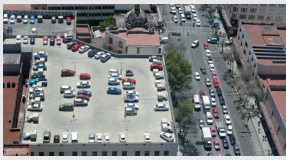


2020

CiViTAS

Cleaner and better transport in cities

PARK4SUMP

Boas razões e princípios

para a gestão de estacionamento

park4sump.eu

Park4SUMP - Gestão de estacionamento como elemento vital da mobilidade urbana

O Park4SUMP pretende ajudar as cidades a integrar soluções inovadoras de gestão de estacionamento em Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (SUMP) para uma melhor mobilidade e qualidade de vida.

O projeto visa estimular uma maior inovação na gestão do estacionamento e fazer com que as políticas de estacionamento passem de reativas e operacionais, como hoje em dia, para se tornarem mais estratégicas, eficazes e holísticas.

16 cidades europeias juntaram-se aos nossos 6 parceiros técnicos e 3 organizações de apoio à investigação e ao estacionamento para demonstrar e transmitir os benefícios do estacionamento estrategicamente e inteligentemente gerido em mobilidade urbana sustentável.

Esta publicação foi desenvolvida através de um trabalho de investigação próprio, mas também através da recolha de informação a partir de estudos e publicações existentes (por exemplo, do projeto antecessor Push&Pull) por parceiros do projeto e terceiros, reformulando os textos quando apropriado e acrescentando texto. Convidamo-lo a utilizar e a copiar o conteúdo desta brochura. Quando utilizar e divulgar material desta brochura, solicitamos que refira o website park4sump.eu

Autores:
Robert Pressl & Tom Rye

Contacto:

Robert PRESSL
Correio eletrónico: pressl@fgm.at
Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Edição:
Janeiro 2020

EDITORIAL

Robert PRESSL

Tom RYE

A primeira edição da brochura “16 Boas Razões para a Gestão do Espaço de Estacionamento” foi um grande sucesso, e fomos contactados por diversas vezes sobre uma possível segunda edição. Agora, em 2020, cinco anos após a primeira edição, e no âmbito do projeto financiado H2020 Park4SUMP, temos o prazer de partilhar esta nova versão consigo. Atualizámos os argumentos mais importantes e convincentes da primeira edição e acrescentámos outros. Além disso, decidimos não só apresentar argumentos para a gestão do estacionamento, mas também utilizar esta publicação para expandir o conhecimento dos nossos leitores sobre os princípios básicos de gestão do espaço de estacionamento.

Mais uma vez, esta brochura oferece os conhecimentos necessários para construir argumentos políticos sólidos em relação à utilização da gestão do estacionamento para aliviar os problemas associados ao estacionamento e para incentivar o transporte sustentável. Deverá reforçar a posição dos políticos, decisores e multiplicadores, como os jornalistas, no processo de tomar medidas que podem ser, à primeira vista, pouco populares, mas que são, na verdade, decisões racionais e sustentáveis para gerir o estacionamento na rua e fora da rua.

Um dos nossos principais objetivos é destacar o papel e o potencial da gestão do estacionamento para influenciar o planeamento da mobilidade e o comportamento nas deslocações, desempenhando um papel vital no planeamento da mobilidade urbana. O nosso principal objetivo é demonstrar que a gestão do estacionamento é um dos pilares do planeamento sustentável da mobilidade urbana (SUMP). Existe a necessidade vital de pegar no estacionamento como tarefa puramente operacional e elevá-lo a uma abordagem de planeamento muito mais estratégico. É fundamental recordar que a gestão do estacionamento oferece uma excelente relação custo-benefício. A medida é de baixo custo (muitas vezes sem infraestruturas de custos elevados), pode ser implementada rapidamente e gera receitas para cobrir os próprios custos, e também suporta outras medidas, como os transportes públicos e deslocação a pé, de modo a provocar mudanças no comportamento na deslocação.

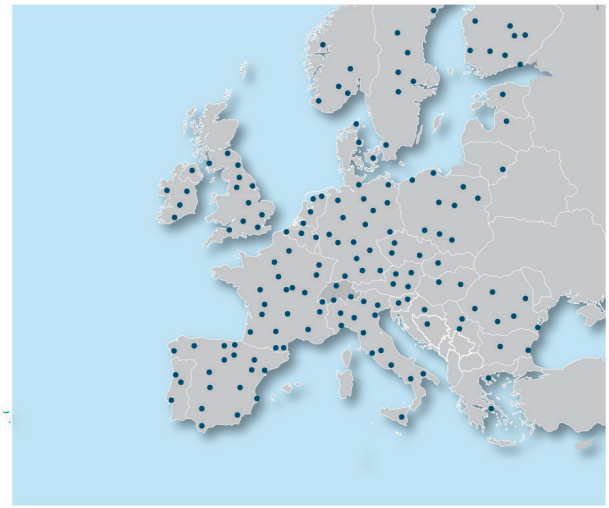
Esperamos que esta brochura lhe forneça um ponto de vista diferente sobre a gestão do estacionamento e explique as vantagens para as suas cidades.

Robert PRESSL & Tom RYE

1 GERIR A MOBILIDADE URBANA!

Comparativo das medidas de pressão (push)

Gestão do estacionamento



- Bem aceite
- Rápida implementação
- Investimento reduzido

Cobrança de taxa por congestionamento

- Politicamente controversa
- Implementação de médio prazo
- Investimento elevado

Facto: a Gestão do estacionamento é fundamental para a Gestão da mobilidade urbana.

A maioria das deslocações de automóvel termina num lugar de estacionamento. Como tal, gerir os lugares para estacionar significa gerir o índice de utilização do automóvel e os congestionamentos. A Gestão do estacionamento apresenta duas claras vantagens, comparativamente às outras políticas de transporte dedicadas à gestão de utilização do automóvel:

» A gestão do estacionamento, em regra, não requer grandes investimentos, tais como novas infraestruturas rodoviárias ou acréscimo da oferta de transportes públicos, podendo inclusivamente ser implementada num espaço de tempo relativamente curto;

» A gestão do estacionamento já existe em quase todas as cidades de maior dimensão da Europa. Este facto aumenta a aceitabilidade das medidas de gestão do estacionamento comparativamente a outras novas formas de gerir a utilização do automóvel, como por exemplo, os sistemas de cobrança de taxa por congestionamento.

GERIR EM PRIMEIRO LUGAR, NÃO AUMENTAR A OFERTA!

2

Foto FGM-AMOR

Princípio: quando confrontado com uma aparente falta de estacionamento, é melhor tentar melhorar a gestão de estacionamento na rua antes de aumentar a oferta.

O caos de estacionamento e os longos tempos de procura por um lugar de estacionamento são, muitas vezes, atribuídos à falta de estacionamento. Uma resposta comum é que a cidade deve fornecer novos espaços de estacionamento fora da rua. No entanto, a gestão do estacionamento existente é, muitas vezes, a abordagem mais inteligente e mais eficiente em termos de custos, uma vez que o estacionamento exterior existente nas proximidades é frequentemente subutilizado. Estratégias e medidas adequadas de gestão de estacionamento nas ruas podem muitas vezes resolver o problema, transferindo a procura de estacionamento na rua para fora da rua, e será muito mais económico do que aumentar a oferta. Estas estratégias podem abranger limitações de tempo, preços adequados e/ou melhor aplicação dos regulamentos. Além disso, a melhoria dos modos alternativos é recomendável. Roterdão é um bom exemplo para mudar o estacionamento na rua para estacionamento fora da rua.

3 ESPAÇO PARA AS PESSOAS OU PARA AS MÁQUINAS?

Facto: vamos transformar as nossas cidades nos lugares onde queremos estar

Requisitos de estacionamento generosos para novos edifícios e um foco na disponibilização "suficiente" de estacionamento na rua resultam numa cidade recetiva a veículos, mas não a pessoas - pode-se conduzir mas não deslocar-se a pé. Como Jane Jacobs (1962, 19) escreveu: "Quanto mais o centro da cidade é desfeito e ocupado com estacionamentos e garagens, mais chato e moribundo se torna, e não há nada mais repelente do que um centro morto." Grandes áreas de estacionamento nas ruas, especialmente nas cidades e centros, podem ter o mesmo impacto. Queremos mais das nossas ruas do que apenas espaço para tráfego e estacionamento gratuito. Queremos também prosperidade económica, segurança, saúde, capacidade de manobra e um ambiente agradável. Isto significa que o princípio de proporcionar estacionamento "suficiente" tem de ser posto em causa, e as outras prioridades dos planos de mobilidade urbana sustentável, como a qualidade de vida e o espaço para outros modos, devem refletir-se na política de estacionamento.

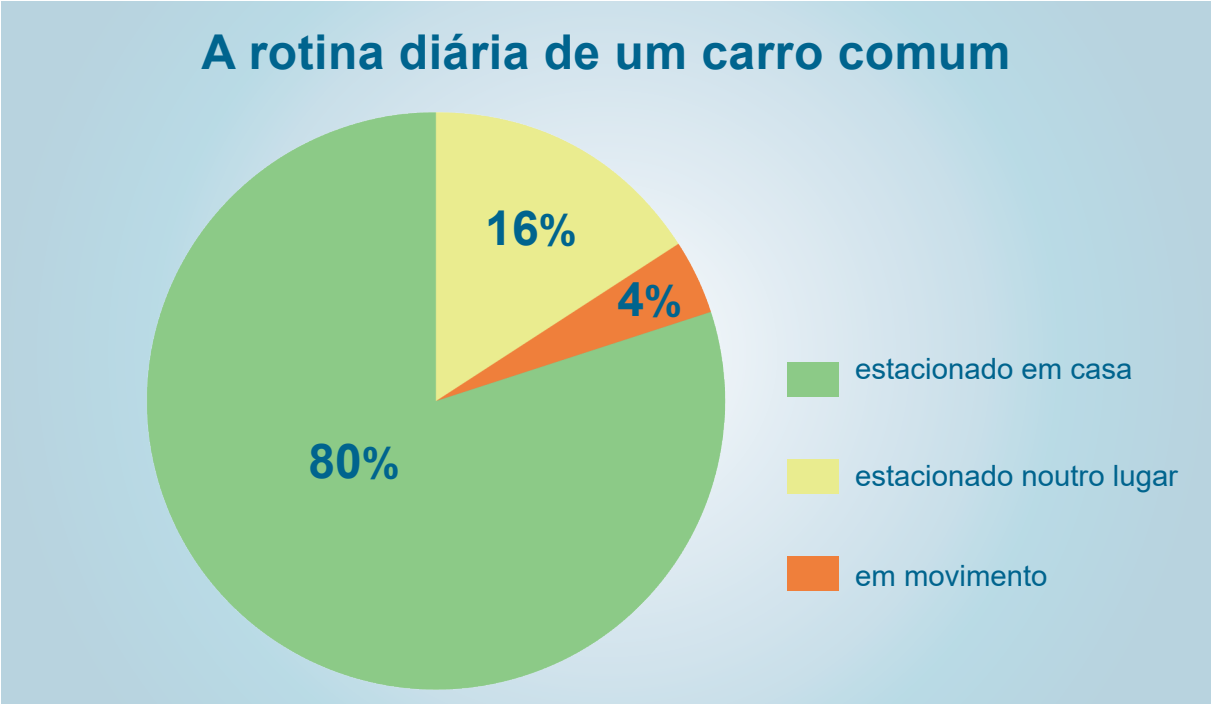
Foto FGM-AMOR

Facto: a distribuição do espaço público favorece, muitas vezes, o estacionamento

Não é fácil, nem económico aumentar as quantidades de espaço público nas nossas cidades, especialmente em tempos de austeridade, quando as autoridades públicas têm pouco dinheiro para comprar mais terrenos. Esta situação coloca a ênfase na necessidade de distribuir de forma mais justa aquele espaço público que já existe – uma quantidade desproporcionalmente grande do qual é atualmente atribuído ao estacionamento. Nas cidades modernas e inteligentes, retirar o espaço de parques, parques infantis ou áreas onde as pessoas gostam de se reunir e socializar é muito pouco popular. Por outro lado, os veículos – tanto em movimento como estacionários – beneficiam de mais espaço do que deveriam, tendo em conta as quotas modais relativas. Há muitos exemplos de como uma redistribuição de espaço longe dos veículos estacionados tem sido associada a melhorias na economia local – a cidade de Gent, na Bélgica, é um exemplo disso mesmo, uma vez que lidera em relação a cidades concorrentes na região, apesar ou talvez devido a mudanças na sua política de estacionamento para cortar na quantidade de estacionamento nas ruas.

Outro exemplo é a cidade espanhola de Vitória Gasteiz, que conseguiu reduzir a parcela de utilização de veículos de 36% para 24% e onde a redistribuição do espaço público foi um dos principais objetivos da sua política de estacionamento.

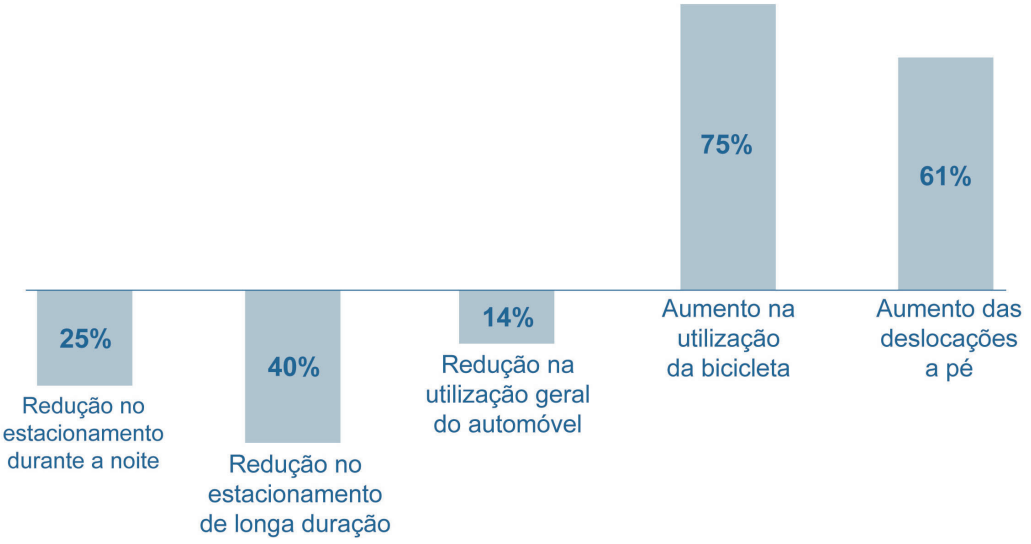
5 PROPORCIONAR ESTACIONAMENTO É PROPORCIONAR IMOBILIDADE



Facto: para um veículo, é necessário mais do que um espaço de estacionamento - é uma utilização ineficaz de espaço escasso

Em média, os veículos particulares estão estacionados 80% do tempo em casa do proprietário, 16% noutro lugar e só se deslocam aproximadamente 4% do tempo – e, claro, existem espaços de estacionamento em quase todos os destinos. Assim, o estacionamento suporta uma utilização extremamente ineficaz dos recursos. Reduzir a disponibilidade de estacionamento oferece um incentivo para que as pessoas recorram à mobilidade partilhada (transportes públicos, partilha de veículo), onde os veículos são utilizados numa proporção muito maior de tempo, ou para se deslocarem a pé ou de bicicleta, que são utilizações muito mais eficientes do espaço urbano.

Resultados da Gestão ativa do estacionamento em Munique



Fonte: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

Facto: a Gestão do estacionamento contribui para uma melhor escolha modal e, assim, para uma melhor qualidade de vida.

Uma política de oferta excessiva de estacionamento contribui para o congestionamento do tráfego e reduz a acessibilidade para todos os utilizadores: peões, ciclistas, utilizadores de transportes públicos ou condutores de automóveis. Ainda que a disponibilização de estacionamento adicional nas cidades tenha sido uma realidade ao longo dos anos, verifica-se que o congestionamento do tráfego tem vindo a agravar-se; este facto demonstra claramente a necessidade de uma gestão racional do estacionamento. A utilização de estratégias eficientes de gestão de estacionamento é a forma mais inteligente de lidar com as limitações de acessibilidade e com a escassez de espaço público.

No início dos anos noventa, a cidade de Munique começou a focar-se na gestão do estacionamento como forma de reduzir a utilização do automóvel no centro da cidade. Nessa altura, o congestionamento e o estacionamento de longa duração foram reconhecidos como fatores chave que afetam a qualidade de vida. Foram introduzidas várias medidas; entre outras, foram selecionadas duas áreas residenciais com o objetivo de reduzir as circulações para estacionar (andar às voltas pelas ruas, à procura de um lugar vazio para estacionar). Após um estudo cuidado sobre a combinação correta entre estacionamento para visitantes e residencial, foi introduzida uma gestão de estacionamento ativa. Um ano mais tarde, os resultados foram surpreendentes: uma redução de 25% no estacionamento durante a noite, uma redução de 40% no estacionamento de longa duração, a procura de um lugar de estacionamento e o estacionamento ilegal foram praticamente eliminados. Em 2008, após quase uma década de gestão ativa, a utilização do automóvel em toda a área do interior da cidade diminuiu em 14%, a utilização da bicicleta aumentou em 75% e as deslocações pedonais aumentaram em cerca de 61% (Kodransky e Hermann, ITDP, 2011).

7 JÁ EXISTE ESTACIONAMENTO SUFICIENTE

Foto FGM-AMOR

Princípio: Temos que estacionar os nossos carros em algum lugar, mas significa isto que precisamos sempre de mais lugares de estacionamento?

Uma das queixas mais frequentemente nos centros das cidades, especialmente por parte de comerciantes e pequenos empresários, é que não há “suficiente” espaço de estacionamento nas ruas, e que é necessário garantir espaços de estacionamento na rua e fora da rua em maior quantidade e menores custos. No entanto, é importante considerar se este é realmente o caso antes de providenciar mais estacionamento e/ou estacionamento mais económico – sobretudo porque estacionamento adicional irá incentivar maior utilização de veículos, como demonstrado anteriormente.

Uma sondagem periódica de estacionamento irá demonstrar a ocupação real de espaços durante os dias da semana e fins de semana, e dar uma boa indicação de quem (trabalhadores viajantes diários, residentes, compradores, os próprios retalhistas) estaciona onde e durante quanto tempo. Irá demonstrar onde a procura é muito elevada e onde, muitas vezes muito perto, existem espaços de estacionamento vazios. Podem então ser introduzidas medidas de gestão, tais como os preços alterados ou duração de estacionamento, para redistribuir a procura, e as pessoas podem ser alertadas para espaços de estacionamento vazios próximos. É igualmente importante estabelecer uma ligação entre os preços dos parques de estacionamento fora da rua e do estacionamento na rua, uma vez que o estacionamento fora da rua pago pode, muitas vezes, ser subutilizado porque os preços são inferiores na rua e os condutores preferem procurar um espaço livre aí.

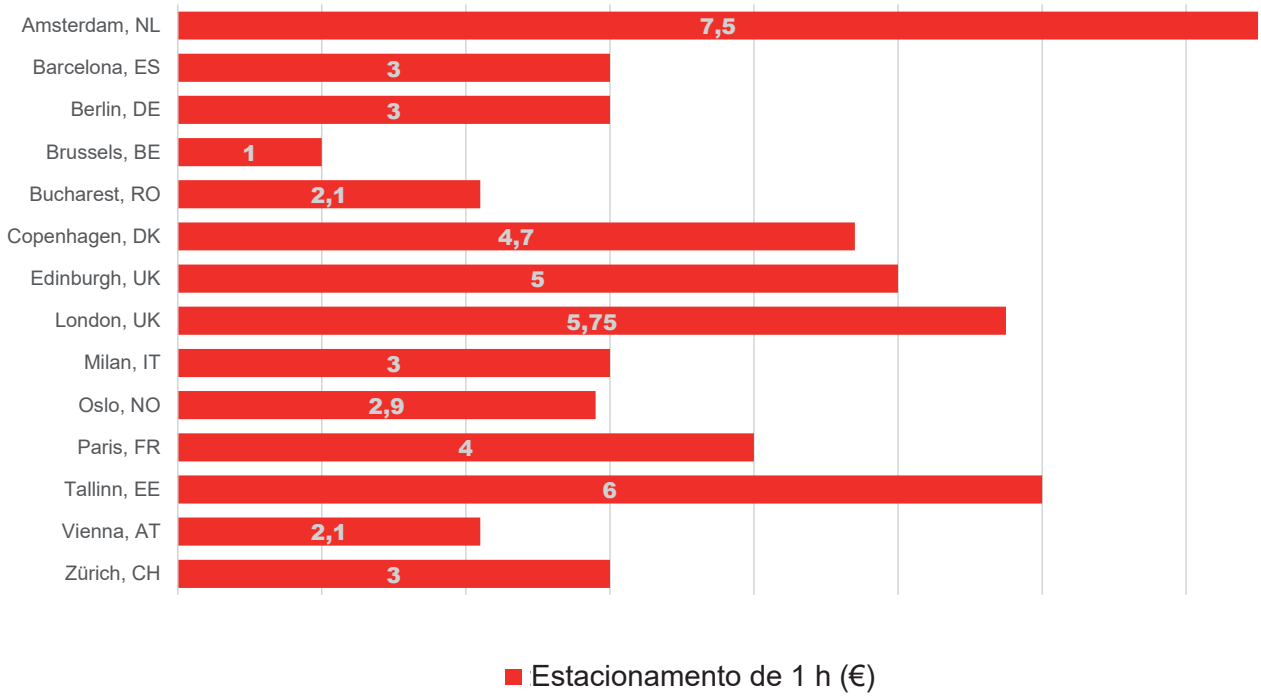
Foto: Intervenção do Paradox no projeto Metamorfose.

Facto: o espaço público beneficia o estacionamento – um bem que não é, de facto, gratuito

"Todo o estacionamento acarreta um custo, mesmo que os condutores não sejam obrigados a pagá-lo – o espaço poderia ser utilizado com outro propósito (custo de oportunidade) e os lugares de estacionamento têm de ser operados e mantidos. Se os condutores não pagam o estacionamento, então o custo é partilhado por todos na cidade, seja através de rendas gerais mais elevadas (e, portanto, preços) para as lojas num centro comercial, ou, talvez, através de impostos locais mais elevados, onde um município subsidiou um novo parque de estacionamento. Este é o dinheiro que, muitas vezes, poderia ter gerado benefícios mais elevados se fosse gasto de outra maneira." Tom Rye diz: "Normalmente, o estacionamento é visto como um bem público e, como tal, algo que os condutores (particularmente) consideram que deveria ser gratuito". O estacionamento na rua ocupa espaço público, mas, como a política de estacionamento da cidade de Groningen (NL) demonstra várias vezes, quando um espaço é ocupado por um veículo estacionado, é, efetivamente, privatizado pelo condutor que ali estacionou, e mais ninguém pode usá-lo. Da mesma forma, os acessos (rampas) nos passeios para acesso veicular a propriedades só podem ser utilizados pelos proprietários e respetivos convidados e, portanto, o espaço público é novamente privatizado. Tudo isto demonstra a necessidade dos SUMP considerarem se o estacionamento é a melhor utilização do espaço público ou se existem aplicações de maior valor, valorizando as pessoas em vez de carros.

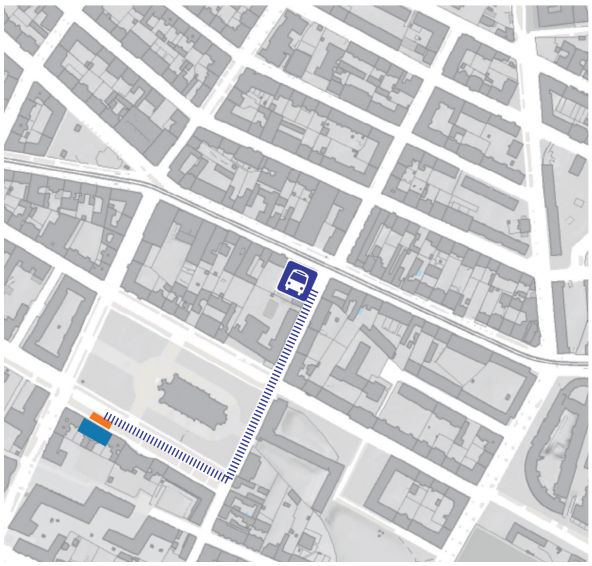
9 O ESTACIONAMENTO É FREQUENTEMENTE SUBSIDIADO

Taxa de 1 hora de estacionamento na rua na parte mais cara da cidade

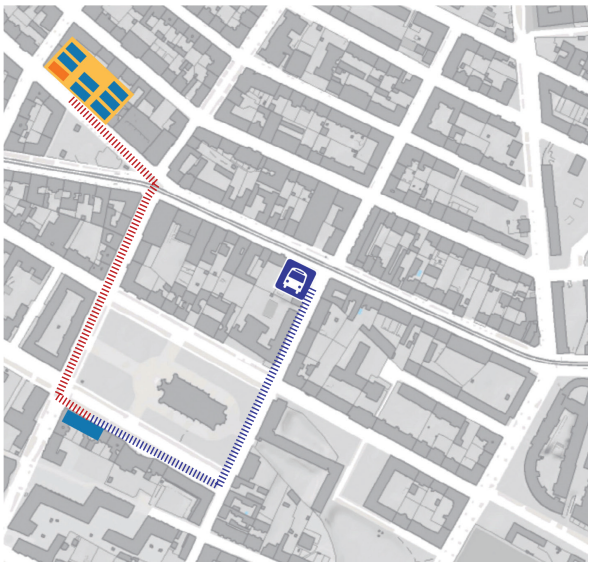


Facto: o que cobramos para estacionamento não reflete, muitas vezes, o seu verdadeiro valor

A figura indica os preços máximos para 1 hora de estacionamento na rua em cidades interiores, numa amostra de cidades europeias. Se considerarmos que um espaço de estacionamento ocupa cerca de 15 metros quadrados de terreno, uma taxa de 1€ por hora traduz-se numa "renda" de 6,7 cêntimos por metro quadrado por hora, ou 67 cêntimos por dez horas por dia (período durante o qual os encargos se aplicam normalmente) ou 200 Euros por metro quadrado por mês, assumindo uma ocupação semelhante durante 30 dias por mês. A maioria dos edifícios nas zonas do centro têm vários pisos, gerando mais rendas para cada metro quadrado da área de terreno. Quando são fornecidas instalações de estacionamento fora da rua, os custos do investimento acrescem ao montante a cobrar se se pretender recuperar o verdadeiro custo da disponibilização de estacionamento do utilizador – mas muitas vezes não é, sendo pago pelo município como subsídio de 4 € a 5 € por hora para manter o preço "em baixo".



Estacionamento diretamente em frente da casa. Distância até aos transportes públicos é 30 vezes maior
PRIVILÉGIO PARA CONDUTORES



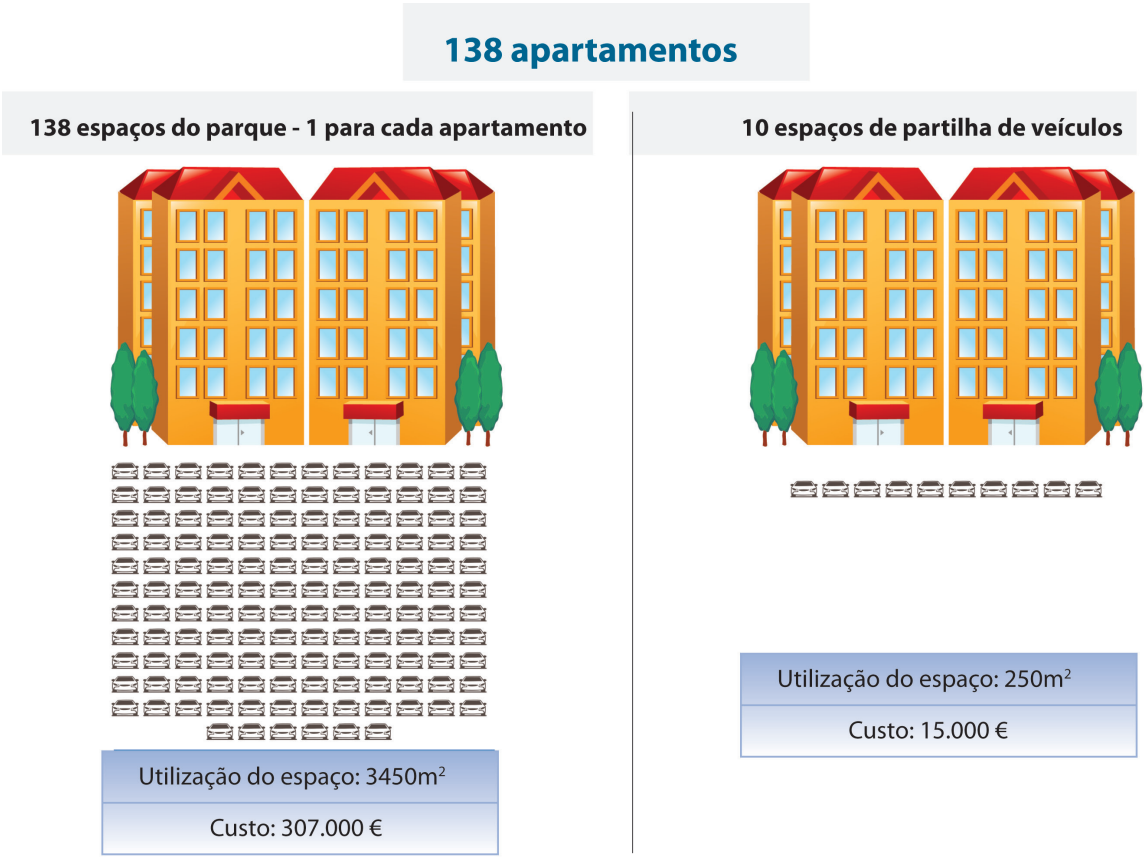
Estacionar em frente da casa é proibido, mas possível numa garagem coletiva à mesma distância dos transportes públicos
OPORTUNIDADE PARA MODOS ALTERNATIVOS

Facto: disponibilizar estacionamentos irá prejudicar a escolha de modos alternativos, incentivar as pessoas a utilizar o seu veículo e, assim, aumentar o congestionamento.

Desde a publicação do relatório do Ministério do Transporte do Reino Unido “Roads and the Generation of Traffic” (1994), outros estudos demonstraram que o aumento da capacidade das estradas aumenta os níveis de tráfego e, muitas vezes, o congestionamento. Existe também uma relação muito clara entre a oferta de estacionamento e a utilização de veículos – onde os níveis de estacionamento são mais elevados, uma proporção mais elevada de deslocações é feita de carro. Por último, é também evidente que cidades com alguns dos níveis mais baixos de congestionamento, como Viena e Zurique, têm seguido, durante muitos anos, uma política de fixação de preços de estacionamento e de redução da disponibilidade de espaços de estacionamento em novos edifícios. A cidade de Nottingham, em Inglaterra, que cobra taxas por estacionamento fora de rua fornecidos para o pessoal de grandes empresas na cidade, tem níveis de congestionamento inferiores aos das cidades que não aplicam essa taxa. Assim, se a redução do congestionamento é um objetivo do SUMP, a gestão do estacionamento deve ser o elemento central do plano. Se as cidades não regularem o estacionamento, ao mesmo tempo que melhoram modos alternativos, todos os esforços para incentivar as pessoas a utilizarem transportes públicos, a deslocarem-se a pé ou de bicicleta serão muito menos eficazes – em vez disso, é necessária uma abordagem clássica de ‘push and pull’.

11 EXISTE UMA LIGAÇÃO ENTRE ESTACIONAMENTO E A HABITAÇÃO ACESSÍVEL

Redução dos custos de construção, substituindo espaços de estacionamento individuais por apartamento por espaços de partilha de veículos



Fonte: Intelligent Wohnen im Wohnquartier. VCD 2018 (Graph adapted by FGM-AMOR)

Princípio: é mais inteligente oferecer aos novos residentes uma gama de opções de mobilidade do que apenas exigir um número mínimo de lugares de estacionamento.

Muitas cidades ainda exigem a mesma quantidade de estacionamento para novos apartamentos independentemente da sua localização ou do número de habitantes. Isto aumenta os custos de construção e os requisitos de terreno e, por conseguinte, o preço das novas habitações. Uma abordagem flexível, onde a oferta de estacionamento está relacionada com a acessibilidade dos transportes públicos, deslocações de bicicleta e a pé, aos controlos de estacionamento na rua e ao rendimento das pessoas que são o mercado alvo dos apartamentos pode levar a um fornecimento mais eficaz de espaços de estacionamento e de habitações mais acessíveis. O gráfico anterior mostra claramente o custo da provisão de estacionamento individual num empreendimento em comparação com a provisão de estacionamento exclusivo para veículos partilhados.

Parâmetros de estacionamento

Facto: as normas de estacionamento podem ter um impacto positivo em projetos imobiliários de habitação e outros.

Os custos de construção de um parque de estacionamento num edifício podem variar entre os €20.000 e os €40.000. Em muitos projetos de desenvolvimento/renovação urbanos o estacionamento tem um papel importante, especialmente do ponto de vista da exequibilidade económica e financeira do projeto. Os requisitos para estacionamento - também conhecidos como normas ou regulamentos de estacionamento - são uma questão fulcral para o desenvolvimento imobiliário e a chave para assegurar a ligação entre a regeneração urbana e a mobilidade sustentável. A exigência de parâmetros máximos de estacionamento deverá ocupar o lugar da exigência de parâmetros mínimos, especialmente em áreas onde exista um controlo efetivo do estacionamento na via pública.

Os índices de estacionamento poderiam estar relacionadas com a acessibilidade da zona, pelo menos através de transportes públicos. Se a zona tiver boa oferta de transportes públicos, menos pessoas necessitarão de utilizar o automóvel. A exigência de parâmetros mínimos nos requisitos de estacionamento pode também ser eliminada, de forma a estimular um crescimento sustentável, como é o caso recente de São Paulo (ITDP, 2014) ou já há vários anos em Amesterdão, Zurique, nalgumas partes de Paris ou em grande parte do Reino Unido.

13 DESCARBONIZAÇÃO - LUTA CONTRA AS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

Foto: Martin Rojak

Princípio: reduzir as emissões de CO_2 em vez de as aumentar.

A mitigação dos efeitos das alterações climáticas nas cidades está a tornar-se um tema muito debatido – em particular, as cidades procuram formas de reduzir o impacto das temperaturas altas nos seus residentes. No entanto, a conversão de espaços de estacionamento nas ruas para espaços verdes, com árvores, também poderia ajudar a mitigar as alterações climáticas, transformando um espaço que contribui para a utilização de veículos e, por conseguinte, que contribuiu para as emissões de CO_2. Se um carro comum se desloca 35 km por dia e se ao eliminarmos um espaço de estacionamento reduzimos as deslocações diárias em 7 km, com um nível médio de emissões de 180 g CO_2/km, então isto reduzirá 1,26 kg de CO_2 por dia. Entretanto, assumindo que as árvores plantadas são adicionais e que duas podem ser plantadas em cada espaço de estacionamento anterior, elas absorvem até 6400 kg de CO_2 por dia (dependendo do tipo de árvore e tendo em conta a fotossíntese). Além disso, cada árvore (20 m de altura e com cerca de 600 000 folhas) produz, em média, 4,6 toneladas de oxigénio, o suficiente para satisfazer as necessidades de aproximadamente 10 pessoas.

GERIR O ESTACIONAMENTO NÃO É SUICÍDIO POLÍTICO

14

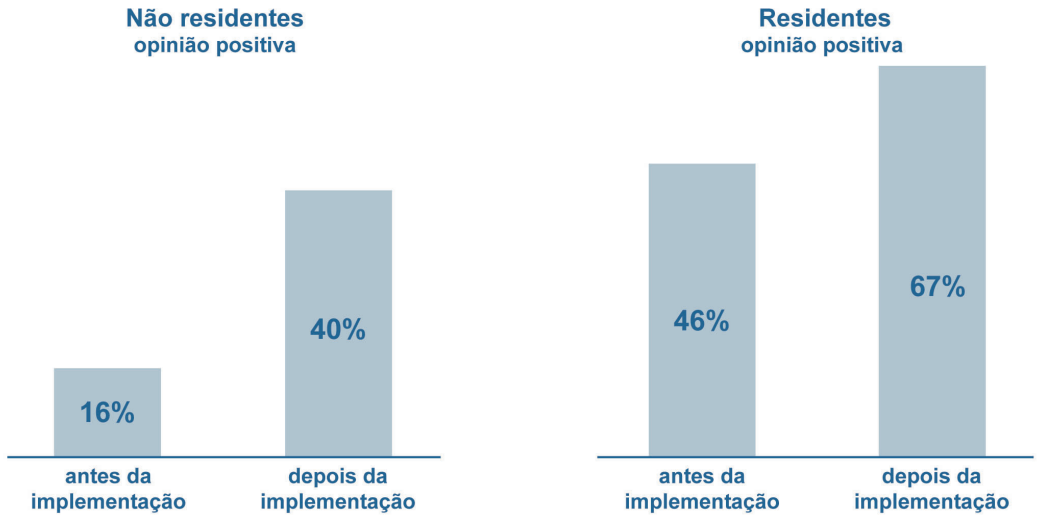
Princípio: o apoio político não desaparece quando se introduz a gestão do estacionamento.

Se as medidas de gestão do estacionamento forem planeadas com cuidado, forem justas e a aplicação do dinheiro for transparente e, acima de tudo, se contribuem para melhorar a cidade e o problema do estacionamento, então não causam a derrota dos políticos nas eleições – na verdade, muitas cidades acham que, depois da introdução da gestão do estacionamento num bairro, os resultados são de tal ordem que muitos outros bairros também pedem o mesmo.

15 A RESISTÊNCIA INICIAL TRANSFORMA-SE EM APOIO

Aceitação da gestão do estacionamento

em Viena, nos distritos 6 a 9



Fonte: COST 342, 2005

Facto: habitualmente, as pessoas queixam-se antes da implementação de novas medidas de gestão do estacionamento, mas essa oposição inicial transforma-se em apoio quando são compreendidos os impactos!

As medidas de gestão do estacionamento melhoram a qualidade de vida das cidades, e ainda que possa haver reclamações aquando do planeamento, os cidadãos vão ficar satisfeitos logo que as medidas sejam implementadas. Cidades como Amesterdão, Copenhaga, Munique, Londres, Gent, Zurique, Estrasburgo, Barcelona e outras têm uma longa tradição na implementação de medidas de gestão do estacionamento e os cidadãos beneficiam desta política.

"Os impactos destas novas políticas de estacionamento têm-se revelado surpreendentes: centros de cidade revitalizados e prósperos; redução significativa nas deslocações em automóveis particulares, reduções na poluição atmosférica e melhoria geral da "qualidade de vida" (Kodransky e Hermann, ITDP, 2011). Esta citação - de investigadores americanos que estudam a abordagem europeia à gestão do estacionamento - resume perfeitamente o potencial da gestão do estacionamento na criação de melhores cidades.

Um levantamento "ex-ante" e "ex-post" realizado em Viena demonstra a diferença de atitudes, antes e depois da implementação de medidas de gestão do estacionamento nesta cidade. Em suma, a aceitação após a implementação revelou-se consideravelmente maior do que antes. No caso dos não residentes, a atitude negativa desceu dos 68% para os 54%, enquanto as opiniões positivas aumentaram de 16% para 40%. A atitude positiva dos residentes aumentou depois da implementação para 67% (dos anteriores 46%), enquanto as atitudes negativas diminuíram de 34% para 30% (COST 342, 2005).

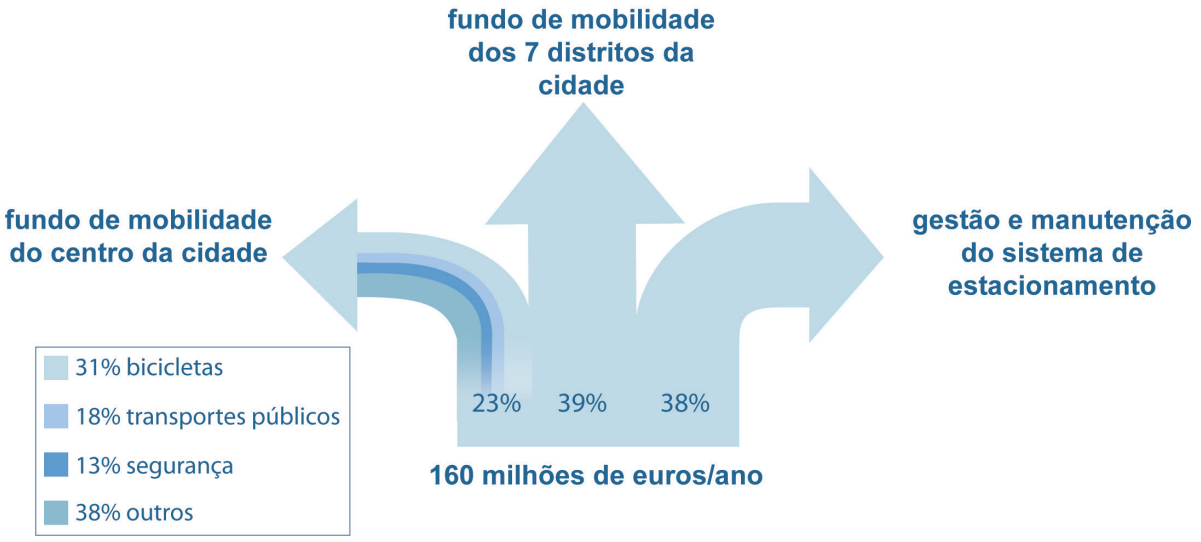
Foto: FGM-AMOR

Princípio: os orçamentos participativos como incentivo para aumentar a aceitação de estacionamentos pagos.

Se uma parte do dinheiro gerido pelo estacionamento pago for entregue a um conselho comunitário numa área local para decidir como o gastar, isto pode aumentar a aceitação do estacionamento pago como medida, desde que seja óbvio onde o dinheiro é gasto e se os residentes locais e as empresas sentirem que lhes foi dado maior poder de decisão. Claro que o dinheiro não tem de ser obrigatoriamente canalizado para medidas de transporte, mas pode ser canalizado em outras coisas para melhorar o ambiente local, parques infantis, etc.

17 GESTÃO DO ESTACIONAMENTO PAGA-SE A SI PRÓPRIA

Utilização das taxas de estacionamento em Amsterdão



Fonte: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Facto: as receitas municipais provenientes da gestão do estacionamento podem ser usadas para encorajar a mobilidade sustentável.

Os orçamentos das cidades estão muitas vezes, em grande parte, dependentes dos governos nacionais. Nos últimos anos, estes orçamentos têm sofrido cortes um pouco por toda a parte. As taxas de IMI (imposto municipal sobre imóveis) são, em muitas cidades, a principal receita. Com exceção de um número muito limitado de cidades, o valor do imobiliário tem vindo a reduzir-se por toda a Europa, diminuindo as receitas locais. A gestão do estacionamento ou, ainda melhor, a abordagem PUSH&PULL, pode contribuir para o aumento da receita municipal, sem aumentar - ou possivelmente até, reduzindo - a carga fiscal sobre os residentes, melhorando ao mesmo tempo, a qualidade das alternativas à utilização do automóvel. Estas receitas deveriam ser (pelo menos em parte) destinadas ao financiamento de medidas de mobilidade sustentável.

Em Amesterdão, por exemplo, a receita bruta do estacionamento pago, em 2012, foi de cerca de 160 milhões de euros. Aproximadamente 38% deste valor foi gasto na gestão e manutenção do sistema de estacionamento; 39% foram gastos em medidas de mobilidade em 7 distritos da cidade e 23% foram gastos em medidas de mobilidade na área do centro da cidade (31% para bicicletas, 18% para transportes públicos, 13% para melhoria da segurança, etc.). Estas verbas integram o Fundo de Mobilidade de Amesterdão. Outras cidades como Gent, Barcelona, Graz ou Nottingham (com a Workplace Parking Levy - taxa de estacionamento no local de trabalho) estão a seguir uma abordagem. semelhante

AS FERRAMENTAS EXISTEM PARA GERIR A PROCURA DE ESTACIONA-MENTO EFICAZMENTE

18

Foto FGM-AMOR

Princípio: três instrumentos poderosos para a gestão do espaço de estacionamento: duração, taxas e autorizações.

Em locais onde a procura de estacionamento excede a oferta, em vez de responder automaticamente fornecendo mais estacionamento, as ferramentas de gestão podem ser utilizadas para priorizar quem obtém acesso ao espaço limitado. Os principais instrumentos são a limitação da duração do estacionamento, a fixação de preços e a emissão de licenças (por vezes mediante custos) para determinados tipos de utilizadores, como residentes, para lhes atribuir acesso preferencial ao espaço. É melhor começar nas áreas de maior procura com restrições mais subtis (preços baixos, limites máximos generosos de estacionamento) para garantir a aceitação do princípio. Os preços podem ser aumentados posteriormente ou as durações do estacionamento reduzidas

19 ENCONTRAR O EQUILÍBRIO ADEQUADO PARA ATINGIR O SUCESSO

As taxas dependem das políticas e dos objetivos

Fonte da Foto: ©iStock.com/faberfoto_it

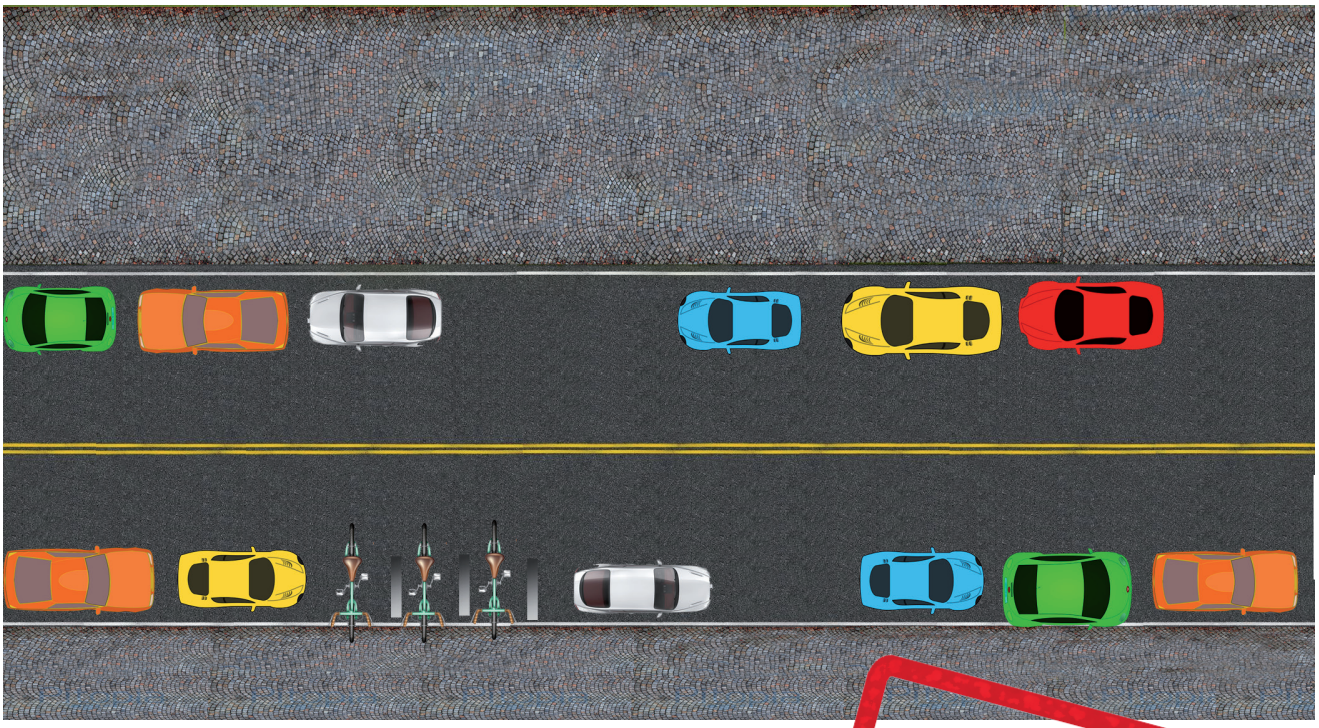
Facto: Taxas corretas, preços e multas adequados são a chave para o sucesso da gestão do estacionamento.

O investimento a longo prazo em parques de estacionamento - públicos ou privados - tem sido, na maioria dos casos, uma questão chave das políticas de estacionamento, em muitas áreas. Em teoria, as taxas deveriam estar devidamente equilibradas - nos parques e nas vias públicas. Mas a relação entre o preço do estacionamento na via pública e fora dela não é a mesma em todas as cidades. Algumas cidades aplicam tarifas mais elevadas na via pública, outras fora dela. Em geral, as tarifas de estacionamento nas vias públicas mais elevadas - face ao estacionamento fora da via pública - podem levar a uma menor procura de estacionamento na rua e tornar os parques mais competitivos. Esta é uma estratégia importante na negociação com investidores privados, relativamente à construção de parques de estacionamento.

Ver também: “Reduzir o tráfego na busca por estacionamento”.

MANTER SEMPRE UM DETERMINADO VOLUME DE ESPAÇO DE ESTACIONAMENTO DESOCUPADO

20



Princípio: garantir que os utilizadores prioritários podem encontrar facilmente um espaço

Embora a gestão do estacionamento possa procurar reduzir o fornecimento global de estacionamento, pode haver alguns condutores para quem os políticos locais querem "facilitar" a procura de um espaço. Estes podem ser residentes e/ou compradores. (Em fases posteriores do desenvolvimento da política de estacionamento em algumas cidades, a ênfase no estacionamento destinado a compradores pode ser reduzida, mas quando a gestão de estacionamento é introduzida pela primeira vez, esta questão é considerada essencial e, em muitas cidades, continua a ser uma essencial – embora, naturalmente, o tráfego derivado de atividades comerciais/lazer também pode causar congestionamento e poluição.)

Uma regra de ouro seguida por muitos profissionais de estacionamento é que a taxa de ocupação máxima não deve exceder 85%, caso contrário, os preços devem ser aumentados. A "regra" dos 85%, se concretizada, significa que o tráfego à procura de um espaço de estacionamento (e congestão daí resultante) é minimizado. Alguns comentadores têm sugerido que seguir a "regra" dos 85% pode levar ao excesso de oferta e que deve ser certamente aplicada apenas ao estacionamento na rua, onde o fornecimento é fixo, e não para calcular o volume de estacionamento a ser fornecido com novos edifícios.

21 EQUILIBRAR A SITUAÇÃO DE ESTACIONAMENTO

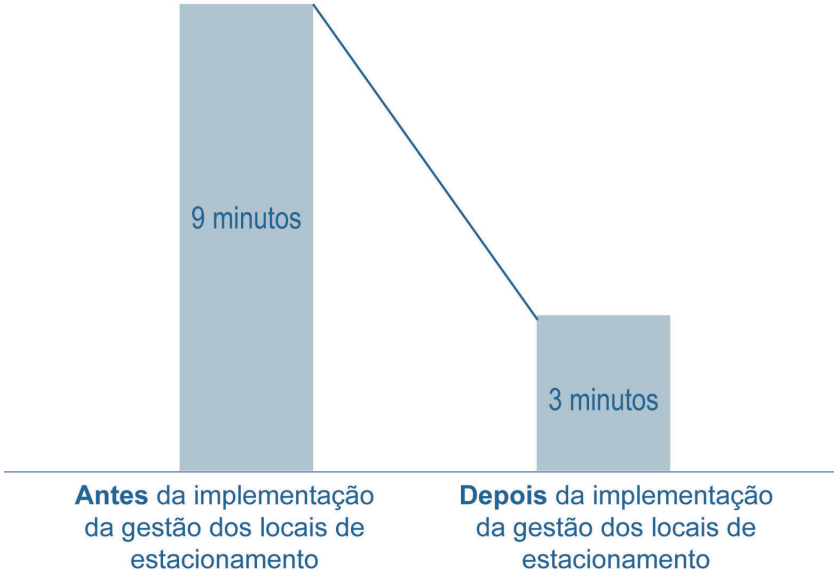
Fotos: Cidade Zürich

Princípio: o limite do fornecimento de estacionamento em Zurique - para cada novo espaço de estacionamento em garagem, é necessário eliminar um espaço de estacionamento na rua

O limite de fornecimento de estacionamento teve como objetivo equilibrar as exigências de mais pedestres com as exigências de empresas para um fornecimento contínuo de lugares de estacionamento. Assim, conseguimos um equilíbrio direto: quando se constroem novos espaços de estacionamento fora da rua, registamos uma redução equivalente no número de espaços de estacionamento nas ruas. Em vez disso, o espaço na rua é utilizado para ciclovias, vias pedonais e áreas verdes.

Tempo médio para encontrar um lugar de estacionamento

Viena, distritos 6 a 9



Fonte: COST 342, 2005

Facto: a Gestão do estacionamento induz menos tráfego, que circula, "à procura" de estacionamento!

A circulação à procura de estacionamento resulta, não só, em custos adicionais para os condutores (mais tempo e combustível) - mas gera também externalidades negativas para a sociedade, tais como mais poluição, ruído e acidentes. Os autores Kodransky e Hermann, ITDP, 2011 estimam que cerca de 50% do congestionamento do tráfego é causado por condutores que andam às voltas à procura de um lugar de. estacionamento mais barato. As evidências sugerem que uma gestão ativa do estacionamento através de mecanismos económicos que harmonizem as tarifas de estacionamento na via pública e fora da via pública, em parques de estacionamento, pode reduzir as circulações à procura de estacionamento, de forma considerável.

Uma avaliação "ex-ante e ex-post" realizada nos distritos 6 a 9 de Viena, Austria, demonstrou um decréscimo do tráfego à procura de estacionamento, de 10 milhões para 3,3 milhões, ou seja, um decréscimo de dois terços. Antes da introdução das medidas de gestão do estacionamento, a procura de estacionamento representava cerca de 25% do volume total de tráfego; agora representa apenas 10%. Constatou-se nos distritos 6 a 9 que o tempo médio para encontrar um lugar de estacionamento foi reduzido de cerca de 9 minutos para apenas 3 minutos, após a implementação das medidas. (COST 342, 2005).

Ver também: "Encontrar o equilíbrio adequado para atingir o sucesso"

23 ESPERAR PARA DETERMINAR A PROCURA REAL ANTES DE CONSTRUIR PARA SATISFAZER A PROCURA PREVISTA

Foto: Stadt Freiburg

Princípio: plano para o terreno necessário para uma garagem, mas só é construído quando realmente necessário – com base na procura real, e não na procura prevista. Entretanto, o espaço deve ser utilizado com outro propósito.

O princípio é antecipar a procura prevista de estacionamento, implementar um plano para tal, mas não construir estacionamento para satisfazer toda a procura prevista até o empreendimento estar a funcionar e for possível observar a procura real de estacionamento. Mais uma vez, em Freiburg Vauban, esta abordagem foi adotada: em primeiro lugar, o espaço foi reservado para uma garagem (mas não foi construída); em segundo lugar, o espaço foi usado “temporariamente” para um parque infantil; em terceiro lugar, a procura real de estacionamento foi registada e foi determinado que não era necessário construir uma garagem adicional. Além disso, o facto de o espaço ser agora utilizado como parque infantil torna mais difícil, do ponto de vista da aceitação pública, convertê-lo em estacionamento.

A APLICAÇÃO DAS REGRAS É NECESSÁRIA – NÃO INJUSTA

24

Foto FGM-AMOR

Princípio: a aplicação dos regulamentos de estacionamento é necessária porque os regulamentos melhoram a situação do estacionamento

As ferramentas de gestão de estacionamento só funcionam se forem aplicadas. Quando algo que era anteriormente de utilização gratuita para todos passa a ser regulado e / ou taxado, e a aplicação dos regulamentos começa a ser feita, haverá sempre reações negativas. Então, como manter estas reações ao mínimo? Em primeiro lugar, os regulamentos e a aplicação dos mesmos devem ser justos: por exemplo, as multas aplicadas a um estacionamento que bloqueia outro tráfego devem ser mais elevadas, e garantir que todos corram o mesmo risco de receber uma multa se infringirem uma regra. Na fase introdutória, não passe uma multa pela primeira ou segunda infração, deixe apenas um aviso. Diga às pessoas onde e como é gasto o dinheiro angariado. E instrua os fiscalizadores para que possam ajudar as pessoas com o estacionamento e outras questões, e não apenas passar multas.

25 EXPERIMENTAR TEMPORARIAMENTE NOVAS APLICAÇÕES DE ESTACIONAMENTO PARA AUMENTAR A ACEITAÇÃO

Foto FGM-AMOR

Princípio: experimente novas aplicações de espaços de estacionamento – se não funcionar, pode sempre desinstalar a aplicação!

Muitas vezes é difícil para as pessoas imaginarem mudanças na paisagem urbana e isto significa que podem ter reações exageradas, muitas vezes negativas, a novas propostas. Este é especialmente o caso das pessoas que são participantes “típicos” em atividades de consulta pública / participação.

Mas um espaço de estacionamento na rua é algo que pode ser alterado temporariamente e revertido, se necessário – e ao fazer, as pessoas compreendem que a mudança é algo que não lhes fará diferença e que podem mesmo apreciar. A cidade de Roterdão tem utilizado esta abordagem em muitas ruas, convertendo temporariamente espaços de estacionamento em esplanadas de restaurante, espaços públicos ou estacionamentos de bicicletas para demonstrar que é possível pôr isto a funcionar e para que as pessoas aceitem uma mudança permanente posteriormente.

Foto: Hr. Schön

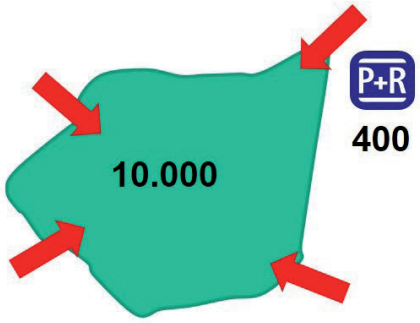
Princípio: Garagens partilhadas como forma de suportar um comportamento de transporte mais sustentável

Em vez de cada edifício ter o seu próprio estacionamento, construir um parque de estacionamento maior separado a alguma distância para servir todos os edifícios no empreendimento.

É comum para cada nova casa ou edifício de apartamentos ter a sua própria garagem. Um arranjo alternativo que reduz os custos de construção, liberta espaço imediatamente em torno dos edifícios para áreas verdes, e incentiva as pessoas a usar modos sustentáveis, é construir uma única grande garagem de estacionamento para servir todo o desenvolvimento, mas a alguma distância das moradias. O conhecido empreendimento de Freiburg Vauban na Alemanha é pioneiro desta abordagem. Aqui, os residentes podem conduzir até ao seu edifício de apartamentos para carregar e descarregar os seus veículos, mas o estacionamento é uma única garagem grande a cerca de 300 metros de distância. A distância adicional da casa até ao veículo estacionado incentiva a deslocação a pé, de bicicleta e a utilização de transportes públicos para deslocações na zona e liberta espaço próximo das residências para terem aplicações mais agradáveis, como jardins infantis e cafés.

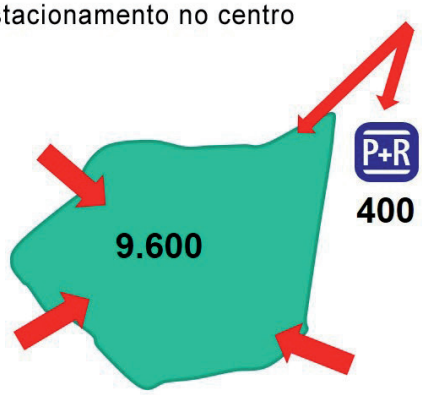
27 PARK AND RIDE – NÃO É UM REMÉDIO PARA TODOS OS MALES, MAS É POLITICAMENTE IMPORTANTE, E, SE FEITO CORRETAMENTE, PODERÁ AJUDAR

A armadilha
O estacionamento adicional implica deslocações adicionais



10.000 + 400 = 10.400
em P&R

Correto
É necessário reduzir a oferta de estacionamento no centro



10.000 – 400 + 400 = 10.000
No centro em P&R

Princípio: Park and ride deve substituir, não complementar, o estacionamento no centro da cidade

Park and ride é, muitas vezes, visto como a solução para os problemas de estacionamento e é aplicável sempre que a gestão de estacionamento for introduzida na cidade e centros da cidade. No entanto, existem vários princípios importantes a ter em conta se o investimento em P&R é realmente para suportar o SUMP da cidade e para funcionar corretamente (e, portanto, fazer com que o investimento e custos operacionais valham a pena):

- O novo estacionamento P&R não deve complementar a oferta total de estacionamento na cidade. Se for esse o caso, vai simplesmente incentivar a utilização de veículos. Assim, 500 novos espaços de P&R devem substituir e não complementar 500 espaços na cidade.
- Em cidades mais pequenas, P&R pode não valer a pena - a maioria das necessidades inerentes às deslocações vem de dentro da cidade e o estacionamento gratuito está disponível na rua a curta distância do centro, para que as pessoas não se dêem ao trabalho de estacionar nos limites da cidade e utilizar um autocarro.
- Os serviços P&R de autocarro, elétrico ou comboio devem ser atrativos, económicos e de fácil utilização.
- Mesmo um grande sistema de P&R com 10 000 espaços numa cidade de 200 000 pessoas, só vai abranger uma pequena parte da procura total de deslocações.
- Os locais de P&R devem preferencialmente ficar localizados próximo do ponto de partida das pessoas e não do destino, uma vez que isso reduzirá qualquer deslocação e as emissões de CO2, sendo que a aceitação da mudança para transportes públicos é mais elevada como se as pessoas já tivessem completado a maior parte da sua viagem.

Foto FGM-AMOR

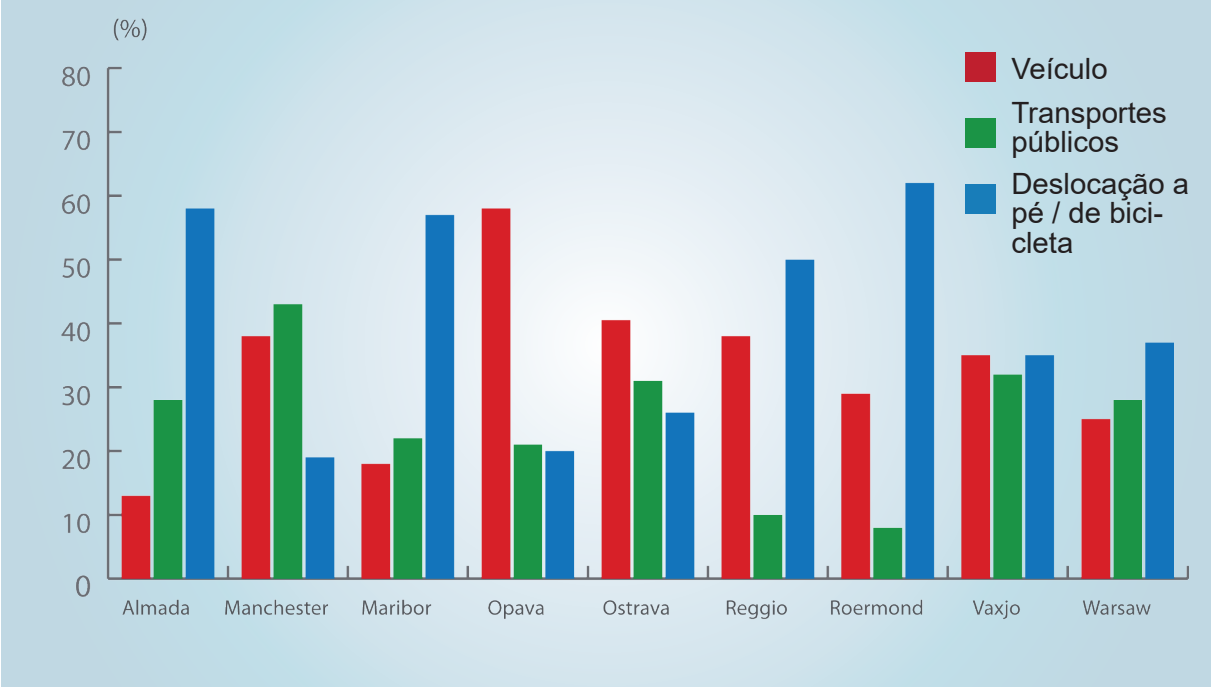
Princípio: múltiplas aplicações de espaço de estacionamento escasso para criar outros espaços públicos

Os espaços de estacionamento estão, muitas vezes, vazios durante grande parte do tempo – por exemplo, os parques de estacionamento de supermercados raramente estão ocupados à noite e só quase totalmente ocupados nas horas de maior atividade. A utilização múltipla desses espaços pode reduzir a procura de estacionamento em outras áreas, libertando os espaços para outras aplicações; e / ou reduzir os custos de investimento em novos estacionamentos fora da rua. A cidade belga de Sint Niklaas implementou o conceito de estacionamento partilhado numa rua chamada Vijfstraten, uma das principais vias do centro da cidade. A cidade queria criar ciclovias segregadas em Vifjstraten, mas só o podia fazer removendo espaços de estacionamento na rua atualmente utilizados pelos residentes. A cidade fez um acordo com um supermercado localizado na rua para autorizar os residentes de Vijfstraten a estacionarem no parque de estacionamento do supermercado em vez de na rua. O pico da procura de estacionamento por parte dos residentes não coincide com o pico de procura dos compradores por isso há estacionamento suficiente para todos.

Sint Niklaas implementou outra abordagem inteligente após a utilização de múltiplos espaços públicos escassos para estacionamento. As zonas de carga e descarga em Stationsstraat são utilizadas como áreas de estacionamento de bicicletas fora dos períodos de carga e descarga.

O ESTACIONAMENTO NÃO É A CHAVE PARA A VITALIDADE DO RETALHO

A média de despesas de compras por deslocação multiplicada pela partilha de modo multiplicada pela frequência de visitas por ano



Fonte: The RESOLVE M&E Tool – Consumers survey (2017+2018)

Facto: Os clientes com veículos nem sempre são os melhores clientes

Muitas vezes, é feita uma associação automática, especialmente por comerciantes e políticos locais, entre o volume de estacionamento fornecido para os compradores e o sucesso das lojas locais – mas todas as evidências demonstram que a realidade é muito mais complexa do que isso. Os compradores valorizam o conjunto das lojas e o ambiente de comércio, e não existe nenhuma associação clara entre o sucesso do comércio de retalho e o volume de estacionamento disponível e quanto custa estacionar, se pago. Esta complexidade também se reflete nos resultados de pesquisas envolvendo 8 cidades do Norte, Sul, Leste e Oeste da Europa ferramenta de RESOLVE M&E – inquérito a consumidores e retalhistas (2017 e 2018) (ver gráfico) – isto demonstra claramente que, na maioria das cidades, os condutores não são aqueles que mais contribuem para a economia de retalho. Assim, é importante fornecer o que os compradores que não chegam de carro exigem, que é, muitas vezes, um ambiente de compras de alta qualidade, e confortável para as pessoas, não dominado pelo tráfego. Para aqueles que viajam de carro, pode ser importante facilitar o estacionamento (embora não necessariamente a custo zero), o que implica taxas e limites de tempo para que os espaços de estacionamento perto de lojas não sejam ocupados por quem estaciona durante muito tempo.

O tráfego estacionado causa riscos

Foto: Robert Pressl

Facto: a Gestão do estacionamento contribui para a segurança rodoviária.

Devido ao seu reduzido tamanho, as crianças enfrentam um risco elevado de acidentes em cruzamentos ou passagens de peões, quando os automóveis estão estacionados demasiado próximos - mesmo até em locais onde a velocidade é reduzida, em áreas residenciais com estacionamento denso em ambos os lados da rua. A gestão do estacionamento, e especialmente o reforço de regulamentos e legislação, constituem um importante contributo para a segurança rodoviária, assegurando uma boa visibilidade dos peões, nas passadeiras, e de todos os utilizadores da via, nos cruzamentos. Nas áreas e bairros de elevada densidade urbana, onde as ruas são sobre-utilizadas por estacionamento, frequentemente, os bombeiros reclamam que se imponha o cumprimento da legislação, de forma a assegurar o acesso livre, a locais de incêndio.

31 A APLICAÇÃO DOS REGULAMENTOS É EFICIENTE?

Foto FGM-AMOR

Argumento: mesmo quando a aplicação dos regulamentos existe no papel, muitas vezes só é parcialmente implementado porque a tarefa é confiada ao pessoal errado.

A aplicação dos regulamentos é frequentemente dividida entre diferentes organizações. Embora a polícia tenha a seu cargo infrações ao estacionamento, entidades públicas ou privadas controlam o estacionamento pago. Estes últimos trabalham, na sua maioria, de forma eficaz, mas a polícia não tem, muitas vezes, tempo e tem tarefas mais importantes do que controlar infrações ao estacionamento. Uma solução que é aplicada muitas vezes nesta situação é passar a responsabilidade das atividades de fiscalização da polícia para entidades públicas ou privadas. Elas monitorizam qualquer infração de estacionamento e encaminham-nas para a polícia que passa a multa real.

Um outro passo é descriminalizar completamente a infração de estacionamento, de modo a que o pessoal não policial possa fazer o seu próprio controlo. Uma grande vantagem desta solução é que os rendimentos das multas anteriores passam a ser os rendimentos municipais em vez do estado.

O TRATAMENTO PREFERENCIAL PARA VEÍCULOS COM EMISSÕES ZERO É JUSTO?

32

Foto FGM-AMOR

Argumento: utilizar o espaço público nunca deve ser gratuito, nem mesmo para veículos “ecológicos”.

Algumas cidades dão preferência ou benefícios aos condutores de veículos de emissão zero, oferecendo estacionamento em áreas reduzidas ou mesmo sem custos, onde outros veículos têm de pagar para estacionar. Mas será que essa é realmente a maneira correta de lidar com o espaço público escasso? Um veículo elétrico ainda ocupa o mesmo espaço que um veículo convencional.

Outro exemplo de tal utilização do espaço público é a instalação de estações de recarregamento junto ao passeio, local frequentemente reservado para o estacionamento e carregamento de veículos elétricos. Mesmo os carregadores rápidos ou hiper-carregadores no espaço público devem ser a própria estrada ou colocados em áreas completamente redundantes. As unidades de carregamento normais ficam mais bem posicionadas em locais de estacionamento fora da rua.

33 SEGUIR OS SEUS OBJETIVOS DE TRANSPORTE QUANDO DECIDIR SOBRE AS MEDIDAS DE GESTÃO DE ESTACIONAMENTO A UTILIZAR

Foto FGM-AMOR

Princípio: ter objetivos de gestão do estacionamento, não gerando receitas, como foco principal da política de estacionamento, e comunicar este princípio ao público.

Considere quais os problemas / objetivos que pretende abordar, por exemplo:

- Pretende combater o congestionamento ou reduzir a ocupação do espaço de estacionamento; ou
- pretende proteger o acesso dos residentes ao estacionamento; ou
- pretende apoiar os negócios / lojas locais; ou
- pretende evitar o estacionamento durante o dia para quem se desloca; ou
- pretende libertar o espaço público de carros estacionados e passá-los para estacionamento fora da rua, etc.

As taxas de estacionamento são principalmente uma ferramenta de gestão para orientar o comportamento de mobilidade, para gerir a ocupação de estacionamento e a saturação, e para equilibrar a parte modal.

NÃO SE ESQUEÇA DE DEFINIR NORMAS PARA ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS

34

Foto FGM-AMOR

Princípio: As normas não são eternas. São recomendadas normas máximas para o estacionamento de veículos e normas mínimas para bicicletas

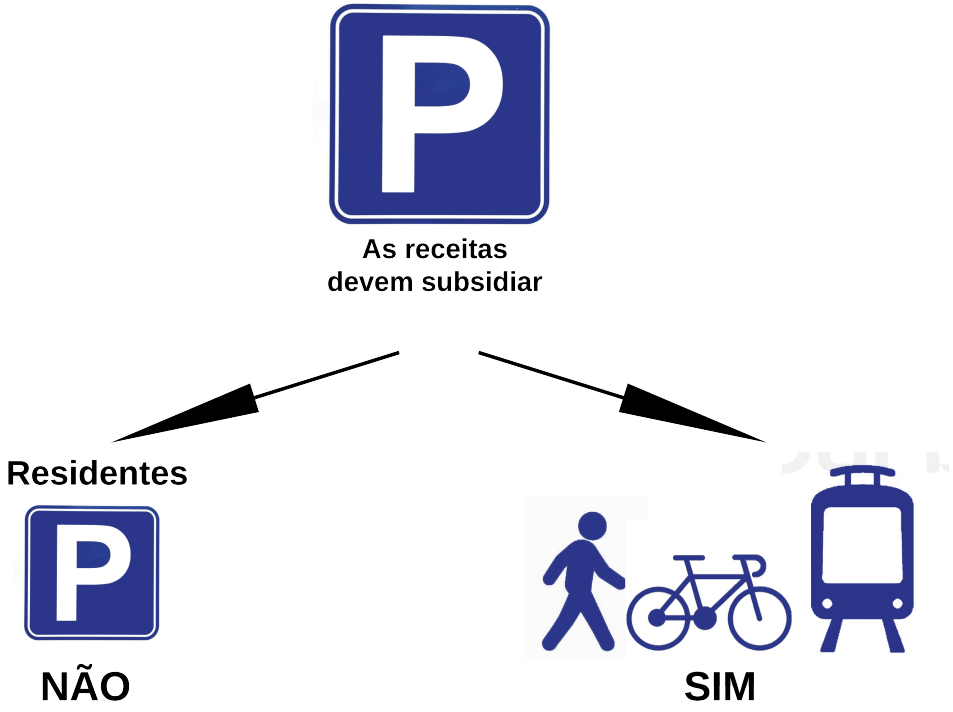
Para facilitar ainda mais a transição para uma menor dependência de veículos e modos mais ativos, as cidades devem reconsiderar as normas para o estacionamento tradicional de veículos e para o estacionamento de bicicletas. De acordo com as recomendações da Federação Europeia de Velocípedes, os desenvolvimentos existentes sem estacionamento de bicicletas devem ser revistos, quer pela conversão de espaços de estacionamento em estacionamento de bicicletas, quer pela disponibilização de estacionamento próximo de / adjacente aos edifícios, e tanto na rua como fora da rua. Deve ser instalado um número adequado de tomadas elétricas para recarregar bicicletas elétricas.

Princípios sobre normas:

- Aplicar as normas máximas para o estacionamento tanto quanto possível
- Aplicar normas orientadas para a área, baseadas em perfis de acessibilidade diferentes (baseados em SUMP) das cidades (baixa da cidade, centro da cidade, periferias, aglomeração, de tamanho médio, metropolitano, empresarial, residencial, usos diversos…)
- Aplicar normas mínimas de estacionamento para bicicletas (por exemplo, habitação, compras, etc.), por exemplo, 1/quarto + 10% para bicicletas especiais em parques de bicicletas partilhados (por exemplo, apart.)
- Monitorizar e modificar as normas regularmente de acordo com a alteração dos padrões de mobilidade e as tendências de divisão modal.

A combinação de ambos os padrões é uma abordagem moderna, adequada e energeticamente eficiente para influenciar o comportamento de mobilidade. Um próximo passo poderá ser optar por uma norma de mobilidade integral para novos desenvolvimentos, em que o pagamento do estacionamento e as alternativas ao estacionamento podem tornar-se objeto de negociações para alcançar as metas de mobilidade. A cidade belga de Gent é um bom exemplo de normas orientadas para as zonas. Com base nas diretrizes de estacionamento de bicicletas da cidade, os residentes têm agora espaços públicos de estacionamento de bicicletas até 100 m de suas casas em áreas onde as normas foram implementadas.

35 AS LICENÇAS DE ESTACIONAMENTO RESIDENCIAL SÃO FREQUENTEMENTE DEMASIADO BARATAS



Princípio: As licenças de estacionamento residencial não devem receber subsídios transversais.

Nas cidades, existe muitas vezes a ideia de que é necessário garantir espaços de estacionamento para os seus residentes – mais como se fosse um dever do que uma prestação de um serviço que tem um valor associado. Mas o valor deste serviço ainda tem de ser pago. No entanto, em muitos casos, as cidades não tentam obter dos seus residentes todos os custos associados a este acesso preferencial aos espaços de estacionamento. Em vez disso, subsidiam transversalmente os custos administrativos, os custos de manutenção e a aplicação dos regulamentos canalizando excedentes de receitas de estacionamentos cobrados a não residentes. O problema é que tal prática não influencia a escolha modal dos residentes no sentido de um transporte sustentável, especialmente quando a área de estacionamento do residente é grande (em algumas cidades mais pequenas, as áreas de estacionamento do residente abrangem toda a cidade, pelo que um residente pode conduzir alguma distância e ainda assim beneficiar de estacionamento gratuito no seu destino). Em vez disso, estas receitas poderiam ser mais bem aplicadas, investindo-as em incentivos para deslocações a pé, de bicicleta ou nos transportes públicos, em conformidade com o princípio de Push & Pull aplicado em cidades de maior importância, como Amesterdão e Gent.

Ideia retirada de „RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT“ (Centre for London 2020)

Imposto sobre o estacionamento no local de trabalho

do círculo vicioso ao círculo virtuoso

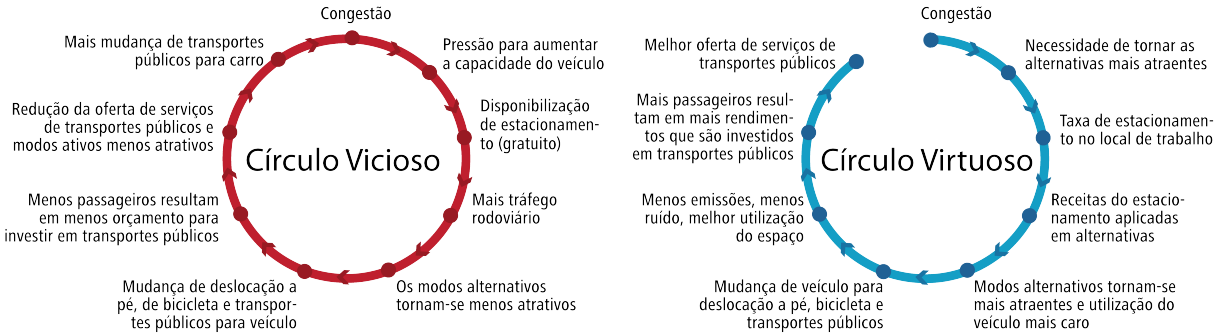


Foto: FGM-AMOR

Princípio: as pessoas que optam por utilizar um espaço de estacionamento gratuito fora da rua devem contribuir para os custos que a sua condução impõe aos restantes

Na Grã-Bretanha, a lei permite que as cidades apliquem uma taxa ou imposto sobre os espaços de estacionamento fornecidos fora da rua pela entidade patronal aos seus trabalhadores. Uma cidade, Nottingham, recorreu a esta lei e, desde 2012, aplicou uma taxa, a Workplace Parking Levy (Taxa de Estacionamento de Trabalho) (WPL), a todas as empresas com 10 ou mais lugares de estacionamento fora da rua, visto que os trabalhadores pendulares representam cerca de 70% do pico de tráfego na cidade, impondo custos associados ao congestionamento de 160 milhões de libras (cerca de 178 milhões de euros). As entidades patronais pagam a taxa e cabe-lhes decidir se os custos são transferidos para os seus empregados. Para 2020/21, será £424 (cerca de 475€) por espaço. Obviamente, o comportamento de deslocação só é influenciado se o pessoal trabalhar para uma entidade patronal que os faz pagar a totalidade ou parte da taxa – mas 8 em cada 10 fazem-nos. A avaliação da WPL pela Universidade de Loughborough demonstrou que reduziu o congestionamento em Nottingham em comparação com a situação em cidades inglesas semelhantes; e que a economia em Nottingham continuou a crescer tanto ou mais rápido do que nas suas cidades inglesas concorrentes, após a imposição da WPL e melhorias no transporte alternativo sustentável, enquanto o tráfego automóvel diminuiu 9% em relação a 2004. O rendimento da taxa é utilizado para financiar alternativas de transporte sustentáveis.

Obviamente, a imposição de uma taxa de estacionamento não é uma possibilidade legal na maioria dos Estados-Membros da UE, mas este exemplo de Inglaterra é útil para argumentar no seu país ou região que a lei deve ser alterada para permitir que as cidades tenham uma taxa de estacionamento, se assim o desejarem, como uma ferramenta útil no seu arsenal de medidas num Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS).

Figuras recolhidas de „RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT“ (Centre for London 2020)

park4sump.eu

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

@civitas_P4S

Civitas Park4SUMP

Park4SUMP

O conteúdo deste folheto é da exclusiva responsabilidade dos seus autores. Não reflete necessariamente a opinião da União Europeia. Quer a Agência quer a Comissão Europeia não se responsabilizam pelo uso que possa ser feito das informações nele contidas

2020 CIVITAS Cleaner and better transport in cities PARK4SUMP

THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY THE EUROPEAN UNION

Este projeto recebeu financiamento do programa de investigação e inovação Horizonte 2020 da União Europeia ao abrigo do acordo de subvenção nº 769072.