

# ESTUDO EMEP

Gestão de Parques Privativos

Jacob Vicente  
Consultor

Julho  
2021

## Índice

I.	Introdução .....	4
II.	Análise dos objetivos subjacentes à criação da EMEP: Justificava-se?.....	4
III.	Contabilização dos Parques existentes na cidade da Praia - Pagos .....	6
IV.	Análise da Política de Distribuição de Parques Privativos relativamente a isenção de pagamento.....	8
V.	Análise do impacto da isenção de cobrança ou cedência gratuita de parques privativos a algumas instituições/organizações em termos de: resultados esperados e resultados alcançados .....	9
VII.	Análise SWOT .....	11
VIII.	Algumas Sugestões .....	12
IX.	Metodologia .....	12
X.	Conclusão.....	13
XI.	Bibliografia .....	14

## Agradecimentos!

Agradeço toda a equipa da EMEP, na pessoa do seu PCA, Eng.º Victor Coutinho pela disponibilidade em apoiar neste trabalho, disponibilizando sempre que solicitado todos os documentos que poderiam engradecer este trabalho.

Agradeço de igual forma o Dr. Clóvis Silva, pela assessoria jurídica prestada, de forma a nos manter sempre dentro do quadro legal, nos pronunciamentos e sugestões aqui deixados.

Agradeço Raul Pina pelo suporte técnico.

1. Optou – se por se realizar este estudo com método qualitativo, apenas pela inexistência de dados atualizados quer da DGTR, quer da Câmara Municipal da Praia no que tange aos números de motociclos existentes no município. Agravado com a realidade de que a grande parte dos motociclos com até 50cc<sup>3</sup> são licenciados pelas Câmaras Municipais e a presença de motociclos com matrículas de outras Câmaras Municipais, a circular ou estacionados aqui na cidade da Praia, o que interfere na sua quantificação;
2. A DGTR aponta para a existência de 5483 motociclos em Cabo Verde, dos quais 1975 estão na ilha de Santiago, mas não consegue precisar, quanto destes motociclos estão ainda a circular e destes, qual a percentagem ou número está na cidade da Praia. Não tem também estatísticas sobre as viaturas elétricas / híbridas.

## **I. Introdução**

Atualmente, o tráfego e o estacionamento assumem um papel fundamental enquanto elementos indissociáveis da vida em meios urbanos. Assim, uma gestão do tráfego e estacionamento capaz de minimizar os impactos negativos é um domínio central para a definição de práticas urbanísticas potenciadoras de uma melhor qualidade de vida. A cidade da Praia desde 2013 deu um passo significativo na organização do sistema rodoviário, através da organização dos serviços de estacionamentos e de mobilidade urbano, concedendo a gestão do parque rodoviário ao EMEP.

Porque é necessário fazer o monitoramento e avaliação das medidas adotadas para que possam ser continuamente melhoradas, eis que, surge este estudo, para analisar a atual situação do parque de estacionamento privativo da cidade da Praia e deixar algumas sugestões para a sua melhoria.

## **II. Análise dos objetivos subjacentes à criação da EMEP: Justificava-se?**

Viu-se como sendo um imperativo a otimização das potencialidades do município em prestar um serviço de melhor qualidade, em matéria de estacionamento e estacionamento, não descurando a disciplina dos mais variados utentes e a salvaguarda dos interesses dos residentes. Pois, a cidade da Praia recebe constantemente uma visita diária de cerca de dezasseis mil pessoas.

Devido a esta realidade, nos últimos anos verificou-se o aumento de circulação rodoviária nas vias do município, impondo-se a adoção de novas regras adequadas a disciplinar tal circulação e estacionamento.

O crescimento do parque automóvel e a pressão que ele exerce sobre as infraestruturas públicas constitui hoje, um dos maiores constrangimentos à qualidade de vida, que importa assegurar.

Viu-se como sendo indispensável a adoção de soluções inovadoras que garantam a acessibilidade a espaços públicos, equipamentos coletivos e edifícios públicos e habitacionais, mormente das pessoas que possuem deficiência ou mobilidade reduzida. Sendo indiscutível que um estacionamento regulado em todo o município significaria, em simultâneo, a otimização das condições de circulação, quer de veículos quer de peões, e também, um estímulo à utilização de transportes públicos e desta forma uma alavanca importante no ordenamento urbano.

Assim sendo, chegou-se à conclusão que tendo uma empresa que fizesse a gestão dos parques rodoviários da cidade, seria uma mais valia, atendendo aos desafios reais existentes e os que haveriam de vir. Nascendo assim a Empresa de Mobilidade e Estacionamento da Praia, a EMEP.

Esta é uma empresa que detêm a Gestão dos Parques de Estacionamento da Cidade e que têm a responsabilidade de melhorar de forma constante a capacidade de mobilidade da cidade. Claramente, a organização urbana das zonas onde a EMEP tem estado a intervir, melhoraram significativamente, tornando-as mais aprazíveis, mais seguras, mais livres (pois, deixaram de ser lugares para guardar carros velhos ou parque de estacionamento com tempos indeterminados de determinados proprietários) e tornaram-se em espaços que de uma forma direta ou indireta começaram a produzir resultados positivos para a cidade.

Desta feita, analisando as Deliberações: nº 31/2013 de 31 de janeiro; nº 03/2013 de 08 de Agosto; decreto – Lei nº 08/2014 e o Contrato de Concessão entre a CMP e a EMEP, SA., BO N°42 II Série de 13/07/2018, o decreto – Lei nº08/2014, facilmente chega-se à conclusão que a EMEP tem estado a cumprir o seu desiderato, com margem clara para melhorar ainda mais.

O Princípio de que o estacionamento nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada, está sujeito ao pagamento de uma taxa e com um período de validade limitado no tempo, de acordo com as condições e exceções previstas na lei, acaba por ser em última análise, uma questão de cidadania e um meio efetivo de todos poderem contribuir de forma direta ou indireta no desenvolvimento sustentável da cidade da Praia.

## **1. OBJETIVO GERAL DO ESTUDO**

a) Avaliar o impacto da isenção de cobrança ou cedência gratuita de parques privativos a algumas instituições / organizações.

## **2. Objetivo Específico**

- a) Contabilizar todos os parques existentes na Cidade da Praia;
- b) Analisar os objetivos subjacentes á criação da EMEP e ver se tem sido cumprida;
- c) Analisar a política de distribuição dos parques no que tange a isenção de cobrança ou a sua cedência gratuita, confrontando – a com o regulamento interno e o contrato de cedência;
- d) Analisar o impacto do ponto 3 quer da parte dos sócios (Lucros obtidos), quer da parte do Conselho da Administração (Resultados esperados e resultados alcançados);
- 4) Análise SWOT;
- 5) Deixar alternativas e pistas de soluções.

### III. Contabilização dos Parques existentes na cidade da Praia - Pagos

De acordo com o relatório de gestão da EMEP 2020 encontram-se ativos 256 (com dados mais atualizados) estacionamento em parques privados ativos (**pagos**), distribuídos pelas seguintes zonas da Cidade da Praia da seguinte forma: Plateau – 142 lugares de estacionamento em parques privados; Várzea- Av. Cidade Lisboa – 29 lugares em parques privados; Chã d’Areia – 36 lugares em parques privados; Achada Santo António – 14 lugares de em parques privados; Palmarejo – 12 lugares de estacionamento em parque privado; Fazenda – 7 lugares de estacionamento em parque privado; Terra Branca – 5 lugares em parque privado; Achada São Filipe -1 lugar em parque privado; Sucupira – 2 lugares em parque privado.

**Receita Anual: 13.248.000.00**

**Tem ainda, os parques irregulares (são parques com placas, mas não autorizadas pela EMEP e não são pagos) - Plateau: 67 lugares – ex.:**

Assembleia municipal (2) - Delegação Governo de Canárias (2) - IILP (1) - Procuradores da República (11+5=16) - Presidência da República (6+3) - Abrigo Municipal (2) - Forças Armadas (6)

Câmara Municipal da Praia (9) - PN- Intervenção (4) - PN- Direção (6) Embaixada Estados Unidos (4).

**Parques Irregulares Plateau\_ Sinalização de parques privados que necessitam correção (ocupam 6 LP):** Rua João de Deus Lopes\_ Juizes de Direito (4) para (2) - Rua Manuel – Arriaga Tribunal Fiscal Aduaneiro (3) para (1) - Rua do Banco Ultramarino - MAI (6) para (4).

#### **Parques Irregulares em Outras Zonas: 79 lugares**

ACHADA SANTO ANTÓNIO: Consulado Países Baixos (1) - BCV (5) - ECREE (4) - Presidência da República (5) - Esquadra Polícia ASA (12)

PALMAREJO: Esquadra Polícia Palmarejo (4)

FAZENDA: Esquadra Polícia Fazenda (9) - FSFA (5)

PRAINHA: Embaixada Portugal- Residência (13)

TIRA CHAPEU: DGTR (5)

ACHADA GRANDE: AAC (4) - BAGAIA (1) - IPIAAM (2)

Av. Cidade Lisboa- Várzea: FA (9).

**Perda estimada de receita anual: 7.555.500.00**

Nesta contabilidade, não entra a existência daquilo que neste estudo resolvemos denominar de Parques Privativos Clandestinos (**PPC**), tais como:

- a. Liceu da Praia;
- b. Condomínio Ténis;
- c. Pátio CV Telecom (Petxeku);
- d. Estação de Serviço da Shell/Enacol (por exemplo Chã da Areia);
- e. Ministério dos Negócios Estrangeiros em Achada Sto. António;
- f. UniCV Palmarejo, etc.

**Perda estimada de receita anual:** 1.552.500.00

### **Números de parques privados ISENTOS POR LEI (Deliberação nº3/2015- CMP): 29 lugares**

**Igrejas:** Adventista Sétimo dia (2) - Nazareno (2) - Bispado (3) - Paróquia N. S Graça (2) -

**Embaixadas e representações diplomáticas:** EEU (2) - Embaixada França (4) - Embaixada Portugal (5) - Embaixada Senegal (4) - Embaixada S. Tomé e Príncipe (2) - Representante CEDEAO (1); Embaixada Brasil (4) – Partidos políticos: sede PAICV (2).

**Perda Estimada de receita anual:** 1.500.750.00

**P.s.:** Para efeito deste estudo, nós estamos a contabilizar apenas os parques geridos atualmente ou futuramente pela EMEP a luz do contrato de concessão, mas a cidade da Praia possui mais parques.

Existem ainda, casos de Parques que “parecem licenciados” colocando em causa quem é a entidade responsável para o licenciamento dos parques e quem regula os preços/tarifas nos parques privados (isto, atendendo ao disposto na deliberação nº 1/2012 da Assembleia Municipal da Praia e mesmo ao artigo 2º, nº 4, da deliberação nº 31/2013 de 08 de Agosto), exemplo desta situação são os parques de:

1. Aeroporto da Praia;
2. Praça do Palmarejo.



Este é o caso típico que remete os sócios da empresa para o artigo 9º al. n.º 1 do contrato da concessão. E podemos concluir aqui, que desde o início das suas atividades, a EMEP tem estado a aumentar o número dos parques privativos, na cidade da Praia, o que pressupõe um aumento das suas receitas, estando por isso, em condições de cumprir a sua missiva que é a de melhorar a mobilidade urbana.

Posto isso, no âmbito deste estudo verificamos que ficaria muito mais simples para a gestão urbana, caso a competência de licenciamento dos parques urbanos passe para a EMEP, tendo desde já a empresa todo o conhecimento técnico – especializado na matéria. Isto, não implicaria a perda de receitas para a Câmara Municipal da Praia, na medida em que se poderia adequar medidas de controle de gestão nesta matéria. O certo, é que a grande vantagem seria o de se passar a ter uma empresa municipal altamente especializada na matéria de mobilidade e estacionamento urbano.

#### **IV. Análise da Política de Distribuição de Parques Privativos relativamente a isenção de pagamento**

De acordo com a Deliberação n.º 31/2013 de 31 de janeiro que aprova o regulamento de atribuição de lugares de estacionamento privativos na via pública e as respetivas tabelas de tarifas de estacionamento e de despesas de remoção e bloqueamento, e observando o contrato de Gestão de concessão entre a CMP e a EMEP, a gestão dos parques deve ter um carácter empresarial, voltada para a autossustentabilidade, respeitando todas as instituições da República e estrangeiras, a tal ponto que estipula as condições / situações ao longo do artigo 3º da deliberação nº 31/2013 em que às entidades, devem ser atribuídas parques privativos com isenção, ou gratuitas, se quisermos.

Posto isto, podemos, com toda a segurança afirmar, que a observância ou o cumprimento estrito dos dispositivos legais são as ferramentas de gestão que a EMEP tem na sua disponibilidade, para poder garantir uma gestão estribada em sucessos, com garantia do exercício pleno da sua autoridade enquanto gestora dos parques municipais, por um lado, e a garantia de Contas positivas durante a vigência das diferentes equipas de gestão, pois, a empresa é autónoma e vive das suas receitas que lhe devem garantir a sua sustentabilidade financeira.

Entretanto, quer a Câmara Municipal (através de deliberações), quer o Governo (através de Lei ou de Decreto-Lei) podem isentar entidades nacionais ou estrangeiras (com base no princípio da reciprocidade) de pagar as taxas dos parques privativos. Contudo, esta iniciativa deve sempre partir do estrito cumprimento da lei e estar presente nos pressupostos da criação da empresa, que é o de organizar a mobilidade urbana e de ser autossustentável. Para isso, é necessário advertir as entidades nacionais sobre as atribuições gratuitas indevidas. Pois pagar é uma questão de cidadania, por isso, todos tem o dever de contribuir.

## V. Análise do impacto da isenção de cobrança ou cedência gratuita de parques privativos a algumas instituições/organizações em termos de: resultados esperados e resultados alcançados

A isenção de cobrança ou a cedência gratuita de parques privativos é uma medida de gestão prevista na lei, quer em relação às entidades nacionais, quer em relação às entidades estrangeiras (corpo diplomático), com base no princípio da reciprocidade, devendo – se, nestes casos, a entidade que atribuir a isenção ou a gratuidade do uso de parques privativos (EMEP, CMP ou o GOVERNO) receber a confirmação do nosso Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE) da existência desta política no país onde se encontra a nossa representação diplomática e se sim, confirmar a quantidade de números de parques que lhes foram cedidos na mesma condição.

Recebida a resposta do nosso MNE a entidade nacional deve aplicar o princípio da reciprocidade na atribuição gratuita do número de parques gratuitos, garantindo desta forma a igualdade e a equidade de tratamento entre os dois países.

Nos casos das entidades nacionais, a isenção deve se basear no princípio da estrita necessidade da cedência do parque e de uma parceria vantajosa para ambas as instituições: a EMEP e a instituição beneficiária. Esta atitude, de e na gestão, evitaria de uma forma crucial qualquer tentativa de uso abusivo e de forma gratuita dos parques privativos, com as suas consequências nefastas para a gestão da EMEP. Tais como:

1. Perda de receitas, com investimentos sem retornos;
2. Criação de ruídos na comunicação dentro da sociedade e com outros parceiros;
3. Perda de capacidade de intervenções operacionais atempada;
4. Falta de capacidade para aumentar o quadro do pessoal;
5. Possibilidade de começar a perder a capacidade de honrar os seus compromissos com os seus fornecedores e com os seus funcionários.
6. Perda de capacidade de contribuir para causas sociais;
7. Impossibilidade de divisão de lucros.

## VI. Utilizador Pagador – Princípio de Universalidade e de Justiça

A rotatividade da utilização dos lugares de estacionamento (**paga se utilizar e durante o tempo que ocupou**), a crescente circulação de veículos na cidade e a proteção dos que nela circula, são princípios que apelam para uma gestão com uma perceção de servir a todos e de igual forma (**princípio de universalidade e de justiça**). Fazer uma boa gestão do estacionamento na Cidade da Praia, com uma

forte fiscalização de lugares na via pública, a construção, gestão, exploração e manutenção de locais de estacionamento público, bem como a elaboração e promoção de estudos e projetos de parques de estacionamento, mobilidade e acessibilidade urbana, são algumas das principais áreas que constituem a missão da EMEP, para melhorar a qualidade de vida de todos os Praienses.

Para se conseguir este objetivo, atendendo que a EMEP deve ser autossustentável, todos e cada um que usar os seus serviços deve pagar, para que se possa ter recursos para a manutenção da empresa e se continuar a fazer investimentos, atendendo sempre o bem estar da população praiense.

A viabilidade da EMEP, depende desta decisão de tornar todos os utilizadores dos seus serviços em pagadores, (com intuito de se garantir a continuidade de uma empresa que vive das suas cobranças), evitando desta forma a sua falta de sustentabilidade no futuro.

## VII. Análise SWOT

<b>Forças</b>	<b>Fraquezas</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Uma empresa sem concorrentes;</li><li>- Com um campo de crescimento bastante grande;</li><li>- Tem aprovado todos os diplomas legais que lhe permitem funcionar;</li><li>- Está instalada e operacional;</li><li>- Criação de postos de trabalho.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Limitação financeira para avançar de uma só vez para os diferentes bairros da cidade;</li><li>- Limitação do campo de atuação;</li></ul>
<b>Oportunidades</b>	<b>Ameaças</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Uma crescente consciencialização dos munícipes em relação à aceitação dos serviços prestados pela EMEP;</li><li>- Alargar o âmbito da ação da EMEP (nomeadamente, competência para licenciamento de novos parques para todas as áreas de mobilidade urbana, tornando – a mais especializada, competitiva e financeiramente mais robusta);</li><li>- Ter autonomia financeira para investir no que se refere ao aumento da capacidade de respostas mais eficazes e eficientes da empresa.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Insegurança em vários bairros da cidade, que podem colocar em causa o bom uso dos seus equipamentos colocados à disposição destes.</li></ul>

## VIII. Algumas Sugestões

1. Melhorar a comunicação institucional entre a EMEP e a CMP, atendendo ao contrato de concessão;
2. Ampliar o conceito de parques privados. Ou seja, passar a criar espaços na cidade que já são parques privados, preparados para os utentes que quiserem deles usufruir;
3. Realização de um Workshop ou conferência sobre a importância da mobilidade urbana, com o intuito de destacar a importância da EMEP na construção de um processo de melhoria da qualidade de vida dos munícipes da praia, garantindo melhor organização e segurança rodoviária e não só;
4. Desenvolver uma campanha pedagógica junto das instituições da República sobre a forma de funcionamento da EMEP, bem como continuar a desempenhar campanhas pedagógicas junto da população em geral, de forma a promover um crescimento da empresa pelos bairros da cidade, com segurança.
5. A proporção de vagas para “deficientes” (*Os deficientes beneficiários devem ser certificados por uma entidade do Ministério da Saúde*), deve ser estipulado e distribuído em percentagem (3% no máximo), por números de vagas existentes em cada bairro;
6. A Proporção de vagas para motos / bicicletas deve ser estipulado e distribuído em percentagem (3% no máximo), por números de vagas existentes em cada bairro;
7. Relativamente as viaturas elétricas / híbridas:
  - a) A sua isenção no que concerne ao pagamento de parques de estacionamento, recomenda – se que deve ser por um período não superior a 1 ano civil. Pois, a prevalência destes veículos num futuro próximo será uma realidade, assim como a necessidade de investimentos contínuos nos parques de estacionamentos. Aplica – se aqui o princípio de igualdade e equidade, relativamente às políticas públicas.
  - b) Por outro lado, não havendo este limite de isenção, o impacto financeiro para a EMEP, poderá ser bastante grande e insuportável.

## IX. Metodologia

A metodologia utilizada neste estudo foi a de análise qualitativa, recorrendo-se à técnica de entrevistas, análise de documentos, visitas exploratórias aos parques e análise de conteúdos.

## **X. Conclusão**

Este estudo mostrou-nos que os parques de estacionamento privativos em termos urbanísticos, quer a nível de segurança quer a nível de mobilidade das pessoas, foi e é uma grande iniciativa em termos da política pública. Entretanto, ela só é sustentável caso a Câmara Municipal da Praia e a EMEP conseguirem cumprir com aquilo que vem estipulado no contrato de concessão, no Decreto-Lei n.º 8/2014 e na deliberação de n.º 31 de 2013 de 31 de janeiro.

## **XI. Bibliografia**

1. Documento: Parecer “EMEP: conformidade legal e administrativa”;
2. BO de 06 de setembro de 2013, II Série, Nº 46;
3. BO de 12 de fevereiro de 2014, I Série, Nº 9;
4. BO de 20 de março de 2013, II série, Nº 17;
5. BO de 06 de setembro de 2013, II Série, Nº 46;
6. Relatório de Gestão 2020 retificado da EMEP;
7. Análise do contrato de concessão entre a CMP e a EMEP;
8. Lista geral de todos os parques privados do município;
9. Regulamento e Código de Estrada de Cabo Verde.