizada em Fenland

¹⁷ Grupo Executivo para o Transporte de Passageiros (2009) [Os benefícios de bilhética simplificada e integrada nos transportes públicos](#)

¹⁸ Concelho Distrital de Fenland (2022) [Projeto de Plano Local](#)

considerou a “falta de conectividade e acessibilidade” como um dos problemas mais importantes em matéria de transportes.¹⁹

- 7.49 Uma rede integrada de transportes públicos também pode introduzir uma imagem simplificada e consistente para os utentes, o que reduz as barreiras aos passageiros que não são frequentes ou que viajam pela primeira vez. Isto significa mecanismos simplificados para recolher, distribuir e procurar informações. Isto pode manifestar-se através de um sítio da Internet para encontrar informações sobre tarifas e horários, um sistema mais simples para tratar reclamações ou a capacidade de definição de um modelo para a recolha de dados.

Descarbonização da frota de autocarros

- 7.50 As emissões dos transportes de superfície representaram 44% de todas as emissões de CO₂ na área da CA; este valor é significativamente mais elevado do que a média no Reino Unido, a qual é de 37%.²⁰ A região tem metas para reduzir o impacto climático. Estas incluem, o objetivo da CA de garantir que todos os autocarros e táxis que operam na área da autoridade tenham zero emissões até 2030 e de reduzir em 15% o número de quilómetros percorridos de automóvel até 2030.
- 7.51 Dada a urgência de realizar a descarbonização da rede de transportes, foram iniciados progressos com o financiamento do governo para a aquisição de 30 autocarros elétricos pela Stagecoach, introduzidos em Cambridge. Por outro lado, o atual parque de estacionamento de autocarros em Peterborough não dispõe de espaço para instalações para carregamento elétrico e estão em curso estudos para realocar a garagem.²¹ Ocorreu a introdução de autocarros elétricos no serviço de autocarros Universal, apoiado pela Universidade de Cambridge.

Estratégia para os Autocarros de Cambridgeshire e de Peterborough

- 7.52 Em resposta aos desafios e oportunidades que a rede de autocarros enfrenta, foi formulado um projeto de Estratégia para os Autocarros em 2022 e foi formalmente adotado em março de 2023²². Este procura refletir as ambições da Estratégia Nacional para os Autocarros e o desejo do governo de que as autoridades locais de transportes sejam ambiciosas relativamente ao desenvolvimento das suas redes locais de autocarros. Adicionalmente, a Estratégia destaca a forma como a rede de autocarros terá de crescer e de se desenvolver para apoiar as metas e os objetivos do LTCP.
- 7.53 A visão da Estratégia é a de uma rede abrangente de serviços de autocarros, que as pessoas considerem cómoda, fácil de utilizar, fiável e com uma boa relação custo-benefício, que seja inclusiva e que proporcione uma alternativa viável à utilização do automóvel. Cinco metas

¹⁹ Concelho do Condado de Cambridgeshire (2023) Consulta sobre a Estratégia de Transportes de Fenland

²⁰ Comissão Independente para as Alterações Climáticas em Cambridgeshire e em Peterborough (2021)

[Recomendações iniciais](#)

²¹ Peterborough Telegraph (2023) [Novo subsídio de 4 milhões de £ para permitir a realocação do parque de estacionamento de autocarros de Peterborough](#)

²² CPCA (2022) [Estratégia para os Autocarros](#)

abrangentes definem a visão e os objetivos da Estratégia para os Autocarros, de modo a proporcionar uma rede de autocarros que:

- Atraia os utilizadores de automóveis
- Apoie o crescimento sustentável
- Proteja e melhore o ambiente
- Apoie a saúde e o bem-estar da comunidade
- Crie oportunidades para todos

7.54 O sucesso na concretização desta visão irá significar mais viagens de autocarro e uma menor dependência do automóvel. Por sua vez, isto irá ajudar a manter o crescimento económico, a cuidar do ambiente e a melhorar a qualidade de vida. Para concretizar a visão, a Estratégia procura atingir vários objetivos:

- Criar uma rede abrangente de autocarros, que promova uma melhor ligação das pessoas aos locais em toda a região e fora desta.
- Garantir que os autocarros fazem parte de um sistema de transportes planeado e integrado.
- Realizar uma transição para uma frota de autocarros moderna e com baixas emissões.
- Proporcionar uma rede de autocarros mais compreensível, através de informações claras e de um sistema de bilhética fácil.
- Obter uma rede de autocarros económica, com tarifas simplificadas e limitadas.
- Reduzir os tempos de viagem de autocarros e melhorar a fiabilidade.
- Proporcionar instalações de espera de alta qualidade para passageiros.

7.55 A Estratégia para os Autocarros tem como objetivo alcançar vários resultados fundamentais:

- Uma duplicação do número de passageiros de autocarro (baseado nos níveis de 2019/20) até 2030.
- Atrair os utilizadores de automóveis para a utilização de autocarros, contribui para uma redução de 15% no número de quilómetros percorridos de automóvel e para a redução do congestionamento do trânsito.
- Prestação de serviços de autocarros de alta qualidade que atinjam níveis elevados de satisfação entre os clientes.

7.56 A visão de uma rede de autocarros mais simples e abrangente é apoiada pelos objetivos de ser **Fácil, Atrativa e Cómoda** para os utilizadores. A concretização desta visão irá basear-se em quatro princípios:

- **Ciclo de crescimento contínuo no número de passageiros e na melhoria do serviço** – em que serviços melhorados atraem mais utilizadores, o que aumenta as receitas, melhora a viabilidade e incentiva a realização de novas melhorias do serviço.
- **Utilização do melhor modelo operacional de prestação de serviços para alcançar, da forma mais eficaz, a necessária mudança radical** – dada a escala da ambição e o investimento do setor público necessário para alcançar este objetivo, considera-se que o franchising de autocarros constitui uma abordagem adequada.
- **Parceria** - a prestação de um serviço de transportes públicos eficaz e atrativo dependerá do trabalho conjunto de diferentes partes, dos setores privado, público e voluntário.

- **Integração** - embora a Estratégia para os Autocarros seja relativa à rede pública de autocarros, pretende-se que esta seja fornecida da forma mais eficaz e eficiente possível. A natureza abrangente e extensa da rede de autocarros significa que esta deverá poder satisfazer muitas necessidades diferentes, incluindo a ida de alunos à escola e a ida de doentes a consultas hospitalares. Por conseguinte, a rede será planeada para se coordenar com outros tipos de transporte mais especializados, com o objetivo de obter economias de escala e a melhor utilização de recursos de todos os veículos.

Figura 7-3: Os três objetivos da estratégia para os autocarros e os seus atributos

CÓMODA	<ul style="list-style-type: none"> • Rotas de ligação aos locais e atividades a que as pessoas querem ir. • Serviços disponíveis em todas as áreas. • Rotas diretas com desvios pequenos. • Serviços frequentes com pouco tempo de espera entre eles. • Serviços disponíveis durante todo o dia e ao fim da tarde, todos os dias. • Variedade de bilhetes para satisfazer diferentes necessidades.
ATRATIVA	<ul style="list-style-type: none"> • A rede é simples e fácil de compreender. • Os autocarros têm uma boa imagem junto do público e todos gostam de os utilizar. • Os serviços são fiáveis e funcionam a horas, sem atrasos. • É considerado que o custo de utilização do autocarro tem boa relação custo-benefício, com descontos de tarifas específicos que incentivam alguns grupos. • Os autocarros são diretos e rápidos. • Os autocarros são limpos, confortáveis e agradáveis de utilizar. • Os serviços têm bom marketing e existe uma grande quantidade de informações claras em vários formatos, disponíveis através de diferentes suportes. • Os ambientes de espera são atrativos, proporcionam lugares sentados e informações e as pessoas sentem-se seguras ao utilizá-los. • Motoristas agradáveis e prestáveis, capazes de prestar auxílio quando necessário. • Autocarros com emissões zero, que proporcionam uma viagem silenciosa e suave.
FÁCIL DE UTILIZAR	<ul style="list-style-type: none"> • Uma rede única e compreensível que funcione como uma só, com serviços de ligação, marca e bilhética para todo o sistema. • Possibilidade de transferência entre o autocarro e outros modos de deslocação (a pé, de bicicleta, de trotinete, de automóvel, de carrinha, de comboio). • Uma prestação de serviços clara, apoiada por uma Carta do passageiro. • Os autocarros funcionam em intervalos periódicos e com frequências consistentes. • Serviços estáveis com alterações mínimas, eliminando a incerteza e a confusão. • Tarifas simples com pagamento através de vários métodos. • Um sistema acessível e utilizável por todos. • Informação abundante e facilmente disponível.

7.57 A Estratégia destaca que, para que a rede de autocarros seja uma alternativa viável às viagens de automóvel e alcance os seus objetivos, será necessário um aumento significativo do que o autocarro pode proporcionar. Isto irá incluir a criação de uma rede única, coerente e abrangente; viagens rápidas e fiáveis; viagens confortáveis e seguras; tarifas com uma boa relação custo-benefício; informações claras em todas as paragens; e um excelente serviço de apoio ao cliente. A sua concretização está refletida nas ações do Plano de Melhoria dos Serviços de Autocarros (BSIP). A CA formulou um documento inicial do BSIP em outubro de 2021. O documento define a ambição de transformar os serviços de autocarros em toda a região, para melhorar a conectividade e a acessibilidade e para ajudar a alcançar uma transferência modal significativa de redução da utilização do automóvel.



Motivo para a alteração

- 7.58 A CA e os seus parceiros têm planos ambiciosos para o crescimento económico. Os transportes desempenham um papel significativo no suporte à concretização desta estratégia e na resolução de questões mais abrangentes de inclusão social e de bem-estar. No entanto, estas ambições não podem ser alcançadas através de deslocações de automóvel. É necessário que os autocarros estejam no cerne do sistema de transportes da região, uma vez que proporcionam uma utilização eficiente do espaço rodoviário e constituem uma forma eficaz e inclusiva de facilitar o acesso a todos. No entanto, para cumprir esta função, é necessário que a rede de autocarros seja transformada. Embora isto represente um desafio significativo por si só, torna-se ainda mais importante face ao atual contexto de declínio.
- 7.59 O setor dos autocarros enfrenta muitos desafios e é cada vez mais difícil para os operadores proporcionarem redes viáveis. Consequentemente, está a ser canalizado mais financiamento do setor público para a manutenção dos serviços. Simultaneamente, existe uma ambição significativa para os autocarros (a nível nacional e local) no sentido de conseguirem mais para as comunidades e de desempenharem um papel na concretização de objetivos sociais, económicos e ambientais mais abrangentes. Para tal, são necessárias melhorias radicais em todos os aspetos da prestação dos serviços de autocarros.
- 7.60 Consequentemente, é necessária uma alteração. Primeiro, para travar um maior declínio e, em seguida, para embarcar num ambicioso programa de melhorias para que o autocarro se torne no meio de transporte preferencial. Isto irá requerer um investimento significativo para iniciar um círculo virtuoso de melhorias.

- 7.61 A Estratégia para os Autocarros de Cambridgeshire e de Peterborough define a ambição para a rede de autocarros. O BSIP apresenta um plano de ação para estabelecer uma rede de autocarros melhorada e fornece a base para que os diferentes parceiros ajudem a concretizar a ambição através do trabalho conjunto e da disponibilização de financiamento. A necessidade de alteração baseia-se na necessidade de concretizar as ambições da Estratégia para os Autocarros e de apoiar o crescimento sustentável e sustentado e o bem-estar da região.
- 7.62 À semelhança de todas as outras áreas de Inglaterra (com a exceção de Londres), do País de Gales e da Escócia, os serviços de autocarros em Cambridgeshire e Peterborough tornaram-se serviços não regulamentados em 1986, através da aplicação da Transport Act (Lei dos Transportes) de 1985. A intenção da não regulamentação era melhorar a experiência dos passageiros através de uma maior eficiência devida à concorrência entre operadores para prestarem serviços de autocarros.
- 7.63 A não regulamentação transferiu grande parte do risco associado às operações de autocarros do setor público para o setor privado. Grande parte da influência nos serviços de autocarros foi retirada ao setor público, em troca de os operadores de autocarros assumirem riscos adicionais. Esta redução da influência limitou a medida em que o setor público pode depender dos serviços de autocarros para apoiar a concretização dos seus objetivos.
- 7.64 A legislação subsequente, até à Bus Services Act (Lei dos Serviços de Autocarros) de 2017, alterou o equilíbrio entre as autoridades locais e os operadores de autocarros. A rede de autocarros em Cambridgeshire e em Peterborough depende do financiamento do setor público, que representa cerca de 40% do valor global da rede. No entanto, a CA apenas tem influência direta sobre cerca de 25% da rede, sob a forma de serviços subsidiados.
- 7.65 As disposições atuais destacam vários desafios:
- **Melhorias na rede** – É provável que a manutenção dos serviços requeira um maior recurso ao financiamento do setor público. A diminuição dos níveis de utilização de autocarros pelos utilizadores e o aumento dos custos estão a reduzir a viabilidade dos serviços e a reduzir a capacidade dos operadores para investir ou inovar. Verifica-se uma contenção dos serviços mais rentáveis e uma aversão à procura ou experimentação de novos mercados. Em muitas áreas, têm sido observadas reduções dos serviços, nomeadamente a perda de serviços noturnos e aos domingos e a redução das frequências. Adicionalmente, a liberdade de cada operador planejar as suas próprias rotas e horários dificulta qualquer coordenação para facilitar o intercâmbio.
 - **Tarifas e bilhética** – Cada operador define as suas próprias tarifas e produtos de bilhética, o que resulta numa situação globalmente confusa. Embora exista um bilhete para vários operadores (apenas em Cambridgeshire), este bilhete exclui alguns serviços e tem um prémio sobre o custo dos bilhetes dos próprios operadores. No regime não regulamentado, é difícil conseguir tarifas subsidiadas, exceto através de regimes de viagens concessionadas ou de promoções específicas.
 - **Frotas de autocarros** – O custo de capital que os autocarros com emissões baixas ou zero representa continua a constituir um obstáculo à substituição da frota. Adicionalmente, nos serviços rurais e de longas distâncias, os operadores estão preocupados com a

autonomia das baterias dos veículos elétricos entre carregamentos. Até à data, o investimento em autocarros elétricos tem sido realizado com o apoio do setor público. No entanto, a legislação relativa ao regime de subsídios limita a forma como uma autoridade local pode apoiar os operadores de autocarros a substituir a sua frota, especialmente no caso de operações comerciais. Consequentemente, a CA tem uma influência limitada na rapidez com que pode ocorrer uma mudança para veículos com emissões zero.

- **Experiência do cliente** – Esta é afetada por vários atributos, incluindo a atitude do motorista, a limpeza do autocarro e a disponibilidade de informações. A experiência varia em toda a rede. Em particular, o fornecimento de informações é fragmentado. Alguns operadores fornecem informações abrangentes em vários suportes, outros deixaram de fornecer materiais impressos.
- **Financiamento** – Os serviços de autocarros são financiados por várias fontes diferentes, incluindo o governo central e local – subsídio de autocarro, reembolso de viagens concessionadas, Subsídio para Operadores de Serviços de autocarros (BSOG), assim como fluxos de financiamento destinados a apoiar o setor dos autocarros após a pandemia. Uma mudança do modelo de prestação de serviços começaria por permitir a consolidação dos fluxos de financiamento para ajudar a criar economias de escala e certeza, o que, por sua vez, permitiria obter eficiências em toda a rede. Desta forma, os serviços seriam focados no cumprimento de vários objetivos (sociais, económicos e ambientais) e não apenas na rentabilidade.

- 7.66 O atual modelo de prestação de serviços tem muitas falhas, que foram exacerbadas pela pandemia de COVID-19. Como tal, existe um motivo para a alteração. Sem ocorrerem alterações regulamentares na prestação de serviços de autocarros, é improvável que a Estratégia para os Autocarros de Cambridgeshire e de Peterborough possa ser cumprida na íntegra. Se não forem asseguradas as melhorias significativas na prestação de serviços de autocarros aos passageiros definidas na Estratégia para os Autocarros e no BSIP, a concretização das ambições mais abrangentes para a região será limitada.
- 7.67 Está a ser considerada a possibilidade de reformar a forma como os serviços de autocarros são prestados em Cambridgeshire e em Peterborough devido a vários motivos, resumidos na Tabela seguinte.

Tabela 7-1: Motivos para a alteração

Fator principal	Questões associadas	Implicações
Mercado comercial de fornecimento de autocarros em dificuldades	Os níveis de utilização continuam a ser significativamente inferiores aos que existiam antes da COVID, devido a alterações no comportamento associado a viagens.	Baixos níveis de lucro e incapacidade de investir e inovar sem o apoio adicional do setor público. Continuação da espiral de declínio da utilização e dos níveis de serviço. Modificações persistentes dos serviços, uma vez que os operadores se esforçam por alcançar viabilidade financeira. Aumento dos pedidos de financiamento do setor público para ajudar a manter os serviços. Fragmentação da rede com uma mistura crescente de operadores, o que reduz a compreensão da rede por parte do público e apresenta opções mais diversificadas de tarifas e bilhética (implicando possivelmente custos mais elevados para os utentes).
	Aumento dos custos da prestação dos serviços de autocarros.	
	Os serviços de autocarros estão a ser mantidos com dinheiros públicos (governo central e local).	
	Aumento do número de serviços que se tornaram não comerciais e que foram suprimidos ou reduzidos, ou necessitam de apoio do setor público para se manterem total ou parcialmente.	
	Em resultado do mencionado anteriormente, verifica-se instabilidade no mercado e fragmentação das redes.	
	O congestionamento reduz as velocidades das viagens de autocarro e cria ineficiências operacionais.	
Aumentar o apoio financeiro do setor público para manutenção da rede de autocarros	Um número crescente de serviços de autocarro depende de financiamento público.	Pressões sobre os orçamentos das autarquias locais. É difícil determinar se atualmente existem serviços verdadeiramente comerciais ou potencialmente comerciais. Desejo de uma maior integração de orçamentos, recursos e prestação de serviços em diferentes setores – uma abordagem “Transporte Total” (defendida na Rural Bus Summit organizada pela Stagecoach no início de 2023). Refletindo os seus maiores contributos financeiros, o setor público pretende exercer maior influência sobre a conceção e o fornecimento da rede.
	A CPCA cobrou uma taxa municipal especificamente para angariar fundos para apoiar financeiramente os serviços de autocarros que, de outra forma, teriam sido suprimidos.	
	Aumento dos custos de outros serviços de transporte, como por exemplo, o transporte de casa para a escola.	
	Desejo de observar eficiências e economias de escala na utilização do financiamento público em diferentes tipos de transporte através de uma maior integração.	
Ambição de melhorias significativas na rede de autocarros e de propor serviços mais atrativos	O LTCP tem como objetivo uma redução de 15% no número de quilómetros percorridos de automóvel em resposta à emergência climática e ao aumento do congestionamento (com implicações na limitação do crescimento económico).	Apoio a uma rede de autocarros melhorada significativamente, que proporcione mais rotas para mais locais, com maior frequência e durante uma maior parte do dia/semana, apoiada em tarifas com uma boa relação custo-benefício, viagens com conforto, segurança, comodidade e serviço excelentes. As autoridades locais pretendem alcançar objetivos sociais, económicos e ambientais, e não apenas objetivos comerciais,
	A Estratégia adotada para os Autocarros (março de 2023) reflete a posição do LTCP e promove melhorias significativas na rede de autocarros.	

	<p>Desejo de uma rede mais integrada, que proporcione viagens sem descontinuidades para facilitar a deslocação para uma gama mais alargada de destinos.</p>	<p>embora seja necessário que a rede seja acessível ao erário público e, por conseguinte, seja atrativa para os utilizadores, de modo a maximizar as receitas das tarifas.</p>
	<p>Desejo de uma rede mais consistente e identificável, que reflita o apoio do setor público e o orgulho cívico local.</p>	<p>A rede deve promover a identidade local e refletir o investimento e o interesse do setor público.</p>
	<p>Desejo, quando necessário, de subsidiar as tarifas para promover a utilização entre os utilizadores alvo.</p>	<p>Obtenção de eficiências operacionais e maior valor do investimento do setor público.</p>
	<p>Necessidade de maior prioridade para os autocarros de modo a melhorar os tempos de viagem e a pontualidade e obter eficiências operacionais.</p>	
	<p>Capacidade de atrair financiamento, novo ou adicional, para apoiar a rede de autocarros.</p>	
	<p>Maior estabilidade e coordenação da rede para promover uma maior confiança do público e incentivar a escolha modal a favor do autocarro.</p>	
<p>Fornecimento de uma rede de autocarros melhorada e integrada que seja responsável localmente</p>	<p>Planeamento e controlo proativos e centralizados da rede, em vez de reação a alterações de várias entidades comerciais.</p>	<p>Apoio a uma rede de autocarros melhorada significativamente, que proporcione mais rotas para mais locais, com maior frequência e durante uma maior parte do dia/semana, apoiada em tarifas com uma boa relação custo-benefício, viagens com conforto, segurança, comodidade e serviço excelentes.</p>
	<p>Capacidade para garantir que a rede se desenvolve de acordo com a Estratégia e os objetivos políticos globais.</p>	<p>O desenvolvimento e o fornecimento da rede estão de acordo com a estratégia e a ambição globais.</p>
	<p>Abordagem coordenada para reunir e direcionar recursos e fluxos de financiamento com capacidade para reunir parceiros.</p>	<p>Utilização eficaz dos recursos globais.</p>
	<p>Desejo de responsabilizar operadores a nível local.</p>	<p>Capacidade de satisfazer as necessidades através de requisitos contratuais em substituição de requisitos de negociação. Capacidade de responsabilizar operadores através de requisitos contratuais.</p>

- 7.68 Através de discussões no Fórum dos Operadores de Autocarros, a CA e os operadores de autocarros concordam que é necessário tomar medidas para aumentar as receitas dos passageiros de autocarros, através da melhoria da atratividade dos serviços. No entanto, o quanto mais pode ser alcançado com as disposições atuais é questionável. A escala e o âmbito das alterações necessárias requerem um modelo de prestação de serviços que permita uma alteração radical de forma razoavelmente rápida e proporcione uma rede de autocarros consistente, abrangente, integrada e estável, na qual as pessoas possam confiar.
- 7.69 A Bus Services Act (Lei dos Serviços de Autocarros) proporciona à CA acesso a instrumentos legislativos com possibilidade de resolverem as atuais deficiências do mercado e os desafios que limitam a concretização da Estratégia para os Autocarros, apoiando a concretização das suas ambições e objetivos mais abrangentes. Por conseguinte, é adequado que a CA analise cuidadosamente a provável contribuição de cada opção de regulamentação disponível e opte por implementar a que tiver maior potencial para realizar as alterações necessárias.

A necessidade de intervenção

- 7.70 Os “Motivos para a alteração” acima mencionados definem os desafios que limitam a concretização das ambições da Estratégia para os Autocarros de acordo com as disposições atuais. Justificar-se-ia uma alteração da regulamentação para facilitar a coordenação da rede e as melhorias dos serviços, um sistema integrado de tarifas e bilhética à escala da rede e a criação de uma identidade comum da rede.
- 7.71 Um Estudo sobre o Mercado local de autocarros²³ pedido pelo DfT para apoiar o projeto de lei sobre os serviços de autocarros (atualmente Bus Services Act (Lei dos Serviços de Autocarros) de 2017) durante a sua ida ao Parlamento, analisou as tendências do mercado, os objetivos das partes interessadas e as intervenções governamentais no mercado. O relatório definiu quatro fontes potenciais de imperfeição do mercado ou motivos pelos quais o mercado pode não fornecer serviços de autocarros que proporcionem o maior nível de benefícios para os passageiros. Estas fontes são apresentadas na Tabela seguinte, juntamente com a sua relevância para Cambridgeshire e Peterborough.
- 7.72 Em resposta a estas imperfeições do mercado, a Bus Services Act (Lei dos Serviços de Autocarros) fornece às autoridades locais de transportes instrumentos adicionais para enfrentarem situações nas quais o atual modelo não regulamentado não parece ser a estrutura de regulamentação ideal.

Tabela 7-2: Imperfeições do mercado e sua relevância

Imperfeição do mercado	Descrição	Relevância para Peterborough e Cambridgeshire
Economias de rede	Na estrada, a concorrência entre operadores pode conduzir a padrões de serviço fragmentados e a disposições complexas de bilhética	A rede de autocarros não está coordenada, com os operadores a especificarem os serviços para alcançarem os seus próprios objetivos comerciais. A CA não tem controlo sobre

²³ Estudo sobre o Mercado local de autocarros, Relatório para o DfT, KPMG, 2016

		as alterações nem sobre o cronograma das alterações. Existem várias opções de bilhética diferentes.
Incentivos desajustados	O ambiente competitivo desincentiva o investimento em infraestruturas.	O investimento em infraestruturas tem sido limitado. Os níveis de cooperação entre os operadores para melhorarem conjuntamente a rede têm sido limitados.
Ausência de concorrência	A ausência de uma concorrência efetiva e sustentável entre os operadores poderá resultar em tarifas mais elevadas, em resultados inferiores, na redução da qualidade dos serviços, na diminuição da inovação e em lucros mais elevados para os operadores comparativamente aos obtidos num mercado mais competitivo. A ausência de uma concorrência efetiva poderá também resultar em ineficiências no mercado para os serviços subsidiados.	Apesar de existirem vários operadores na área, a concorrência rodoviária é limitada. O operador dominante na zona é responsável por cerca de 80% da quilometragem total da rede.
Benefícios económicos, sociais e ambientais mais abrangentes	Os serviços de autocarros podem gerar benefícios económicos, sociais e ambientais mais abrangentes, o que pode significar que é economicamente eficiente aumentar a oferta acima dos níveis determinados pelo mercado comercial.	Para concretizar as ambições significativas de reduzir a quilometragem dos automóveis, aumentar a utilização dos autocarros pelos utilizadores e reduzir as emissões de carbono, será necessária uma ação coordenada e um maior envolvimento do setor público no mercado dos autocarros.

Pergunta L2

O Estudo Estratégico afirma que a reforma do mercado dos autocarros é a opção adequada para responder aos desafios que o mercado local dos autocarros enfrenta. Tem algum comentário sobre este assunto?

Objetivos do Regime

- 7.73 Os “Motivos para a alteração” constituem a justificação para alterar o modo como os serviços de autocarros são planeados e prestados para a concretização das ambições da Estratégia para os Autocarros. A Bus Services Act (Lei dos Serviços de Autocarros) proporciona às autoridades locais de transportes opções de regulamentação para as ajudar a concretizar estas ambições. Estas opções podem ser disposições para promover uma maior colaboração e até poderes de franchising de autocarros.
- 7.74 As Orientações sobre Franchising requerem a definição de objetivos relacionados com o que uma autoridade pretende alcançar, em função dos quais podem ser avaliadas as diferentes opções. A CA identificou quatro objetivos principais que sustentam o seu desejo de considerar diferentes modelos de fornecimento de redes de autocarros. Essencialmente, procura adotar um modelo que concretize de forma mais eficaz e eficiente as ambições da Estratégia para os Autocarros e maximize os benefícios alcançados. Os objetivos são apresentados em seguida.

Tabela 7-3: Objetivos do Regime e as suas medições

Objetivo do Regime	Medição do objetivo
Maximizar a capacidade para criar, o mais rapidamente possível, uma rede de autocarros significativamente melhorada e integrada.	Medidas quantitativas, como por exemplo, a utilização total de autocarros. Medidas qualitativas, como por exemplo, a satisfação dos passageiros dos autocarros com os vários atributos do serviço.
Maximizar a contribuição dos serviços de autocarros para a concretização de várias metas e objetivos políticos económicos, sociais e ambientais mais abrangentes.	Reduções quantificadas monetariamente das emissões de gases com efeito de estufa e das emissões de veículos resultantes de uma frota de autocarros mais verde e da redução das viagens de automóvel. Melhoria dos níveis de acesso às oportunidades de trabalho e de aprendizagem e aos benefícios pessoais daí decorrentes.
Maximizar os benefícios para os utilizadores de autocarros relativamente à prestação coordenada de serviços, à bilhética integrada, à estabilidade dos serviços e ao fornecimento de informações.	Benefícios financeiros para os passageiros e receitas resultantes da concretização da Estratégia para os Autocarros. Benefícios não financeiros decorrentes da melhoria da coordenação e da informação, incluindo uma melhor integração com outros modos de transporte.
Maximizar a relação custo-benefício e os benefícios do investimento na rede de autocarros.	Nível de benefícios financeiros obtidos com o investimento.

7.75 É evidente que, para que qualquer novo modelo de fornecimento de rede possa prosseguir, deve ser económico. Por conseguinte, apoiar os principais objetivos do regime é uma forma de garantir que qualquer abordagem adotada para o fornecimento da futura rede de autocarros em Cambridgeshire e Peterborough seja económica.

Opções para o futuro

7.76 Reconhecendo que o mercado não regulamentado pode nem sempre ser o modelo de fornecimento mais eficaz para satisfazer as aspirações das autoridades locais, a Bus Services Act (Lei dos Serviços de Autocarros) de 2017 prevê potenciais intervenções para alterar o modelo não regulamentado introduzido em 1986. Posteriormente, a Estratégia Nacional para os Autocarros²⁴ clarificou estas opções, ao tornar clara a necessidade das autoridades de transportes recorrerem ao Franchising ou a uma Parceria Reforçada para concretizarem as ambições de melhoria dos serviços de autocarros locais.

7.77 Por conseguinte, esta posição determinou quais as opções necessárias para esta avaliação em Cambridgeshire e em Peterborough – uma Parceria Reforçada ou um Franchising. A única outra variável é o nível de investimento associado a cada uma destas e as intervenções e iniciativas efetivas que seriam introduzidas no âmbito destas opções.

7.78 Esta Avaliação foi iniciada com seis cenários, considerados a um nível estratégico, na qual foram avaliados dois modelos de prestação de serviços (Franchising e EP) em função de três

²⁴ DfT (2021) [“Bus Back Better”, Estratégia Nacional para os Autocarros para Inglaterra](#)

níveis de investimento – baixo, médio e elevado. Após um exercício de seleção inicial, foram apresentadas duas opções para uma avaliação mais detalhada: Franchising e uma EP, ambas com um nível de investimento médio.

- 7.79 Os seis cenários foram considerados em termos da sua viabilidade geral. No caso de um investimento baixo, o Franchising não teria grande utilidade, uma vez que iria aumentar os custos e os riscos para a CA, sem alcançar os benefícios estratégicos das melhorias da rede. Por conseguinte, esta opção não foi tida em consideração. Se fosse provável um cenário de investimento baixo, seria necessário dispor de, pelo menos, uma EP.
- 7.80 No caso de um investimento de nível elevado, é mais provável que a CA pretenda exercer um controlo maior sobre a implementação do financiamento de modo a garantir a concretização das suas ambições, o que excluiria a utilização de uma EP. No entanto, neste momento, é pouco provável que seja comportável um investimento de nível elevado, pelo que esta opção foi rejeitada. Consequentemente, concluiu-se que os seguintes cenários eram os mais prováveis e práticos:
- Investimento de nível médio com uma EP (cerca de 10 milhões de £ de investimento de capital mais 600.000 £ por ano para custos operacionais e apoio adicional ao serviço de autocarros, **iniciando com 7,5 milhões de £** no primeiro ano).
 - Investimento de nível médio com Franchising (cerca de 41 milhões de £ de investimento de capital, mais 1,4 milhões de £ por ano para custos operacionais e apoio adicional ao serviço de autocarros a partir de 8,5 milhões de £ no primeiro ano).
- 7.81 A Administração da CA concorda que uma mudança para um destes cenários deve acontecer e que “não fazer nada” não é uma opção. A Avaliação considera cada um dos cenários, para permitir uma decisão informada sobre a futura governança de autocarros na área. A Estratégia Nacional para os Autocarros requer que todas as autoridades locais de transportes adotem uma EP ou um Franchising, com a subsequente orientação de que sem um destes cenários em vigor, pode ser posto em causa o financiamento do governo para as autoridades locais e para os operadores de autocarros a funcionar nas suas áreas. Por conseguinte, não fazer nada prejudicaria a reputação e a credibilidade da CA, reduziria as oportunidades de financiamento e não resolveria os desafios do atual fornecimento de autocarros. Adicionalmente, é provável que os operadores de autocarros e outras partes interessadas exerçam pressão sobre a CA para que tome alguma medida.

Tabela 7-4: Descrições das opções

Categoria do poder	Descrição e discussão	Aplicação possível
Parceria Reforçada (EP)	<p>Acordo mútuo entre os operadores e as autoridades de transportes sobre uma visão para o futuro dos transportes públicos (um plano de EP) e um conjunto de ações associadas (Regimes de EP), abrangendo potencialmente especificações de veículos, marca, pagamento/bilhética, informações em tempo real e horários. Uma vez acordadas, estas normas tornam-se requisitos de todos os serviços de autocarros que operam na área em causa, sejam novos ou já existentes.</p> <p>A aplicação bem sucedida de uma EP requer um nível de consenso entre os operadores de autocarros para ser apoiada.</p> <p>A autoridade local pode, em determinadas circunstâncias, tornar-se também responsável pelo registo dos serviços de autocarros locais - assumindo responsabilidades das Autoridades Rodoviárias - e realizando a aplicação das normas.</p> <p>É provável que tenha maior utilidade em situações nas quais é importante que todas as operações de autocarros cumpram as mesmas normas. Embora a intenção seja alcançar consenso e acordo, alguns operadores podem resistir a uma parceria e requerer que sejam obrigados a participar, quando o registo e a aplicação forem considerados valiosos e quando se preveja um âmbito geográfico alargado.</p> <p>Pode determinar a área a que se aplica, dependendo do que os parceiros pretendem alcançar.</p>	<p>Se for apoiado pelos parceiros (ou seja, operadores de autocarros e outras partes interessadas) – poderá apoiar muitas das intervenções propostas, com a CPCA a fornecer infraestruturas, apoio administrativo e financiamento público específico previsto no Regime de EP.</p> <p>Em contrapartida, os operadores comprometer-se-iam a cumprir normas mínimas relativas a horários e veículos e a participar em sistemas holísticos adequados de bilhética/pagamento, sob uma marca e identidade comuns.</p> <p>Para maximizar a eficácia da aplicação do Regime de EP, a CA assumiria a responsabilidade pelo registo e aplicação do serviço local de autocarros.</p> <p>Pode ser uma área definida ou toda a área da autoridade.</p>

Categoria do poder	Descrição e discussão	Aplicação possível
Franchising	<p>Num Regime de Franchising, as autoridades locais determinarão os pormenores dos serviços a serem fornecidos – onde funcionam, quando funcionam e as normas dos serviços.</p> <p>Geralmente, os operadores de autocarros prestam os seus serviços através de contrato com a autoridade local, que pode celebrar qualquer tipo de contrato que considere adequado. Nenhum outro serviço pode operar na área franchisada sem o acordo da autoridade do franchising.</p> <p>O franchising está apenas disponível para as Mayoral Combined Authorities (ou conforme acordado pelo Secretário de Estado) – por conseguinte, o poder está automaticamente disponível para as CA.</p> <p>Pode ser uma área estritamente definida ou toda a área da autoridade.</p>	<p>Dada a visão de uma abordagem holística e multimodal para a futura prestação de serviços de transporte nas zonas rurais (ou seja, não limitada às disposições convencionais existentes), o franchising proporciona a capacidade de adotar uma abordagem holística para a conceção, o planeamento e o fornecimento de uma rede de autocarros consistente e abrangente, incluindo a bilhética para toda a rede, com o propósito de cumprir os objetivos sociais, económicos e ambientais locais. Constitui uma forma eficaz de concretizar as melhorias radicais pretendidas.</p>

7.82 Em seguida, são resumidas as principais diferenças entre o que significaria fornecer serviços de autocarros no âmbito de uma EP ou de um Franchising. No âmbito do Franchising, a autoridade tem o controlo final sobre o planeamento e o fornecimento da rede, enquanto que uma EP requer que as autoridades e os operadores de autocarros trabalhem em estreita colaboração e, através de negociações, se comprometam a fornecer infraestruturas e serviços de transporte nos níveis acordados, cumprindo as orientações da Autoridade da Concorrência e dos Mercados (CMA) relativamente à manutenção da concorrência no mercado.

Tabela 7-5: Diferenças entre EPs e Franchising

Parceria Reforçada	Franchising
Controlo apenas dos serviços subsidiados; alguma influência sobre a rede mais alargada (por exemplo, a regulação dos percursos)	Controlo de todos os serviços – rotas, frequências, números de rotas
Negociação de normas para serviços/veículos	Definição de normas para serviços/veículos
Negociação da marca da rede, continuação do reconhecimento de operadores individuais	Marca da rede obrigatória. Marca comum
Fixação de tarifas apenas nos serviços subsidiados e oportunidades de descontos específicos	Fixação de tarifas em todos os serviços e descontos gerais nas tarifas
Negociação da emissão de bilhetes para vários operadores	Venda de bilhetes para vários operadores e gama de produtos única
Sem subsídios cruzados entre serviços	Os serviços rentáveis podem beneficiar de subsídios cruzados noutros serviços

Possibilidade de responsabilizar os operadores que não cumpram os requisitos	Responsabilização dos operadores que não cumpram os requisitos
Abordagem negociada/parceria para gestão da rede	Abordagem centralizada para planeamento e gestão da rede
Responsabilidades e recursos partilhados	Aumento da responsabilidade e dos recursos da Autoridade Local de Transportes

Avaliação de opções

7.83 O Franchising e as EP poderiam alcançar alguns ou todos os objetivos dos serviços de autocarros. A Tabela 7-6 resume os atributos que seriam alcançados por cada opção e em que extensão seriam alcançados.

Tabela 7-6: Resumo dos atributos em ambas as opções

Atributos ²⁵	Parceria Reforçada	Franchising
Planeamento e coordenação em toda a rede	√	√√
Estabilidade da rede – rotas/níveis de serviço		√√
Estabilidade da rede – alterações de serviço e quando	√	√√
Coordenação e intercâmbio de serviços	√	√√
Regulação/gestão dos percursos em serviços paralelos	√	√√
Aumento da frequência dos serviços	√	√√
Alargamento dos serviços para determinadas horas do dia ou para determinado dia da semana	√√	√√
Melhoria da fiabilidade do serviço	√√	√√
Implementação de medidas de prioridade para os autocarros	√√	√√
Integração com serviços de transporte específicos	√	√√
Coordenação do cronograma e dos níveis das alterações das tarifas		√√
Restrição de tipos/número de produtos tarifários	√	√√
Tarifas/bilhética entre serviços	√	√√
Bilhetes para rede com vários operadores	√√	√√
Descontos/subsídios nas tarifas	√	√√
Introdução de veículos com emissões zero	√√	√√
Estrutura e normas dos veículos consistentes	√	√√
Sistemas/equipamentos de bordo consistentes	√	√√
Informações/anúncios audiovisuais a bordo	√√	√√
Identificação comum dos veículos	√	√√
Marca da rede	√	√√
Numeração coordenada das rotas	√	√√
Fornecimento de informações abrangentes (incluindo sítio da Internet, folhetos/brochuras sobre horários)	√√	√√
Informações em tempo real	√√	√√
Paragens com painéis eletrónicos com informação relativa a horários	√√	√√
Sinalização melhorada/consistente das paragens de autocarro	√√	√√
Melhoria dos abrigos, paragens e estações de autocarros	√√	√√

²⁵ Nem todos estes atributos são atualmente propostos para implementação

Regulamentação da utilização das paragens de autocarro (reserva de faixas horárias)	√	√√
Formação consistente dos motoristas		√√
Uniforme padrão dos motoristas		√√
Carta do passageiro	√√	√√
Indemnização de passageiros	√	√√
Reinvestimento das poupanças de eficiência na rede	√	√√

7.84 Este resumo sugere que o Franchising seria a melhor forma de concretizar as ambições para o fornecimento da rede de autocarros.

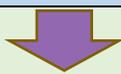
Pergunta L3

O Estudo Estratégico identificou duas opções sob as quais os autocarros poderiam circular - uma **Parceria Reforçada** ou um **Franchising**. Existem outras opções que gostaria que tivessem sido consideradas?

Objetivos globais

7.85 Os objetivos da Estratégia para os Autocarros destacam a intenção de fornecer uma rede melhorada de serviços de autocarros que seja cómoda, atrativa e fácil de utilizar. Entretanto, os objetivos da reforma do serviço de autocarros visam promover a capacidade de alcançar os objetivos da Estratégia para os Autocarros através dos meios mais eficientes e eficazes, proporcionando o maior nível de benefício e valor globais. Isto é ilustrado na figura seguinte.

Figura 7-4: Objetivos da Estratégia para os Autocarros

Visão da Estratégia para os Autocarros	Proporcionar uma rede abrangente de serviços de autocarros em Cambridgeshire e em Peterborough que as pessoas considerem cómoda, fácil de utilizar, fiável e com uma boa relação custo-benefício e que proporcione uma alternativa viável à utilização do automóvel.				
Objetivos da Estratégia para os Autocarros: Uma rede de autocarros que...	<i>...atraia os utilizadores de automóveis</i>	<i>...apoie o crescimento sustentável</i>	<i>...proteja e melhore o ambiente</i>	<i>...apoie a saúde e o bem-estar da comunidade</i>	<i>...crie oportunidades para todos</i>
					
Objetivos da Estratégia para os Autocarros	Contribuição para os objetivos da Estratégia para os Autocarros		Objetivos da Reforma do Serviço de Autocarros		
Criar uma rede abrangente de autocarros, que promova uma melhor ligação das pessoas aos locais em toda a região e fora desta.	Cómoda Fácil de utilizar		Maximizar a capacidade da CPCA criar, o mais rapidamente possível, uma rede de autocarros significativamente melhorada e integrada		
Garantir que os autocarros fazem parte de um sistema de transportes planeado e integrado.	Cómoda Fácil de utilizar				
Realizar uma transição para uma frota de autocarros moderna e com baixas emissões	Atrativa		Maximizar a contribuição dos serviços de autocarros para a concretização de várias metas e objetivos políticos económicos, sociais e ambientais mais		
Proporcionar uma rede de autocarros mais compreensível, através de informações claras e de um sistema de bilhética fácil	Atrativa Fácil de utilizar		Maximizar os benefícios para os utilizadores de autocarros relativamente à prestação coordenada de serviços, à bilhética integrada, à estabilidade dos serviços e ao fornecimento de informações		
Obter uma rede de autocarros económica, com tarifas simplificadas e limitadas	Atrativa Fácil de utilizar				
Reduzir os tempos de viagem de autocarros e melhorar a fiabilidade	Cómoda Atrativa		Maximizar a relação custo-benefício e os benefícios do investimento na rede de autocarros		
Proporcionar instalações de espera de alta qualidade para passageiros.	Atrativa				
  					
Resultados:					
Reduzir em 15% o número de quilómetros percorridos de automóvel na região até 2030			Duplicar o número de passageiros de autocarro (baseado nos níveis de 2019/20) até 2030		

- 7.86 Em todas as considerações para a alteração está o objetivo subjacente de que qualquer abordagem futura apenas pode prosseguir se for comportável.

Pergunta L4

Tem algum comentário sobre os objetivos gerais da Combined Authority, tal como estabelecidos no Estudo Estratégico?

Concretização dos objetivos

- 7.87 A Estratégia para os Autocarros define as suas ambições de melhorar as normas e os serviços de autocarros em apoio à concretização dos seus objetivos políticos e estratégicos mais abrangentes. As opções de regulamentação consideradas implicam compromissos entre o grau de influência que a CA tem na concretização da Estratégia para os Autocarros e os custos e os riscos associados à sua implementação.
- 7.88 A Bus Services Act (Lei dos Serviços de Autocarros) requer que, quando uma LTA decide considerar a possibilidade de Franchising dos serviços de autocarros na sua área, seja desenvolvida uma avaliação para demonstrar que o Franchising é a opção mais adequada para alcançar os seus objetivos e metas políticos.
- 7.89 Uma EP não requer o desenvolvimento de uma avaliação para a sua adoção ou implementação. De facto, para as áreas que não consideram o Franchising, uma EP é o modelo de fornecimento esperado. Uma EPa é desenvolvida através de um processo de negociação, com as partes a decidirem os níveis aceitáveis de compromisso que irão apoiar. No entanto, a CA não pode obrigar os operadores a apoiarem uma EP. Durante o desenvolvimento de uma EP, os operadores podem colocar objeções e, com o apoio de um número suficiente de operadores, podem impedir que o Plano e/ou Regime da EP seja elaborado e entre em vigor. Como tal, isto pode resultar num compromisso para alcançar um acordo.

Melhorias na rede de autocarros

- 7.90 A atual rede de autocarros é constituída por uma combinação de serviços comerciais (na qual os operadores assumem o risco das receitas) e de serviços subsidiados (que funcionam através de contrato com a CA).
- 7.91 A Estratégia para os Autocarros adotada e o BSIP propõem melhorias para a rede de autocarros, com serviços adicionais, alterações aos serviços existentes e melhorias nas frequências, de acordo com uma hierarquia normalizada de serviços que estabelece os níveis de serviço esperados. Adicionalmente, apresenta uma maior coordenação de serviços para proporcionar ligações.
- 7.92 Poderiam ser introduzidos **serviços subsidiados adicionais** em qualquer das opções de fornecimento, limitados essencialmente pelos níveis de financiamento disponíveis. No entanto, no âmbito de uma EP, nenhuma parte de um serviço adicional poderá concorrer com um serviço comercial. Isto pode limitar a especificação, a potencial eficiência e a eficácia dos

serviços adicionais. Do mesmo modo, podem ser necessárias alterações de reação aos serviços subsidiados em resposta a alterações nos serviços comerciais.

- 7.93 As **alterações aos serviços comerciais** apenas podem ser realizadas mediante negociação e acordo com os operadores. A CA não tem o direito de insistir nas alterações. O regime de *minimis* permite um mecanismo limitado de apoio financeiro às alterações acordadas, como por exemplo, desvios de rotas ou viagens adicionais. No âmbito de uma EP, esta posição mantém-se inalterada. No âmbito do Franchising, a CA teria a capacidade de realizar alterações, sendo a viabilidade económica a única limitação.
- 7.94 De acordo com as disposições atuais, a CA não tem a capacidade de especificar **frequências mínimas de serviço normalizadas**. No âmbito de uma EP, existe a possibilidade de especificar um padrão normalizado de frequências máximas de serviço por período de tempo, que se aplicaria a todos os operadores que desejassem gerir serviços (sujeito à aprovação do número necessário de operadores para ser implementado). No âmbito do Franchising, a CA teria a liberdade de especificar os níveis de serviço que pretendesse (sujeito à viabilidade económica).
- 7.95 A **coordenação de rotas e de horários** dos serviços de acordo com as atuais disposições é difícil de alcançar, uma vez que os operadores têm a liberdade de alterar, como desejarem, as rotas e os horários. Os operadores são incentivados a maximizar as receitas dos seus serviços, em vez das receitas globais dos transportes públicos. Por conseguinte, a realização de ligações com outros serviços pode não ser uma prioridade. No âmbito de uma EP, esta posição mantém-se em grande medida inalterada, embora o cronograma de quaisquer alterações possa ser limitado a determinadas datas em cada ano. No âmbito do Franchising, a CA seria responsável pelo planeamento e gestão de toda a rede, podendo assim garantir a coordenação contínua de serviços. Adicionalmente, deveria poder obter eficiências na implementação de recursos, através da eliminação de duplicação de serviços e através da melhoria de ligações entre serviços.

Pontualidade e fiabilidade

- 7.96 A pontualidade e a fiabilidade dos serviços de autocarros são preocupações dos passageiros e dos operadores. A introdução de medidas para acelerar os tempos de viagem dos autocarros, manter a fiabilidade e reduzir a variabilidade dos tempos de viagem é fundamental para a Estratégia para os Autocarros. A introdução de tais medidas poderia ser realizada ao abrigo de qualquer modelo de fornecimento. Uma EP daria às autoridades a oportunidade de se comprometerem com essas intervenções, de incentivar e recompensar os compromissos negociados dos operadores de autocarros (como por exemplo, o cumprimento de determinadas normas dos veículos). No âmbito do Franchising, os benefícios das prioridades para os autocarros reverteriam igualmente a favor da CA em termos de redução dos custos operacionais para proporcionar um nível específico de serviço.

Apoio a políticas e estratégias mais abrangentes

- 7.97 Cada uma das opções de fornecimento tem o potencial de apoiar a concretização de ambições e objetivos políticos mais abrangentes. No âmbito de uma EP, as negociações periódicas permitiriam a introdução de variações no Regime de EP para permanecer de acordo com a política em desenvolvimento. No âmbito do Franchising, a CA teria a liberdade de analisar e alterar o sistema de autocarros para cumprir objetivos políticos mais abrangentes ou revistos, sujeito a processos acordados no âmbito dos contratos de serviços franchisados.

Parques de estacionamento de autocarros e veículos

- 7.98 Nos termos das disposições atuais, os parques de estacionamento de autocarros e os veículos são propriedade e são geridos pelos operadores, nos serviços comerciais e nos serviços subsidiados. Muitos autocarros funcionam com combustão, embora tenham sido colocados em funcionamento 40 veículos elétricos, na sua maioria com apoio de terceiros.
- 7.99 A Estratégia para os Autocarros prevê uma evolução para mais autocarros com emissões zero. No âmbito de uma EP ou de um Franchising, a CA espera que os operadores continuem a manter a propriedade e o controlo dos seus parques de estacionamento e autocarros. Numa EP, seriam negociados requisitos para mais veículos com emissões zero, embora a data final para o cumprimento fosse provavelmente algures no futuro, com um prazo potencialmente maior para os pequenos e médios operadores. No âmbito do Franchising, o ritmo de introdução de autocarros com emissões zero seria especificado nos contratos e limitado apenas pela capacidade a CA suportar os custos contratuais daí resultantes.
- 7.100 Em qualquer cenário, a CA está interessada em proporcionar mais capacidade de parque de estacionamento, para ajudar a garantir a existência de instalações adequadas para os autocarros com emissões zero, para facilitar a entrada de novos operadores no mercado e para acomodar o maior número de autocarros necessários para fornecer a rede melhorada. No caso do franchising, pretende-se prever a criação de dois novos parques de estacionamento, um na área de Peterborough e outro na área de Cambridge. Estes parques de estacionamento ajudariam a facilitar a entrada de novos operadores no mercado e, adicionalmente aumentariam a capacidade global.

Tarifas e bilhética

- 7.101 Atualmente, os operadores de autocarros impõem em grande medida os níveis das tarifas e os produtos de bilhética. Existe reduzida margem de manobra para a CA os influenciar, à exceção da fixação de tarifas em serviços subsidiados e da facilitação de um bilhete para vários operadores. A Estratégia para os Autocarros pretende um sistema de tarifas e de bilhética mais simples, com um número menor de produtos padrão e limites máximos de tarifas.
- 7.102 No âmbito de uma EP, poderia obter-se alguma racionalização dos bilhetes, embora se mantivesse o direito de os operadores fixarem tarifas únicas. Do mesmo modo, a fixação de tarifas nos serviços subsidiados continuaria a ser influenciada pelas tarifas comerciais. A oferta de tarifas subsidiadas ao abrigo de uma EP é difícil de concretizar fora dos grupos que têm direito a viagens concessionadas.

7.103 No âmbito do Franchising, a CA teria a capacidade de estabelecer tarifas padrão em toda a rede (incluindo a idade máxima e o nível de desconto para os jovens) e uma gama de bilhetes padrão para toda a rede.

Experiência do cliente

7.104 Atualmente, existem diferenças entre os operadores relativamente à experiência do cliente e às informações disponíveis. Cada uma das opções de fornecimento tem potencial para normalizar a oferta, por exemplo em termos de formação dos motoristas e dos requisitos de qualidade dos veículos ou de definição de normas para o estilo, o conteúdo e as fontes de informação. No âmbito do Franchising, a CA poderá também decidir especificar uma marca e uma identidade comuns a todos os serviços de autocarros, para ajudar a proporcionar aos utilizadores uma experiência mais consistente.

Concretização dos objetivos da Estratégia para os Autocarros

7.105 O resumo seguinte indica em que medida os objetivos da Estratégia para os Autocarros poderão ser alcançados através de uma EP ou de um Franchising.

Tabela 7-7: Objetivos da Estratégia para os Autocarros e as opções

Objetivos da Estratégia para os Autocarros	Parceria Reforçada	Franchising
Criar uma rede abrangente de autocarros, que promova uma melhor ligação das pessoas aos locais em toda a região e fora desta.	Os operadores mantêm a capacidade de realizar alterações aos serviços sem a aprovação da CA.	Capacidade de planear e especificar toda a rede e de impor quando/como são realizadas as alterações à rede.
Garantir que os autocarros fazem parte de um sistema de transportes planeado e integrado.	Os operadores continuam a ter liberdade para realizar alterações aos serviços, o que pode eliminar as oportunidades de intercâmbio. Para implementar medidas é necessário alcançar um acordo.	Rede global planeada para facilitar o intercâmbio e evitar a duplicação de serviços. A integração das tarifas e da bilhética é um requisito.
Realizar uma transição para uma frota de autocarros moderna e com baixas emissões.	Pode ser especificado, no entanto, é necessário um acordo. Por conseguinte, pode demorar mais tempo a concretizar.	Possibilidade de especificar requisitos, desde que exista financiamento adequado disponível.
Proporcionar uma rede de autocarros mais compreensível, através de informações claras e de um sistema de bilhética fácil.	Pode ser especificado, no entanto, é necessário um acordo. E pode resultar em alguns compromissos, nomeadamente em relação aos preços dos bilhetes. Os operadores podem continuar a proporcionar alguns dos seus próprios produtos, o que pode causar confusão aos utilizadores.	Possibilidade de especificar as tarifas e os produtos de bilhética disponíveis em toda a rede.
Obter uma rede de autocarros económica, com tarifas simplificadas e limitadas.	Possibilidade de controlar as tarifas apenas nos serviços subsidiados. Alguma possibilidade de estabelecer acordos de tarifas com descontos/concessionadas específicas.	Possibilidade de fixar tarifas, mesmo com descontos significativos, aplicáveis a toda a rede.

Reduzir os tempos de viagem de autocarros e melhorar a fiabilidade.	Possibilidade de o conseguir através da prioridade para os autocarros e de outras iniciativas.	Possibilidade de o conseguir através da prioridade para os autocarros e de outras iniciativas.
Proporcionar instalações de espera de alta qualidade para passageiros.	Possibilidade de melhorar as instalações de espera para os passageiros em toda a rede.	Possibilidade de melhorar as instalações de espera para os passageiros em toda a rede.

7.106 A comparação mostra como o Franchising poderá ajudar a alcançar os objetivos relativamente ao planeamento, oferta e prestação de serviços de forma mais fácil e eficaz do que uma EP, na qual é necessário negociar e obter um acordo em tudo. No entanto, a oferta de infraestruturas e as medidas de prioridade para os autocarros poderiam ser alcançadas de forma similar em qualquer um dos modelos. No entanto, podem existir diferenças entre o que os operadores podem fornecer para complementar os investimentos. No âmbito de uma EP, estas medidas teriam de ser negociadas, enquanto que no âmbito do Franchising teriam de ser especificadas.

7.107 A Tabela 7-8 mostra como uma EP ou um Franchising poderia apoiar as ambições políticas de autoridades vizinhas. Globalmente, o Franchising na área da CA não deverá ter um impacto negativo nos serviços de autocarros das áreas vizinhas. Um sistema de Autorização de Serviço permitirá que os serviços comerciais transfronteiriços continuem a funcionar como atualmente (em ambiente não regulamentado, mas com o acordo de cumprir determinadas normas, como a emissão de bilhetes para vários operadores).

Tabela 7-8: Autoridades vizinhas – impactos políticos de uma EP ou de um Franchising

Autoridade	Parceria Reforçada	Franchising
Norfolk	Impacto neutro/mínimo. Uma ligação estratégica de autocarro – sem impacto na frequência/horário. Possibilidade de melhorar a informação sobre os serviços transfronteiriços e introduzir opções de bilhetes para vários operadores.	Impacto neutro/mínimo. Uma ligação estratégica de autocarro – sem impacto na frequência/horário nem na capacidade de alterar o serviço. A reforma da bilhética pode beneficiar as viagens internacionais. Manutenção das normas de serviço através de requisitos de Autorização de Serviço.
Suffolk	Alguns impactos positivos. Várias ligações estratégicas de autocarro, com propostas para melhorar os níveis de serviço. Possibilidade de melhorar a informação sobre os serviços transfronteiriços e introduzir opções de bilhetes para vários operadores.	Alguns impactos positivos. Várias ligações estratégicas de autocarro, com propostas para melhorar os níveis de serviço. A reforma da bilhética pode beneficiar as viagens internacionais.

	<p>Ambições partilhadas em matéria de veículos com emissões zero e de descarbonização.</p>	<p>Manutenção das normas de serviço através de requisitos de Autorização de Serviço.</p> <p>Ambições partilhadas em matéria de veículos com emissões zero e de descarbonização.</p>
Essex	<p>Alguns impactos positivos.</p> <p>Uma ligação estratégica de autocarro, com proposta para melhorar o nível de serviço.</p> <p>Possibilidade de melhorar a informação sobre os serviços transfronteiriços e introduzir opções de bilhetes para vários operadores.</p>	<p>Alguns impactos positivos.</p> <p>Uma ligação estratégica de autocarro, com proposta para melhorar o nível de serviço.</p> <p>A reforma da bilhética pode beneficiar as viagens internacionais.</p> <p>Manutenção das normas de serviço através de requisitos de Autorização de Serviço.</p>
Hertfordshire	<p>Alguns impactos positivos.</p> <p>Uma ligação estratégica de autocarro, com proposta para melhorar o nível de serviço.</p> <p>Apoia o objetivo comum de melhorar a infraestrutura dos autocarros, as informações aos passageiros e a imagem global dos autocarros, estabelecendo uma ligação com a identidade da Intalink.</p>	<p>Alguns impactos positivos.</p> <p>Uma ligação estratégica de autocarro, com proposta para melhorar o nível de serviço.</p> <p>A reforma da bilhética pode beneficiar as viagens internacionais.</p> <p>Manutenção das normas de serviço através de requisitos de Autorização de Serviço.</p> <p>Apoia o objetivo comum de melhorar a infraestrutura dos autocarros, as informações aos passageiros e a imagem global dos autocarros, estabelecendo uma ligação com a identidade da Intalink.</p>
Central Bedfordshire	<p>Impacto neutro/mínimo. Oferta limitada de serviços internacionais.</p> <p>Apoia o objetivo comum de melhorar, em geral, os serviços de autocarros.</p> <p>Possibilidade de melhorar a informação sobre os serviços transfronteiriços e introduzir opções de bilhetes para vários operadores.</p>	<p>Impacto neutro/mínimo. Oferta limitada de serviços internacionais.</p> <p>Apoia o objetivo comum de melhorar, em geral, os serviços de autocarros.</p> <p>A reforma da bilhética pode beneficiar as viagens internacionais.</p> <p>Manutenção das normas de serviço através de requisitos de Autorização de Serviço.</p>
Bedford	<p>Impacto neutro/mínimo.</p> <p>Uma ligação estratégica de autocarro – sem impacto na frequência/horário.</p>	<p>Impacto neutro/mínimo.</p> <p>Uma ligação estratégica de autocarro – sem impacto na frequência/horário.</p> <p>Objetivos comuns para as atividades de informação, de bilhética e de promoção.</p>

	<p>Objetivos comuns para as atividades de informação, de bilhética e de promoção.</p> <p>Possibilidade de melhorar a informação sobre os serviços transfronteiriços e introduzir opções de bilhetes para vários operadores.</p>	<p>A reforma da bilhética pode beneficiar as viagens internacionais.</p> <p>Manutenção das normas de serviço através de requisitos de Autorização de Serviço.</p>
North Northamptonshire	<p>Impacto neutro/mínimo.</p> <p>Uma ligação estratégica de autocarro – sem impacto na frequência/horário.</p> <p>Objetivos comuns para melhorias gerais dos serviços.</p> <p>Possibilidade de melhorar a informação sobre os serviços transfronteiriços e introduzir opções de bilhetes para vários operadores.</p>	<p>Impacto neutro/mínimo.</p> <p>Uma ligação estratégica de autocarro – sem impacto na frequência/horário.</p> <p>Objetivos comuns para melhorias gerais dos serviços.</p> <p>A reforma da bilhética pode beneficiar as viagens internacionais.</p> <p>Manutenção das normas de serviço através de requisitos de Autorização de Serviço.</p>
Lincolnshire	<p>Impacto neutro/mínimo.</p> <p>Várias ligações estratégicas de autocarro – sem impacto na frequência/horário.</p> <p>Objetivos comuns para melhorias gerais dos serviços.</p> <p>Possibilidade de melhorar a informação sobre os serviços transfronteiriços e introduzir opções de bilhetes para vários operadores.</p>	<p>Impacto neutro/mínimo.</p> <p>Várias ligações estratégicas de autocarro – sem impacto na frequência/horário.</p> <p>Objetivos comuns para melhorias gerais dos serviços.</p> <p>A reforma da bilhética pode beneficiar as viagens internacionais.</p> <p>Manutenção das normas de serviço através de requisitos de Autorização de Serviço.</p>

Pergunta L5

Tem algum comentário sobre os potenciais impactos do Franchising ou de uma Parceria Reforçada na realização dos objetivos de autoridades vizinhas?

A posição única da CPCA

7.108 A rede de autocarros em Cambridgeshire e em Peterborough tem enfrentado desafios semelhantes aos da maioria das outras zonas do país, com os serviços comerciais em dificuldades devido à redução da utilização após a COVID. Por conseguinte, a CA, juntamente com outras Mayoral Combined Authorities, está a explorar opções alternativas de prestação de serviços de autocarros. No entanto, a área geográfica da CPCA é muito diferente das áreas metropolitanas mais urbanizadas, o que significa que a sua rede de autocarros também é bastante diferente.

- 7.109 As áreas mais urbanizadas têm populações grandes e com distribuição concentrada que são servidas por redes intensivas de autocarros comerciais. Nestes casos, o Franchising é atrativo para poder conceber e moldar estas redes de forma diferente, utilizando as receitas dos serviços mais comerciais para subsidiar outros serviços ou para colmatar lacunas. Isto é acompanhado de enormes responsabilidades e riscos, com a supervisão de grandes redes operadas por muitas centenas de autocarros.
- 7.110 A área da CPCA é constituída por duas áreas urbanas modestas, juntamente com grandes áreas rurais com população com distribuição dispersa. Por conseguinte, apenas existem redes intensivas de autocarros nas áreas mais densamente povoadas. As outras áreas são servidas por serviços subsidiados ou serviços comerciais de menor frequência. Algumas áreas têm poucos serviços ou nenhum serviço. Estas circunstâncias e desafios diferentes significam que o interesse da CA no Franchising consiste em garantir a capacidade de planear e fornecer uma rede mais abrangente e integrada. Reconhecendo que serão necessários fundos públicos significativos para o conseguir, o Franchising irá permitir que esses fundos sejam direcionados de forma eficiente para a realização dos objetivos mais abrangentes da CA e dos seus parceiros.
- 7.111 Embora isto aumente a responsabilidade e o risco para a CA, a escala deste aumento será muito menor comparativamente a outras áreas que estão a considerar o franchising. De facto, o Regime de Franchising previsto pelo CPCA é mais equilibrado comparativamente a outras áreas, com algumas responsabilidades a permanecerem com os operadores de autocarros. Por conseguinte, o Franchising seria mais uma extensão do que já está a ser realizado em termos de serviços subsidiados, com toda a rede operada de acordo com vários contratos.

Conclusão do Estudo Estratégico

- 7.112 A CPCA e os seus parceiros têm ambições arrojadas para o crescimento económico. Será fundamental garantir que este crescimento seja sustentável do ponto de vista ambiental e inclusivo. Os transportes, e especialmente os autocarros, desempenham um papel significativo neste contexto, o que é reconhecido no Plano Local de Transportes e Conectividade e na Estratégia para os Autocarros. Se se reduzir em 15% a quilometragem percorrida por particulares, o número de viagens de passageiros de autocarro duplicará, até 2030. A escala do que é necessário é enorme. Entretanto, os serviços de autocarros atuais estão em declínio.
- 7.113 É necessária uma mudança radical no fornecimento da rede de autocarros de modo a concretizar as ambições da Estratégia para os Autocarros. O declínio da utilização, a supressão de serviços essenciais e o aumento dos níveis de subsídio público indicam que os serviços atuais não estão a ser eficazes para os passageiros. É improvável que as atuais disposições permitam alcançar a escala de mudança necessária. São necessárias outras iniciativas, que incluam melhorias da rede, iniciativas de tarifas e de bilhética e renovação da frota, estas iniciativas são improváveis num ambiente operacional orientado principalmente por objetivos e prioridades comerciais e em que subsiste uma grande incerteza no mercado.

- 7.114 A Estratégia da CA para os Autocarros visa alcançar vários objetivos – sociais, económicos e ambientais. Por conseguinte, é necessária maior influência nos resultados para se obter uma mudança radical nos serviços de autocarros. Existem, sim, motivos para a alteração. Sem ocorrerem alterações regulamentares na prestação de serviços de autocarros, é improvável que a Estratégia para os Autocarros seja plenamente concretizada e, no que respeita aos aspetos limitados que poderão ser concretizados, a certeza da sua realização apresenta limitações.
- 7.115 Existem níveis de incerteza significativos relativamente à oferta de autocarros, incluindo os custos operacionais futuros dos serviços. Estas estarão presentes em todos os tipos de modelos operacional e independentemente do nível de investimento. Em todos os casos, será necessário mais financiamento público para manter e melhorar os serviços, pelo menos nas fases iniciais, até que possa ser estabelecido um ciclo virtuoso de crescimento e de melhoria.
- 7.116 Paralelamente ao investimento, a CA pretende um maior controlo da rede (proporcionado pelo Franchising) para ter a maior influência possível sobre como e onde é realizado o investimento, garantindo que os seus objetivos estratégicos são alcançados. No âmbito da rede de autocarros melhorada, estão previstos serviços com mais percursos, novas ligações estabelecidas através de uma implementação diferente dos autocarros e serviços que criam oportunidades de intercâmbio para alargar a gama de destinos disponíveis. O Franchising proporciona a possibilidade de planejar estrategicamente uma rede coordenada deste tipo e de obter alguns benefícios adicionais comparativamente a um modelo de EP.
- 7.117 As duas opções (Franchising ou EP) diferem em termos de complexidade, no nível de risco para a autoridade e no nível de influência que a CA poderia exercer na definição dos serviços de autocarros. A aplicação de cada opção implica compromissos, que a CA deve avaliar em função do potencial para garantir a concretização da sua Estratégia para os Autocarros. O Franchising seria um passo arrojado que proporcionaria à CA uma influência significativa. Teria o potencial para um efeito benéfico significativo relativamente à concretização de ambições políticas mais abrangentes. Proporcionaria uma via para a concretização confiante da Estratégia para os Autocarros.
- 7.118 Tudo o que prossiga através de uma EP requer o consentimento da maioria dos operadores que fornecem serviços de autocarros locais elegíveis. Por conseguinte, algumas das aspirações da CA poderão ser comprometidas para que se obtenha um consenso e uma solução através de uma EP. O Franchising, no entanto, proporcionaria à CA o poder de especificar todos os requisitos dos serviços.
- 7.119 O Regime de Franchising destaca-se como a opção mais promissora para a CA devido à sua capacidade de proporcionar um maior controlo sobre os resultados estratégicos. A dimensão Estratégica, fundamental para alcançar a mudança radical prevista para a rede de autocarros e para concretizar ambições mais abrangentes, é melhor abordada pelo modelo de Franchising. Este permitiria à CA alcançar estes objetivos de forma mais decisiva e eficaz. No entanto, o desempenho de cada opção deveria ser analisado em todas as cinco dimensões do estudo comercial.

Estudo Económico

- 7.120 Esta secção apresenta a avaliação económica das diferentes opções para a Reforma do Serviço de Autocarros. O objetivo da avaliação económica é demonstrar a relação custo-benefício (VfM) das diferentes opções, juntamente com os impactos não financeiros e os riscos, em diferentes cenários. O estudo económico foi realizado de acordo com a Orientação para Análise de Transportes (TAG) do DfT e o Livro Verde do HM Treasury e, também teve em consideração dados e estudos sobre o mercado dos autocarros do Reino Unido.
- 7.121 O Estudo Económico considera o Caso de referência (“Não fazer nada”), no qual a CA continua a supervisionar os serviços de autocarros com um nível mínimo de intervenção (situação atual), juntamente com as opções de EP e de Franchising.

Caso de Referência (“Não fazer nada”)

- 7.122 Para os efeitos da presente Avaliação, foi considerado um caso representativo de “Não fazer nada” como sendo a continuação do atual mercado não regulamentado através de um modelo mínimo de Parceria Reforçada em vigor. Parte-se do princípio de que a CA não irá realizar qualquer investimento de capital. No entanto, o Caso de Referência demonstra o compromisso da CA em apoiar os serviços de autocarros. Por conseguinte, parte-se do princípio de que irá continuar a apoiar o atual nível de serviços com um aumento de subsídios.

Parceria Reforçada

- 7.123 No âmbito da Parceria Reforçada modelada “Fazer algo”, a Autoridade realizará alguns investimentos de capital na rede de autocarros e melhorará, tanto quanto possível, o nível atual de serviços. Adicionalmente à melhoria da rede, a CA irá trabalhar com os operadores para introduzir a bilhética integrada, que irá facilitar aos passageiros a utilização de qualquer serviço de autocarro.
- 7.124 No âmbito do seu compromisso de melhorar os serviços de autocarros para os passageiros e de tornar a área num local melhor para os operadores de autocarros, a CA também irá investir em medidas de prioridade para os autocarros, de modo a melhorar os tempos de viagem e reduzir os custos operacionais.
- 7.125 Todas as medidas implementadas como parte de uma EP estariam sujeitas a negociação com os operadores e, por conseguinte, contêm um grau de incerteza quanto ao nível de implementação. Os pressupostos modelados contêm as melhores estimativas da CA sobre o futuro no momento de avaliação e foram concebidos como termo de comparação com uma alternativa de Franchising.

Franchising

- 7.126 No âmbito da opção de Franchising, a CA obterá o controlo dos serviços de autocarros na área, incluindo o seu planeamento, a fixação de tarifas e a especificação dos contratos de serviço. Note-se que os serviços, como por exemplo, o transporte de casa para a escola, continuariam a ser da responsabilidade do Concelho Municipal de Peterborough e do

Concelho do Condado de Cambridgeshire, no entanto, as oportunidades de coordenação nesta área poderiam ser mais facilmente procuradas no âmbito do Franchising. A CA realizará um nível de investimento de capital na rede semelhante ao que realizaria através de uma EP, incluindo nos seus contratos, medidas de prioridade para os autocarros, a introdução de bilhética integrada e o foco no desempenho dos autocarros.

7.127 Devido ao maior nível de controlo no âmbito do Franchising, a Autoridade irá também assumir o risco das receitas dos operadores, permitindo-lhes focarem-se na realização de contratos específicos de forma economicamente eficiente.

Rede de serviços de autocarros pretendida e proposta

7.128 Uma componente principal do cenário “Fazer algo” é a melhoria dos serviços de autocarros. Em seguida, é apresentado um nível ideal de serviço, de acordo com os objetivos da Estratégia para os Autocarros. Este nível ideal de serviço representa as frequências pretendidas para as diferentes categorias de serviços.

Tabela 7-9: Frequências de serviço pretendidas

Categoria de serviço	Tipo de serviço	Frequências de serviço (minutos)			
		Seg-Sáb, durante o dia (06h00 - 19h00)	Seg-Sáb, à noite (19h00 - meia-noite)	Domingo, durante o dia (08h00 - 18h00)	Domingo, à noite (19h00 - 22h00)
Primário	Busway	10(Norte)/20(Sul)	20	20	60
	Urbano	15	20	20	60
	Estratégica	60	60	60	-
Secundária	Urbano	30	60	60	-
	Município	60	-	-	-
	Ligação	60	-	-	-
Local	Serviços de ligação, ligação local e/ou DRT	Todos funcionam, no entanto, talvez com menor duração e/ou com utilização de menor número de veículos		-	-

Abordagem de modelação

7.129 No cerne do Estudo Económico está a estimativa do impacto das duas opções de “Fazer algo”, em comparação com o Caso de Referência.

7.130 É esperado que as opções de “Fazer algo” tenham impacto principalmente nos passageiros, nos fornecedores de transportes em autocarro, em outros utilizadores dos transportes, na CA e no Governo. Para cada um destes grupos, foi modelado o impacto nos custos, nas receitas e nos benefícios socioeconómicos (ou custos).

7.131 A estrutura do modelo económico é a seguinte:

- Os fatores externos são considerados devido ao seu impacto nos custos, na procura e nas receitas. Estes fatores incluem o crescimento económico, a inflação, o crescimento da população e os custos associados aos automóveis.
- Os fatores internos são considerados devido ao seu impacto nos custos, na procura e nas receitas no Caso de Referência. O principal fator interno é o subsídio da CA aos operadores de autocarros para a manutenção do nível atual de serviços.
- Os fatores internos são considerados devido ao seu impacto nos custos, na procura e nas duas opções de “Fazer algo” (separadamente).
- Os impactos económicos são estimados através da consideração da diferença de custos, procura e de receitas.

7.132 Para apoiar a Avaliação foi desenvolvido um modelo de folha de cálculo²⁶, que incorpora os elementos de previsão da procura da avaliação e a avaliação económica. Para garantir a consistência entre os diferentes elementos do estudo comercial, a mesma folha de cálculo incorpora também elementos relevantes do Estudo Financeiro. O ano de 2024/25 foi utilizado como ano de referência.

7.133 No modelo, a previsão da procura foi realizada através da utilização de uma abordagem de elasticidade, numa base de serviço a serviço. Para cada serviço, a utilização prevista foi influenciada por alterações na frequência, nas horas de funcionamento, no preço dos bilhetes e no tempo de viagem. Foi também tido em consideração o impacto potencial na procura, de novos desenvolvimentos importantes no local.

7.134 As receitas das tarifas previstas foram calculadas com base nas tarifas médias por passageiro em cada tipo de serviço diferente.

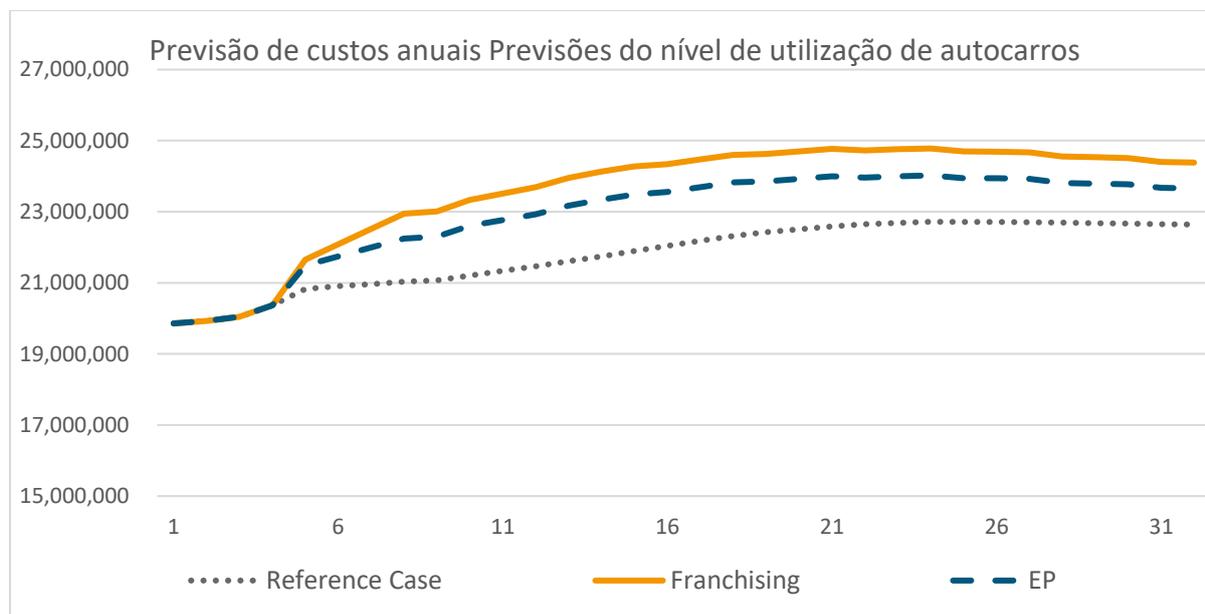
7.135 Os custos da prestação de serviços de autocarros foram calculados através da utilização de uma abordagem de custo médio por quilómetro, novamente relacionada com os diferentes tipos de serviços. Estes foram aplicados ao total de quilómetros envolvidos na prestação de cada serviço num determinado nível de serviço.

Resumo da previsão da procura

7.136 As previsões de utilização dos autocarros são apresentadas em seguida. Estas previsões mostram que, nos primeiros anos, se prevê que a utilização dos autocarros (níveis de utilização) aumente significativamente em resultado do crescimento da população relacionado com o desenvolvimento e o impacto de investimentos na rede de autocarros. Este crescimento estabilizará nos anos intermédios, à medida que o impacto do aumento das tarifas se fizer sentir. Nos últimos anos, prevê-se que o nível de utilização comece novamente a diminuir, com a ausência de outras iniciativas ou ações.

²⁶ Equivalente a TUBA <https://www.gov.uk/government/publications/tuba-downloads-and-user-manuals>

Figura 7-5: Previsões comparativas do nível de utilização de autocarros (2023 - 2054)



Modelação de custos

7.137 Os custos das diferentes opções foram avaliados em três categorias principais:

- Custos operacionais dos autocarros (incluindo lucro e incentivo à qualidade, se aplicável)
- Custos de capital – que incluem medidas de prioridade para os autocarros, abrigos e paragens de autocarros e disponibilização de parques de estacionamento de autocarros.
- Custos institucionais – que incluem honorários de consultores jurídicos e técnicos, custos de aquisição e custos adicionais com pessoal e TI.

Impactos

7.138 As intervenções introduzidas nas diferentes opções irão gerar benefícios para os utilizadores. Estes incluem:

- Poupanças no tempo de viagem percebido e real através da utilização dos serviços de autocarros.
- Transferência de algumas viagens do automóvel para o autocarro, com a consequente redução dos custos relativos a congestionamento, infraestruturas, manutenção, acidentes, qualidade do ar local, quantidade de ruído e de gases com efeito de estufa.
- Aumento das receitas a partir das tarifas, devido ao aumento da utilização.
- Alterações nas receitas fiscais, diretas e indiretas, como por exemplo, o imposto sobre os combustíveis e o IVA.
- Regeneração através da melhoria da conectividade.
- Benefícios económicos mais abrangentes, como por exemplo, o acesso ao emprego e a produtividade das empresas.
- Impactos ambientais, incluindo o ruído, a qualidade do ar e a quantidade de gases com efeito de estufa.

- Impactos sociais, incluindo a redução do congestionamento, os benefícios para os utilizadores de autocarros, a atividade física, a qualidade das viagens, a redução dos acidentes, a segurança, o acesso aos serviços, a viabilidade económica e indemnizações.

Avaliação da relação custo-benefício

7.139 A relação custo-benefício baseia-se em duas medidas:

- Relação custo-benefício (RCB) - é a relação entre o total de benefícios e o total de custos, demonstra em que medida os benefícios superam os custos. Por exemplo, uma RCB de 2:1 indica que por cada 1£ de custo ocorre um benefício de 2£.
- Valor Atual Líquido (VAL) - é o montante em que o valor total avaliado dos benefícios excede o valor total avaliado dos custos.

Tabela 7-10: Resumo dos custos e benefícios financeiros²⁷

Análise dos custos e benefícios financeiros (2010 m£)	Franchising	Parceria Reforçada
Ruído	0,16	0,11
Qualidade do ar a nível local	-0,11	- 0,14
Gases com efeito de estufa	-4,53	- 4,80
Qualidade da viagem	-	-
Atividade física	-	-
Acidentes	2,46	1,75
Eficiência económica: Utilizadores consumidores (permutações)	120,53	83,77
Eficiência económica: Utilizadores consumidores (Outros)	173,93	116,87
Eficiência económica: Utilizadores e fornecedores empresariais	13,73	11,58
Finanças públicas abrangentes (receitas da fiscalidade indireta)	3,65	3,64

IMPACTOS GLOBAIS

Valor presente dos benefícios (PVB)	309,82	212,78
Valor presente dos custos (PVC)	121,75	89,45
Valor Atual Líquido (VAL)	188,06	123,32
Relação custo-benefício (RCB)	2,54	2,38

7.140 O VAL associado ao Franchising é de 188 milhões de £ e é superior ao VAL associado à EP de 123 milhões de £. A RCB associada ao Franchising é de 2,54 em comparação com o valor de 2,38 associado à EP. Isto demonstra que o Franchising proporciona uma melhor relação custo-benefício em comparação com uma EP. Isto reflete o facto de, no âmbito do Franchising, as intervenções poderem ser introduzidas de forma mais abrangente e com maior nível de certeza devido à gestão e controlo globais da Combined Authority. Adicionalmente, a rede de autocarros será mais coerente e integrada, sendo planeada como um todo.

²⁷ As explicações detalhadas das categorias de benefícios apresentadas nesta Tabela podem ser encontradas em TAG UNIT A1.3, Impacto nos Utilizadores e nos Fornecedores

Pergunta L6

Tem algum comentário sobre os impactos da introdução da Proposta de **Regime de Franchising ou de uma Parceria Reforçada**?

Tabela 7-11: Resultados da Avaliação económica

(milhões de £, preços de 2010, PV)	PVC	PVB	RCB	VAL
Franchising	21 753 889 £	309 815 819 £	2,54	188 061 929 £
EP	89 452 562 £	212 775 801 £	2,38	123 323 238 £

Conclusão do Estudo Económico

- 7.141 A EP e o Franchising apresentam vantagens relativamente ao caso “Não fazer nada”. Ambos geram benefícios (financeiros e não financeiros) relativamente a resultados sociais, ambientais e económicos. A distribuição destes benefícios poderá ser adicionalmente influenciada pela CA se a rede proposta for implementada no âmbito do Franchising, assegurando que os benefícios do investimento e da melhoria se destinam aos que mais poderão beneficiar deles.
- 7.142 Os resultados financeiros deste estudo económico mostram que o investimento em serviços de autocarros em toda a região da CA pode representar uma boa relação custo-benefício, com potencial para um retorno do investimento e uma relação custo-benefício positiva superior a 2.
- 7.143 A avaliação sugere que o investimento em autocarros teria uma boa relação custo-benefício, qualquer que fosse o modelo operacional utilizado, no entanto, o franchising proporciona a oportunidade de obtenção de mais benefícios comparativamente aos benefícios previstos associados a um modelo de EP.

Pergunta L7

O Estudo Económico afirma que o Franchising proporciona mais valor para o setor público do que uma Parceria Reforçada. Tem algum comentário sobre este assunto?

Estudo Comercial

- 7.144 O Estudo Comercial apresenta a proposta comercial das opções.
- 7.145 A CA estabeleceu seis objetivos comerciais para esta Avaliação. Estes baseiam-se nos objetivos políticos e de regime apresentados no Estudo estratégico e estão relacionados com os aspetos comerciais de controlo, valor, concorrência e risco.
- 7.146 Os objetivos comerciais são os seguintes:
- **Influência do setor público** – A CA pretende garantir que o seu investimento apoiará as suas ambições e resultados pretendidos. Isto será alcançado através de um modelo de fornecimento que proporcione influência suficiente sobre os resultados da rede de

autocarros para alcançar os objetivos políticos pretendidos e os benefícios para os utilizadores.

- **O melhor valor** – A opção de fornecimento deverá ser capaz de demonstrar como pode conseguir a melhor combinação de custo e qualidade no fornecimento da rede de autocarros pretendida, o que, por sua vez, contribuirá para a acessibilidade dos passageiros.
- **Concorrência entre operadores de autocarros** – A opção de fornecimento deverá ser comercialmente viável para os operadores e deverá incentivar a concorrência entre eles em condições de igualdade. O modelo deverá permitir a participação de pequenos e médios operadores, assim como de novos operadores.
- **Alocação adequada dos riscos** – A opção de fornecimento deve alocar os riscos aos setores público e privado, de acordo com a sua capacidade de os gerir. A alocação dos riscos será realizada em várias áreas, incluindo o risco das receitas das tarifas, o risco dos custos de exploração, as normas de serviço e o fornecimento de ativos.
- **Facilidade de implementação** – A opção de fornecimento deve ser prática e sustentável a longo do tempo.
- **Recuperação e flexibilidade** – A opção de fornecimento deve permitir que a CA gire a rede de forma eficaz, incluindo durante períodos de interrupção.

Pergunta L8

Os seis objetivos comerciais acima mencionados foram utilizados para comparar o desempenho do Franchising com o de uma Parceria Reforçada. Tem algum comentário sobre estes objetivos?

7.147 A forma como estes objetivos comerciais cumprem ou apoiam a realização dos objetivos estratégicos mais abrangentes é resumida em seguida.

Tabela 7-12: *Objetivos estratégicos e comerciais*

Objetivos estratégicos	Objetivos comerciais
Maximizar a capacidade da CPCA criar, o mais rapidamente possível, uma rede de autocarros significativamente melhorada e integrada	Influência do setor público Facilidade de implementação Alocação dos riscos
Maximizar a contribuição dos serviços de autocarros para a concretização de várias metas e objetivos políticos económicos, sociais e ambientais mais	Influência do setor público Facilidade de implementação
Maximizar os benefícios para os utilizadores de autocarros relativamente à prestação coordenada de serviços, à bilhética integrada, à estabilidade dos serviços e ao fornecimento de informações	Influência do setor público Alocação dos riscos Facilidade de implementação Recuperação e flexibilidade
Maximizar a relação custo-benefício e os benefícios do investimento na rede de autocarros	O melhor valor Concorrência Alocação dos riscos

Mercado atual dos autocarros

- 7.148 Existe atualmente um mercado não regulamentado dos autocarros, que é praticamente o mesmo em toda a Inglaterra, Escócia e País de Gales, com exceção de Londres e da Grande Manchester.
- 7.149 No ambiente não regulamentado, os operadores de autocarros do setor privado podem decidir quais os serviços de autocarro que pretendem explorar, incluindo a rota, o horário e as tarifas. Assim que estiverem registados na Autoridade Rodoviária, gerem os serviços de acordo com os registos. Os operadores fornecem serviços de autocarro de forma comercial e competem pelos passageiros com base na qualidade do serviço fornecido e nas tarifas cobradas pelas viagens. Os serviços podem ser alterados ou cancelados mediante aviso prévio à Autoridade Rodoviária.
- 7.150 Quando as autoridades consideram que existe uma lacuna na prestação de serviços ou que um serviço é inadequado para satisfazer as necessidades locais, podem optar por apoiar financeiramente serviços adicionais de autocarro. Os requisitos são especificados e, através de concursos públicos, são adjudicados contratos aos operadores para fornecerem estes serviços adicionais. Estes serviços não devem competir com os serviços comerciais.
- 7.151 As características do mercado dos autocarros em Cambridgeshire e em Peterborough incluem:
- Os autocarros percorrem cerca de 69 000 km por dia, dos quais 88% são fornecidos numa base comercial pelos operadores; os restantes são fornecidos com o apoio das autoridades locais²⁸.
 - A Stagecoach fornece redes de autocarros urbanos em Peterborough e em Cambridge, a Park & Ride services em Cambridge, serviços orientados da Busway entre St Ives e Cambridge, juntamente com outros serviços interurbanos e rurais. Em fevereiro de 2023, a Stagecoach operava 72% da quilometragem total dos autocarros.
 - Os serviços comerciais transfronteiriços são fornecidos por: Delaine (Bourne – Peterborough), First (Peterborough – King's Lynn – Norwich) e Stephenson's (Newmarket – Cambridge).
 - Vários outros operadores fornecem principalmente serviços subsidiados no âmbito de contratos e acordos minimis com a CPCA. O serviço “Universal” em Cambridge, fornecido pela Whippet, é apoiado pela Universidade de Cambridge.
 - O reembolso de viagens concessionadas aos operadores ascende, anualmente, a cerca de 9,5 milhões de £. As viagens realizadas no âmbito do Regime de tarifas concessionadas representam 20% do total de viagens de passageiros.
 - Anualmente, são realizadas cerca de 20 milhões de viagens de passageiros (comparativamente a 29,3 milhões de viagens em 2018/19). A região regista, anualmente, uma média de 24,6 viagens de passageiros por habitante.

²⁸ Baseado nos dados fornecidos pelos operadores

- Adicionalmente à rede de autocarros, operam em toda a área regimes de miniautocarros comunitários e de motoristas voluntários, que respondem a necessidades mais especializadas ou individuais.

7.152 A Tabela seguinte avalia os riscos comerciais associados às disposições atuais da rede de autocarros e as medidas que a CA pode tomar para os mitigar.

Tabela 7-13: Avaliação do atual risco comercial

Risco	Mitigação
Impossibilidade de alcançar a escala de ambição numa rede de autocarros melhorada, com maior frequência de serviços, conectividade e ligações, uma vez que depende de uma coordenação e colaboração significativas que para além da oferta comercial existente.	Adotar uma abordagem mais gradual e procurar negociar determinadas alterações e melhorias. Incentivar os operadores a aderirem ao plano global e a realizarem alterações nos serviços comerciais de acordo com o plano.
Não concretização da iniciativa relativa à rede devido ao declínio contínuo do nível de utilização dos autocarros e ao aumento de custos - esta situação poderá colocar em risco os níveis atuais de serviço se aumentarem as necessidades de serviços subsidiados.	Monitorizar frequentemente os serviços dos operadores e manter um diálogo aberto com eles para identificar ações destinadas a apoiar a utilização dos autocarros e a mitigar os custos.
Não concretização das ambições da frota se os operadores não estiverem dispostos a investir em autocarros com emissões zero.	Os subsídios do DfT podem continuar a estar disponíveis (financiamento ZEBRA). Caso contrário, poderá ser necessário que a CA encontre formas de incentivar os operadores a investir em autocarros com emissões zero.
Não concretização de ambições de tarifas e bilhética, devido a dificuldades na negociação, dos preços e da gama de bilhetes para vários operadores, com os operadores.	Utilizar os poderes existentes para obter uma gama de bilhetes para vários operadores.
Risco para a reputação da CA por não concretizar as ambições de melhoria dos serviços de autocarros definidas na Estratégia para os Autocarros de Cambridgeshire e de Peterborough.	Manter um envolvimento contínuo com os clientes para garantir que os serviços continuam a satisfazer as suas necessidades. Trabalhar com os operadores para melhorar os serviços de autocarros, de modo a dar pequenos passos em direção à ambição global.
Falta de interesse do mercado na prestação de serviços subsidiados.	Continuar a colaborar com o mercado para compreender os interesses e conceber os contratos de acordo com estes interesses.
Interrupção dos serviços devido à contínua instabilidade do mercado e às consequentes alterações dos serviços ou à retirada de operadores do mercado.	Dialogar frequentemente com os operadores. A CA desenvolverá planos de emergência para enfrentar eventuais interrupções.

7.153 A Tabela 7-14 apresenta uma avaliação resumida das disposições atuais relativas aos autocarros em função dos objetivos comerciais da CA. A cor vermelha indica uma improbabilidade de alcançar o objetivo; a cor âmbar indica que o objetivo poderá ser alcançado, embora com alguns desafios; e a cor verde indica que o objetivo poderá ser alcançado.

Tabela 7-14: Avaliação em função dos objetivos comerciais atuais

Objetivo comercial	Descrição	Classificação
Influência do setor público	<p>A capacidade de realizar a ambiciosa mudança radical prevista seria impossível nas condições atuais.</p> <p>Nas disposições atuais, as intervenções no mercado comercial dos autocarros são realizadas através de negociações e podem requerer compromissos.</p> <p>Os operadores não querem riscos e não é provável que introduzam intervenções sem compensação.</p> <p>A maioria das intervenções é realizada voluntariamente, motivo pelo qual alguns operadores podem não participar.</p> <p>As ambições dos operadores nem sempre estão de acordo com as ambições do setor público.</p> <p>A necessidade de apoio financeiro do setor público nos serviços de autocarro desde a pandemia indica a reduzida viabilidade comercial do mercado. O setor público tem assumido um nível de risco mais elevado do que anteriormente, no entanto, sem obter um maior controlo da rede.</p>	
O melhor valor	<p>Os operadores podem optar por não fornecer serviços ou reduzir o número de serviços que fornecem, o que pode aumentar a pressão sobre os orçamentos do setor público para mais serviços subsidiados.</p> <p>Os concursos para serviços de substituição podem ser reativos, com reduzida capacidade para planear antecipadamente de forma coordenada, o que resulta na perda de economias de escala ou na perda da capacidade dos operadores obterem uma boa relação custo-benefício nos seus concursos.</p> <p>O orçamento da CA está centrado apenas nos serviços de autocarros apoiados e, não na obtenção de uma otimização global da rede.</p>	
Concorrência entre operadores de autocarros	<p>O modelo não regulamentado baseia-se na concorrência comercial para os passageiros na via pública. No entanto, esta concorrência não existe. Existem poucos incentivos para concorrer desta forma, especialmente com o domínio do mercado por um operador.</p> <p>Existe alguma concorrência nos serviços subsidiados.</p>	
Alocação adequada dos riscos	<p>Os operadores podem retirar serviços quando estes deixam de apresentar viabilidade comercial. Em resposta, a CA considerará a possibilidade de restabelecer estes serviços, desde que disponha de financiamento suficiente. A utilização de financiamento para estes serviços pode implicar que outros serviços deixem de poder ser financiados.</p> <p>A necessidade de apoio financeiro do setor público nos serviços de autocarro desde a pandemia de COVID-19 indica a reduzida viabilidade comercial do mercado. O setor público tem assumido um nível de risco mais elevado do que anteriormente, no entanto, sem obter um maior controlo da rede.</p>	

Objetivo comercial	Descrição	Classificação
Recuperação e flexibilidade	Os mecanismos em vigor para ajudar o setor dos autocarros a recuperar na sequência da pandemia de COVID-19 não contribuíram para restabelecer a confiança no setor. Apresentavam prazos relativamente curtos e ainda não previam obrigações contratuais para os operadores. A CA não tinha maior controlo sobre a forma da rede ou as ações tomadas pelos operadores.	

7.154 Baseadas na avaliação acima mencionada, as disposições atuais não estão adequadas à realização dos ambiciosos planos da CA para transformar a rede de autocarros, essencialmente porque a autoridade não tem influência ou controlo suficientes e porque é necessário negociar a introdução de quaisquer iniciativas. Do mesmo modo, o mercado atual proporciona uma concorrência limitada, o que significa que não existem certezas de que a CA possa obter uma boa relação custo-benefício através de quaisquer intervenções que realize.

Potencial Franchising

7.155 A mudança para uma rede de autocarros franchisada representa uma alteração significativa, com a possibilidade da CA exercer uma influência significativa em todos os aspectos da conceção da rede de autocarros e da prestação de serviços.

7.156 O modelo de franchising previsto é diferente do existente em Londres ou do modelo que foi recentemente introduzido na Grande Manchester. Em vez de controlar e gerir todos os aspetos e assumir todos os riscos, a CA procurará partilhar as responsabilidades e os riscos com os operadores, trabalhando em colaboração para definir e conceber o fornecimento e incentivando os operadores a aumentar a utilização e a beneficiar do aumento das receitas. Esta abordagem assemelha-se a modelos de franchising existentes noutros países, tais como, os Países Baixos ou em Jersey, e é mais adequada às necessidades de Cambridgeshire e Peterborough.

7.157 Pretende-se que o Regime de Franchising abranja a totalidade da área dentro dos limites da CA. Tal irá permitir garantir a consistência da oferta em toda a área, juntamente com a estabilidade e a capacidade de promover a rede como uma única entidade ou marca. A capacidade de planear e gerir os serviços em toda a área maximizará as oportunidades de integração dos serviços através de ligações e intercâmbios com horários, assim como de tarifas e produtos de bilhética abrangentes em toda a área.

7.158 Todos os serviços de autocarros locais que funcionam integralmente em Cambridgeshire e em Peterborough serão regidos pelo Regime de Franchising, com algumas exceções:

- Serviços de autocarros locais registados em escolas ou empregos que não sejam atualmente elegíveis para o Subsídio para Operadores de Serviços de autocarros.
- Serviços que funcionem nos termos da secção 22 da Transport Act (Lei dos Transportes) de 1985.
- Passeios turísticos.

- Serviços que são totalmente financiados e organizados por terceiros, como o serviço Universal que funciona de acordo com o contrato com a Universidade de Cambridge.

7.159 Relativamente aos serviços internacionais, os serviços seguintes **não** serão incluídos no Regime e poderão funcionar no âmbito de Autorizações de Serviço:

- Serviços que funcionam de acordo com um contrato com autoridades locais de transportes vizinhas.
- Serviços com mais de 90% da sua quilometragem registada numa área vizinha.
- Serviços comerciais que fornecem maioritariamente em mercados fora da área de Cambridgeshire e de Peterborough.

7.160 Os serviços que funcionam principalmente em Cambridgeshire e em Peterborough, mas que atravessam a fronteira para áreas de autoridades vizinhas, como por exemplo, Newmarket, Haverhill e Saffron Walden, serão incluídos no Regime de Franchising e geridos pela CA em colaboração com a autoridade vizinha adequada.

Pergunta L9

Tem algum comentário sobre o projeto do Regime de Franchising que abrange toda a área da Cambridgeshire and Peterborough Combined Authority e inclui todos os serviços de autocarros, com exceção dos que estão excluídos?

7.161 A CA prevê a existência de uma rede de autocarros fornecida por vários operadores de autocarros. Considera que deverão existir oportunidades para operadores de todas as dimensões, incluindo as pequenas e médias empresas. A intenção é incentivar a concorrência nos contratos, mantendo um mercado dinâmico com oportunidades de contrato estabelecidas num programa faseado de introdução e fim.

7.162 A CA irá garantir a manutenção de oportunidades para os operadores existentes na área, assim como o incentivo a operadores de fora. A abordagem do franchising proporcionará um ambiente estável no qual os operadores podem planear e gerir as suas empresas, sabendo que têm trabalho seguro durante um período de tempo adequadamente longo.

7.163 Para abrir o mercado a uma maior concorrência, ajudar os novos operadores a entrarem no mercado e incentivar os pequenos e médios operadores a apresentarem propostas, os serviços serão incluídos num determinado número de pacotes geográficos, com requisitos que variam de 1 a cerca de 60 autocarros. Isto irá proporcionar algum equilíbrio relativo à capacidade de realizar economias de escala, mas também irá proporcionar alguma flexibilidade do mercado.

7.164 Os operadores de maior dimensão poderão incluir subcontratados nas suas propostas, para funcionarem em elementos específicos do serviço, sempre que tal seja adequado.

7.165 Os pacotes de serviços de maior dimensão terão por base as áreas de Cambridge e de Peterborough, adicionalmente à Busway de Cambridge. É provável que os pacotes urbanos incluam uma mistura de diferentes tipos de serviços (urbanos, rurais e park & ride), o que permitirá a mudança dos autocarros de um tipo de serviço para outro, o que significa que podem ser utilizados veículos com diferentes idades em serviços diferentes ou grupos de

serviços no âmbito do contrato. As idades máximas dos autocarros serão especificadas para cada serviço em datas específicas.

- 7.166 Um número razoável de outros serviços será incluído em pacotes mais pequenos, incluindo contratos de rota única, com requisitos de 1 a 10 veículos. Dada a natureza diferente dos serviços que respondem à procura, estes serão agrupados separadamente dos serviços com rotas fixas.
- 7.167 Os operadores de maior dimensão, adicionalmente a poderem concorrer aos pacotes de serviços de maior dimensão, poderão concorrer a pacotes de menor dimensão, uma vez que os serviços podem funcionar em conjunto ou em conjunto com operações mais abrangentes e proporcionar economias de escala. No entanto, existirão restrições ao número de contratos de menor dimensão adjudicados a um único operador e ao número de contratos de menor dimensão adjudicados a operadores de maior dimensão, para garantir que continuem a existir oportunidades para os pequenos e médios operadores.
- 7.168 As disposições relativas ao Franchising serão introduzidas, de forma faseada, ao longo de um período de dois anos, proporcionando duas oportunidades distintas para os operadores poderem concorrer. O primeiro concurso de contratos irá abranger a Travel to Work da área da Grande Cambridge; o segundo concurso, irá abranger a restante área de North Cambridgeshire e Peterborough. Após a adjudicação dos contratos, existirá um período de mobilização de, pelo menos, 8 meses, proporcionando tempo aos operadores para adoptarem as disposições adequadas para o início dos serviços contratados e, se adequado, para a transição do ambiente anterior não regulamentado. Propõe-se que os primeiros serviços a funcionarem ao abrigo de contratos de franchising sejam iniciados em setembro de 2027.

Pergunta L10

Tem algum comentário sobre o cronograma proposto para a introdução de serviços de autocarros em regime de Franchising?

- 7.169 A CA pretende incentivar a estabilidade da rede, proporcionando segurança aos operadores, de modo a permitir-lhes investir nos serviços e a incentivá-los a desenvolverem serviços e a aumentarem o número de passageiros. Isto é particularmente verdadeiro tendo em consideração o desejo de que os operadores sejam responsáveis pela aquisição ou aluguer das suas próprias frotas de autocarros. Por conseguinte, é esperado que os contratos sejam inicialmente adjudicados por períodos até 7 ou 8 anos, com a possibilidade de serem prolongados por mais 1 ou 2 anos baseado no bom desempenho dos serviços.

Pergunta L11

Tem algum comentário sobre a duração proposta para os contratos de franchising, de 7 ou 8 anos?

- 7.170 Cada um dos contratos de maior dimensão incluirá o requisito de uma mistura de veículos com diferentes idades, incluindo o requisito de que alguns sejam substituídos por novos veículos em etapas específicas ao longo do período de contrato. Isto irá ajudar a manter um perfil equilibrado da idade da frota, assim como irá ajudar a distribuir as necessidades de investimento pelos operadores.

Pergunta L12

Tem algum comentário sobre a forma como a Combined Authority abordaria a adjudicação de contratos, incluindo o agrupamento de serviços em lotes de contratos, no âmbito da Proposta de Regime de Franchising, tal como apresentado no Estudo Comercial, nos parágrafos 7.161 a 7.170?

Pergunta L13

Considera que a forma proposta para a introdução do Franchising, tem em consideração as necessidades dos pequenos e médios operadores de autocarros, nomeadamente no que se refere à oferta adequada de oportunidades de contrato?

- 7.171 O objetivo será escalonar os concursos e as análises dos contratos, para distribuir a carga de trabalho pelo pessoal da CA e pela administração envolvida nos concursos de contratos. De mesmo modo, será necessário considerar a realização anual de análise a todos os serviços.
- 7.172 É provável que seja necessário realizar alterações aos serviços durante o período do contrato. Por conseguinte, os contratos terão uma alguma flexibilidade para abordar alterações de rotas, de horários ou de outros atributos do serviço. Tal poderá ser necessário para dar resposta a áreas com desenvolvimento novo, a alterações da procura e das receitas ou para facilitar o intercâmbio com outros serviços. Quaisquer alterações significativas dos serviços durante o contrato serão acordadas no âmbito de disposições de governança e procedimentos estabelecidos, através de um mecanismo formal de alteração do contrato. Se necessário, as alterações também poderão ser objeto de consulta pública e/ou consulta às partes interessadas.
- 7.173 As alterações mínimas aos contratos serão tratadas na base estabelecida no âmbito do processo original de concurso e da especificação do serviço (por exemplo, variação de custos para uma alteração significativa do tempo de funcionamento ou dos km percorridos pelo veículo). Os contratos terão um aumento anual de preços que tem em consideração a inflação.
- 7.174 Qualquer crescimento significativo da frota global de autocarros, necessário para melhorar a rede de autocarros, irá precisar de uma capacidade adicional de parques de estacionamento de autocarros em toda a área. De modo a permitir uma concorrência forte, a CA fornecerá instalações de parque de estacionamento para os três principais lotes a adjudicar (2 em Cambridge e 1 em Peterborough). As instalações podem ser partilhadas por diferentes operadores. A CA não fornecerá instalações de parque de estacionamento para os lotes de menor dimensão.
- 7.175 Os eventuais parques de estacionamento fornecidos pela CA serão complementares aos parques de estacionamento detidos e/ou utilizados pelos operadores de autocarros. Não existe qualquer intenção de adquirir, de forma compulsiva, os parques de estacionamento existentes aos operadores.

Pergunta L14

Tem algum comentário sobre a abordagem aos parques de estacionamento de autocarros no âmbito do Franchising?

- 7.176 A CA procurará manter a consistência na concepção e no aspeto dos veículos utilizados em toda a área, para que os passageiros possam usufruir de níveis semelhantes de qualidade e de conforto, independentemente do operador. Isto pode incluir o fornecimento de esquemas de cores ou características de design específicas para Cambridgeshire e Peterborough.
- 7.177 Os operadores poderão manter o controlo e a propriedade das suas próprias frotas de veículos, de modo a poderem fornecê-los de acordo com as suas políticas e requisitos padrão de aquisição de frotas. Do mesmo modo, terão a possibilidade de os reafetar a outros locais quando os contratos terminarem ou quando os veículos forem substituídos, conforme necessário, durante o período do contrato.
- 7.178 Por conseguinte, os operadores poderão tomar as suas próprias decisões sobre os veículos a adquirir (desde que cumpram as especificações estabelecidas pela CA) e continuem a ser responsáveis por todas as considerações operacionais. A CA não prevê a participação na gestão da frota, na afetação dos veículos e em questões de manutenção.
- 7.179 A CA pretende que sejam realizados progressos significativos no sentido de uma frota com emissões zero. Por conseguinte, é provável que o fornecimento de tais veículos seja incluído nas especificações do contrato.
- 7.180 Será adotada uma identidade e uma marca exclusivas para a rede como parte da rede franchisada. A CA fornecerá orientações relativas à marca e aos requisitos de identificação dos veículos nas especificações do contrato e os operadores deverão incluir nas suas propostas pormenores sobre a forma como estas especificações serão incorporadas nos seus veículos.
- 7.181 Os contratos serão estruturados e especificados de forma a que os operadores possam afetar frotas com várias idades, evitando a necessidade de investimentos excessivos no início de um contrato. Por conseguinte, será possível que a maioria dos veículos continue a ser afetada à área durante um período posterior ao início do franchising. Os cronogramas para a adjudicação de contratos permitirão períodos significativos de preparação ou mobilização para a aquisição de veículos.
- 7.182 No final dos períodos de franchising, os operadores terão a liberdade de fazer o que quiserem com os veículos, podem transferi-los para outro local, incluindo para outro contrato em Cambridgeshire e Peterborough, ou podem vendê-los a outro operador que venha a ser contratado.
- 7.183 Em determinados casos, quando a CA pretende testar novas tecnologias ou combustíveis ou pretende incentivar a utilização de veículos mais recentes, pode adquirir veículos e fornecê-los aos operadores para utilização nos serviços. Nestes casos, os veículos continuarão a ser propriedade da CA e ser-lhe-ão devolvidos no final do período do contrato.
- 7.184 É esperado que os operadores sejam responsáveis por qualquer equipamento existente nos veículos, que, novamente, terá de cumprir as especificações de serviço estabelecidas pela CA. Este equipamento incluirá máquinas de venda de bilhetes e outro equipamento associado, tais como, leitores de cartões “tap-on tap-off” (leitura ao entrar e ao sair do autocarro), dependendo da estrutura de bilhética e de tarifas ao nível da rede, que será especificada. Um

requisito será que os bilhetes emitidos por um operador possam ser lidos e reconhecidos por outro operador qualquer.

7.185 É esperado que todos os autocarros estejam equipados com:

- Câmaras de CCTV (internas e externas)
- Localização automática do veículo e capacidade de fornecer os dados necessários para a visualização de informações em tempo real
- Uma forma de comunicação direta com o motorista
- Anúncios audiovisuais a bordo
- Pontos de carregamento USB em todos os bancos
- Equipamento de monitorização do motorista e do veículo (para incentivar boas práticas de condução e uma condução eficiente em termos de consumo de combustível).

Pergunta L15

Tem algum comentário sobre o facto de os operadores continuarem a ser responsáveis pelos autocarros e pelo equipamento a bordo no âmbito do Franchising e de concursos futuros?

7.186 Pretende-se que o modelo de Franchising crie uma abordagem de colaboração ou parceria entre a CA, os operadores e outras partes interessadas, na qual os pontos fortes de cada um sejam reconhecidos e incorporados. Por conseguinte, embora a CA fique proprietária da rede, esta será concebida, planeada e desenvolvida em conjunto com os operadores.

7.187 Reconhecendo a experiência dos operadores na gestão da afetação diária de autocarros e de motoristas aos serviços locais, pretende-se que os operadores mantenham alguma liberdade para o continuar a realizar, incluindo a capacidade de decidir sobre os tipos de veículos e de equipamento e a liberdade de conceber serviços, em determinada medida em colaboração com a CA. Todos os anos, os operadores terão a oportunidade de apresentar sugestões de alterações às especificações do serviço para análise e discussão com a CA no âmbito do processo de revisão anual.

7.188 Como o modelo é de responsabilidade partilhada, as diferentes partes também partilharão os riscos. Inicialmente, pretende-se que a CA retenha todas as receitas, proporcionando simultaneamente incentivos para aumentar o nível de utilização dos autocarros. A CA fixará todas as tarifas e definirá os produtos de bilhética a disponibilizar. O pretendido é que as tarifas sejam simples e que exista um número mínimo de produtos de bilhética diferentes. Os bilhetes estarão disponíveis para utilização em toda a rede, independentemente do operador.

7.189 Os operadores não poderão disponibilizar, de forma unilateral, os seus próprios produtos individuais, exceto se isto tiver sido acordado com a CA no âmbito de uma promoção especial de curto prazo ou de uma campanha de marketing para um serviço individual ou uma sub-rede, com o objetivo de incentivar a mudança de modo de transporte ou de aumentar a utilização durante um período acordado.

7.190 Na primeira ronda de concursos ao abrigo do Modelo de Franchising, os dados existentes podem ser limitados, uma vez que as especificações dos serviços podem ser diferentes das atuais e podem ser especificados alguns serviços totalmente novos. Por conseguinte, estes serviços serão adjudicados apenas com base nos custos, permitindo a recolha de dados para

futuras rondas de concursos, nas quais os contratos poderão ser adjudicados com base nos custos e nos subsídios e adjudicados na forma considerada como a mais vantajosa para a CA.

7.191 Com o desejo de uniformidade e visibilidade do sistema e de padrões de serviço consistentes, a CA será responsável pelo fornecimento e manutenção das paragens de autocarro e de outras infraestruturas de espera para os passageiros. Também irá coordenar e gerir fornecimento de informações em todos os suportes. Os operadores serão incentivados a suplementar esta ação com outras atividades complementares de marketing.

7.192 A mudança para o regime de Franchising pode resultar na aquisição de serviços por novos operadores. Nestes casos, poderá ser necessário transferir pessoal de um operador para outro ao abrigo dos Regulamentos sobre Transferência entre Empresas (Proteção do Emprego) de 2006 (TUPE). A CA irá acordar com os operadores de autocarros existentes e os representantes locais dos trabalhadores os critérios a aplicar para determinar que pessoal está principalmente associado aos serviços locais afetados e, por conseguinte, pode ser objeto de uma potencial transferência.

Pergunta L16

Se a Proposta de Regime de Franchising for implementada, é possível que alguns trabalhadores do operador sejam transferidos para outro operador ou, potencialmente, para a Combined Authority. Tem algum comentário sobre este assunto?

7.193 Assim que o Franchising seja implementado, será importante realizar uma consulta sobre o modo como o Regime está a funcionar. Para este efeito, a CA irá proceder a uma primeira consulta das partes interessadas e dos intervenientes, num prazo de 24 meses a partir da celebração dos primeiros contratos. Em seguida, esta consulta será repetida periodicamente. Os comentários obtidos na consulta serão utilizados para analisar o funcionamento do Regime de Franchising.

Pergunta L17

Tem algum comentário sobre a abordagem proposta para a consulta sobre o modo como o Franchising está a funcionar?

7.194 A Tabela 7-15 resume as responsabilidades propostas no âmbito do

Franchising.

Tabela 7-15: Responsabilidades no âmbito do Franchising

CPCA	Operadores
Planeamento e adjudicação da rede.	Concursos para a exploração de serviços, fornecendo ideias e melhorias de serviços em resposta às especificações.
Especificar os requisitos do serviço, os horários e os padrões de qualidade.	Fornecimento de veículos e equipamento que satisfaçam as especificações dos serviços.

Definir números de serviço e marca consistente de rotas.	Conceber serviços de acordo com os parâmetros da CA estabelecidos nas especificações.
Fixar tarifas e definir produtos de bilhética. Responsável pelas receitas das tarifas e pela proteção das receitas, nos contratos baseados em custos. Não é responsável pelas receitas, nos contratos baseados em subsídios.	Responsável pela cobrança de tarifas e pela manutenção das receitas, nos contratos baseados em subsídios. Responsável pela cobrança de tarifas e pela transferência das receitas para a CA, nos contratos baseados em custos.
Fornecer e manter estações de autocarros, paragens de autocarros e infraestruturas de espera para os passageiros.	Utilizar as infraestruturas de acordo com as instruções.
Supervisionar a identidade, a marca e a promoção em toda a rede.	Afetar os veículos, incluindo quaisquer requisitos em termos de identificação, identidade e marca.
Gerir, fornecer e manter informações abrangentes (Internet, em papel, nas paragens, em tempo real). Comercializar e promover a utilização da rede juntamente com os operadores.	Comercializar a rede e promover a sua utilização através de iniciativas aprovadas e acordadas com a CA.
Monitorizar o desempenho dos serviços.	Monitorizar e apresentar relatórios sobre o desempenho dos serviços.
Analisar e desenvolver serviços em parceria.	Analisar e desenvolver serviços em parceria.

Pergunta L18

Tem algum comentário sobre a partilha de riscos e responsabilidades entre a Combined Authority e os operadores de autocarros?

Franchising – considerações comerciais

7.195 Existem vários riscos comerciais para a CA associada a Franchising. Na Tabela 7-16, são apresentados estes riscos juntamente com as medidas que a CA pode tomar para os mitigar.

Tabela 7-16: Riscos comerciais de Franchising

Riscos comerciais de Franchising	
Risco	Mitigação
Os operadores alteram, reduzem ou retiram serviços a um ritmo acelerado no período que antecede o Franchising.	Parte-se do princípio que os operadores atuais pretendiam manter uma presença na região para explorarem serviços franchisados. Como tal, é esperado que continuem a afetar os seus ativos a serviços comerciais até à introdução de serviços franchisados.

	<p>Se os serviços forem retirados, a CPCA convidará outros operadores a introduzirem serviços de substituição provisórios ou, se necessário, a celebrarem contratos de serviços de curto prazo.</p>
<p>A CA não dispõe de recursos ou capacidades suficientes para implementar o franchising com sucesso.</p>	<p>A CA está a desenvolver o seu plano interno de recursos e de implementação e iniciou a expansão da sua equipa interna para aumentar capacidade e competência.</p> <p>A autoridade também dispõe de disposições em vigor para apoio externo especializado.</p>
<p>Os operadores resistem aos termos de franchising propostas durante a consulta.</p>	<p>A colaboração frequente com os operadores de autocarros existentes através do Fórum dos Operadores de Autocarros manteve os operadores informados sobre questões relacionadas com o potencial franchising e proporcionou oportunidades para a realização de comentários.</p> <p>As decisões e o progresso do franchising estão em conformidade com os requisitos estabelecidos na Bus Services Act (Lei dos Serviços de Autocarros) de 2017.</p>
<p>Risco para a reputação da CA resultante de problemas e atrasos na implementação ou na abordagem do franchising.</p>	<p>Garantir a existência de planos de implementação pormenorizados e a disponibilidade de recursos e capacidades suficientes para garantirem a realização de acordo com o programa.</p> <p>Garantir a existência de boa comunicação ao longo de todo o processo, de modo a que exista bom conhecimento do que está a acontecer e que as expectativas sejam geridas.</p>
<p>Falta de interesse do mercado na prestação de serviços franchisados.</p>	<p>Continuar a colaborar com o mercado para compreender os interesses e conceber os contratos de acordo com estes interesses.</p> <p>Conceber os contratos de modo a que sejam atrativos para os operadores de todas as dimensões, para os operadores existentes na área e para os operadores que, atualmente, não operam na área.</p>
<p>Risco de a CA não conseguir criar um mercado competitivo no franchising, conduzindo a preços de oferta do franchising mais elevados por parte de um menor número de operadores, de tal modo que não possam ser adjudicados todos os contratos.</p>	<p>Conceber os contratos de modo a que sejam atrativos para os operadores de todas as dimensões, para os operadores existentes na área e para os operadores que, atualmente, não operam na área.</p> <p>No caso de os preços serem mais elevados do que o previsto, a CA considerará a possibilidade de conceder um financiamento adicional, reduzindo os serviços (tal como acontece nas disposições atuais).</p>
<p>Os pequenos e médios operadores não demonstram interesse em franchising.</p>	<p>Contactar os operadores antes do concurso, para compreender as necessidades dos pequenos e médios operadores e destacar as oportunidades que lhes são proporcionadas.</p> <p>Conceber os contratos de modo a que sejam atrativos para os operadores de todas as dimensões, para os operadores existentes na área e para os operadores que, atualmente, não operam na área.</p>

7.196 A Tabela 7-17 apresenta uma avaliação resumida das disposições relativas aos autocarros no âmbito do Franchising em função dos objetivos comerciais da CA. A cor vermelha indica uma improbabilidade de alcançar o objetivo; a cor âmbar indica que o objetivo poderá ser alcançado, embora com alguns desafios; e a cor verde indica que o objetivo poderá ser alcançado.

Tabela 7-17: Realização de objetivos comerciais

Realização de objetivos comerciais através da prestação de serviços de autocarro no âmbito do Franchising		
Objetivo comercial	Descrição	Classificação
Influência do setor público	<p>A CA pode controlar a conceção de todo o Regime de Franchising para ajudar a alcançar os resultados pretendidos.</p> <p>A CA poderá planear, conceber e implementar uma rede de autocarros que cumpra os seus objetivos políticos e reflita as necessidades e os desejos dos residentes, incluindo rotas e horários dos serviços; coordenação e ligações dos serviços; tarifas e bilhética e requisitos da frota.</p> <p>A CA terá maior influência sobre os resultados da despesa do erário público em serviços de autocarros, proporcionando uma melhor qualidade dos serviços.</p> <p>Os contratos de Franchising terão flexibilidade suficiente para facilitar as alterações de serviço necessárias durante o período do contrato.</p>	
O melhor valor	<p>A CA terá a capacidade de gerir conjuntamente os serviços rentáveis e os que necessitam de apoio.</p> <p>Os pacotes de contratos obterão o melhor valor através de subsídios cruzados efetivos para os serviços, contribuindo para a acessibilidade.</p> <p>Gestão proativa do mercado, em vez da atual abordagem reativa.</p> <p>A CA poderá investir em ativos (por exemplo, parques de estacionamento) com potencial para gerarem valor para o setor público a longo prazo, em vez de contribuir para a margem comercial.</p>	
Concorrência entre operadores de autocarros	<p>A concorrência deixará de ser realizada na via pública (atualmente inexistente) e passará a ser realizada através da adjudicação de contratos, o que atrairá mais facilmente o interesse dos operadores.</p> <p>Contratos concebidos de forma a atrair o interesse de operadores de diferentes dimensões, de operadores que já operam na área e de operadores que não operam na área.</p>	
Alocação adequada dos riscos	<p>O Franchising pode permitir uma melhor alocação das responsabilidades e dos riscos aos que se encontrem em melhores condições para os gerir.</p>	

Realização de objetivos comerciais através da prestação de serviços de autocarro no âmbito do Franchising		
Objetivo comercial	Descrição	Classificação
	<p>Embora a CA assuma o maior risco das receitas através da provável adjudicação de mais contratos de custo mínimo, outros riscos (fornecimento de veículos, equipamento e parques de estacionamento) continuarão a pertencer aos operadores.</p> <p>A abordagem de Franchising facilitará uma maior partilha de responsabilidades e de riscos do que noutras áreas franchisadas.</p> <p>Globalmente, a rede será mais estável, proporcionando a base para o crescimento e reduzindo alguns riscos associados à instabilidade e ao declínio (situação atua).</p>	
Facilidade de implementação	<p>São necessários recursos e capacidades significativos para preparar e implementar o franchising, incluindo a gestão de concursos e de contratos, a preparação do mercado para garantir uma concorrência suficiente e a criação de competências e recursos internos para gerir e manter a rede.</p> <p>A implementação e a realização dos objetivos são facilitadas pela capacidade de adotar uma abordagem holística e abrangente.</p>	
Recuperação e flexibilidade	<p>Os contratos de Franchising podem ser estabelecidos com a flexibilidade adequada para facilitar as alterações dos serviços e a reformulação da rede se ocorrer um choque no mercado. A possibilidade de alteração durante o contrato pode resultar em preços mais elevados do contrato.</p> <p>Se ocorrer um choque no mercado, a CA teria a uma responsabilidade significativa na coordenação e gestão da resposta, estabelecendo contactos com os operadores e defendendo a necessidade de apoio do Governo.</p>	

7.197 Em comparação com as disposições atuais, a opção de Franchising proposta proporcionaria à CA a possibilidade de obter maior controlo sobre os resultados da rede de autocarros e de concretizar as suas ambições de uma rede de autocarros significativamente melhorada, abrangente e coordenada.

7.198 É evidente que a Franchising irá requerer o compromisso de uma quantidade significativa de recursos para gerir os riscos comerciais e para a realização dos seus objetivos comerciais. No entanto, a avaliação acima mencionada mostra o compromisso da CA na gestão destes riscos e na realização dos objetivos comerciais.

Questão L19

Tem algum comentário sobre a avaliação acima mencionada relativa à forma como o Franchising permitiria à Combined Authority gerir a rede de autocarros e realizar os seus objetivos comerciais?

Potencial Parceria Reforçada

- 7.199 Após a publicação, em março de 2021, da Estratégia Nacional para os Autocarros, todas as áreas de autoridades locais deverão ter, em vigor, uma Parceria Reforçada (EP) ou um Franchising dos serviços de autocarros. Como a CA tinha publicado um aviso sobre a intenção de avaliar o caso de um Franchising e estava a procurar, de forma ativa este modelo, não era obrigada a criar uma EP. Por conseguinte, os autocarros continuam a funcionar num ambiente não regulamentado, tal como estabelecido anteriormente neste Estudo Comercial, como a situação atual.
- 7.200 É evidente que, se o Franchising não fosse introduzido, a CA desenvolveria um Plano e um Regime de EP com os operadores de autocarros. O Plano iria refletir a política e a ambição definidas no BSIP, enquanto o Regime estabeleceria os compromissos das autoridades locais no sentido de proporcionarem instalações e medidas, juntamente com os requisitos dos operadores de autocarros relativos à prestação dos serviços. Dado o nível de ambição para os autocarros em Cambridgeshire e em Peterborough, a EP seria ambiciosa. Por conseguinte, a presente secção analisa os parâmetros comerciais de um Regime de EP tão ambicioso.
- 7.201 Uma EP é um acordo entre uma autoridade local de transportes (e outras autoridades, se adequado) e operadores de autocarros locais para trabalharem em conjunto na melhoria dos serviços de autocarros locais. Inclui uma visão clara das melhorias que a EP pretende alcançar (conhecido como Plano da EP) e ações de acompanhamento para as alcançar (definidas em um ou mais Regimes de EP). Trata-se de uma proposta conjunta entre a autoridade e os operadores de autocarros locais. A autoridade e uma proporção definida de operadores devem concordar com a EP para que esta possa prosseguir. Como tal, é importante que todas as partes estejam envolvidas ao longo do processo de desenvolvimento para garantir que os compromissos nele contidos estão bem apoiados e é provável que sejam aprovados.
- 7.202 É possível ter diferentes Regimes de EP que abranjam diferentes partes de uma região ou Regimes de EP que abranjam apenas aspetos específicos da oferta. Em qualquer um dos casos, apenas afetariam os serviços que operam na área definida em cada Regime.
- 7.203 Uma EP apenas é exequível através de consulta ao mercado e da negociação com os operadores. Na formação de uma EP, os operadores de autocarros locais podem dar a sua opinião e confirmar se apoiam ou não alguma das propostas relevantes da CPCA ou de outros operadores de autocarros. Não é necessário que todos os operadores concordem com o conteúdo de um Regime de EP, para que o Regime de EP seja realizado. Os operadores têm o direito de colocar objeções e, se um dos dois critérios de objeção for satisfeito, a EP não pode ser realizada. O objetivo é garantir que um operador dominante não possa impor requisitos que possam ser prejudiciais para outros operadores de menor dimensão. Se, não forem cumpridos os critérios de objeção, a proposta relevante pode ser adotada. Assim que um Regime de EP seja acordado, vincula todos os operadores de serviços locais elegíveis na área do regime.

7.204 Um Regime de EP apoiaria a melhoria de todos os serviços de autocarros locais elegíveis que operam na área do Plano da EP, nomeadamente a área administrativa da Cambridgeshire and Peterborough Combined Authority. A data de início do Regime de EP seria 7 dias após a sua realização pela CPCA.

7.205 O Regime de EP não teria uma data de termo específica e manter-se-ia em vigor até ser alterado ou revogado. Seria objeto de uma revisão pelo menos anual.

7.206 O Regime aplicar-se-ia aos serviços de autocarros locais registados com um ou mais locais de paragem na área do Plano da EP, a menos que estejam isentos no âmbito do Regime. Os seguintes serviços estariam isentos dos requisitos do Regime:

- Serviço de autocarros locais registados em escolas ou empregos que não sejam elegíveis para o BSOG.
- Serviços de autocarros locais registados transfronteiriços com menos de 10% da sua quilometragem registada na área da EP.
- Serviços que funcionem nos termos da secção 22 da Lei de 1985
- Um serviço de autocarros locais registado que seja uma excursão ou um passeio.
- Qualquer outro serviço de autocarros locais registado que os operadores e a autoridade decidam que deva ser excluído de todos ou de requisitos específicos do Regime de EP.

7.207 O Regime de EP será supervisionado e desenvolvido por uma Administração da EP. Esta seria formada a partir do atual Fórum dos Operadores de Autocarros, mantendo os mesmos membros:

- Funcionários da CPCA
- Funcionários das Autoridades Rodoviárias (Conselho do Condado de Cambridgeshire e o Conselho Municipal de Peterborough)
- Todos os operadores de autocarros que fornecem serviços de autocarros locais elegíveis
- Representantes de transportes comunitários
- Grupo de discussão sobre os transportes

7.208 As autoridades locais e os operadores de autocarros comprometer-se-iam com medidas e requisitos específicos e teriam direito de voto. Os outros representantes participarão para dar forma, informar e contestar, no entanto, não estarão sujeitos aos compromissos e aos requisitos (e não terão direito de voto).

7.209 A Administração da EP irá reunir-se e exercerá as suas funções de acordo com os Termos de Referência, estabelecidos num documento separado.

7.210 Serão tidas em consideração as potenciais variações do Regime de EP apresentadas por um ou mais representantes da Administração da EP. O proponente de uma alteração deve demonstrar de que forma esta alteração pode contribuir para a realização dos objetivos estabelecidos no Plano da EP e nas atuais políticas de transportes locais. Após a receção de um pedido válido de uma potencial alteração, a CA voltaria a convocar a Administração da EP, com um pré-aviso de pelo menos 14 dias para a reunião de análise da proposta. Se, na reunião, a proposta de alteração for aprovada por todos os membros presentes, da

Administração da EP, com direito de voto, a CA realizará a alteração do Regime de EP, sujeita à sua aprovação.

- 7.211 Considera-se que os membros da Administração da EP, que não estejam representados na reunião, se abstêm de participar na decisão.
- 7.212 Se não houver acordo total de todos os representantes presentes, dos operadores de autocarros que fossem afetados pelo Regime existente ou pela alteração proposta, a alteração proposta seria submetida ao mecanismo de objeção dos operadores, no entanto, com um período de objeção reduzido de 14 dias, substituindo a Parte 2 da secção 138L (2) da Transport Act (Lei dos Transportes) de 2000. A alteração proposta seria publicada no sítio da Internet da CA e enviada através de e-mail aos operadores de serviços locais elegíveis na área do Regime de EP. As objeções apenas seriam consideradas válidas se forem apresentadas por um operador ou em nome de um operador que seja afetado pela alteração proposta. Se a alteração proposta for aprovada pelo mecanismo de objeção dos operadores, a CPCA procederá à alteração do Regime de EP, sob reserva da sua aprovação.
- 7.213 Em qualquer caso, um Regime de EP ou uma alteração apenas entrará em vigor se for realizado pela CA. Se, por qualquer motivo, a CA não estivesse de acordo, poderia exercer o seu direito de não realizar o Regime ou a alteração, de modo a que este não entrasse em vigor.
- 7.214 Se, por algum motivo, se tornasse necessário revogar o Regime de EP, a Administração da EP seria novamente convocada e seria seguido o mesmo processo, tal como descrito, para uma alteração.
- 7.215 Se o Plano da EP fosse revogado em qualquer momento, o Regime de EP seria automaticamente revogado, uma vez que não pode existir sem um Plano da EP associado. Do mesmo modo, se o Regime de EP fosse revogado (e não existisse outro Regime de EP), o Plano da EP seria automaticamente revogado.
- 7.216 Se, em qualquer momento no futuro, a área abrangida pelo Regime de EP for incluída num Regime de Franchising para os autocarros, os requisitos relevantes estabelecidos no presente documento do Regime de EP deixarão de ser aplicáveis a partir da data de início do Regime de Franchising.
- 7.217 A EP estabelecerá uma série de obrigações para a CA e as autoridades rodoviárias implementarem várias instalações e medidas. Existiriam também requisitos para os serviços de autocarros elegíveis, nos quais se esperaria que os operadores também cumprissem várias obrigações. Estas poderiam incluir as estabelecidas na Tabela seguinte.

Tabela 7-18: Obrigações da rede

Rede	
Melhorias	Acordar com os operadores o plano/visão global da rede e procurar obter o acordo voluntário dos operadores para planear e fornecer serviços de acordo com esse plano.

	<p>Determinar e acordar conjuntamente a identificação coordenada dos serviços e a numeração das rotas.</p> <p>Os novos serviços serão garantidos através de concurso público, com requisitos contratuais relativos às especificações dos veículos e dos serviços, à marca, às tarifas e à bilhética. Oportunidades de concurso de pacotes de serviços para obter economias de escala e potencialmente atrair novos operadores. Duração máxima do contrato de 7 anos.</p> <p>Os serviços existentes serão melhorados através de uma combinação de concursos e contratos minimis, novamente com requisitos contratuais.</p> <p>Serão fixadas datas até às quais os autocarros deverão ser Euro VI ou melhores e totalmente isentos de emissões.</p>
Estabilidade	<p>Datas de alteração dos serviços (variações/ cancelamentos) limitadas a 2 por ano, salvo em circunstâncias excepcionais ou se for do interesse dos utilizadores de autocarros. Cada data seria acordada com os operadores com uma antecedência de pelo menos 12 meses. Estas datas seriam também utilizadas para as mudanças de contrato.</p> <p>Poderão ser introduzidos novos serviços em qualquer momento, se proporcionarem novas oportunidades de viagens ou se se destinarem a substituir serviços subsidiados numa base comercial. Caso contrário, seriam calendarizados de modo a coincidir com as datas de alteração acordadas acima mencionadas.</p> <p>O período de pré-aviso para alterações de registo e cancelamentos terá uma extensão para 15 semanas, salvo em circunstâncias excepcionais ou se for do interesse dos utilizadores de autocarros.</p>
Coordenação	<p>Acordar com os operadores o plano/visão global da rede e procurar obter o acordo voluntário dos operadores para planear e fornecer serviços de acordo com esse plano. Determinar e acordar conjuntamente a identificação coordenada dos serviços e a numeração das rotas.</p> <p>Os serviços paralelos estarão sujeitos à coordenação dos percursos e existirão negociações com os operadores para incentivar alterações adequadas aos serviços comerciais, nomeadamente para facilitar as ligações.</p> <p>Nos locais onde a capacidade das paragens de autocarro está sob pressão, haverá a possibilidade de introduzir a reserva de intervalos de horários para gerir o número de autocarros que estão a utilizar uma determinada paragem.</p>
Prioridade para os autocarros	<p>Existirá um compromisso de manter todas as medidas existentes de prioridade para os autocarros e de introduzir um programa que considere a viabilidade de novas medidas em resposta aos pontos críticos destacados pelos operadores.</p> <p>É requerido aos operadores de autocarros reinvestirem na rede quaisquer poupanças resultantes de eficiência operacional.</p>
Obras rodoviárias	<p>Garantir a existência de processos que minimizem o impacto de obras rodoviárias (planeadas e de emergência) nos autocarros e garantir uma boa comunicação com os operadores sobre o planeamento das obras e o encerramento de estradas.</p>
Novos desenvolvimentos	<p>Serão implementados processos que garantam que os operadores de autocarros sejam envolvidos numa fase inicial das discussões em torno de novos desenvolvimentos (habitação e emprego), garantindo que os locais possam ser</p>

	servidos pelos autocarros e que a disposição dos locais possam acomodar adequadamente os autocarros, com o mínimo de desvio ou atraso.
Infraestrutura	
Park & Ride	Os locais de Park & Ride continuarão a ser mantidos e serão cobradas taxas pela sua utilização. O(s) operador(es) compromete(m)-se a cumprir determinadas normas de serviço e de veículos.
Busway	Os locais para a Busway continuarão a ser mantidos e serão cobradas taxas pela sua utilização. O(s) operador(es) compromete(m)-se a cumprir determinadas normas de serviço e de veículos.
Estações de autocarros	As estações de autocarros continuarão a ser disponibilizadas e mantidas.
Paragens de autocarros e abrigos	As paragens de autocarros e os abrigos existentes serão mantidos e será introduzido um programa de melhoria das paragens de autocarro, incluindo a introdução de bandeiras com a marca nas paragens de autocarro.
Tarifas e bilhética	
Bilhetes para vários operadores	Será introduzida uma gama de produtos de bilhética para vários operadores, como parte de uma simplificação do total de bilhetes disponíveis, de preferência sem prémio em relação aos bilhetes de um único operador. Todos os operadores terão máquinas de venda de bilhetes que podem realizar a emissão, leitura e registo de todos os bilhetes. A disponibilidade de todos os produtos de bilhética será publicada nos autocarros (e claramente visível para os passageiros antes do seu embarque).
Tap-on tap-off	Será introduzido em todos os operadores equipamento tap on / tap off.
Jovens	As tarifas para crianças/jovens serão aplicadas de forma consistente por todos os operadores.
Informações e marketing	
Marca da rede	Será desenvolvida e introduzida uma identidade de marca da rede para utilização em todos os autocarros, infraestruturas, produtos de bilhética e informações. Os operadores deverão indicar esta identidade de forma proeminente em todos os veículos e materiais promocionais.
Sítio da Internet, App, mapa da rede, folheto de horários impresso e painéis informativos nas paragens de autocarro.	Abordagem coordenada de todas as formas de fornecimento de informações. Os operadores deverão contribuir para o custo/fornecimento de informações, com contribuições baseadas na escala/dimensão da operação ou da quilometragem do serviço.
Informações em tempo real	Manutenção dos painéis com informações em tempo real existentes nas paragens de autocarro. Programa de fornecimento adicional de informações em tempo real nas paragens de autocarro, incluindo códigos QR em todas as paragens, permitindo o acesso a informações específicas da paragem.

	Os operadores deverão manter os dados relevantes para facilitar o fornecimento de informações em tempo real.
Experiência do cliente	
Carta do passageiro	Carta exclusiva e consistente que abranja toda a rede e todos os operadores, que destaque o que os passageiros devem esperar quando utilizam os autocarros.

7.218 Como parte da adoção da EP, a CA procurará assumir os poderes de registo dos serviços de autocarros no Gabinete da Autoridade Rodoviária.

7.219 No âmbito de uma EP, a divisão de responsabilidades seria a estabelecida na Tabela 7-19.

Tabela 7-19: Divisão Combined authority/operador numa EP

Combined Authority	Operadores
Coordenação da estratégia global da rede e da estrutura.	Planeamento e prestação de serviços comerciais de autocarros.
Especificar os requisitos do serviço, os horários e os padrões de qualidade dos serviços de autocarros apoiados e proceder à sua adjudicação.	Concorrer à prestação de serviços subsidiados e explorá-los de acordo com os requisitos do contrato.
Coordenar as discussões sobre a numeração e a identidade dos serviços para obtenção de um acordo.	Acordar a numeração dos serviços e aplicá-la conforme acordado.
Acordar e gerir o fornecimento de produtos de bilhética para vários operadores. Responsável pelas receitas das tarifas e pela proteção das receitas, nos contratos baseados em custos. Não é responsável pelas receitas, nos contratos baseados em subsídios.	Responsável pela cobrança de tarifas e pela manutenção das receitas, nos contratos baseados em subsídios. Responsável pela cobrança de tarifas e pela transferência das receitas para a CA, nos contratos baseados em custos.
Fornecer e manter estações de autocarros, paragens de autocarros e infraestruturas de espera para os passageiros.	Utilizar as infraestruturas de acordo com quaisquer requisitos que existam.
Supervisionar a identidade, a marca e a promoção em toda a rede.	Implementar a marca de acordo com quaisquer acordos que existam.
Colaborar no fornecimento e manutenção de informações abrangentes (Internet, em papel, nas paragens, em tempo real). Comercializar e promover a utilização da rede juntamente com os operadores.	Partilhar a responsabilidade (e os custos) do fornecimento de informações e marketing da rede.
Recolher dados para medir o desempenho global em relação aos KPIs e às metas do BSIP. Monitorizar o desempenho dos serviços subsidiados.	Monitorizar e apresentar relatórios sobre o desempenho dos serviços.
Analisar e desenvolver serviços em parceria.	Analisar e desenvolver serviços em parceria.

Parceria Reforçada – considerações comerciais

7.220 A Tabela 7-20 avalia os riscos comerciais associados a uma EP e as medidas que a CA pode tomar para os mitigar. Como as EP continuam a funcionar num ambiente não regulamentado, no qual os operadores continuam a controlar os serviços, os riscos associados à posição atual também se aplicam neste caso, adicionalmente aos que são apresentados em seguida.

Tabela 7-20: Considerações comerciais da EP

Riscos comerciais de uma EP	
Risco	Mitigação
A CA não consegue negociar e acordar compromissos suficientes com os operadores no âmbito da EP para concretizar as suas ambições de transformação da rede de autocarros.	As ambições da CA foram amplamente discutidas com os operadores, com oportunidade de realização de comentários e com o objetivo de compreender a sua capacidade e possibilidade para satisfazer as aspirações.
Poderá ser necessário reduzir ou comprometer compromissos para que seja obtido acordo com os operadores, o que, por sua vez, pode significar um progresso menor ou mais lento na concretização da ambição.	As discussões frequentes com os operadores, individualmente e no âmbito de um grupo de parceria, ajudarão a explicar as ambições e as propostas e o nível de compromisso requerido aos operadores para as concretizarem.
Risco de que os pequenos e médios operadores não participem, por sentirem que têm influência reduzida.	Todos os operadores serão convidados para as reuniões da EP e terão a possibilidade de participar por direito próprio. Independentemente da participação, todos os operadores de serviços elegíveis receberão ordens de trabalho, documentos e as atas das reuniões. A CA irá contactar os operadores individualmente fora das reuniões da EP, assim como coletivamente nas reuniões.
Risco para a reputação da CA resultante de problemas e atrasos na concretização da ambição devido aos processos da EP.	Garantir a existência de planos de implementação pormenorizados e a disponibilidade de recursos e capacidades suficientes para garantirem a realização de acordo com o programa. Envolvimento ativo com os operadores para garantir uma negociação proativa dos compromissos.
Recursos ou capacidades insuficientes para gerir com sucesso a EP e a sua execução.	Garantir a existência de planos de implementação pormenorizados e a disponibilidade de recursos e capacidades suficientes para garantirem a realização de acordo com o programa.

7.221 Em seguida, é apresentada uma avaliação resumida das disposições relativas aos autocarros no âmbito de uma EP em função dos objetivos comerciais da CA. A cor vermelha indica uma improbabilidade de alcançar o objetivo; a cor âmbar indica que o objetivo poderá ser alcançado, embora com alguns desafios; e a cor verde indica que o objetivo poderá ser alcançado.

Tabela 7-21: Disposições no âmbito de uma EP

Realização de objetivos comerciais através da prestação de serviços de autocarros no âmbito de uma EP		
Objetivo comercial	Descrição	Classificação
Influência do setor público	<p>A CA pode obter um maior controlo sobre o comportamento dos operadores de autocarros e sobre os resultados da rede de autocarros, o que pode proporcionar algumas melhorias do serviço, consistência e estabilidade.</p> <p>A CA pode adotar uma abordagem proativa e mais estratégica na conceção e gestão da rede, incluindo uma maior coordenação (por exemplo, através da regulação dos percursos).</p> <p>Obterá compromissos mais fortes e vinculativos dos operadores no sentido da realização de melhorias.</p> <p>No entanto, como a EP está sujeita a negociação, é pouco provável que os operadores aceitem realizar mais do que realizam atualmente sem financiamento adicional da CA, o que limita a influência sobre a rede.</p> <p>A EP estabelece processos definidos, que podem contribuir para o cumprimento atempado dos compromissos e para uma gestão mais ponderada da rede.</p> <p>Os operadores mantêm a liberdade de introduzir, realizar alterações ou retirar serviços, o que poderá provocar a um aumento de pedidos de orçamento para serviços de autocarros apoiados.</p> <p>Algumas ambições serão limitadas pela incapacidade de controlar determinados aspetos, tais como, as tarifas, a identificação dos veículos e a marca global, exceto se os operadores o façam por acordo totalmente voluntário.</p>	
O melhor valor	<p>Os operadores continuam a competir comercialmente pelos passageiros na via pública, com base na qualidade do serviço e nas tarifas praticadas. No entanto, devido à ausência de concorrência, não é claro em que medida a concorrência gera valor.</p> <p>Os obstáculos à entrada no mercado não regulamentado continuarão a existir no âmbito de uma EP e, devido a quaisquer limiares mínimos acordados para os serviços introduzidos, estes obstáculos à entrada podem ser mais elevados do que na situação atual.</p> <p>A CA terá de equilibrar os requisitos e a influência de um Regime de EP com a necessidade de apoiar a participação dos operadores e a concorrência.</p>	
Concorrência entre operadores de autocarros	<p>A alocação dos riscos e das responsabilidades numa EP continua a ser praticamente a mesma que existe nas disposições atuais. Os operadores podem parar a prestação de serviços quando estes deixarem de apresentar viabilidade comercial.</p> <p>Consequentemente, é pouco provável que a EP reforce a concorrência e a CA continuará a correr o risco de aumentar os custos dos serviços subsidiados.</p>	

Realização de objetivos comerciais através da prestação de serviços de autocarros no âmbito de uma EP		
Objetivo comercial	Descrição	Classificação
	<p>A ambiciosa EP proporcionará, no entanto, maior formalidade e certeza quanto à realização de determinadas melhorias comparativamente às disposições atuais; estas serão extensivas a toda a rede.</p> <p>Será dada especial atenção às necessidades dos pequenos e médios operadores relativamente ao cumprimento dos compromissos assumidos no âmbito da EP, podendo conceder-lhes um prazo mais longo do que o prazo concedido aos operadores de maior dimensão, para cumprirem algumas obrigações.</p> <p>Os operadores podem estar preocupados com o facto de os concorrentes fazerem avançar compromissos que outros não conseguem cumprir tão facilmente e que, por conseguinte, lhes proporcionam alguma vantagem.</p>	
Alocação adequada dos riscos	<p>A alocação dos riscos continuará a ser a mesma que existe nas disposições atuais de mercado não regulamentado.</p> <p>O setor privado assume mais riscos. No entanto, tendo em consideração a redução da procura na sequência da pandemia de COVID-19, verifica-se que, em última análise, o risco é mais elevado para o setor público, se assim não fosse ocorreriam reduções da rede.</p> <p>Menor flexibilidade para a CA ajustar a rede de modo a proporcionar apoio relevante ou serviços revistos.</p>	
Facilidade de implementação	<p>São necessários tempo e recursos significativos para negociar e estabelecer acordos de compromissos, estabelecer contactos com todas as partes interessadas e administrar a EP.</p> <p>É necessário tempo para passar pelos processos requeridos, incluindo a consulta e o mecanismo de objeção dos operadores.</p> <p>Embora exista flexibilidade para alterar uma EP, também neste caso é necessário tempo e esforço para cumprir as etapas do processo.</p>	
Recuperação e flexibilidade	<p>A CA pode obter um maior controlo sobre o comportamento dos operadores de autocarros e sobre os resultados da rede de autocarros, o que pode proporcionar algumas melhorias do serviço, consistência e estabilidade.</p> <p>Embora exista flexibilidade para alterar uma EP, também neste caso é necessário tempo e esforço para cumprir as etapas do processo.</p> <p>Os operadores mantêm a liberdade de introduzir, realizar alterações ou retirar serviços, o que poderá provocar a um aumento de pedidos de orçamento para serviços de autocarros apoiados.</p> <p>Em última análise, é provável que, qualquer choque que ocorra no mercado, resulte em maior responsabilidade para a CA, dado o seu papel na gestão e administração da EP.</p>	

- 7.222 Em comparação com as disposições atuais, uma EP proporcionaria uma estrutura mais formal para alcançar melhorias em toda a rede, proporcionando à CA uma maior influência.
- 7.223 Embora uma EP facilitasse as melhorias, não seria capaz de coordenar e gerir totalmente a rede. Os operadores continuam a poder introduzir, alterar e retirar serviços, embora numa estrutura de datas de alteração de serviços coordenados e de períodos de pré-aviso potencialmente mais longos. No entanto, todos os compromissos teriam de ser negociados com os operadores, o que poderia significar que a concretização de algumas das ambições seria mais demorada ou que teria que existir o comprometimento de algumas ambições para que fosse obtido um acordo. Pode haver a possibilidade de não se alcançar acordo sobre alguns elementos.
- 7.224 Algumas ambições não poderiam ser concretizadas através de uma EP, pois poderiam ser consideradas anti-concorrenciais, como por exemplo, os requisitos relativos à identificação dos veículos e à fixação das tarifas. Embora algumas ambições pudessem ser alcançadas através de um acordo voluntário, continuaria a ser possível que os operadores se retirassem do acordo.
- 7.225 Não existem dúvidas de que uma EP facilitaria algumas das melhorias pretendidas. No entanto, mesmo uma EP ambiciosa não proporcionaria à CA o nível de controlo que o Franchising proporciona. Em muitos aspetos, uma EP ainda envolve muitos dos desafios que existem atualmente.

Questão L20

Tem algum comentário sobre a avaliação acima mencionada relativa à forma como uma EP permitiria à Combined Authority gerir a rede de autocarros e realizar os seus objetivos comerciais?

Conclusão do Estudo Comercial

- 7.226 A Estratégia Nacional para os Autocarros requer que todas as autoridades locais de transportes se comprometam com uma EP para toda a sua área, ou que optem pelo Franchising. Para a CA, uma EP seria a forma mais fácil de mudar, dado que não altera muitos dos parâmetros de funcionamento dos autocarros e os operadores mantêm muito controlo sobre o planeamento e a prestação dos serviços. No entanto, é questionável se as ambições de transformação dos serviços de autocarros em Cambridgeshire e em Peterborough poderiam ser alcançadas através de uma EP e segundo o cronograma pretendido. Por conseguinte, o Franchising constitui uma opção atrativa para facilitar o nível de alteração necessário, apesar do impacto significativo que teria durante a sua transição e implementação.
- 7.227 Devido ao nível de alteração associado ao Franchising, é adequado que a CA assuma uma maior responsabilidade e esteja preparada para pagar aos operadores para que estes realizem as melhorias significativas do serviço que a CA pretende.
- 7.228 Por conseguinte, embora o Estudo Comercial demonstre que o Franchising proporcionaria à CA um controlo e uma influência significativos para atingir os seus objetivos, também

implicaria custos e riscos. A concretização do Franchising iria precisar de um compromisso financeiro significativo e conhecimentos especializados por parte da CA para a sua implementação. Em termos de risco, a concretização do Franchising colocaria a CA perante vários riscos financeiros e não financeiros que iriam requerer uma gestão cuidadosa. Uma EP, pelo contrário, apresentaria diferentes riscos e desafios, nomeadamente quanto à possibilidade de negociar várias ações e compromissos com os operadores.

- 7.229 O maior controlo sobre todos os aspetos da rede de autocarros no âmbito do Franchising proporcionaria à CA a flexibilidade necessária para gerir, de forma proativa, os níveis de recursos utilizados, de modo a garantir a continuação da viabilidade comercial e da acessibilidade. Adicionalmente, a monitorização abrangente e a recolha de dados relativos ao desempenho operacional permitiriam realizar, de forma informada, as adaptações e alterações necessárias para atingir este objetivo.
- 7.230 Embora a proposta de Franchising proporcione um mercado competitivo no qual a CA teria um maior controlo e influência, comparativamente à situação atual, tal implicaria vários riscos e de requisitos de execução. No entanto, também proporcionaria a flexibilidade necessária para alterar a rede em resposta à evolução das circunstâncias.
- 7.231 No âmbito de uma EP, a realização de objetivos políticos depende de negociações bem sucedidas com os operadores, de modo a alcançar um acordo sobre um Plano e um ou mais Regimes de EP e, por conseguinte, muitos dos desafios existentes na situação atual podem ser mantidos. Estas áreas de acordo podem incluir questões transversais aos operadores, como por exemplo, a bilhética, preocupações quanto ao impacto da EP nas quotas de mercado dos operadores e preocupações quanto às despesas gerais (em termos de custos e recursos) da negociação de alterações à EP.
- 7.232 Globalmente, a EP não proporcionaria à CA o mesmo nível de controlo que seria obtido no âmbito do Franchising. Por conseguinte, a CA deve ponderar em que medida pretende suportar os riscos financeiros e os requisitos de execução associados ao Franchising, de modo a maximizar o seu controlo e a influência sobre a política e os resultados pretendidos da sua Estratégia para os Autocarros, em comparação com o menor risco e o menor nível de controlo associados a uma EP.

Pergunta L21

O Estudo Comercial mostra como o Franchising e a Parceria Reforçada podem proporcionar alterações e melhorias. No âmbito do Franchising, a Combined Authority teria mais controlo sobre toda a rede de autocarros. No âmbito de uma Parceria Reforçada, a Combined Authority não controlaria toda a rede e haveria maior dependência da negociação com os operadores de autocarros. Tem algum comentário sobre este assunto?

Pergunta L22

O Estudo Comercial afirma que a Combined Authority teria melhor capacidade para atingir os seus objetivos comerciais (fatores de sucesso) através do Franchising em comparação com uma Parceria Reforçada? Tem algum comentário sobre este assunto?

Estudo Financeiro

Introdução

7.233 O Estudo Financeiro considera as implicações financeiras do Franchising ou de uma Parceria Reforçada. Inclui os fluxos de tesouraria projetados para cada opção, de modo a avaliar a viabilidade económica para a Combined Authority e o potencial risco financeiro. Tem em consideração os vários fluxos de financiamento disponíveis para manter e desenvolver a rede de autocarros.

7.234 Embora a maioria dos serviços de autocarros seja atualmente explorada numa base comercial, um número crescente de serviços está a ser apoiado financeiramente. Desde a pandemia de COVID-19, tem havido um aumento da quantidade de fundos públicos destinados ao fornecimento da rede de autocarros.

Situação atual

7.235 Foi realizada uma avaliação da situação financeira atual, do Caso de Referência (“Não fazer nada”). Esta avaliação baseou-se em dados, fornecidos pelos operadores, sobre a utilização e as tarifas. Os custos operacionais atuais foram estimados com base em vários estudos e fatores. Estes cálculos mostram um défice entre as receitas das tarifas e os custos operacionais, que é coberto por vários fluxos de financiamento, como por exemplo, o Subsídio para Operadores de Serviços de autocarros (BSOG).

7.236 No modelo financeiro, as receitas totais do setor dos autocarros da região foram estimadas em 49,4 milhões de £, como é apresentado na Tabela 7-22. O financiamento para veículos com emissões zero, no âmbito do regime ZEBRA, foi excluído desta Avaliação.

Tabela 7-22: Receitas dos serviços de autocarros

Fonte	Mecanismo	Quantidade
Receitas das tarifas (estimativa de 2022) ²⁹	Diretamente para os operadores	26,3 milhões de £
Receitas da taxa de transporte (taxa de 2023-24) ³⁰	De orçamentos das Autoridades rodoviárias locais (AL)	13,5 milhões de £
Receitas do imposto municipal (2023-24) ³¹	Do orçamento da CPCA – Preceito do Presidente da Câmara	3,0 milhões de £
Subsídio para Operadores de Serviços de autocarro (2021/22)	Governo do Reino Unido através das AL ³²	4,0 milhões de £
Financiamento BRG ³³ (2023)	Estimativa com base em relatórios do DfT	2,6 milhões de £
Total		49,4 milhões de £

7.237 O modelo financeiro inclui várias melhorias na rede (descritas no Estudo Económico), o que implica um aumento dos custos ao longo do período de avaliação de 30 anos considerado, que teria um nível superior ao caso de referência (situação atual) para o Franchising e para a EP. São também incluídos alguns custos adicionais de capital para financiar medidas de prioridade para os autocarro e, no caso do franchising, a potencial disponibilização de dois novos parques de estacionamento de autocarros (um na área de Peterborough e outro na área de Cambridge), o que facilitaria uma maior participação de operadores de autocarros novos e/ou existentes nos contratos de concessão.

7.238 O modelo financeiro compara o fornecimento da rede de autocarros nos dois cenários seguintes, com o investimento adicional realizado nos custos operacionais principais da rede de autocarros existente:

- Investimento de nível médio com uma EP (cerca de 10 milhões de £ de investimento de capital mais 600.000 £ por ano para custos operacionais e apoio adicional ao serviço de autocarros, iniciando com 7,5 milhões de £ no primeiro ano).
- Investimento de nível médio com Franchising (cerca de 41 milhões de £ de investimento de capital, mais 1,4 milhões de £ por ano para custos operacionais e apoio adicional ao serviço de autocarros a partir de 8,5 milhões de £ no primeiro ano).

7.239 Ambas as opções irão requerer que a Combined Authority aumente a sua capacidade e competência relativamente a pessoal e a sistemas, de modo a assumir maiores funções e responsabilidades. Isto implicará custos adicionais, que serão maiores no caso do Franchising, devido às maiores responsabilidades de controlo e de gestão assumidas pela Combined Authority.

²⁹ Estimativa baseada nos retornos dos operadores em novembro de 2022

³⁰ [Hiperligação para o artigo](#)

³¹ [Hiperligação para o artigo](#)

³² Pagamentos do Subsídio para Operadores de Serviços de autocarro aos operadores ingleses a partir de 2010, DfT, Última atualização em 29 de julho de 2022

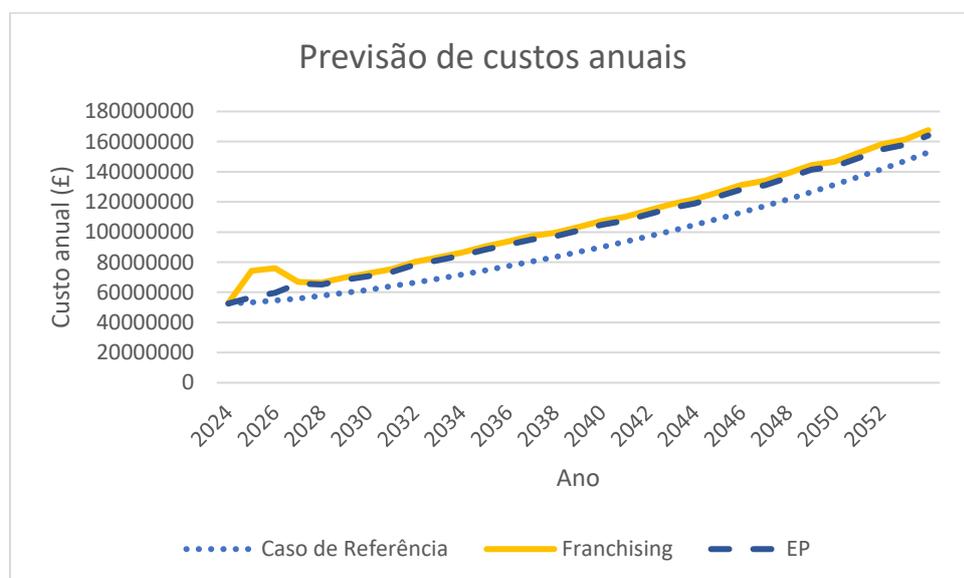
³³ Estimativa obtida a partir de fontes publicadas no âmbito do presente Esboço de Caso de Negócio (OBC). Consultar as secções **Error! Reference source not found.** a **Error! Reference source not found.**

Pergunta L23

Os custos de investimento previstos pela Combined Authority para a mudança para o Franchising ou para uma Parceria Reforçada são apresentados no Estudo Financeiro (consultar o parágrafo 7.238 acima). Tem algum comentário sobre estes custos?

7.240 O modelo inclui várias melhorias na rede, o que implica um aumento dos custos ao longo do período de avaliação de 30 anos considerado, que teria um nível superior ao caso de referência para o Franchising e para a EP.

Figura 7-6: Previsão de custos anuais em cada cenário



Recursos - Franchising

7.241 Era necessário que o modelo financeiro demonstrasse de onde viria o financiamento. Tendo considerado várias opções de financiamento diferentes, a opção emergente preferida da CA para financiar a rede de autocarros da área envolve atualmente uma combinação de:

- Empréstimo prudente de uma parte das despesas de capital previstas (32,0 milhões de £, incluindo um aumento de 46% de viés otimista), através de empréstimo público e do Conselho de Administração e/ou libertação de capital não limitado dos orçamentos da CA (até 12 milhões de £ por ano).
- O financiamento de subsídios no valor de 9,0 milhões de £, composto por 4,0 milhões de £ do governo central e 5,0 milhões de £ do próprio fundo de nivelamento da CA.
- Verbas residuais das receitas de gestão de tesouraria não alocadas da CA para financiar os custos de natureza excepcional associados ao Franchising (até 1,7 milhões de £ nos 1-3 anos de instalação e funcionamento do sistema de franchising, mais 0,9 milhões de £ já alocados para honorários profissionais e concursos do sistema de franchising na Estratégia Financeira a Médio Prazo da CA).
- Continuação da taxa de transportes cobrada às autarquias locais (com um aumento de 2% por ano), com um aumento adicional de 2% durante os dois primeiros anos.

- Aumentos faseados do valor médio do imposto municipal, Preceito do Presidente da Câmara (prevê-se que continue a aumentar 2% por ano, com base no crescimento previsto dos agregados familiares na área da CA)³⁴, o que representa uma fonte suplementar de receitas adicional à taxa atual. Ao longo do período de 30 anos considerado pelo Relatório de avaliação do OBC, é esperado que a taxa deva ser, em média, de cerca de 72 £ por agregado familiar no total (a média atual de 12 £ por agregado familiar (antes do aumento da taxa em 2024/25), mais um aumento de 60 £ por agregado familiar, em média, ao longo do período de 30 anos), para satisfazer as necessidades previstas de receitas operacionais líquidas associadas à prestação de serviços de autocarros no âmbito de Franchising em toda a área, juntamente com os investimentos de capital.

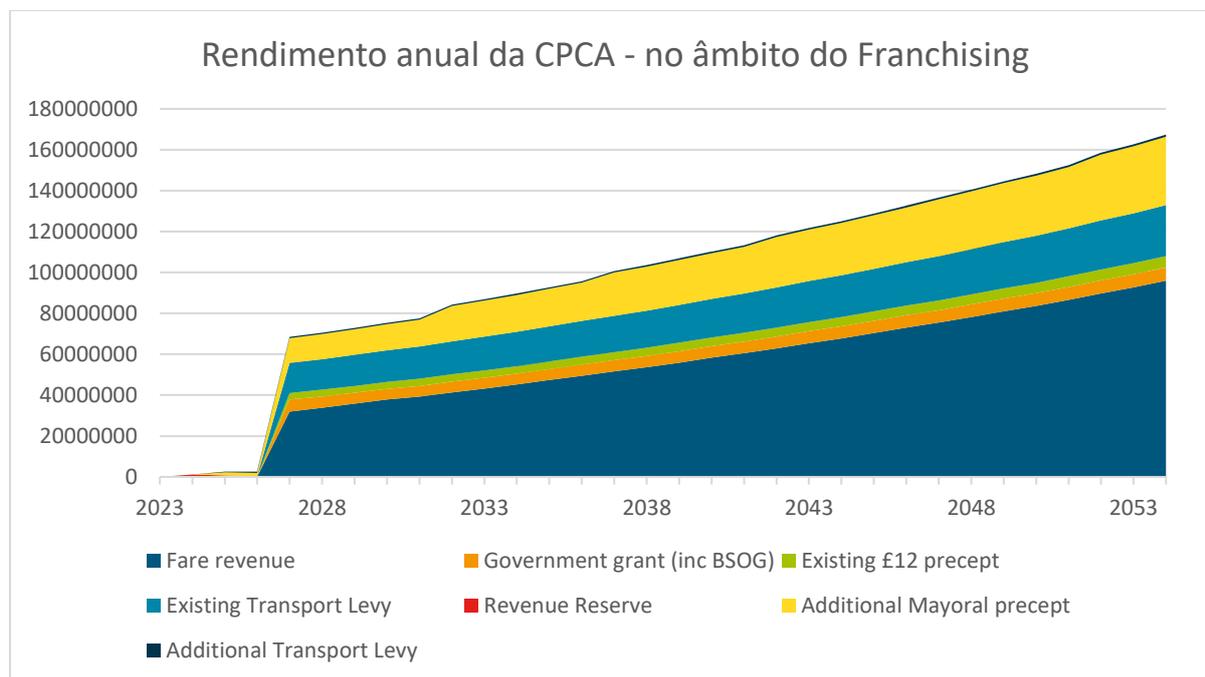
7.242 A Tabela 7-23 apresenta um resumo dos fluxos de receitas totais previstas a que a CA pode recorrer para cobrir os custos totais previstos no âmbito do Franchising. O gráfico seguinte apresenta uma análise mais pormenorizada da forma como estes fluxos podem ser constituídos ao longo de todo o período de avaliação de 30 anos.

Tabela 7-23: Resumo das fontes de financiamento para o Franchising

Fluxo de receitas	Escala (durante o período de avaliação)
Receitas das tarifas	1 708 255 916 £
Subsídio do governo (incluindo o BSOG)	167 715 862 £
Taxa existente de 12 £	129 989 187 £
Taxa de transportes existente	583 331 474 £
Reserva de receitas	2 600 000 £
Empréstimo de capital	32 000 000 £
Subsídio	9 000 000 £
Preceito adicional do Presidente da Câmara	636 982 520 £
Taxa adicional de transportes	22 274 252 £
Total gerado	3 292 149 211 £
Custos totais (incluindo empréstimos)	3 221 901 141 £

³⁴ O crescimento anual de 2% baseia-se nas expectativas relativas à conclusão de novas habitações na área. É de notar que existe uma incerteza inerente às previsões de crescimento futuro da habitação, o que pode afetar o valor que pode ser obtido a partir desta fonte. Se a conclusão de habitações for mais lenta do que o previsto, poderá ser necessário aumentar ainda mais a taxa adicional para cobrir os custos do Franchising de autocarros.

Figura 7-7: Rendimento anual da CPCA no âmbito do Franchising



Recursos – Parceria Reforçada

7.243 A avaliação da viabilidade económica no cenário de investimento médio de uma EP utiliza um conjunto de opções de financiamento semelhante ao da opção de Franchising. No entanto, existem algumas diferenças significativas relativamente às opções disponíveis. Esta Avaliação foi realizada com base no pressuposto de que a CA pretenderá manter toda a rede de serviços de autocarros proposta, no entanto, para o fazer, terá de obter financiamento para cobrir os custos adicionais do apoio aos serviços de autocarros, que serão cada vez mais necessários.

7.244 Simultaneamente, algumas fontes de financiamento estarão menos disponíveis para a CA, nomeadamente o suplemento de taxas comerciais, que apenas pode ser utilizado para um projeto de investimento específico, durante um período de tempo claramente definido. Neste cenário, seria necessária a seguinte estrutura de financiamento:

- Empréstimo prudente até ao valor total das despesas de capital previstas (10,0 milhões de £, incluindo um aumento de 46% de viés otimista), através de empréstimo público e do Conselho de Administração e/ou libertação de capital não limitado dos orçamentos da CA (até 12 milhões de £ por ano).
- Continuação da taxa de transportes cobrada às autarquias locais (com um aumento de 2% por ano), com um aumento adicional de 2% durante os dois primeiros anos
- Aumentos faseados do valor médio do imposto municipal, Preceito do Presidente da Câmara (prevê-se que continue a aumentar 2% por ano, com base no crescimento previsto dos agregados familiares na área da CA), o que representa uma fonte suplementar de receitas adicional à taxa atual. Ao longo do período de 30 anos considerado pelo Relatório de Avaliação do OBC, é esperado que a taxa deva ser, em

média, de cerca de 71 £ por agregado familiar no total (a média atual de 12 £ por agregado familiar, mais um aumento de 59 £ por agregado familiar, em média, ao longo do período de 30 anos), para que a CPCA possa satisfazer as necessidades previstas de receitas operacionais líquidas associadas à prestação de serviços de autocarros no âmbito da EP proposta em toda a área, juntamente com o cenário de investimento médio de capital.

Tabela 7-24: Resumo das fontes de financiamento para uma EP

Fluxo de receitas	Escala (durante o período de avaliação)
Receitas das tarifas	1 655 895 353 £
Subsídio do governo (incluindo o BSOG)	170 295 862 £
Taxa existente de 12 £	132 996 314 £
Taxa de transportes existente	596 826 074 £
Reserva de receitas	895 969 £
Empréstimo de capital	10 043 732 £
Preceito adicional do Presidente da Câmara	589 280 596 £
Taxa adicional de transportes	22 274 252 £
Total gerado	3 178 508 152 £
Custos totais (incluindo empréstimos)	3 132 275 417 £

Conclusão do Estudo Financeiro

7.245 O modelo financeiro destaca a necessidade de um apoio financeiro substancial ao longo de todo o período de avaliação de 30 anos para conseguir melhorias na rede de autocarros no âmbito de uma EP ou do Franchising. No entanto, ao longo do tempo, estas melhorias deverão traduzir-se em aumento das receitas das tarifas dos autocarros, à medida que o nível de utilização dos autocarros aumenta. Poderão existir algumas vantagens no Franchising, ao disponibilizar algumas fontes adicionais de financiamento, o que significa uma menor dependência das tarifas e da receitas municipais.

7.246 O Estudo Financeiro conclui que, tendo em consideração as receitas e o financiamento disponíveis em cada opção, o Franchising e a Parceria Reforçada são acessíveis para a Combined Authority. O Franchising proporcionará maiores benefícios em comparação com a Parceria Reforçada devido à capacidade de realizar mais melhorias na rede, no entanto, isto deve ser contrabalançado com o risco financeiro acrescido para a Combined Authority ao assumir maior responsabilidade pelas receitas das tarifas dos passageiros.

Pergunta L24

As potenciais fontes de financiamento para a melhoria do serviço de autocarros no âmbito do Franchising ou de uma EP são apresentadas no Estudo Financeiro. Tem algum comentário sobre estas fontes?

Pergunta L25

O Estudo Financeiro afirma que o Franchising acarreta mais riscos financeiros para a Combined Authority do que uma Parceria Reforçada, no entanto, proporciona um maior controlo, o que resulta em maiores benefícios. Tem algum comentário sobre o facto de a Combined Authority assumir este risco?

Estudo de Gestão

7.247 O Estudo de Gestão considerou que os fatores que influenciam a exequibilidade e a robustez das disposições da CA para realizar, monitorizar e avaliar a realização do Franchising ou de uma EP.

Responsabilidades da CA

7.248 As atuais responsabilidades da CA em relação ao fornecimento de transportes públicos incluem:

- **Articulação diária com os operadores de autocarros** relativamente à prestação global de serviços de autocarros e à coordenação do Fórum mensal dos Operadores de Autocarros.
- **Colaboração com outras partes interessadas** relativamente aos serviços de autocarros e a assuntos relacionados, incluindo as autoridades constituintes.
- **Estabelecimento e manutenção do contexto político** para a prestação de serviços de autocarros locais, incluindo a Estratégia para os Autocarros e o Plano de Melhoria dos Serviços de Autocarros (BSIP).
- **Prestação de serviços de autocarros apoiados**, incluindo a avaliação da necessidade de serviços, a aquisição de serviços e a gestão da prestação de serviços por operadores de autocarros contratados.
- **Gestão de acordos de viagens concessionadas** e reembolso aos operadores de autocarros.
- **Investigação e desenvolvimento** e experimentação de novos serviços, como por exemplo, o transporte que responde à procura, e investigações para analisar oportunidades de eficiências através da integração de diferentes tipos de acordos de transporte, como por exemplo, os de transporte de casa para a escola.
- **Disponibilização de paragens de autocarro** e sua manutenção.
- **Financiamento de concursos e projetos**, como por exemplo, a introdução de autocarros elétricos no âmbito do regime ZEBRA do Governo.

7.249 No âmbito do Franchising, a CA assumirá algumas novas responsabilidades, tais como, o desenvolvimento de estratégias de preços e de bilhética, juntamente com o aumento da sua capacidade nas competências existentes. Consequentemente, a organização e a estrutura operacional atuais da CA teriam de ser significativamente alteradas para garantir a

concretização efetiva das ambições da Estratégia para os Autocarros. As responsabilidades que seriam diferentes no âmbito do Franchising incluiriam:

- **Conceção da rede de autocarros** – a CA planearia e adjudicaria toda a rede de serviços de autocarros, incluindo a especificação de rotas, horários e requisitos relativos a autocarros, equipamento, tarifas e bilhética.
- **Parques de estacionamento de autocarros** – para incentivar o interesse de operadores externos, a CPCA poderá assumir alguma responsabilidade pela disponibilização e gestão de parques de estacionamento.
- **Disposições de transição** – seria necessário que a CA gerisse a transição para as operações em regime de Franchising, garantindo a continuidade dos serviços se os operadores tentassem retirar serviços antes do início dos serviços franchisados.
- **Operação da rede** – a CA especificaria e geriria todos os serviços de autocarros a funcionarem de acordo com os contratos e estabeleceria disposições para a monitorização do desempenho.
- **Risco das receitas** – Os contratos seriam geridos com base numa combinação de subsídio mínimo e custo mínimo, no custo mínimo a CA assumiria o risco das receitas. Independentemente do equilíbrio entre os dois tipos de contratos adjudicados, é provável que a CA tenha maior exposição a este risco do que atualmente, devido ao facto de ser responsável por toda a rede.
- **Tarifas e bilhética** – Independentemente do tipo de contrato, a CA fixará as tarifas em toda a rede, garantindo a consistência e a interoperabilidade, assim como determinando a gama de produtos. Seria importante reforçar as suas capacidades relativamente à gestão da proteção das receitas.
- **Marketing e gestão da marca** – A CA será responsável pelo desenvolvimento e implementação de iniciativas de marketing e da marca.
- **Monitorização do desempenho** – Seria importante para a CA monitorizar o desempenho dos serviços em relação aos requisitos do contrato (em termos de qualidade dos serviços), assim como os progressos realizados em relação aos objetivos estabelecidos no BSIP.
- **Relações com os clientes** – Dadas as suas responsabilidades alargadas em relação à rede de autocarros, a CA geriria as relações com os clientes, recebendo os seus comentários e colaborando com eles para melhorar a sua experiência.

7.250 No âmbito de uma EP, as responsabilidades da CA seriam alargadas para abrangerem:

- **Conceção da rede de autocarros** – a CA criaria e administraria uma Administração da EP (que provavelmente evoluiria a partir do atual Fórum dos Operadores de Autocarros) e geriria as discussões e as negociações com os operadores sobre a forma e a conceção da rede, de acordo com os compromissos do Regime da EP (como por exemplo, a regulação dos percursos).
- **Negociação com os operadores** – seria necessário estabelecer, negociar e alcançar acordos sobre compromissos e requisitos com os operadores.
- **Disposições de transição** – Seria necessário que a CA gerisse a transição para disposições no âmbito de uma EP, embora estas sejam provavelmente faseadas com o acordo dos operadores, evitando quaisquer preocupações ou ações significativas que possam perturbar a rede.

- **Operação da rede** – A CA iria monitorizar os serviços para garantir que funcionam de acordo com os compromissos do Regime da EP.
- **Tarifas e bilhética** – A CA iria garantir a existência de uma gama de bilhetes para vários operadores mediante acordo com os operadores de autocarros.
- **Marketing e gestão da marca** – A CA será responsável pelo desenvolvimento e implementação de iniciativas de marketing e da marca de acordo com os compromissos do Regime da EP acordados com os operadores.
- **Monitorização do desempenho** – A CA iria monitorizar o desempenho em relação às ambições e objetivos do BSIP e aos compromissos e requisitos da EP, de modo a informar quaisquer alterações da EP.
- **Relações com os clientes** – A CA e os operadores de autocarros partilhariam a responsabilidade de gerir a relação com os clientes, recebendo os seus comentários e colaborando com eles para melhorar a sua experiência.

7.251 No âmbito de uma EP, o risco das receitas dos serviços comerciais continuaria a pertencer aos operadores de autocarros. No entanto, os requisitos do regime de EP poderão ter um impacto positivo ou negativo nas receitas. Em caso de impacto positivo, a CA procuraria identificá-lo e iria dispor de mecanismos para garantir que uma determinada parte fosse reinvestida em melhorias do serviço.

Capacidade da CA para melhorar os serviços de autocarro

7.252 O nível de ambição para a rede de autocarros em Cambridgeshire e em Peterborough é enorme. Este facto reflete a importância atribuída à prestação de um serviço de autocarros excelente e abrangente para ajudar a alcançar muitos outros objetivos e iniciativas locais. O autocarro nunca esteve tanto no topo da agenda. Este nível de interesse e apoio ajudará a garantir a transformação pretendida.

7.253 Ao longo dos anos, foram introduzidas várias iniciativas e regimes positivos, incluindo:

- **Serviços orientados da Busway entre St Ives e Cambridge**, juntamente com serviços da Busway entre o sul de Cambridge e o Campus Biomédico e Trumpington. Reconhecendo o crescimento do número de passageiros nos serviços da busway antes da pandemia, a Stagecoach investiu numa nova frota de 18 veículos, incluindo autocarros de dois andares de elevada capacidade.
- Serviços **Park & Ride** a partir de 5 locais nos arredores de Cambridge, que são explorados comercialmente pela Stagecoach.
- **Ligação de East Cambridgeshire** – um projeto piloto de demonstração de resposta à procura, integrado no âmbito da iniciativa Transporte Total, financiada pelo DfT.
- O novo **serviço DRT (Ting)** foi lançado em West Huntingdonshire a título experimental em 2022, tornando-se permanente em 2023.
- Ensaio de dois **autocarros elétricos de dois andares com emissões zero** em Cambridge, seguido de financiamento ZEBRA para mais 30 autocarros elétricos de dois andares a bateria introduzidos nos serviços Park & Ride de Cambridge e num outro serviço urbano.

- 7.254 A CA assumiu a responsabilidade de **apoiar mais serviços de autocarros**, para ajudar a manter a rede. Em outubro de 2022, foi anunciada a intenção de retirar um número significativo de serviços comerciais. A CPCA adjudicou serviços de substituição e introduziu um preceito do Presidente da Câmara em abril de 2023, especificamente para angariar fundos, a nível local, para manter estes serviços. Este ano, o preceito foi aumentado para facilitar serviços de autocarros novos e melhorados em toda a área, que estão em processo de implementação.
- 7.255 A CA tem um longo compromisso em realizar e atribuir recursos à reforma dos autocarros, para ajudar a concretizar as suas ambições. Após uma Análise Estratégica dos Autocarros, realizada em 2018, publicou um aviso, em 2019, sobre a sua intenção de investigar o Franchising de autocarros. No final desse ano, foi realizado um extenso estudo de mercado para compreender o que os utilizadores e os não utilizadores de autocarros pretendiam dos serviços de autocarros. Na sequência das incertezas do impacto da pandemia na rede de autocarros, esta avaliação foi retomada em 2022, juntamente com a formulação de uma nova e ambiciosa Estratégia para os Autocarros que respondia à evolução do ambiente operacional, com novos objetivos políticos do Plano Local de Transportes e Conectividade e outras oportunidades locais, incluindo propostas de Realização de ligações da Parceria existente na Grande Cambridge.
- 7.256 As Tabelas seguintes apresentam as competências requeridas pela CA para realização do Franchising ou de uma EP, respetivamente, destacando as áreas nas quais estas competências devem ser melhoradas.

Tabela 7-25: Competências necessárias para o Franchising

Função	Competência	Grau de disponibilidade atual	Capacidade ou competência adicional necessária
Gestão de estratégias e de programas	<ul style="list-style-type: none"> • Gestão de riscos e de programas • Desenvolvimento e gestão da Estratégia para os Autocarros • Inovação contínua • Previsão de necessidades futuras • Supervisão de programas estratégicos 	Algumas capacidades já existem.	O responsável pela transformação dos autocarros está atualmente a ser nomeado. Será necessária uma capacidade adicional para alcançar uma melhoria significativa da rede de autocarros.
Gestão comercial	<ul style="list-style-type: none"> • Estratégia de preços e de bilhética e fixação de tarifas • Implementação de objetivos comerciais • Aumento da procura e das receitas • Fixação de preços e taxas para autorizações de serviço 	Atualmente, as competências disponíveis são mínimas.	Devem ser nomeados membros adicionais da equipa para supervisionar os preços, as tarifas e a bilhética e para fornecerem informações comerciais.
Planeamento e desenvolvimento dos autocarros	<ul style="list-style-type: none"> • Planeamento e conceção da rede, incluindo rotas, horários e calendarização • Especificações dos serviços • Emissão de autorizações de serviço • Articulação com os operadores • Envolvimento das partes interessadas em relação às alterações dos serviços 	Existe, no entanto, é necessário uma maior capacidade.	Serão nomeados postos adicionais para reforçar a capacidade.
Gestão de concursos e de contratos	<ul style="list-style-type: none"> • Especificações e documentação de contratos • Supervisão da adjudicação de contratos e da avaliação de propostas • Monitorização de conformidade e da prestação de serviços • Pagamentos de contratos • Alterações de contratos 	Existe, no entanto, é necessário uma maior capacidade para lidar com o número e o âmbito dos contratos.	São necessárias capacidades e competências adicionais.
Funcionamento e monitorização dos autocarros	<ul style="list-style-type: none"> • Articulação com os operadores relativamente à gestão diária de serviços e às interrupções devidas a obras rodoviárias ou a grandes eventos • Mensagens enviadas aos clientes em tempo real • Monitorização e medição dos KPIs e dos padrões da rede 	Existe, no entanto, a capacidade é limitada.	São necessárias capacidades e competências adicionais.

Função	Competência	Grau de disponibilidade atual	Capacidade ou competência adicional necessária
Infraestrutura	<ul style="list-style-type: none"> • Manutenção de um registo de ativos • Gestão e desenvolvimento de paragens de autocarro, abrigos e equipamento • Articulação com os proprietários de estações de autocarros • Articulação com os proprietários dos locais Busway e Park & Ride • Desenvolvimento e gestão da disponibilização de parques de estacionamento 	Existe, no entanto, a capacidade é limitada.	São necessárias capacidades e competências adicionais.
Experiência do cliente, promoção, marketing e comunicações	<ul style="list-style-type: none"> • Envolvimento e comentários dos clientes e das partes interessadas • Queixas e pedidos de informação dos clientes • Marca • Fornecimento de informações • Marketing 	Algumas comunicações centrais, no entanto, não são específicas dos transportes públicos.	São necessárias capacidades e competências adicionais.
Relações humanas	<ul style="list-style-type: none"> • Gestão das necessidades de pessoal da CPCA na equipa dos transportes públicos • Acordos TUPE/transferência entre operadores • Estabelecimento de normas mínimas para o pessoal dos operadores • Necessidades de formação 	Existe, no entanto, a capacidade é limitada.	Capacidade adicional necessária.
Finanças	<ul style="list-style-type: none"> • Controlo financeiro e contabilidade estatutária • Cobrança de receitas e processamento de pagamentos 	Existe, no entanto, a capacidade é limitada.	Capacidade adicional necessária.
Jurídico	<ul style="list-style-type: none"> • Aconselhamento e apoio jurídico 	Existe, no entanto, a capacidade é limitada.	Capacidade adicional através de terceiros.

Tabela 7-26: Competências necessárias para uma Parceria Reforçada

Função	Competência	Grau de disponibilidade atual	Capacidade ou competência adicional necessária
Gestão de estratégias e de programas	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento e gestão da Estratégia para os Autocarros • Gestão da Administração da EP e responsabilidade pelas alterações do Plano e do Regime da EP • Inovação contínua • Previsão de necessidades futuras • Supervisão de programas estratégicos 	Algumas capacidades já existem.	O responsável pela transformação dos autocarros está atualmente a ser nomeado.
Gestão comercial	<ul style="list-style-type: none"> • Estratégia de bilhética e de tarifas, incluindo produtos de bilhética para vários operadores 	Atualmente, as competências disponíveis são mínimas.	Assistência através de terceiros para ajudar na implementação e no novo papel de supervisão/gestão.
Planeamento e desenvolvimento dos autocarros	<ul style="list-style-type: none"> • Gestão dos registos de serviços de autocarros • Planeamento da rede e desenvolvimento de concursos • Articulação com os operadores 	Atualmente existe, no entanto, é necessário uma maior capacidade para implementar melhorias na rede de autocarros.	Função adicional de gestão dos registos dos serviços de autocarros.
Gestão de concursos e de contratos	<ul style="list-style-type: none"> • Especificações e documentação de contratos • Supervisão da adjudicação de contratos e da avaliação de propostas • Monitorização de conformidade e da prestação de serviços • Pagamentos de contratos • Alterações de contratos 	Atualmente existe, no entanto, é necessário uma maior capacidade para implementar melhorias na rede de autocarros.	É necessária uma capacidade adicional para implementar uma rede significativamente melhorada.
Funcionamento e monitorização dos autocarros	<ul style="list-style-type: none"> • Articulação com os operadores relativamente à gestão diária de serviços e às interrupções devidas a obras rodoviárias ou a grandes eventos • Mensagens enviadas aos clientes em tempo real • Monitorização e medição dos KPIs e dos padrões da rede 	Existe, no entanto, a capacidade é limitada.	São necessárias capacidades e competências adicionais.

Função	Competência	Grau de disponibilidade atual	Capacidade ou competência adicional necessária
Infraestrutura	<ul style="list-style-type: none"> • Manutenção de um registo de ativos • Gestão e desenvolvimento de paragens de autocarro, abrigos e equipamento • Articulação com os proprietários de estações de autocarros • Articulação com os proprietários dos locais Busway e Park & Ride 	Existe, no entanto, a capacidade é limitada.	São necessárias capacidades e competências adicionais.
Experiência do cliente, promoção, marketing e comunicações	<ul style="list-style-type: none"> • Envolvimento e comentários dos clientes e das partes interessadas • Queixas e pedidos de informação dos clientes • Marca • Fornecimento de informações • Marketing 	Algumas comunicações centrais, no entanto, não são específicas dos transportes públicos.	São necessárias capacidades e competências adicionais.
Relações humanas	<ul style="list-style-type: none"> • Gestão das necessidades de pessoal da CPCA na equipa dos transportes públicos • Estabelecimento de normas mínimas para o pessoal dos operadores • Necessidades de formação 	Existe, com uma necessidade limitada de desenvolvimento.	Sem requisitos adicionais.
Finanças	<ul style="list-style-type: none"> • Controlo financeiro e contabilidade estatutária 	Existe, com uma necessidade limitada de desenvolvimento.	Sem requisitos adicionais.
Jurídico	<ul style="list-style-type: none"> • Aconselhamento e apoio jurídico 	Existe, no entanto, a capacidade é limitada.	Capacidade adicional através de terceiros.

7.257 Uma mudança para Franchising ou para PE irá criar a necessidade de aumentar a capacidade da equipa da CA e de alargar a gama de competências. As prováveis funções adicionais necessárias para as duas opções estão resumidas na Tabela 7-27 seguinte, juntamente com uma indicação do custo para os anos de 2024 a 2026.

Tabela 7-27: Necessidades adicionais de recursos

Funções	Franchising – Número de efetivos	EP – Número de efetivos
Liderança estratégica	1	1
Planeamento da rede e desenvolvimento de serviços	5	3
Infraestrutura e bilhética	3	3
Contratos e concurso	2	0
Comunicações, informações e marca	4	3
Total de postos adicionais	15	10
Custo estimado de postos adicionais	2,76 milhões de £	0,9 milhões de £
Custo estimado de outras funções de apoio interno e de apoio de terceiros	2,3 milhões de £	n/a
Total de custos adicionais	5,06 milhões de £	0,9 milhões de £

Pergunta L26

É necessário que a Combined Authority aumente as suas capacidades e competências para gerir as melhorias do serviço de autocarros, no âmbito do Franchising e da Parceria Reforçada. Tem algum comentário sobre estes planos?

Serviços internacionais e Autorizações de serviço

7.258 A CA irá implementar o Regime de Franchising em toda a sua área aquando da entrada em funcionamento dos primeiros serviços franchisados. Como tal, todos os serviços não franchisados, incluindo os que ainda serão franchisados numa fase posterior, deverão funcionar no âmbito de Autorizações de Serviço.

7.259 A CA irá introduzir um sistema de Autorizações de Serviço que permitirá estabelecer diferentes requisitos para diferentes tipos de serviço. Estes podem incluir especificações relativas à validação de bilhetes de outros operadores e outros requisitos relativos a veículos e/ou serviços.

7.260 A duração de tipos específicos de Autorizações de Serviço deve ser clara antes de os operadores as solicitarem. A duração de qualquer Autorização de Serviço aplicada a serviços ainda não franchisados será até à data em que esses serviços se tornem franchisados, garantindo a continuidade do serviço e uma transição sem problemas.

7.261 Antes de ser estabelecido um processo de Autorização de Serviço, este será objeto de uma consulta separada aos operadores e a outras partes interessadas (incluindo autoridades vizinhas), que abrangerá as potenciais condições que podem ser aplicadas, incluindo:

- Permitir a compra de bilhetes ou o pagamento de tarifas de uma determinada forma.
- Requisito de que os operadores aceitem ou emitam bilhetes específicos e que cumpram os preços desses bilhetes.

- Requisito de veículos que cumpram normas específicas (como por exemplo, relacionadas com a idade e as emissões).
- Estabelecimento de normas de serviço ao cliente.
- Estabelecimento de normas operacionais.
- Requisito de proporcionar viagens com desconto a grupos específicos.
- Requisito de publicar informações sobre os serviços (incluindo as tarifas), assim como sobre outros serviços na área franchisada.

7.262 A intenção será, tanto quanto possível, colocar os requisitos da Autorização de Serviço de acordo com os requisitos do Regime de Franchising para garantir a consistência do serviço em toda a área.

7.263 A CA irá coordenar a publicação da declaração política da Autorização de Serviço, de modo a que esta siga a publicação do Regime de Franchising. A declaração política fará a distinção entre diferentes tipos de Autorizações de Serviço. É provável que as Autorizações de Serviço para serviços a funcionar até à introdução do Franchising tenham requisitos diferentes dos aplicáveis aos serviços internacionais de longo prazo.

7.264 Como parte de qualquer pedido de Autorização de Serviço para realizar serviços não franchisados, a CA poderá analisar o serviço e o seu efeito em quaisquer serviços franchisados. A CA terá o direito de rejeitar serviços que cumpram os requisitos da Autorização de Serviço, mas que, na opinião da CA, retiram receitas aos serviços franchisados ou a outros serviços que funcionem no âmbito de Autorizações de Serviço.

Implementação

7.265 Em seguida, são apresentados os cronogramas gerais para o Franchising. Nesta fase, estes são apenas indicativos e estão sujeitos a um planeamento mais pormenorizado, nomeadamente para garantir que nem o pessoal da CA nem os operadores fiquem sobrecarregados com a escala de trabalho necessário.

Tabela 7-28: Franchising – Calendário geral

Elemento	Descrição	Cronograma
Decisão de submeter a Avaliação do Franchising a uma auditoria independente		Setembro de 2023
Auditoria independente		Outubro de 2023 – Junho de 2024
Decisão de iniciar a consulta pública	Aprovação da administração do projeto	Julho de 2024
Consulta pública e envolvimento das partes interessadas	Opções de inquérito online e em papel, apoiadas por eventos itinerantes	Agosto – Novembro de 2024
Análise das respostas à consulta e elaboração do relatório da consulta	Métrica das opiniões e resposta a comentários específicos, se necessário	Novembro – Dezembro de 2024
Decisão de Franchising	Análise da proposta, tendo em consideração potenciais alterações decorrentes da consulta ou das condições do mercado	Janeiro de 2025

Elemento	Descrição	Cronograma
Elaboração de concursos de Franchising	Desenvolvimento de especificações do contrato, documentação de concurso e acordo sobre métodos de avaliação	Março – Maio de 2025
Concurso	Oportunidade para os futuros operadores se tornarem franchisados	Maio – Novembro de 2025
Adjudicação dos primeiros contratos de Franchising	Adjudicações e prazos de suspensão	Março - Abril de 2026
Mobilização para o contrato e introdução do Regime de Autorização de Serviço	Os operadores desenvolvem planos de pessoal para TUPE e formação, construção de quaisquer parques de estacionamento e infraestruturas associadas, encomenda de quaisquer veículos	Maio de 2026 – Agosto de 2027
Introdução da rede franchisada com a introdução dos primeiros serviços franchisados e dos serviços que funcionam com Autorizações de Serviço	Início dos primeiros serviços antes do novo ano letivo	Setembro de 2027

7.266 Se for implementada uma EP, os passos para esta implementação são apresentados na Tabela 7-29. Nesta fase, os cronogramas são indicativos uma vez que ainda não é conhecida a extensão das medidas e compromissos que seriam incluídos, quanto tempo demorariam a ser concretizados, ou que prazos seriam alcançáveis para que os compromissos acordados fossem cumpridos.

Tabela 7-29: EP – Calendário geral

Elemento	Descrição	Cronograma
Publicar um aviso de intenção de constituir uma EP		Julho de 2024
Discussões informais com os operadores de autocarros sobre os elementos susceptíveis de serem incluídos numa EP	Discussões em mesa redonda com operadores e representantes	Agosto – Setembro de 2024
Transição do Fórum dos Operadores de Autocarros para uma Administração formal da EP, com Termos de Referência	Governança, organização e nomes acordados dos convidados	Setembro de 2024
Discussões formais em grupo/individuais com os operadores sobre os elementos a incluir e os compromissos/requisitos	Combinação de sessões de grupo e reuniões individuais com os atuais operadores, incluindo os Transportes comunitários	Outubro – Novembro de 2024
Formular o Plano da EP baseado na Estratégia para os Autocarros e no BSIP acordado	O plano deve incluir o cronograma, a visão e os objetivos	Dezembro de 2024 – Janeiro de 2025
Formular o Regime da EP para incluir os compromissos e requisitos prováveis da CPCA, de outras autoridades e dos operadores.	Incorporar os comentários das partes interessadas e os objetivos da mudança de modo de transporte, redução de emissões de carbono, etc.	Dezembro de 2024 – Janeiro de 2025

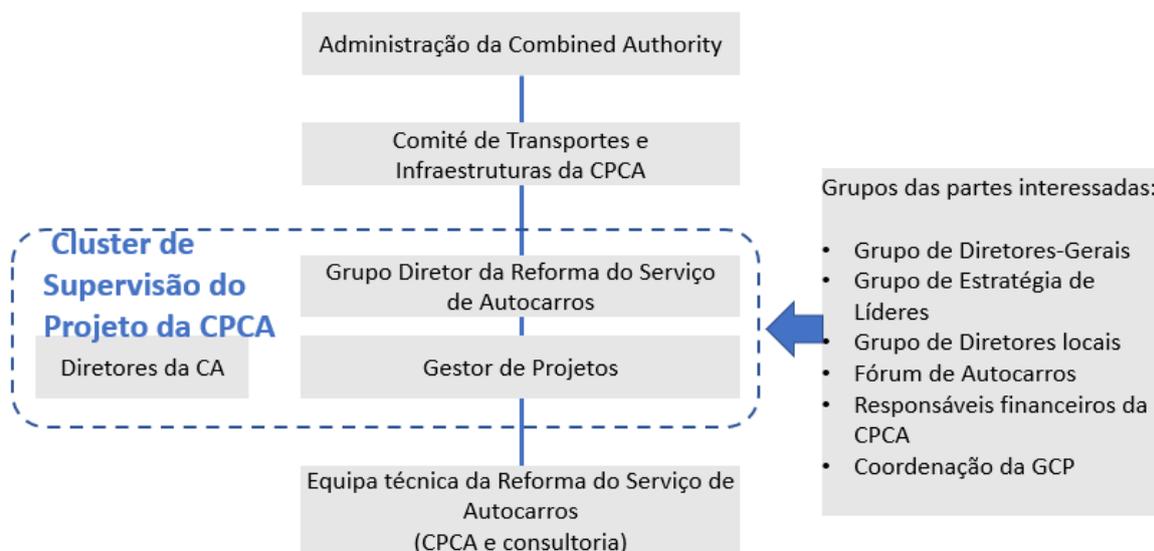
Concordar em submeter o Plano e o Regime da EP ao mecanismo de objeção dos operadores	Aprovação da administração do projeto	Janeiro de 2025
Mecanismo de objeção dos operadores		Fevereiro de 2025
Consulta estatutária		Março de 2025
Resposta à consulta	Análise dos comentários e consideração de eventuais alterações ao regime	Abril de 2025
Elaboração do Plano e do Regime da EP e publicação de um aviso para o efeito		Maior de 2025
Entrada em vigor dos requisitos do Plano e do Regime da EP		Junho de 2025

Gestão e governança do programa

7.267 É importante garantir que um Regime de Franchising ou de EP seja cuidadosamente gerido para garantir a manutenção do apoio das partes interessadas e a concretização dos benefícios relevantes. Foi adotada uma abordagem sólida de gestão de projeto para supervisionar o processo de reforma do serviço de autocarros. Esta abordagem foi estabelecida com os objetivos comuns de:

- Utilizar as estruturas de informação existentes para a tomada de decisões.
- Gerir de forma efetiva o trabalho técnico associado ao desenvolvimento e à avaliação das opções de fornecimento.
- Envolver adequadamente os interesses das partes interessadas, facilitando a comunicação bidirecional através da qual as partes interessadas são informadas sobre os progressos e têm a oportunidade de influenciar a evolução.

Figura 7-8: Gestão e governança atuais



7.268 A CA dispõe de uma estrutura de governança claramente definida para supervisionar o programa de reforma do serviço de autocarros e as decisões relativas ao desenvolvimento da avaliação e dos planos para cada uma das opções de fornecimento, tal como ilustrado acima.

7.269 O trabalho técnico foi liderado por uma equipa do projeto principal. Esta é constituída por pessoal da CA, juntamente com assessores especializados e apoio de consultoria. A equipa do projeto tem sido apoiada e orientada por um Grupo Diretor da Reforma do Serviço de Autocarros (que se reúne mensalmente) e por diretores da CA. Um gestor de projeto designado coordenou as atividades e foi o principal elo de ligação com a equipa do projeto.

7.270 O Cluster de Supervisão do Projeto da CA é coletivamente responsável por:

- Ter e manter a visão para o projeto de reforma do serviço de autocarros.
- Responsabilizar-se globalmente pela realização do projeto e pela gestão dos riscos.
- Acordar o âmbito e a orientação do projeto.
- Garantir que a avaliação fornece uma solução económica.
- Liderar e orientar os fluxos de trabalho do projeto e os requisitos de relatório.
- Coordenar processos organizacionais mais abrangentes.
- Analisar todos os aspetos técnicos e fornecer garantias e aprovação dos resultados do projeto.
- Garantir a existência de competências e recursos adequados para a realização das atividades do projeto.
- Contribuir para a efetiva progressão do projeto.
- Obter um calendário de apresentação de relatórios adequado.

7.271 O Cluster de Supervisão do Projeto reporta ao Comité de Transportes e Infraestruturas (TIC) da CA e, em última instância, à Administração da Combined Authority e ao Presidente da Câmara. O Grupo Diretor do Projeto reúne-se mensalmente. São apresentados relatórios de atualização ao TIC e à Administração da CA.

Governança num Regime de Franchising

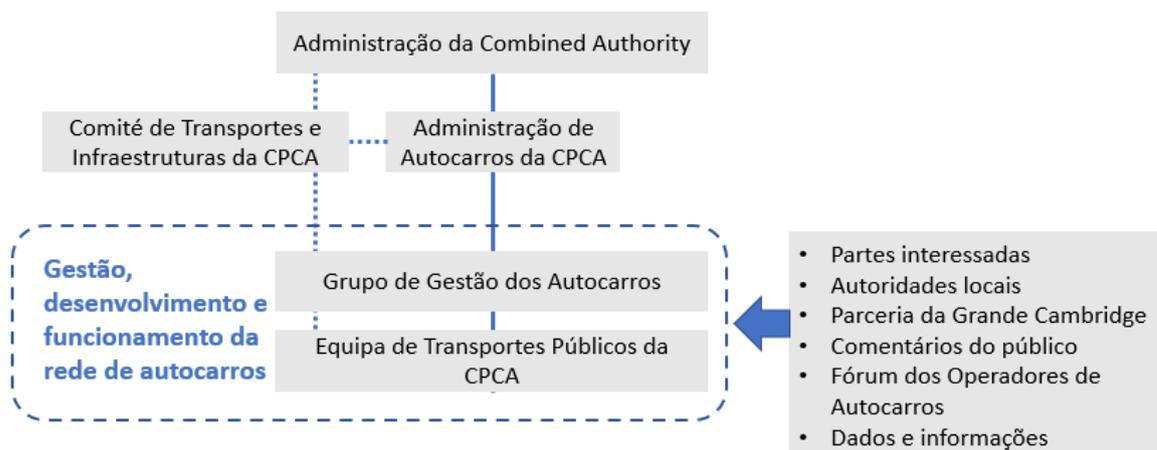
7.272 Embora a CPCA tenha uma estrutura de governança clara e definida, seriam necessárias algumas adaptações para acomodar o franchising de autocarros e a necessidade de delegar a gestão diária e a tomada de decisões, assim como para refletir sobre as funções e responsabilidades acrescidas que existiriam na CA. Seria criada uma Administração dos Autocarros como um subcomité da Administração da CA. Este subcomité supervisionaria, dirigiria e receberia relatórios de um grupo não executivo (Grupo de Gestão dos Autocarros), que teria a responsabilidade diária e direta pela rede de autocarros franchisada. A Equipa dos transportes públicos alargada da CA reportaria ao Grupo de Gestão dos Autocarros.

7.273 O Grupo de Gestão dos Autocarros manteria contactos com as partes interessadas e com as autoridades locais individuais relativamente ao funcionamento da rede franchisada. O atual Fórum de Autocarros continuará também a reunir-se mensalmente para analisar questões operacionais gerais, atividades promocionais e desempenho e melhoria dos processos e disposições em torno da rede franchisada e dos serviços que funcionam ao abrigo das Autorizações de serviço.

7.274 As autoridades individuais poderão influenciar a forma das operações franchisadas nas suas áreas, em articulação com a Administração de Autocarros e o Grupo de Gestão dos Autocarros.

7.275 A Administração de Autocarros será responsável pelas decisões fundamentais relativas à rede franchisada, garantindo a consistência do Regime de Franchising no seu conjunto e que nenhuma decisão terá um impacto negativo no Regime.

Figura 7-9: Governança de Franchising



7.276 A Administração de Autocarros irá governar e supervisionar a realização e o funcionamento do Regime de Franchising. Irá reunir-se mensalmente e, se necessário, a título excecional. Será responsável por:

- Responsabilização geral pelo funcionamento do Regime de Franchising e da gestão dos riscos.
- Liderar e dirigir o Regime de Franchising para obtenção dos benefícios e para alcançar os necessários resultados.
- Receber relatórios de monitorização sobre o desempenho da rede para informar a direção da estratégia em resposta a alterações das condições operacionais, como por exemplo, variações nos custos ou receitas em comparação com as estimativas previstas.
- Coordenar processos organizacionais mais abrangentes necessários para apoiar a progressão do Regime de Franchising, de acordo com os requisitos mais abrangentes de governação organizacional.
- Disponibilização e alocação de competências e recursos para facilitar as atividades do Regime de Franchising.
- Manter a relevância estratégica do Regime de Franchising, tendo em consideração as alterações comerciais e ambientais.
- Agir como um embaixador da rede de autocarros e contribuir para o progresso efetivo das metas e dos objetivos do Regime de Franchising.
- Garantir o cumprimento do calendário de apresentação de relatórios à Administração da CA.

7.277 Após a realização do Regime de Franchising, a CA pode alterá-lo em qualquer momento.

- 7.278 Se for necessário alterar os requisitos do Regime, como por exemplo, a área afeta ao Regime ou a descrição dos serviços que se pretende fornecer, será seguido o processo formal de alteração previsto na Transport Act (Lei dos Transportes). As alterações menores, tais como, os requisitos do serviço diário (por exemplo, alteração do horário de um serviço ou introdução de um serviço expresso numa rota existente), seriam implementadas sem recurso ao processo estatutário através do Grupo de Gestão dos Autocarros da CA.
- 7.279 Se for necessário alterar os requisitos do regime, a CA deverá publicar um aviso que indique a data a partir da qual as alterações entrarão em vigor e notificar o Gabinete da Autoridade Rodoviária no prazo de 14 dias após a publicação do aviso. Teria também de consultar as propostas, garantindo que todas as partes interessadas (incluindo os operadores e a CMA) e as comunidades locais fossem consultadas sobre a natureza da alteração do serviço. A consulta garantirá que os impactos, benefícios e riscos associados às alterações propostas sejam plenamente explorados e avaliados antes de serem implementados.
- 7.280 Após a conclusão da consulta, o Presidente da Câmara tomará a decisão final quanto à alteração do regime.
- 7.281 Após a realização do Regime de Franchising, a CA pode considerar que o regime não é viável na sua forma atual e pode tentar introduzir alterações. No entanto, se considerar que o Regime de Franchising deve ser revogado, apenas o pode fazer se estiver convicta de que é aplicada uma das seguintes condições:
- É provável que os serviços de autocarros locais na área a que o regime se refere sejam melhores se o regime não for aplicado.
 - A continuação da aplicação do regime é suscetível de causar dificuldades financeiras à autoridade.
 - Os encargos decorrentes da continuação do regime são susceptíveis de superar os benefícios da sua aplicação.
- 7.282 A revogação de um Regime de Franchising está sujeita ao mesmo procedimento da realização de um Regime, exceto a aplicação da secção 123G(3) da Transport Act (Lei dos Transportes). O Presidente da Câmara deve tomar a decisão de revogar o Regime de Franchising.

Governança numa EP

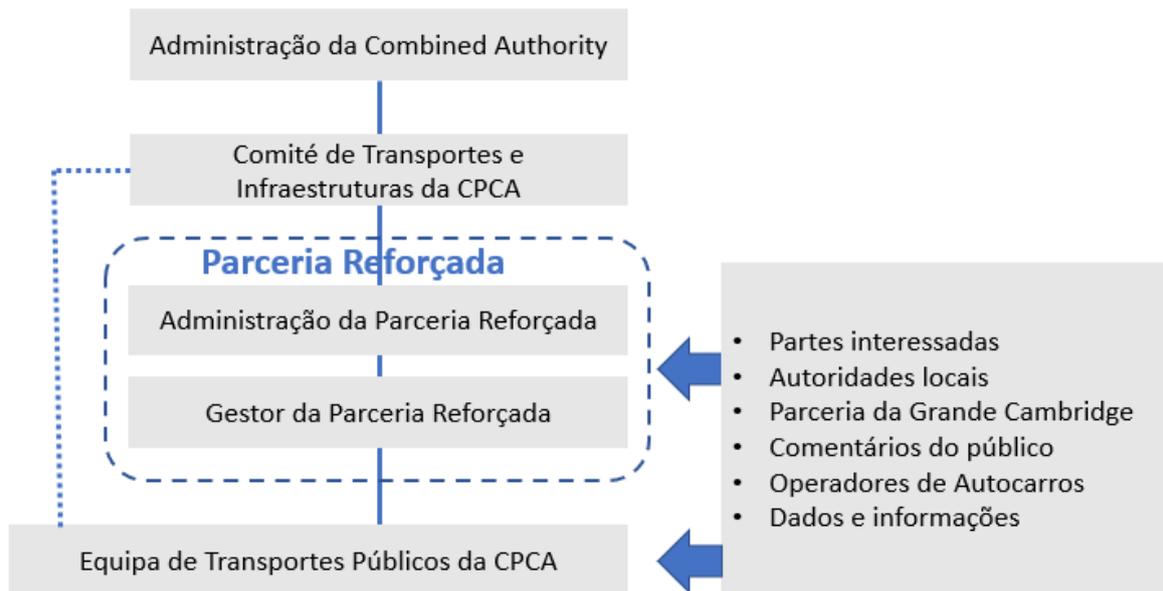
- 7.283 De modo a obter os benefícios de uma EP, seria necessária uma governança clara e aplicável. A intenção seria basear-se nas atuais estruturas organizacionais. O Fórum de Autocarros seria formalizado para se tornar a Administração da EP, que seria responsável pela supervisão do desenvolvimento e da gestão do Plano e do Regime de EP. A Administração também incluiria representantes das autoridades constituintes, permitindo-lhes influenciar o que é incluído. Do mesmo modo, pode ser-lhes pedido que assumam compromissos sob a forma de instalações, tais como medidas de prioridade para os autocarros e estações de autocarros.
- 7.284 O Plano da EP irá essencialmente refletir as ambições da Estratégia para os Autocarros e do BSIP.
- 7.285 O funcionamento da Administração da EP será regido por Termos de Referência distintos. As reuniões da Administração seriam mensais, enquanto o Plano e o Regime de EP são

implementados, após a implementação, será tomada uma decisão sobre a frequência das reuniões.

7.286 A Administração da EP irá alcançar acordo sobre o que deve ser incluído no Plano e no Regime de EP, incluindo os pormenores dos compromissos relativamente a instalações e as medidas a tomar e os requisitos impostos aos operadores. Se necessário, serão realizadas discussões individuais com cada operador para alcançar acordos sobre ambições e compromissos.

7.287 Ao desenvolver o Regime de EP, seria concebido um mecanismo de alteração personalizado para ser utilizado em futuras alterações, simplificação o processo comparativamente ao processo original.

Figura 7-10: Governança de EP



7.288 Qualquer membro da Administração da EP pode apresentar, em qualquer momento, um pedido de alteração do Plano da EP. A reunião para analisar a alteração seria anunciada. Se for aceite pela Direção, será submetida ao mecanismo de objeção dos operadores e a uma consulta estatutária e, em seguida, a alteração será realizada pela CA.

7.289 Ao utilizar o mecanismo acordado de alteração personalizado, seria possível a qualquer membro da Administração da EP apresentar formalmente análise de uma alteração ao Regime de EP. Novamente, a reunião da Administração para analisar a potencial alteração seria anunciada. Se houvesse um acordo unânime na reunião, a alteração seria aprovada e passaria a ser implementada, sem necessidade de qualquer outra ação. Se não houvesse acordo unânime, a alteração proposta seria submetida, durante 14 dias, a um mecanismo simplificado de objeção dos operadores. Se for aprovada, será implementada, sem necessidade de qualquer outra ação.

7.290 Um Plano de EP apenas pode ser implementado se for acompanhado de um Regime de EP. Adicionalmente, um regime de EP não pode existir sem um plano de EP.

7.291 Ao utilizar o mecanismo acordado de alteração personalizado, seria possível a qualquer membro da Administração da EP apresentar formalmente análise de uma revogação ao

Regime de EP. Novamente, a reunião da Administração para analisar a potencial revogação seria anunciada, de forma similar à de uma alteração do Regime.

Conclusão do Estudo de Gestão

- 7.292 O Franchising exigiria a implementação de uma nova estrutura operacional, supervisionada por novas estruturas de governança e organizacional. Um regime de Franchising alteraria significativamente a forma como os serviços de autocarro estão organizados, planeados e explorados, com a CA a assumir mais responsabilidades e a precisar de recursos humanos e capacidades adicionais.
- 7.293 A CA já deu início a uma expansão da sua Equipa de Transportes Públicos, que proporcionaria a base para um maior desenvolvimento se fosse aprovada a decisão de introduzir um Regime de Franchising. O Estudo de Gestão destacou que a Equipa precisará de até 15 postos adicionais.
- 7.294 A transição para uma rede franchisada está programada para prestar os primeiros serviços franchisados nos primeiros oito meses e para demorar cerca de 3 anos a concluir, assim que seja tomada a decisão de a introduzir.
- 7.295 A concretização das ambições para a rede de autocarros poderia ser alcançada através de uma EP. A transição para estruturas que permitam alcançar este objetivo seria relativamente simples a partir da situação atual. No prazo de um ano (se for possível alcançar acordo entre a CA e os operadores), poderão ser implementados um Plano e um Regime de EP, com o Regime a definir várias datas e prazos para a introdução de compromissos e requisitos.
- 7.296 A Equipa de Transportes Públicos da CA precisaria de alguma expansão para realizar uma EP bem sucedida, com possivelmente necessidade de 8 a 10 postos adicionais.
- 7.297 Embora a CA possa definir os termos de um Regime de Franchising, os termos do Plano e do Regime de EP deverão ser negociados com os operadores. Se não for possível alcançar um acordo total, as propostas serão submetidas ao mecanismo de objeção dos operadores. Se o limiar de apoio relevante não for alcançado, o Regime de EP não prosseguirá.

Pergunta L27

O Estudo de Gestão afirma a forma como a Combined Authority iria gerir a rede de autocarros no âmbito de Franchising ou de uma Parceria Reforçada. Tem algum comentário sobre estes planos?

Conclusão da Avaliação

- 7.298 Esta Avaliação apresentou os argumentos a favor da reforma regulamentar da prestação de serviços de autocarro em toda a região de Cambridgeshire e de Peterborough. Foi realizada de acordo com a Transport Act (Lei dos Transportes) e com remissão às orientações relevantes, seguindo a estrutura de cinco estudos: Estratégico, Económico, Comercial, Financeiro e de Gestão.
- 7.299 Os requisitos das Orientações sobre Franchising foram tratados da seguinte forma:

- **Motivo convincente para a alteração** – Abordado no Estudo Estratégico, estabelecendo a necessidade de intervenção e de alteração significativa para concretização das ambições da Estratégia para os Autocarros e do BSIP.
- **Objetivos da reforma dos autocarros** – São definidos no Estudo Estratégico.
- **Opções** – As opções disponíveis (de EP ou de Franchising) são apresentadas no Estudo Estratégico.
- **Avaliação de opções** – As opções são consideradas nos cinco estudos, em termos da sua capacidade para atingir os objetivos globais e no que respeita ao risco, às necessidades de recursos, à acessibilidade, aos benefícios e à relação custo-benefício.
- **Seleção de uma opção preferida** – Esta é descrita na conclusão, baseada na análise e na avaliação dos cinco estudos.

Estudo Estratégico

7.300 O Estudo Estratégico destacou a necessidade de mudança para alcançar ambições políticas mais abrangentes da CA, incluindo as estabelecidas na Estratégia para os Autocarros. Nomeadamente, a necessidade de melhoria radical na rede de autocarros para ajudar a atingir as metas, de reduzir em 15% o número de quilómetros percorridos de automóvel e de duplicar a utilização de autocarros, até 2030.

7.301 A visão da Estratégia para os Autocarros é a de uma rede abrangente de serviços de autocarros em Cambridgeshire e em Peterborough que as pessoas considerem cómoda, fácil de utilizar, fiável e com uma boa relação custo-benefício, que seja inclusiva e que proporcione uma alternativa viável à utilização do automóvel.

7.302 Uma rede melhorada, com maior conectividade e disponibilidade, poderia ser obtida através de uma EP ou através de Franchising. No entanto, o Franchising proporcionaria à CA um maior controlo e influência sobre a forma e a estabilidade da rede, assim como a capacidade de garantir ligações de serviços e tarifas e bilhética integradas. A concretização da totalidade da alteração prevista demoraria um período de tempo semelhante no âmbito de uma EP ou de um Franchising. No âmbito de uma EP, a concretização da alteração dependeria de negociações com os operadores, o que, no caso de alguns dos requisitos mais ambiciosos, poderia demorar longos períodos de tempo (e, em alguns casos, poderia nem sequer ser concretizado). No entanto, as alterações poderiam ser introduzidas gradualmente, à medida que fossem sendo acordadas, e não de uma só vez, como aconteceria no caso do Franchising. No caso de Franchising, a CA poderia impor cronogramas e garantir a execução, desde que existissem recursos suficientes disponíveis.

7.303 Em seguida, é apresentada uma comparação dos benefícios de uma PE com os de um Franchising, num nível de investimento médio (o cenário mais provável para prosseguir).

Figura 7-11: Comparação de benefícios – Cenário de investimento médio

Benefícios	Parceria Reforçada	Franchising
Benefícios de eficiência para os passageiros	Benefício moderado	Benefício grande
Benefícios económicos	Benefício moderado	Benefício grande
Apoio a ambições e iniciativas mais abrangentes da CA	Benefício moderado	Benefício grande
Redução da quantidade de gases com efeito de estufa	Benefício ligeiro	Benefício moderado
Qualidade do ar, redução das emissões	Benefício ligeiro	Benefício moderado

Benefícios não financeiros	Benefício moderado	Benefício grande
----------------------------	--------------------	------------------

7.304 As duas opções, EP e Franchising, proporcionam as vantagens da CA ajudar à obtenção de uma boa relação custo-benefício através da concorrência. Um Regime de EP permitirá ultrapassar alguns dos inconvenientes da concorrência predatória no mercado não regulamentado, permitindo alguma proteção aos novos operadores e aos operadores existentes, mantendo simultaneamente quaisquer benefícios que possam advir da concorrência na via pública. O Franchising requer que os operadores concorram entre si para obterem contratos de serviços, de modo a garantir o melhor valor e a maximizar o número de serviços que podem ser fornecidos com o orçamento disponível. A estrutura da Proposta de Regime de Franchising foi desenvolvida de modo a alcançar este objetivo.

Tabela 7-30: Comparação do Impacto na Concorrência – Cenário de investimento médio

Impacto	Parceria Reforçada	Franchising
Impactos previstos no nível e na capacidade de concorrência na prestação de serviços de autocarros	Impacto mínimo no número de operadores de autocarros na área	Potencial para atrair novos operadores para o mercado

7.305 O franchising proporciona à CA a oportunidade de adotar uma abordagem mais integrada ao fornecimento e planeamento global da rede proposta, relativamente a maximização dos benefícios para o utilizador através da prestação coordenada de serviços, da bilhética integrada, da estabilidade dos serviços e do fornecimento de informações.

Tabela 7-31: Comparação dos benefícios de Qualidade e de Integração – Cenário de investimento médio

Impacto	Parceria Reforçada	Franchising
Impacto nas receitas	Benefício	Benefício grande
Benefícios de qualidade e de integração não financeiros	Benefício	Benefício grande

7.306 A capacidade de planear e coordenar a rede no seu conjunto proporcionará a flexibilidade necessária para adaptar e ajustar a oferta de serviços, de modo a garantir a continuação da sustentabilidade e a acessibilidade da rede. A gestão e a tomada de decisões sobre estes ajustes serão facilitadas pelo acesso da CA a dados de desempenho contínuos e pormenorizados, garantidos através de contratos de franchising.

7.307 Globalmente, o Estudo Estratégico sugere que o Franchising proporcionaria vantagens em relação a uma EP.

Estudo Económico

7.308 A principal consideração do Caso Económico é se a EP ou o Franchising representam uma boa relação custo-benefício para o setor público. O Estudo considera as opções em relação ao seu impacto na sociedade em geral, através de avaliação dos benefícios económicos, sociais e ambientais.

- 7.309 A avaliação foi realizada com base numa previsão de receitas e dos custos operacionais por serviço, para permitir compreender a distribuição dos impactos por passageiros, outros residentes e viajantes, operadores (de diferentes dimensões, novos operadores e operadores existentes), autoridades locais e governo central.
- 7.310 A análise mostra que, durante o período de avaliação, o Franchising proporciona um valor atual líquido (VAL) de cerca de 188 milhões de £, em comparação com 123 milhões de £ para uma EP. Adicionalmente, é mais vantajoso na medida em que proporciona uma gama e uma escala mais abrangentes de vantagens e impactos não financeiros.
- 7.311 Pode existir incerteza numa EP ou num Franchising. Numa EP, tal pode ocorrer nas fases iniciais de negociação e acordo dos compromissos e requisitos a incluir. Num Franchising, a incerteza pode ocorrer durante a fase de transição, na qual existe a possibilidade de contestação jurídica ou de os operadores tomarem medidas para perturbar o processo. Do mesmo modo, durante o período de adjudicação dos contratos, poderá haver incerteza quanto aos resultados, em função das estratégias de concurso e das decisões adotadas pelos operadores em matéria de estratégias de preços. Adicionalmente, toda a rede de autocarros estará sujeita a esta incerteza.
- 7.312 Em ambos os casos, o nível de incerteza durante os períodos de funcionamento é baixo, embora, no âmbito de uma EP, os operadores continuem a ter a liberdade comercial para alterarem os serviços em qualquer momento.
- 7.313 Quando se pretendem alterações na prestação de serviços e no funcionamento da rede, a EP abre a necessidade de negociações adicionais e a oportunidade de os operadores se oporem, enquanto que, as alterações relativas à rede franchisada serão regidas por processos contratuais de alteração definidos, o que resulta em menores níveis de incerteza.

Tabela 7-32: Comparação dos benefícios económicos

Impacto	Parceria Reforçada	Franchising
Valor Atual Líquido (VAL)	123 milhões de £	188 milhões de £
Impactos globais não financeiros	Benefício	Benefício grande
Benefícios distributivos	Não é identificado qualquer grupo como sendo afetado negativamente pelo regime	Não é identificado qualquer grupo como sendo afetado negativamente pelo regime
Categoria inicial da relação custo-benefício	Elevado	Elevado
Incerteza durante a transição	Médio	Elevado
Incerteza durante o funcionamento	Baixo	Baixo
Incerteza quanto ao futuro	Elevado	Baixo
Relação custo-benefício, incluindo impactos mais abrangentes	Médio	Médio
Relação custo-benefício ajustada, tendo em consideração os impactos não financeiros, os benefícios distributivos e os níveis de incerteza.	Elevado	Elevado

- 7.314 Em termos de relação custo-benefício, a EP e o Franchising atingem este objetivo, os benefícios obtidos superam o investimento realizado. O Franchising apresenta um

desempenho ligeiramente melhor em comparação com a EP e apresenta vantagens relativamente à influência que proporciona à CA para lidar com a incerteza e orientar a distribuição dos benefícios.

Estudo Comercial

7.315 O Estudo Comercial analisa se as disposições comerciais propostas apoiam a implementação bem sucedida das opções. Foi realizada uma avaliação em função de vários objetivos comerciais, tal como é apresentado na Tabela 7-33.

Tabela 7-33: Comparação de questões comerciais

Impacto	Parceria Reforçada	Franchising
Influência do setor público	Médio – baixo	Elevado
O melhor valor	Valor elevado	Valor elevado
Concorrência entre operadores de autocarros	Nível de concorrência baixo	Nível de concorrência médio - alto
Alocação adequada dos riscos	Maior risco para o setor privado	Maior risco para o setor público
Facilidade de implementação	Melhorias individuais sujeitas ao apoio da Administração da EP	Melhorias mais fáceis de implementar se existir um franchising
Recuperação e flexibilidade	Rede sujeita a colaboração efetiva das partes interessadas em períodos de interrupção	A CA tem maior controlo para gerir, de forma eficaz a rede, incluindo em períodos de interrupção

7.316 O Franchising é benéfico, pois proporciona à CA uma influência significativa sobre a rede de autocarros. No entanto, o Franchising implica uma alteração muito maior do que a alteração associada a uma EP e requer mais recursos e capacidades para a sua implementação. Também envolve um risco maior para a CA gerir.

Estudo Financeiro

7.317 O Estudo Financeiro considera os fluxos de tesouraria projetados e identifica as fontes de rendimento, de modo a avaliar a acessibilidade para a CA e o potencial risco financeiro. A análise baseia-se nas previsões das receitas e dos custos operacionais dos autocarros utilizadas no Estudo Económico, juntamente com os níveis consistentes de investimento entre as opções.

7.318 Este Estudo conclui que qualquer uma das opções iria requerer um apoio financeiro substancial durante o período de avaliação. Deve ser considerado, juntamente com os riscos associados, o nível de investimento de capital e de receitas contínuas para apoiar uma rede de serviços de maior frequência.

Estudo de Gestão

7.319 O Estudo de Gestão analisa os fatores que influenciam a exequibilidade das disposições da CA em cada opção. A concretização das ambições da CA no âmbito de uma EP ou de um Franchising irá precisar de recursos humanos e capacidades adicionais, juntamente com estruturas organizacionais e de governação fortalecidas. Isto será ainda mais necessário no Franchising, devido à maior alteração relativamente à gestão e ao controlo de toda a rede.

7.320 No entanto, a capacidade de obter uma rede mais coordenada e sem descontinuidades seria mais fácil no âmbito do Franchising. Um Regime de EP iria requerer mais tempo e esforços na negociação das alterações e dos requisitos com os operadores.

Avaliação do Impacto na Igualdade (EqIA)

7.321 Foi realizada uma EqIA para comparar os impactos em diferentes grupos vulneráveis. O documento completo pode ser consultado no Apêndice 6 e, em seguida, é apresentado um resumo do documento.

Tabela 7-34: Resumo da EqIA

Grupo vulnerável	Efeitos do Franchising	Efeitos da Parceria Reforçada
Idade	<p>Muitos idosos beneficiarão de uma maior acessibilidade resultante dos novos serviços Demand Responsive Transport (DRT).</p> <p>As pessoas idosas beneficiarão da redução dos tempos de viagem.</p> <p>As melhorias na conceção e no fornecimento de paragens de autocarro e de abrigos beneficiarão os idosos.</p>	<p>Muitos idosos beneficiarão de uma maior acessibilidade resultante dos novos serviços DRT.</p> <p>As pessoas idosas beneficiarão da redução dos tempos de viagem.</p> <p>As melhorias na conceção e no fornecimento de paragens de autocarro e de abrigos beneficiarão os idosos.</p>
Pessoas com deficiência	<p>Nas áreas rurais, as pessoas com deficiência beneficiarão de uma maior acessibilidade resultante da melhoria dos serviços Demand Responsive Transport (DRT).</p> <p>As melhorias na conceção e no fornecimento de paragens de autocarro e de abrigos beneficiarão as pessoas com deficiência.</p> <p>A marcação dos veículos beneficiaria as pessoas com deficiências visuais e cognitivas.</p>	<p>Nas áreas rurais, as pessoas com deficiência beneficiarão de uma maior acessibilidade resultante da melhoria dos serviços DRT.</p> <p>As melhorias na conceção e no fornecimento de paragens de autocarro e de abrigos beneficiarão as pessoas com deficiência.</p>
Mudança de género	<p>Os passageiros beneficiariam de uma melhor conceção dos veículos, incluindo medidas adicionais de segurança.</p> <p>As melhorias na conceção e no fornecimento de paragens de autocarro e de abrigos beneficiarão as pessoas com mudança de género através de uma maior segurança.</p>	<p>As melhorias na conceção e no fornecimento de paragens de autocarro e de abrigos beneficiarão as pessoas com mudança de género.</p>

Grupo vulnerável	Efeitos do Franchising	Efeitos da Parceria Reforçada
Género	<p>Os passageiros do sexo feminino e as famílias beneficiariam de tarifas reduzidas.</p> <p>Os passageiros beneficiariam da redução dos tempos de viagem.</p> <p>Os passageiros do sexo feminino beneficiariam de uma melhor conceção dos veículos, incluindo medidas adicionais de segurança.</p> <p>As melhorias na conceção e no fornecimento de paragens de autocarro e de abrigos beneficiarão os passageiros do sexo feminino.</p>	<p>Os passageiros do sexo feminino e as famílias beneficiariam de tarifas reduzidas.</p> <p>Os passageiros beneficiariam da redução dos tempos de viagem.</p> <p>As melhorias na conceção e no fornecimento de paragens de autocarro e de abrigos beneficiarão os passageiros do sexo feminino.</p>
Gravidez e maternidade	<p>As mães beneficiariam da redução dos tempos de viagem.</p> <p>As mães beneficiariam de uma melhor conceção dos veículos.</p> <p>As melhorias na conceção e no fornecimento de paragens de autocarro e de abrigos beneficiarão as mães.</p>	<p>As mães beneficiariam da redução dos tempos de viagem.</p> <p>As melhorias na conceção e no fornecimento de paragens de autocarro e de abrigos beneficiarão as mães.</p>
Raça (etnia)	<p>Uma melhor conceção dos veículos, incluindo medidas adicionais de segurança, beneficiaria as comunidades negras, asiáticas e de minorias étnicas (BAME).</p> <p>As melhorias na conceção e no fornecimento de paragens de autocarro e de abrigos beneficiarão as pessoas das comunidades BAME.</p>	<p>As melhorias na conceção e no fornecimento de paragens de autocarro e de abrigos beneficiarão as pessoas das comunidades BAME.</p>
Religião e crença	<p>Uma melhor conceção dos veículos, incluindo medidas adicionais de segurança, beneficiaria todas as comunidades.</p> <p>As melhorias na conceção e no fornecimento de paragens de autocarro e de abrigos beneficiarão as pessoas de todas as comunidades.</p>	<p>As melhorias na conceção e no fornecimento de paragens de autocarro e de abrigos beneficiarão as pessoas de todas as comunidades.</p>
Orientação sexual	<p>Uma melhor conceção dos veículos, incluindo medidas adicionais de segurança, beneficiaria todas as comunidades.</p> <p>As melhorias na conceção e no fornecimento de paragens de autocarro e de abrigos beneficiarão as pessoas de todas as comunidades.</p>	<p>As melhorias na conceção e no fornecimento de paragens de autocarro e de abrigos beneficiarão as pessoas de todas as comunidades.</p>

Pergunta L28

A Avaliação do Impacto na Igualdade (EqIA) da Combined Authority identifica os potenciais impactos

da Proposta de Regime de Franchising ou da Parceria Reforçada nas pessoas que pertencem a grupos vulneráveis. Tem algum comentário sobre este assunto?

Recomendação

7.322 A Tabela seguinte resume as conclusões dos Cinco Estudos no âmbito da Avaliação.

Tabela 7-35: Resumo das conclusões dos Cinco Estudos

	Parceria Reforçada	Franchising
Estudo Estratégico	Com algum acordo com os objetivos e as políticas nacionais e regionais	Com forte acordo com os objetivos e as políticas nacionais e regionais
Estudo Económico	Elevada relação custo-benefício	Elevada relação custo-benefício
Estudo Financeiro	Requer apoio financeiro significativo	Requer apoio financeiro significativo
Estudo Comercial	Responsabilidades e riscos limitados para a Combined Authority	A CA assumiria riscos financeiros e de reputação significativos e obteria a capacidade de responder a alterações de circunstâncias através do seu controlo e gestão globais da rede e do acesso a dados de desempenho.
Estudo de Gestão	Carga de trabalho adicional para a CA gerir os regimes da parceria e de investimento, no entanto, teria menores responsabilidades em comparação com o Franchising	Grande carga de trabalho para a CA gerir os regimes de Franchising e de investimento

7.323 A CA deve reformar a sua abordagem à forma como os serviços de autocarros são prestados, de acordo com os requisitos da Estratégia Nacional para os Autocarros. Não fazer nada não é uma opção, o que implica a necessária introdução de uma EP ou de um Franchising.

7.324 A decisão sobre qual das opções, Franchising ou EP, deve ser adotada como opção preferencial requer a análise dos cinco estudos que constituem a avaliação pormenorizada da atividade de opções definida nas Orientações sobre Franchising. O desempenho em relação aos objetivos do regime, consolidado por Estudo e questão-chave, é apresentado em seguida.

Tabela 7-36: Avaliação de cada opção

Cenário		Impacto da estratégia - Um sistema de autocarros fiável, cómodo e fácil de utilizar	Probabilidade de alcançar os objetivos estratégicos	Viabilidade económica - Relação custo-benefício	Exequibilidade comercial	Exequibilidade prática	Sustentabilidade financeira	Gestão e Recursos	Possibilidade de contestação	Comentários
	Franchising	Uma rede transformada com aumento do nível de utilização dos autocarros e da cobertura dos serviços, juntamente com integração dos serviços e bilhética.	Equilíbrio adequado entre investimento e controlo. Objetivos realizáveis sem uma política mais abrangente.	Boa relação custo-benefício.	A CA assumiria riscos financeiros e de reputação significativos.	Grande aumento das responsabilidades da CA.	Requer apoio financeiro significativo.	Requer uma alteração organizacional da CA.	Possibilidade de contestação pelos operadores devido à escala das alterações do mercado.	Opção emergente preferida. Maior probabilidade de produzir um impacto, da estratégia, com uma boa relação custo-benefício. São conhecidos os riscos em termos de exequibilidade, recursos e de viabilidade económica.
	EP	Uma rede transformada com aumento do nível de utilização dos autocarros e da cobertura dos serviços, alguns limites à introdução da bilhética e à integração da rede.	Equilíbrio entre investimento e controlo no sentido do investimento. Controlo limitado sobre os resultados.	Boa relação custo-benefício.	Responsabilidades e riscos limitados para a CA.	Alteração limitada das responsabilidades da CA.	Requer apoio financeiro significativo.	Aumento gradual da carga de trabalho para a CA.	Possível desafio político devido à transferência de grandes quantidades de investimento para o setor privado, com menor controlo sobre os resultados.	Melhor alternativa seguinte. Algum impacto da estratégia devido ao investimento, no entanto, os limites de controlo sobre os resultados podem reduzir o impacto. Boa relação custo-benefício e exequibilidade.
Se não houver	Decisão	Uma rede em declínio, com diminuição do nível de utilização dos autocarros e serviços reduzidos.	A CA ficaria sujeita a uma pressão considerável por parte do eleitorado e dos operadores.	Sem investimento para avaliação da relação custo-benefício.	A CA teria de proporcionar, anualmente, um apoio adicional contínuo para manter a rede de serviços.	A CA teria de assumir uma responsabilidade acrescida sobre a rede, sem aumento de recursos.	Os orçamentos da CA teriam de aumentar acima da inflação para que a rede atual fosse mantida.	Necessidade permanente de avaliar o valor do serviço e de proceder a cortes.	As comunidades afetadas pelos cortes nos serviços de autocarros poderão representar desafios significativos relativamente à reputação.	Reflete a continuação da situação atual.

- 7.325 É evidente que o Franchising proporciona vantagens à CA na realização dos seus objetivos estratégicos, permitindo-lhe exercer plena influência nos resultados e na prestação eficiente e melhorada de serviços de autocarros aos passageiros, assim como nas alterações à rede de autocarros que apoiam a concretização de ambições políticas mais abrangentes.
- 7.326 O Estudo Económico mostra que as duas opções seriam intervenções justificáveis do setor público, pelo menos a um nível de investimento médio.
- 7.327 Embora uma EP apresente menos riscos, o Franchising apresenta vantagens claras de acordo como o Estudo Comercial, com maior segurança na execução e maior confiança na obtenção dos resultados pretendidos devido à capacidade de gerir e adaptar os serviços de forma flexível.
- 7.328 O Estudo Financeiro mostra que todas as opções são acessíveis, embora a CA seja obrigada a prestar apoio financeiro contínuo durante todo o período. No entanto, para manter os mesmos níveis de serviços melhorados, a opção de Franchising iria requerer níveis de apoio financeiro ligeiramente inferiores aos da opção de EP.
- 7.329 O Estudo de Gestão demonstra que qualquer uma das opções é exequível pela CA, embora ambas as opções requereriam uma expansão da equipa de transportes públicos da CA.
- 7.330 Tendo realizado esta Avaliação de acordo com os requisitos relevantes da Transport Act (Lei dos Transportes) e das Orientações para Franchising, a Combined Authority considera que, no cômputo geral, as vantagens estratégicas do Franchising e a maior certeza que traz em termos de resultados superam a desvantagem de assumir um risco financeiro significativo. Com base nesta Avaliação, a CA recomenda que o Regime de Franchising seja adotado como a sua Opção Preferida para a reforma dos autocarros.

Pergunta L29

Em que medida apoia ou se opõe à introdução da proposta de Regime de Franchising? Porque é que pensa dessa forma?

Apoia de forma convicta

Tendencialmente a favor

Não apoia nem se opõe

Tendencialmente a opor-se

Opõe-se de forma convicta

Não sabe

Pergunta L30

Há alguma alteração que, na sua opinião, poderia melhorar a Proposta de Regime de Franchising?

Pergunta L31

Tem algum comentário adicional?