



Lisbon School
of Economics
& Management
Universidade de Lisboa

MESTRADO
ECONOMIA E POLÍTICAS PÚBLICAS

TRABALHO FINAL DE MESTRADO
DISSERTAÇÃO

**POLÍTICAS PÚBLICAS E GESTÃO DO ESTACIONAMENTO:
OS CASOS DOS MUNICÍPIOS DE LISBOA E PORTO**

DANIEL FILIPE MAXIMINO RODRIGUES

OUTUBRO – 2021



Lisbon School
of Economics
& Management
Universidade de Lisboa

MESTRADO
ECONOMIA E POLÍTICAS PÚBLICAS

TRABALHO FINAL DE MESTRADO
DISSERTAÇÃO

**POLÍTICAS PÚBLICAS E GESTÃO DO ESTACIONAMENTO:
OS CASOS DOS MUNICÍPIOS DE LISBOA E PORTO**

DANIEL FILIPE MAXIMINO RODRIGUES

ORIENTAÇÃO:

PROFESSORA DOUTORA PATRÍCIA SOFIA COELHO DE MELO

OUTUBRO – 2021

Agradecimentos

Após o desenvolvimento do presente trabalho, quero agradecer profundamente:

Aos meus pais, e ao meu irmão por serem os pilares e os alicerces desde sempre, em todas as etapas da minha vida.

À minha namorada, que me acompanhou neste longo processo, por ter tido paciência e perseverança, pelo amor e por todo o apoio incondicional que sempre demonstrou.

Aos meus amigos de sempre, que fazem da sua presença na minha vida como uma dádiva que guardo com amizade e carinho.

Deixo uma palavra especial de agradecimento à minha orientadora, Prof. Dr.^a Patrícia Melo por dois motivos: Primeiramente, por toda a ajuda na orientação dada e pelo acompanhamento e disponibilidade sempre demonstrada desde a primeira interação. Segundo, pelo estímulo e desígnio de ter dado a conhecer uma área de estudo que foi tendo um crescente sentimento de entusiasmo e interesse, ao longo do desenvolvimento do trabalho.

Quero também deixar uma nota de agradecimento ao Prof. Dr. Carlos Farinha Rodrigues e a todos os professores do Mestrado de Economia e Políticas Públicas, que apesar de todas as contrariedades provocados pela pandemia que nos assombrou, souberam adaptar-se sem nunca desistirem de nos fornecer um ensino adequado e de qualidade.

A todos vós, o meu sincero obrigado.

Resumo

A gestão do estacionamento automóvel incorporada na mobilidade urbana representa para a generalidade dos centros urbanos um dos temas mais sensíveis da atualidade. No passado, embora o assunto fosse já premente, não assumia a relevância que hoje lhe é atribuída. Ao longo das últimas décadas, a gestão do estacionamento nas cidades assentou na provisão de mais infraestruturas e aumento da oferta de modo a satisfazer o crescimento da taxa de motorização da procura de estacionamento. O modelo assente no aumento da oferta é insustentável uma vez que fomenta o uso do automóvel, contribuindo para a deterioração da qualidade de vida das pessoas e das cidades. É fundamental que a gestão do estacionamento deixe de ser uma tarefa puramente operacional e se torne numa componente central de planeamento estratégico promotor de uma mobilidade urbana sustentável. Este estudo descreve e analisa as políticas de gestão do estacionamento nos municípios de Lisboa e Porto, no sentido de questionar e avaliar a sua adequabilidade à promoção de mobilidades urbanas menos dependentes no uso do automóvel particular e uma maior transferência modal para modos mais sustentáveis. Desenvolvemos uma análise comparativa da gestão de estacionamento nas duas cidades e contrastamos as práticas municipais com as boas práticas internacionais sobre a gestão do estacionamento como elemento promotor de uma mobilidade urbana sustentável.

Palavras-chave: Estacionamento, Transportes, Mobilidade Urbana, Políticas Públicas, Repartição Modal

Abstract

Parking management and urban mobility are two of the current most pressing issues in many cities. Over the last decades, the approach to the planning and the management of parking in cities has consisted of “predict and provide” policies, that is, the provision of more off-street and on-street supply of parking in order to satisfy increasing car use and demand for parking. These policies have proven to be ineffective and unsustainable because they encourage greater car use (i.e., “induced demand”), with negative impacts on public health, the environment, and a deterioration of the quality of life in cities. This study analyses whether, and how, the public policies developed by the municipalities of Lisbon and Porto for parking management contribute to modal shift from private car to more sustainable transport modes. We carry out a comparative analysis of parking management in both cities and contrast it to international good practice on how to use parking management for sustainable urban mobility.

Keywords: Parking, Transport, Urban Mobility, Public Policies, Modal Division

Índice

Agradecimentos.....	i
Resumo.....	ii
Abstract	iii
Índice.....	iv
Índice de Gráficos	v
Índice de Figuras	v
Índice de Tabelas.....	vi
Lista de Abreviaturas, Siglas e Acrónimos	vii
1. Introdução	1
2. Revisão de Literatura	2
2.1. Evolução dos paradigmas da gestão do estacionamento	2
2.2. Boas práticas e estratégias de intervenção	4
3. Metodologia de Investigação	7
4. Visões e estratégias para a gestão do estacionamento nos municípios de Lisboa e Porto	9
5. Análise da Oferta de estacionamento	19
5.1. Índices de estacionamento.....	19
5.2. Oferta na via pública em zonas de estacionamento de duração limitada	21
5.3. Política tarifária na via pública.....	28
5.4. Oferta de estacionamento em parques de acesso público.....	31
5.5. Política tarifária nos parques de acesso público.....	33
6. Conclusões	38
7. Referências Bibliográficas	41

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Cronologia da política de estacionamento em Lisboa (1995-2013)	10
Gráfico 2 – Cronologia da política de estacionamento em Lisboa (2014-2024).....	12
Gráfico 3 – Cronologia da política de estacionamento do Porto (2015-2021).....	17
Gráfico 4 – Evolução da oferta do n.º de lugares nas áreas tarifadas (2015-2020).....	23
Gráfico 5 – Evolução da oferta do n.º de lugares sobre bolsas de residente e ZAAC/bairros históricos no município de Lisboa (2015-2020).....	24
Gráfico 6 – Evolução da oferta em ZEDL no município do Porto.....	28
Gráfico 7 – Evolução da oferta em ZEDL no município de Lisboa.....	28
Gráfico 8 – Evolução dos dísticos de residente no município do Porto.....	31
Gráfico 9 – Evolução dos dísticos no município de Lisboa.....	31
Gráfico 10 – Evolução da oferta de lugares em parques de estacionamento geridos pela CML/EMEL.....	33

Índice de Figuras

Figura 1 – Repartição modal por principal meio de transporte nos dias úteis (2017).....	1
Figura 2 – Antigo paradigma <i>versus</i> Novo paradigma.....	3
Figura 3 – Políticas de gestão de estacionamento do RGEVP.....	11
Figura 4 – Fase 1 e 2 da ZER em Lisboa.....	13
Figura 5 – ZER Avenida-Baixa-Chiado.....	14
Figura 6 – Plano de abertura de novos parques de municipais.....	15
Figura 7 – Previsão da expansão do estacionamento ordenado na via pública em Lisboa.....	15
Figura 8 – Modelo de gestão de estacionamento pago à superfície no Porto (2015).....	17
Figura 9 – Objetivos para o sistema de circulação e transportes do Porto.....	19
Figura 10 – Sumário cronológico do RPDML e RPDMP.....	21
Figura 11 – Mapa de áreas tarifadas de estacionamento em Lisboa (2021).....	22
Figura 12 – Mapa de áreas tarifadas de estacionamento no Porto (2021).....	25
Figura 13 – Zonas abrangidas pela concessão EPORTO, SA.....	26
Figura 14 – Eixos tarifários abrangidos pela gestão da CMP (2021).....	27
Figura 15 – Eixos tarifados na cidade do Porto (2021).....	27
Figura 16 – Distribuição dos parques de estacionamento municipais em Lisboa (2021).....	32
Figura 17 – Distribuição dos parques de estacionamento municipais no Porto (2021).....	32
Figura 18 – Distribuição de parques na área envolvente da ZER - Fase 1, Lisboa (2021).....	35
Figura 19 – Distribuição de parques na área envolvente da Zona I do Porto.....	37

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Gerações de Índices de Oferta de Estacionamento.....	5
Tabela 2 - Documentos caracterizadores das políticas de gestão de estacionamento em Lisboa e Porto.....	9
Tabela 3 – Sumário histórico da política de estacionamento no Porto.....	18
Tabela 4 – Análise comparativa dos índices de dimensionamento do estacionamento.....	20
Tabela 5 – Tarifação aplicada sobre as ZEDL em Lisboa (2021).....	29
Tabela 6 – Tarifação aplicada sobre as ZEDL no Porto (2021).....	29
Tabela 7 – Valores anuais sobre dísticos/avenças de residente (2021).....	30
Tabela 8 – Comparação tarifária entre ZEDL e parques municipais em Lisboa.....	34
Tabela 9 - Comparação tarifária entre ZEDL e parques municipais no Porto.....	34
Tabela 10 – Oferta de parques de estacionamento na ZER Lisboa.....	35
Tabela 11 – Política tarifária dos parques na ZER Lisboa.....	36
Tabela 12 – Oferta de parques de estacionamento na Zona I do Porto.....	37
Tabela 13 – Política tarifária dos parques da Zona I do Porto.....	38

Lista de Abreviaturas, Siglas e Acrónimos

AML: Área Metropolitana de Lisboa

AMP: Área Metropolitana do Porto

BM: Boletim Municipal

CML: Câmara Municipal de Lisboa

CMP: Câmara Municipal do Porto

CRMP: Código Regulamentar do Município do Porto

EMEL: Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa

IMOB: Inquérito à Mobilidade

IMTT: Instituto da Mobilidade dos Transportes Terrestres

INE: Instituto Nacional de Estatística

PART: Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes

PMUS: Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

PDM: Plano Diretor Municipal

PP: Pontos Percentuais

RGEPVP: Regulamento Geral de Estacionamento e Paragem na Via Pública

RPDML: Regulamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa

RPDMP: Regulamento do Plano Diretor Municipal do Porto

SIG: Sistema de Informação Geográfica

UE: União Europeia

ZAAC: Zonas de Acesso Automóvel Condicionado

ZEDL: Zonas de Estacionamento de Duração Limitada

ZER: Zona de Emissões Reduzidas

1. Introdução

O estacionamento é um elemento fundamental do sistema de transportes e determina o nível de atratividade do automóvel em relação a outros modos de transporte. Por isso, a gestão do estacionamento numa cidade é um fator chave na produção de um sistema de mobilidade sustentável, bem como na qualidade do espaço público urbano. Ao longo das últimas décadas, desde que o uso do automóvel passou a ser mais generalizado, as políticas municipais pautaram-se pelo aumento da oferta de estacionamento na via pública e em parques para responder ao aumento da procura. O espaço público urbano foi por isso sendo distribuído em função e benefício do automóvel, o que promoveu a sua maior utilização, e contribuiu para o agravamento dos problemas de congestionamento, poluição e saúde.

Segundo o inquérito à mobilidade (Imob) de 2017¹, o automóvel particular é o principal modo de deslocação usado pelos residentes na Área Metropolitana de Lisboa (AML) e na Área Metropolitana do Porto (AMP): 67,6% e 58,9% respetivamente.

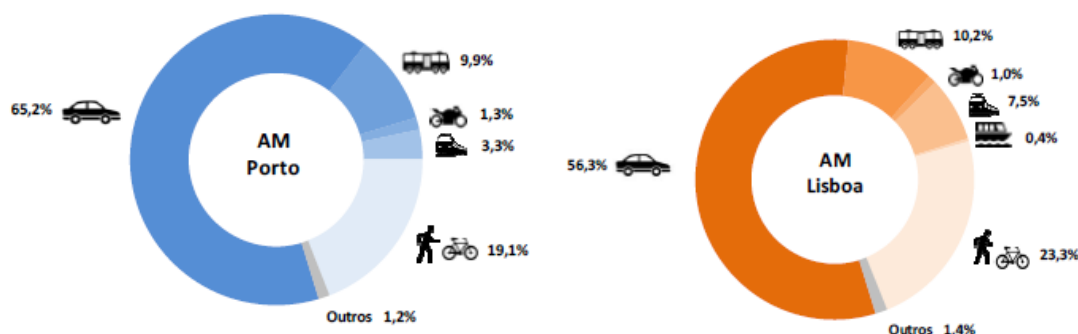


Figura 1 – Repartição modal por principal meio de transporte nos dias úteis (2017)
Fonte: INE (2018).

Neste quadro de mobilidade urbana dominada pelo uso do automóvel particular, a gestão do estacionamento possui uma grande importância, na medida em que as características quanto à oferta e custo do estacionamento têm potencialmente uma repercussão significativa ao nível da atratividade do modo automóvel e da escolha modal.

A principal motivação deste trabalho final de mestrado consiste em analisar se as práticas de gestão de estacionamento dos municípios de Lisboa (CML) e do Porto (CMP) são

¹ A realização deste inquérito beneficiou do incentivo e da colaboração da AMP e da AML, e inseriu-se num programa do *Eurostat* visando o desenvolvimento de estatísticas sobre mobilidade tendo como objetivo principal caracterizar as deslocações realizadas pela população residente.

promotoras de uma transferência modal do automóvel particular para modos mais sustentáveis. A pertinência do tema justifica-se pelas oportunidades que os modelos de gestão de estacionamento considerados boas práticas internacionais poderão trazer à qualidade de vida dos residentes e visitantes nestes dois municípios, bem como às suas economias locais.

Os resultados e conclusões deste trabalho são relevantes para diversos públicos, a começar pelos próprios cidadãos destas cidades, mas também, naturalmente, a comunidade académica, e decisores ou técnicos que integram as autarquias locais, particularmente os que trabalham nas áreas de transportes, mobilidade e urbanismo.

Estruturámos este trabalho em seis capítulos. No capítulo 2, que se segue, é feita uma revisão de literatura em que primeiramente expomos o enquadramento das políticas de estacionamento, seguido de uma reflexão sobre os princípios e medidas capazes de apoiar e incentivar modos de transporte mais sustentáveis. O capítulo 3 descreve a metodologia e os dados utilizados, explicitando o processo de recolha e compilação de informação que deu origem à criação da base de dados e à análise documental. O capítulo 4 descreve a visão e práticas de gestão do estacionamento com base na revisão dos documentos e instrumentos regulatórios da gestão do estacionamento. O capítulo 5 apresenta os resultados das análises empíricas da oferta e tarifação do estacionamento, e o capítulo 6 desenvolve as conclusões e considerações finais do estudo.

2. Revisão de Literatura

2.1. Evolução dos paradigmas da gestão do estacionamento

A ação de “estacionar” nasce da interação da oferta e da procura de lugares que requerem espaço físico. Consequentemente, a problemática do estacionamento está relacionada com a gestão do espaço público, que é um recurso limitado. Segundo Shoup (2005) os automóveis circulam em média 1 hora por dia, estando imobilizados 95% do tempo. A mobilidade assente no automóvel privado precisa não só de espaço para circulação, mas também, e em larga medida, para o estacionamento. Esta constatação simples coloca questões para reflexão sobre a eficiência do automóvel como meio de deslocação nas cidades, bem como sobre a equidade da alocação do espaço público urbano a diferentes modos e usos. Sendo a mobilidade sustentável um tema cada vez mais presente nas

agendas políticas e estratégias de desenvolvimento das cidades, importa perceber melhor a evolução dos paradigmas da gestão do estacionamento e a forma como influenciam a atratividade do automóvel e repartição modal.

Historicamente, a gestão do estacionamento caracteriza-se por um planeamento assente na ótica de “prever e prover” (Litman, 2016), considerado atualmente como um paradigma desadequado, onde se assumia que o estacionamento devia ser abundante e gratuito na generalidade dos destinos, seguindo um raciocínio de maximização da oferta e minimização do preço. Com o tempo, este conceito mostrou-se ser desadequado, não considerando a sustentabilidade do sistema e contribuindo para o agravamento dos problemas de congestionamento, uma vez que aumentar a oferta de estacionamento promovia um aumento da procura pelo mesmo (i.e. “*induced demand*”).

A mudança para um novo paradigma traduziu-se no dimensionamento da oferta de estacionamento tendo em consideração níveis de acessibilidade oferecidos pelos modos de transporte mais sustentáveis (IMTT, 2011). De acordo com Mingardo et al (2015), hoje praticamente todas as cidades europeias têm regulamentos de estacionamento que lentamente foram mudando do paradigma de "prever e prover" para uma abordagem focada na gestão efetiva do estacionamento. A seguinte figura demonstra as diferenças entre o antigo e o novo paradigma na visão do estacionamento.

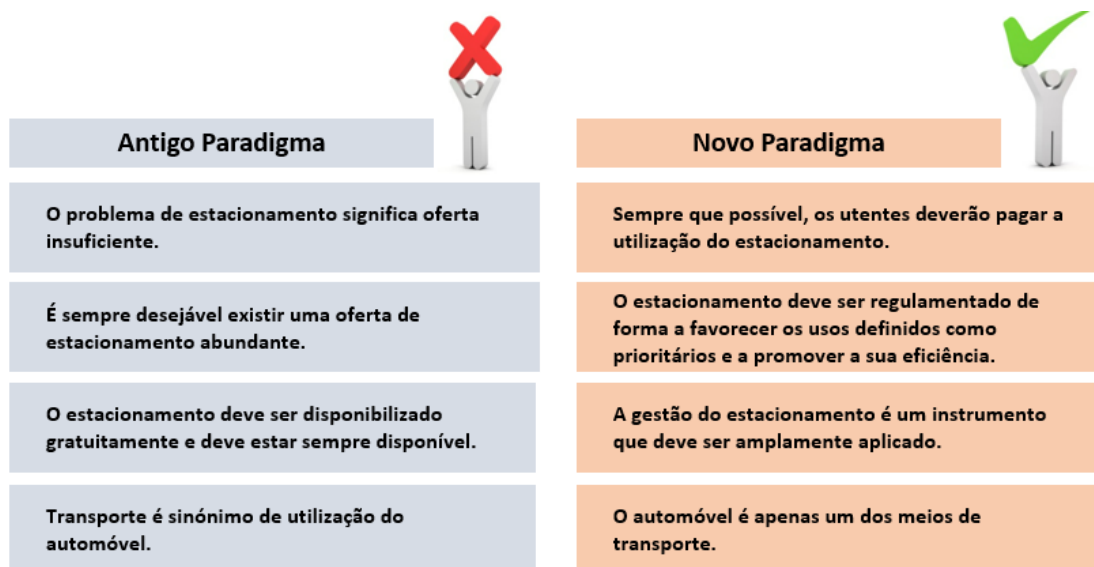


Figura 2 – Antigo paradigma *versus* Novo paradigma
Fonte adaptada de Litman, T. (2016).

2.2. Boas práticas e estratégias de intervenção

Os primeiros estudos publicados focaram-se na experiência de planeamento norte-americana, tendo-se posteriormente observado investigações analisando as políticas de estacionamento em países europeus (Shoup, 2005; Litman, 2006). Neste âmbito, e de forma a sustentar os exemplos no contexto europeu, damos ênfase ao projeto de investigação “*Park4Sump*”² que estuda boas práticas e princípios para a gestão do estacionamento. De acordo com Pressl & Rye (2020:3), o objetivo é “ajudar as cidades a integrar soluções inovadoras de gestão de estacionamento em Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) para uma melhor mobilidade e qualidade de vida” ... onde se destaca “o papel e o potencial da gestão do estacionamento para influenciar o planeamento da mobilidade e o comportamento nas deslocações” (Pressl & Rye, 2020). Na essência, trata-se da definição de modelos de gestão de estacionamento com uma abordagem holística sobre as diferentes áreas da mobilidade, de modo a apoiar e incentivar estilos de vida mais sustentáveis e menos dependentes do automóvel.

Sobre a definição de níveis de oferta de estacionamento

A definição de índices de oferta de estacionamento são uma ferramenta importante na gestão da mobilidade ao dispor dos governos locais. Seco (2015:1) considera este instrumento como “dos que maior potencial revelam para controlar os níveis de utilização do automóvel”. Na tabela seguinte verificamos que historicamente, é possível analisar a aplicação de três fases de definição de índices de oferta de estacionamento, que refletem a evolução dos próprios paradigmas de gestão do estacionamento.

² O projeto tem o financiamento do programa de investigação e inovação da União Europeia – Horizonte 2020. Fonte: <https://park4sump.eu/>

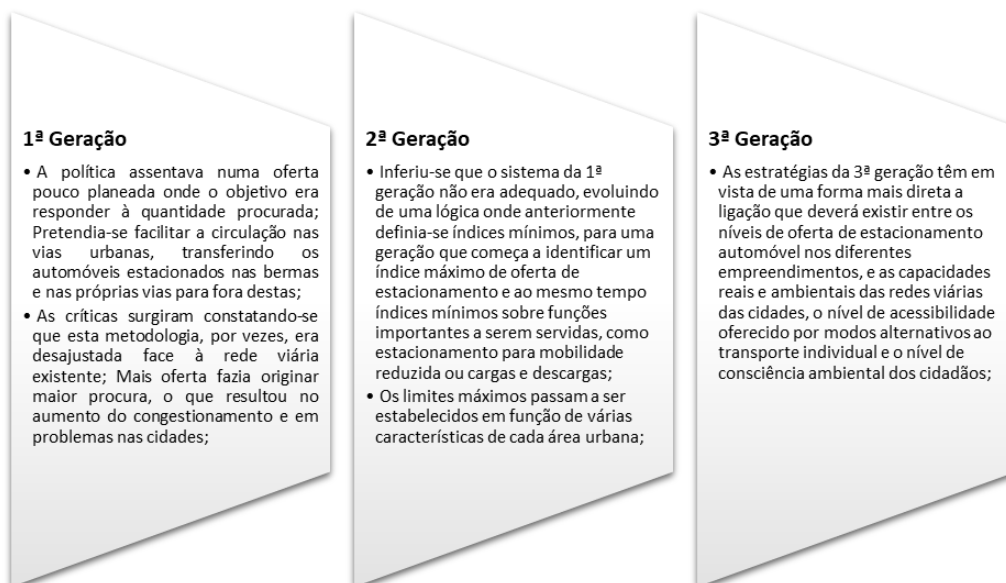


Tabela 1 – Gerações de Índices de Oferta de Estacionamento
Fonte: Elaboração própria com base no trabalho de Seco (2015).

Sobre a tarifação e subsidiação do estacionamento

O preço a pagar pelo estacionamento é usualmente o instrumento económico mais utilizado pelas cidades como mecanismo de regulação. De acordo com Seco et al (2008:23), a política tarifária tem uma atuação direta tanto na utilização dos lugares como no tipo de utilizador. Os mesmos autores sustentam que “...a tarifação pode ser constante por unidade de tempo, ou ser aplicada com uma regra de agravamento progressivo do custo por unidade de tempo, de modo a dissuadir o estacionamento de média/longa duração”. Em suma, há que reconhecer o papel, em particular, deste tipo de instrumento uma vez que deve ser introduzido de forma a otimizar o uso do espaço e ajustado consoante os objetivos que se pretendem atingir. Nas zonas mais críticas como os centros das cidades, a taxação pode ser uma solução para o problema da elevada procura de estacionamento, incentivando a rotação. De igual forma, para Inci (2015) qualquer esquema de preços de estacionamento deve ser eficiente para internalizar as externalidades negativas associadas ao tráfego de procura de estacionamento, muitas vezes gerador de congestionamento e poluição.

A emissão de licenças para determinados tipos de utilizadores, em particular os residentes, são instrumentos da gestão do estacionamento na via pública. Por norma, as licenças para residentes garantem a possibilidade de estacionar sem limite temporal, em

bolsas de residentes ou em bolsas mistas de uma deliberada zona de estacionamento de duração limitada, podendo aí ser atribuídos ou sinalizados locais para esse efeito. O preço da licença varia em função do número de veículos por fogo. Para vários autores e investigadores na área da mobilidade, as licenças de estacionamento residencial são frequentemente subsidiadas pelas autarquias, constituindo um forte incentivo à posse e uso do automóvel nas cidades. Para Pressl & Rye (2020:38), “... As cidades não tentam obter dos seus residentes todos os custos associados a este acesso preferencial aos espaços de estacionamento”, sendo que “...subsídiam transversalmente os custos administrativos, os custos de manutenção...”. A subsidiação traz consigo a problemática da dificuldade de reverter a repartição modal dos residentes para transportes mais sustentáveis. Albalade & Gragera (2020), num estudo sobre a política de regulamentação do estacionamento em Barcelona, referem que a concessão de licenças de estacionamento na via pública para residentes implica uma perda de bem-estar se o preço for mantido abaixo do seu custo marginal de provisão. Foi verificável que apesar das políticas implementadas para mitigar o tráfego, o tratamento preferencial dado aos residentes fez aumentar progressivamente a posse do automóvel. Os autores defendem, à luz dos resultados, a eliminação dos subsídios ao estacionamento para residentes. Também Kirschner & Lanzendorf (2020) defendem que as licenças de estacionamento para residentes devem ter por objetivo influenciar a repartição do espaço público disponível para modos e usos mais sustentáveis (e.g., ciclovias, vias pedonais ou áreas verdes), devendo por isso reduzir os lugares de estacionamento na via pública e alocar parte para estacionamento em edificado.

Sobre a gestão integrada do estacionamento na via pública e nos parques

Alguns problemas inerentes ao estacionamento afetos à via pública podem ser resolvidos transferindo a procura de estacionamento da rua para fora dela (*on-street to off-street*). Relativamente à questão das tarifas, é igualmente importante estabelecer uma ligação entre os preços dos parques de estacionamento e do estacionamento na via pública, uma vez que tarifar o estacionamento em parques abaixo do estacionamento na via pública poderá resultar no fracasso da estratégia de reduzir a pressão sobre a via pública. Importa por isso que exista um equilíbrio nas taxas praticadas no estacionamento nos parques e na via pública. De acordo com Pressl & Rye (2020:25), “...uma gestão ativa do estacionamento através de mecanismos económicos que harmonizem as tarifas de

estacionamento na via pública e em parques de estacionamento, pode reduzir as circulações à procura de estacionamento, de forma considerável”.

Num contexto metropolitano, tem ganho adesão a ideia de criar um sistema de parques periféricos *Park & Ride*, isto é, parques de estacionamento de longa duração, localizados nos subúrbios junto a terminais de transporte público (Seco et al, 2008). Contudo, os especialistas alertam sobre a necessidade de ter cuidados especiais na sua implementação, particularmente na sua localização geográfica, no seu dimensionamento funcional, e na interação com os sistemas de transporte público existentes que deverão ser atrativos, económicos e de fácil utilização.

Sobre a necessidade de integração das políticas de mobilidade e urbanismo

Um aspeto gerador de tráfego automóvel, e logo de procura por estacionamento, frequentemente omitido pelos profissionais de planeamento de transportes tem a ver com o planeamento urbano. Foi sendo prática comum definir mínimos obrigatórios de dimensionamento do estacionamento em operações urbanísticas. A ideia é que os edifícios residenciais, comerciais, de serviços públicos, deveriam prover o seu próprio estacionamento, evitando assim o recurso à via pública. Embora bem-intencionada, esta medida acaba por promover o uso do automóvel, aumentando os problemas de congestionamento e pressão sobre a oferta na via pública. Existem ainda outros custos, nomeadamente, o aumento dos custos de construção, e consequentemente os preços e as rendas dos vários tipos de edificado. Conforme sustenta Shoup (2005), os mínimos obrigatórios de estacionamento em edificado urbano aumentam os custos imobiliários e outros produtos como bens e serviços independentemente de se ter posse do automóvel e da necessidade de lugar de estacionamento particular. As boas práticas recomendam a extinção dos mínimos obrigatórios e a sua substituição por máximos, tendo já várias cidades seguido este princípio, e.g. Londres, Zurique, Amesterdão ou Berlim.

3. Metodologia de Investigação

Indagando junto das câmaras municipais, focalizamo-nos numa primeira fase, na obtenção de dados qualitativos constantes nos instrumentos documentais de carácter estratégico sobre a gestão do estacionamento, bem como a recolha de dados quantitativos

para sobre a oferta de estacionamento na via pública e nos parques de estacionamento sob responsabilidade municipal/entidades públicas, e nos parques de estacionamento de acesso público em exploração por entidades privadas.

A utilização da técnica de observação documental enquanto análise qualitativa, revelou-se um instrumento necessário para a análise posterior sobre as visões estratégicas implementadas nas áreas em estudo, sendo complementar com a análise empírica dos dados quantitativos. De acordo com Carmo & Ferreira (2008), a pesquisa documental objetiva selecionar, tratar e interpretar a informação ampla existente.

Relativamente aos dados quantitativos, foi utilizado o *MS Excel* para tratar e compilar a informação sobre os vários tipos de oferta e tarifários numa única base de dados em ambos os municípios, nomeadamente: Número de lugares ordenados em ZEDL; Número de lugares ordenados em ZAAC; Número de atribuição de dísticos/avenças de estacionamento; Durações de permanência; Política tarifária sobre os preços em ZEDL; Política tarifária sobre dísticos/avenças mensais; Política tarifária nos parques de estacionamento para acesso público.

No caso do município de Lisboa, os relatórios de gestão e contas produzidos e publicados pela EMEL permitiram compilar e obter um resenho histórico sobre os dados quantitativos. Para além dos dados totais sobre o número efetivo de lugares ordenados na via pública, logramos também compilar os dados referentes a cada tipo de tarifa em ZEDL na cidade de Lisboa. Sobre a mesma tipologia de informação, e no que concerne aos dados recolhidos para o município do Porto, analisou-se os relatórios de prestação de contas da CMP que permitiram poder observar a evolução do número total de lugares disponíveis em ZEDL. Contudo, indagando junto dos relatórios mencionados de forma a obter os indicadores detalhados sobre cada zona tarifária em ZEDL, e não existindo informação disponibilizada pela entidade gestora concessionária, não nos foi possível obter a informação especificada sobre o número de lugares existentes por tipo de tarifa no município do Porto.

As páginas oficiais das autarquias via *web*, concederam o acesso aos principais indicadores sobre o estacionamento e também aos principais regulamentos legais que regem as normas do estacionamento. Tais instrumentos como o Regulamento Geral de Estacionamento e Paragem na Via Pública (RGEPPV) da cidade de Lisboa e o Código Regulamentar do Município do Porto (CRMP), e respetivos regulamentos dos Planos

Diretores Municipais (RPDM), permitiram extrair a informação restante e os dados necessários sobre a oferta, política tarifária e os regimes horários adjacentes.

No que respeita ao inventário sobre a oferta de parques de estacionamento municipais e de exploração por privados, considerámos relevante para o estudo dados não só da oferta disponível existente nos dois municípios, mas também o detalhe sobre a política tarifária – e.g. preço/hora, 24/horas, avença mensal ao público (das 8 horas às 20 horas), avença mensal ao público (24 horas), avença mensal aos residentes (24 horas) -, de modo a efetuar uma análise comparativa segundo a localização de cada parque. Para este processo usámos a aplicação “*Parkopedia*” que fornece informações detalhadas sobre a oferta, horários, preços, localizações e entidades que tutelam e exploram os respetivos espaços de estacionamento em diversas cidades. Por fim, os mapas relativamente à oferta em parques de estacionamento foram desenvolvidos através de um sistema base SIG (Sistema de Informação Geográfica) que permitiu visualizar e analisar as localizações espaciais dos parques de estacionamento em ambos os municípios.

4. Visões e estratégias para a gestão do estacionamento nos municípios de Lisboa e Porto

Neste capítulo descrevemos as práticas de gestão do estacionamento nos municípios de Lisboa e Porto, bem como o discurso estratégico de ambos os municípios com base na revisão dos documentos legais que são aplicados como instrumentos regulatórios na gestão do estacionamento.

	Câmara Municipal de Lisboa	Câmara Municipal do Porto
Visão	Visão Move 2030	Grandes Opções do PDM 2021
Estratégia	Não se verificaram Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)	
Documentos Regulatórios	Regulamento Geral de Estacionamento e Paragem na Via Pública	Código Regulamentar do Município do Porto
	Regulamento do PDM de Lisboa	Regulamento do PDM do Porto
Outras Fontes de Informação	Relatório e Contas EMEL (2002-2020)	Relatório da Prestação de Contas CMP (2016-2020)
	Plano de Atividades e Orçamento EMEL (2019-2024)	Relatório de Caracterização e Diagnóstico Sistema de Mobilidade e Transportes

Tabela 2 – Documentos caracterizadores das políticas de gestão de estacionamento em Lisboa e Porto

Fonte: Elaboração própria

Sobre a cronologia histórica da gestão do estacionamento em Lisboa

Num resenho histórico sobre a gestão do estacionamento, constatou-se que foi na década de 90 que o município de Lisboa tomou as primeiras ações relativamente à gestão do estacionamento. A CML procurou intensificar a disciplina no parqueamento na via pública, com o objetivo de garantir nas zonas centrais a rotação da oferta de estacionamento público, tendo essa gestão ficado a cargo da Empresa Municipal de Estacionamento de Lisboa (EMEL), criada em 1994. Desde esse momento que a EMEL é conhecida como uma entidade empresarial local, dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, sob tutela e superintendência da CML. Ao longo dos anos, a EMEL tem funcionado como um instrumento fundamental no município, cooperando para a racionalização da utilização do automóvel nas zonas centrais da cidade. Enquanto agente operacional, a empresa traça as suas atividades na exploração do estacionamento com foco na gestão do estacionamento na via pública e em parques de estacionamento.

O surgimento de um sistema tarifário nas zonas centrais em 1995, veio a ser um marco no quadro mais geral do ordenamento e qualificação urbanística. Em agosto de 1995 nascia no município de Lisboa a primeira zona de estacionamento de duração limitada (ZEDL), e era determinado o Regulamento Geral das ZEDL publicado no Boletim Municipal (BM) n.º 85 de 10 de outubro. A rotatividade do estacionamento era assim assegurada através de dois fatores complementares: a cobrança de taxas e a fixação de períodos máximos de permanência. A primeira alteração deste regulamento deu-se em 1999, onde se promoveu uma atualização do tarifário.

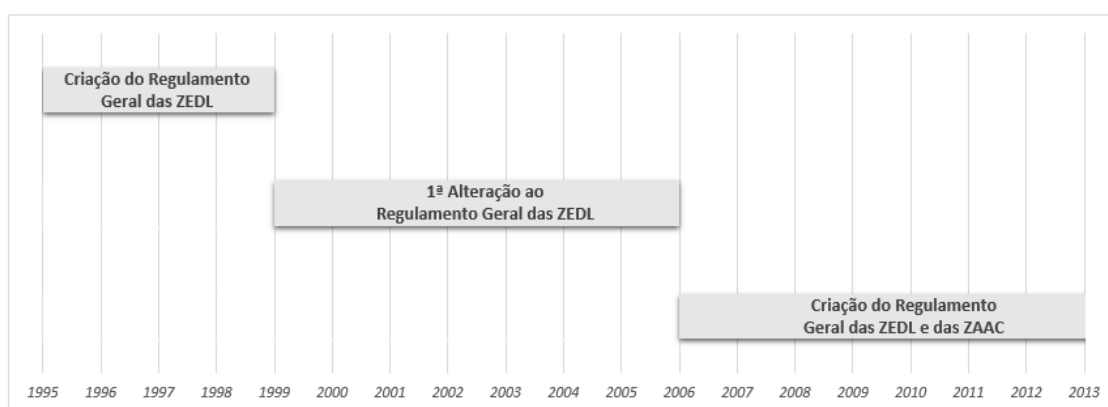


Gráfico 1 – Cronologia da política de estacionamento em Lisboa (1995-2013)
Fonte: Elaboração própria

Posteriormente surgiriam novas normativas, com a aprovação do novo regulamento denominado de Regulamento Geral das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada e das Zonas de Acesso Automóvel Condicionado, publicado no 2.º Suplemento ao BM n.º 663, de 2 de novembro de 2006. Além das tarifas que vieram a ser objeto de atualização, a EMEL inicia o controlo de acesso aos bairros históricos definindo as Zonas de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC), de forma restringir e reduzir a circulação de automóveis nestas áreas. Em matéria do modelo de governação, a CML objetiva neste período que a EMEL seja cada vez menos uma empresa apenas focada no estacionamento, e cada vez mais uma empresa de mobilidade. A EMEL viu o seu estatuto alterado em 2011 com o alargamento da atividade para toda a área da Mobilidade Urbana. Fruto desta estratégia, e como uma extensão natural da sua atividade principal, a EMEL atualmente conhecida por Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, posicionou-se como um operador da mobilidade, alargando os seus horizontes de atuação a produtos complementares ao próprio estacionamento.

Já como empresa focada na mobilidade, a EMEL em articulação com a CML executou uma avaliação para a elaboração de um novo regulamento que respondesse a muitas situações não enquadradas na anterior regulamentação. Introduziu-se um novo sistema tarifário, baseado em novos horários de funcionamento e tarifas múltiplas (até 2011 existia uma tarifa única de 0,80 €/hora, até ao limite de 4 horas) consoante as características específicas de cada zona. O documento designado por Regulamento Geral de Estacionamento e Paragem na Via Pública (RGEPVP) foi aprovado através da Deliberação n.º 47/AM/2013 e publicado em abril de 2014 no 1.º suplemento do BM n.º 1050, sendo atualmente o principal instrumento de regulação do estacionamento em Lisboa.

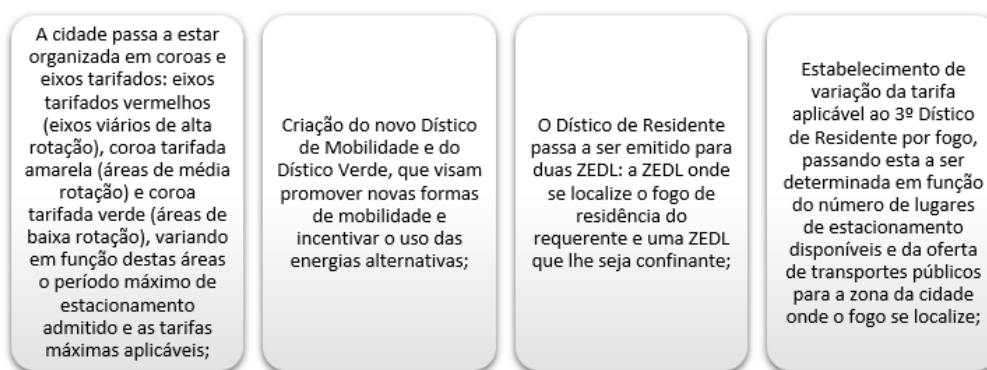


Figura 3 – Políticas de gestão de estacionamento do RGEPVP

Fonte: CML (2014). 1.º suplemento do BM n.º 1050

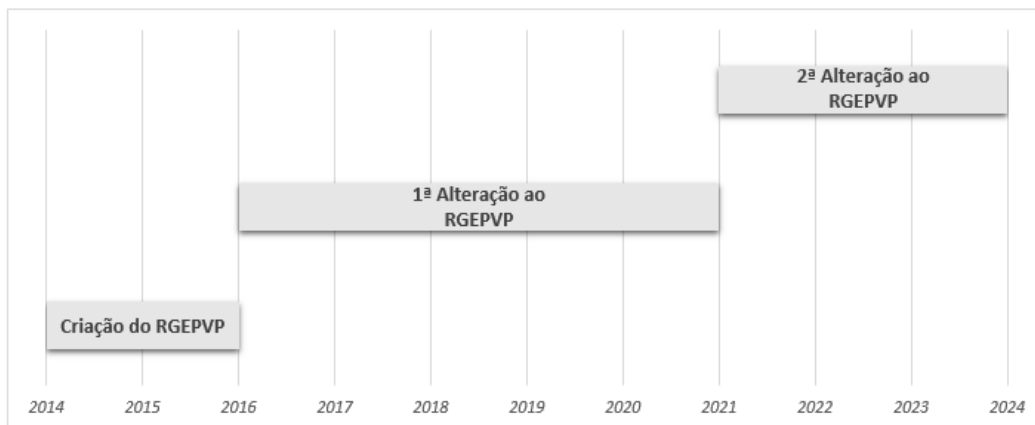


Gráfico 2 – Cronologia da política de estacionamento em Lisboa (2014-2024)

Fonte: Elaboração própria

Ao nível de alterações, foi promovida uma alteração ao RGEVP em 2016, através da Deliberação n.º 247/AML/2016, publicada no 2.º suplemento ao BM n.º 1180, onde a CML visou a implementação de ZEDL em toda a cidade, assim como a alteração e reorganização dos limites das ZEDL e ZAAC existentes, de forma que estes fossem compatibilizados com os novos limites das freguesias. A última alteração aprovada foi proposta através da Deliberação n.º 429/CM/2020 e publicada no 5.º suplemento ao BM n.º 1402., estando em vigor desde 2021. Das principais transformações promovidas a este instrumento foi a criação de duas novas tarifas, correspondentes à cor castanha e preta (com limite de 2 horas de estacionamento) destinadas a locais onde a procura de estacionamento é mais elevada. Relativamente à política tarifária, mantiveram-se as tarifas anteriores, agrupadas em coroas e eixos tarifários.

É notório e justificado pela CML a existência de benefícios para os residentes nas novas regras atribuídas ao estacionamento, que visa sobretudo melhorar cada vez mais a disponibilidade de estacionamento a este grupo. Exemplo disso, são medidas implementadas como a isenção de pagamento sobre o primeiro dístico de residente (os emolumentos tinham um mero custo de 12,00 €/ano à data da criação do regulamento), sendo que este concedeu a permissão de estacionar nas zonas vermelha e castanha, assim como a permissão de estacionamento nas várias ruas limítrofes de cada ZEDL.

No prosseguimento da tentativa de restringir o uso do automóvel, a CML cria as Zonas de Emissões Reduzidas (ZER) cuja implementação foi subdividida em três fases distintas. Estas zonas são consideradas áreas onde circulam apenas veículos autorizados, cujo objetivo é criar melhores condições de circulação e estacionamento para residentes, reduzir o tráfego, melhorar o espaço público e promover o comércio local. A ZER

inicializou-se em 2011 com a primeira fase abrangendo uma área bastante limitada no eixo central da cidade, da qual constitui a zona 1 (figura 4), tendo no ano seguinte com a segunda fase conhecido uma alteração na sua forma e abrangência (zona 2), passando a dispor de uma área mais vasta comparativamente com a zona 1. A terceira fase entrou em vigor em 2015, trazendo novas normas sobre as anteriores zonas, em particular na zona 1, que passou a permitir apenas a circulação de veículos fabricados a partir do ano 2000.

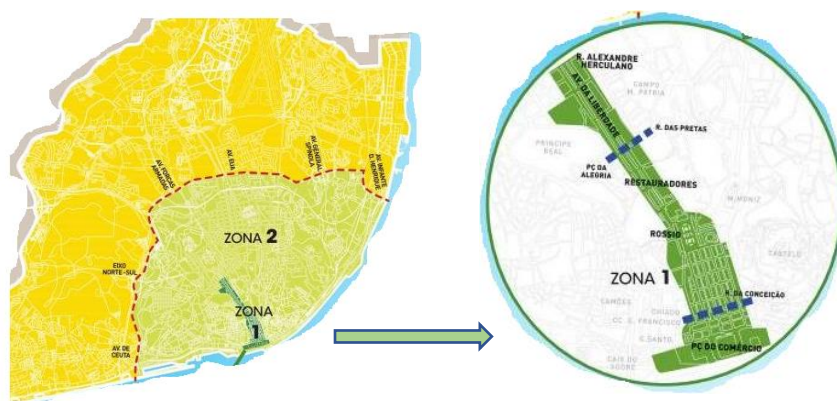


Figura 4 – Fase 1 e 2 da ZER em Lisboa
Fonte: CML (2014). 3.º suplemento do BM n.º 1081

Sobre a visão para o futuro da gestão do estacionamento em Lisboa

No seguimento da estratégia de limitar a circulação automóvel foi projetada a implementação da ZER Avenida-Baixa-Chiado (ABC). Esta área visa obter melhores condições de circulação, melhorar o espaço público para os cidadãos e alocar todo o estacionamento à superfície reservado a utilizadores de dísticos.

Estão programados níveis de atuação como intervenções de qualificação do espaço público e redução do espaço na via pública alocado a estacionamento. Para que estas políticas sejam eficazes torna-se fulcral promover e melhorar a qualidade, eficiência e intensidade dos transportes públicos. A prática de implementação de áreas ZER condizente com exemplos sucedidos em várias cidades europeias, contribui para a redução da poluição e do congestionamento, a par da melhora da qualidade de vida.

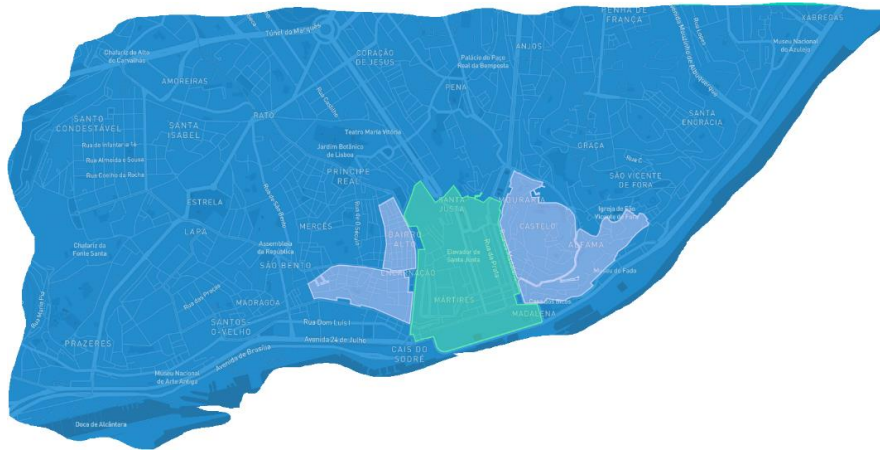


Figura 5 – ZER Avenida-Baixa-Chiado
Fonte: CML (2020). *Apresentação ZER Avenida Baixa Chiado*

A CML tem implementado várias medidas de incentivo e promoção dos modos de transporte mais sustentáveis, em particular através da expansão de rede de ciclovias, da rede de bicicletas partilhadas GIRA e da progressiva reposição da oferta de transporte público. O Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) como estratégia de âmbito nacional, também contribuiu para a criação de um tarifário municipal e metropolitano por meio desta iniciativa, que visa contrariar as externalidades negativas correlacionadas com a mobilidade.

Recentemente a CML tem adotado um discurso e uma abordagem no sentido de o automóvel deixar de ser uma indispensabilidade, para passar a ser uma opção. É desta convicção que resulta a “Move Lisboa”, publicada no 4.º suplemento ao BM n.º 1355 de fevereiro de 2020, como um documento visionário onde são delineadas as ambições e prioridades relativas à mobilidade para a próxima década, definindo um desígnio quanto ao futuro desejado. A gestão do estacionamento surge como um dos serviços que norteiam a visão “Move Lisboa”, sendo visto como um meio e como um efetivo instrumento contribuidor para uma mobilidade sustentável.

Um dos objetivos da visão, é a redução da quota do automóvel nas deslocações intraconcelhias em 12 pp, i.e., dos 46% apurados em 2017 para 34% até 2030. A EMEL funciona como um parceiro fundamental na articulação das políticas, sendo que as medidas estudadas para a próxima década irão incidir sobre a continuidade da regulação do estacionamento à superfície, com vista ao alargamento progressivo do estacionamento ordenado (figura 7). Na política tarifária, a visão é de ajustar as tarifas de estacionamento de rotação por via do aumento do seu valor à superfície, principalmente em zonas de

maior pressão. O objetivo desta política é de estabelecer preços superiores à superfície em comparação aos parques municipais, de forma a efetuar uma aposta priorizada no estacionamento em edificado relativamente à ocupação do espaço público. No que toca aos parques municipais, admitindo que por cada lugar adicional criado em infraestrutura deve ser compensado com a redução de um lugar à superfície, a CML reforça nos seus planos a importância do desenvolvimento de parques dissuasores integrados com o sistema de transportes públicos, que promovam as soluções de *Park & Ride*.

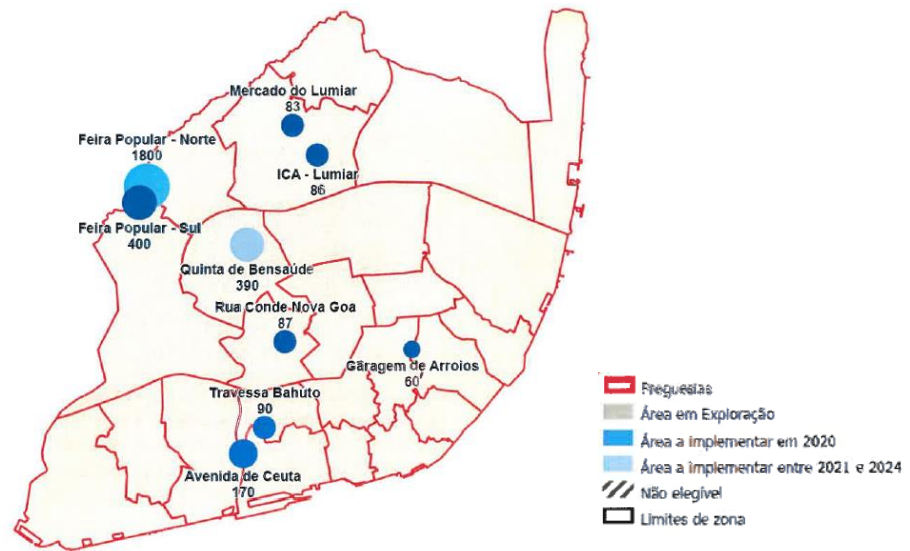


Figura 6 – Plano de abertura de novos parques municipais
Fonte: EMEL (2021). *Plano de Atividades e Orçamento 2021-2024*

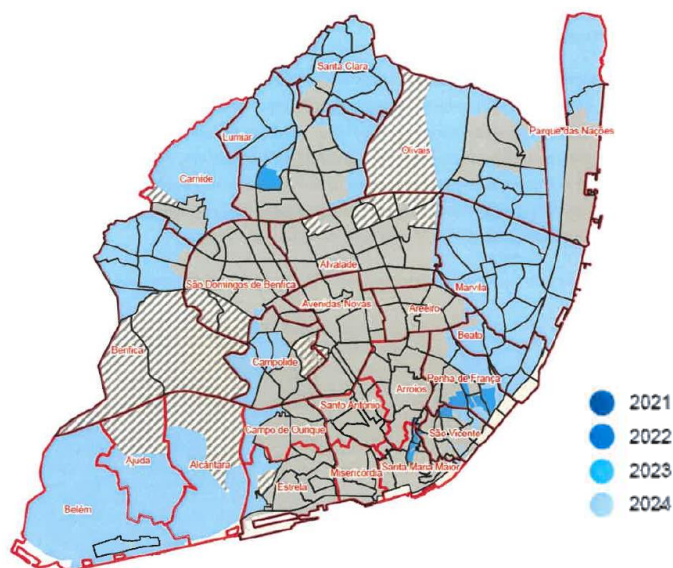


Figura 7 – Previsão da expansão do estacionamento ordenado na via pública em Lisboa
Fonte: EMEL (2021). *Plano de Atividades e Orçamento 2021-2024*

Perspetiva-se ainda a redução da oferta de estacionamento à superfície onde exista maior escassez de espaço público e onde a rede de transportes públicos for mais densa, criando soluções de estacionamento em parque para residentes. A CML em parceria com a EMEL e a entidade privada Empark, disponibilizou em 2021 avenças mensais com valores muito abaixo do preço de mercado. A EMEL ambiciona a execução de uma estratégia expansionista para zonas onde o estacionamento ainda não é regulado. Não obstante, destacamos ainda o facto da “Move Lisboa” ser um documento de visão e não uma estratégia vincada ou plano de mobilidade estruturado, sendo que é essencial que se lhe siga um plano de mobilidade de modo a implementar as visões e diretrizes estudadas para o município.

Sobre a cronologia histórica das práticas de gestão do estacionamento no Porto

Foi na década de 80, que a CMP adotou um sistema de estacionamento pago à superfície, visando criar rotatividade nos lugares disponíveis já então escassos nas zonas mais centrais. No entanto, a medida fruiu sempre dificuldades devido à complexidade de regulação e a dimensão dos meios fundamentais à sua fiscalização, não tendo a gestão conhecido grandes desenvolvimentos nos anos posteriores. Foi criado em 2008 o Código Regulamentar do Município do Porto (CRMP), que é considerado o instrumento de gestão base onde se encontram agrupadas, de forma unitária e sistemática as regras e diretrizes regulamentares do município. Este instrumento único, reúne, as mais importantes normas regulamentares do município, onde se inclui a gestão do estacionamento.

Verifica-se que foi na última década que a política de estacionamento no município do Porto conheceu maiores modificações. É no modelo de gestão e governação que encontramos as maiores diferenças comparativamente com a CML que atribui a gestão do estacionamento e mobilidade à entidade municipal – EMEL. Por outro lado, a CMP determinou em 2015 concessionar a gestão, exploração, manutenção e fiscalização do estacionamento dos atuais e futuros lugares na via pública. A área concessionada foi atribuída à EPorto - Estacionamentos Públicos do Porto, SA, (consórcio do grupo Empark). O contrato de concessão não representou nenhum aumento das taxas em vigor sobre as ZEDL, tendo ainda o município mantido o controlo das avenças e receitas referente ao estacionamento para residentes. A decisão política sobre esta gestão do estacionamento e a escolha do modelo implementado, prende-se com as dificuldades

sentidas pela CMP em relação aos meios de fiscalização. À data da atribuição da concessão, as áreas de estacionamento ordenado em ZEDL eram definidas por apenas duas zonas.

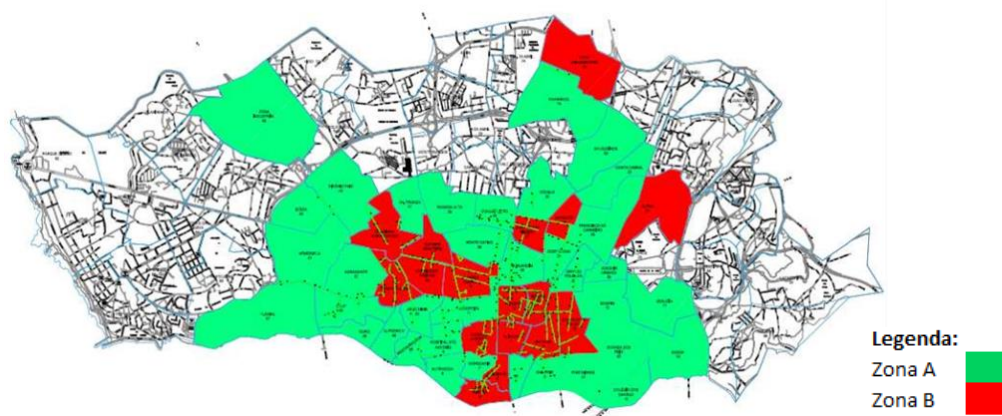


Figura 8 – Modelo de gestão de estacionamento pago à superfície no Porto (2015)
Fonte: CMP (2016). *Alteração n.º 01/2016 ao Código Regulamentar do Município*

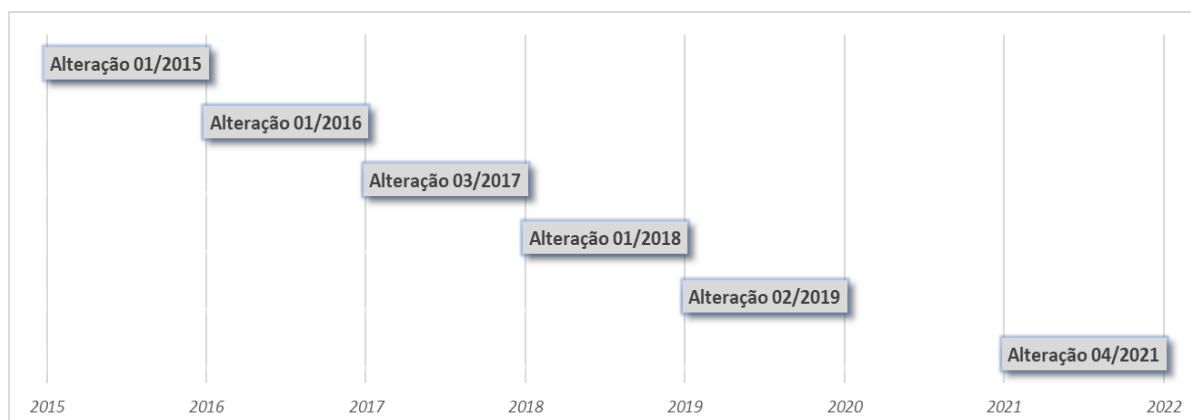


Gráfico 3 – Cronologia da política de estacionamento do Porto (2015-2021)
Fonte: Elaboração própria

As alterações efetuadas ao CRMP revelam modificações relevantes na política de estacionamento até à atualidade. Apesar das alterações referirem um discurso de promoção da multimodalidade, constata-se que historicamente as práticas e medidas implementadas foram vocacionadas para benefício dos residentes possuidores de automóvel. A tabela seguinte efetua um resumo histórico com base nas alterações promovidas pela CMP ao seu regulamento relativamente à gestão do estacionamento na cidade.

Alteração 01/2015	Alteração 01/2016	Alteração 03/2017	Alteração 01/2018	Alteração 02/2019	Alteração 04/2021
<ul style="list-style-type: none"> Regras sobre estacionamento para residentes em ZEDL 	<ul style="list-style-type: none"> Regras sobre estacionamento para residentes em ZEDL 	<ul style="list-style-type: none"> Alteração relativa a parques de estacionamento 	<ul style="list-style-type: none"> Alteração às normas relativas às ZEDL e estacionamento privativo 	<ul style="list-style-type: none"> Alteração às ZAAC 	<ul style="list-style-type: none"> Alteração relativa a parques de estacionamento na cidade do Porto
↓	↓	↓	↓	↓	↓
<ul style="list-style-type: none"> Diminuição do custo de aquisição do dístico de residente, permitindo maior acesso dos residentes ao estacionamento. Redução de 217,00 €/ano para 100,00 €/ano na 1ª viatura. 	<ul style="list-style-type: none"> Nova diminuição do custo de aquisição do dístico de residente, permitindo maior acesso dos residentes ao estacionamento. Redução de 100,00 €/ano para 25,00 €/ano na 1ª viatura. 	<ul style="list-style-type: none"> Fomentar a utilização dos parques de estacionamento por residentes e comerciantes, e ajustar os preços praticadas no universo dos Parques Municipais. Criação de avenças 24h, com definição do valor de 30,00 €/mensais para as avenças de residente. 	<ul style="list-style-type: none"> Novo zonamento tarifário assente na criação de 4 zonas - Zona I, Zona II, Zona III e Zona IV. Adaptação da tarifação e componente horária. Redução de 100,00 €/ano para 25,00 €/ano no valor da avença para 2ª viatura. 	<ul style="list-style-type: none"> Estipulado valor de 7,50 € no acesso à ZAAC por cada fração de 15 minutos. Para todas as ZAAC foi definido não sujeitar a pagamento da taxa equivalente à primeira e segunda frações de 15 minutos para residentes e comerciantes. 	<ul style="list-style-type: none"> Garantia de uma uniformização das tarifas de rotação e de avenças para todos os parques de estacionamento de gestão municipal.

Tabela 3 – Sumário histórico da política de estacionamento no Porto

Fonte: Elaboração própria

Das alterações promovidas pela CMP ao CRMP ao nível do estacionamento, destacam-se as amplas reduções sequenciais dos valores de atribuição das avenças para residentes, salvaguardando a capacidade de estacionamento a preços reduzidos e a implementação das atuais ZEDL assente em 4 zonas tarifárias.

Sobre a visão para o futuro da gestão do estacionamento no Porto

É igualmente competência da CMP definir estratégias e medidas de regulação do espaço público e dos mecanismos relacionados com a gestão do estacionamento. A CMP submete no PDM 2021 a sua visão para a mobilidade onde é pretendido potenciar em termos futuros uma melhoria das condições de acessibilidade e de mobilidade na cidade, estando a gestão do estacionamento interligada nos objetivos para o sistema de circulação e transportes. No conjunto de ações a implementar a visão enquadra objetivos para quatro vetores: estacionamento; estrutura viária; transporte coletivo; modos suaves.

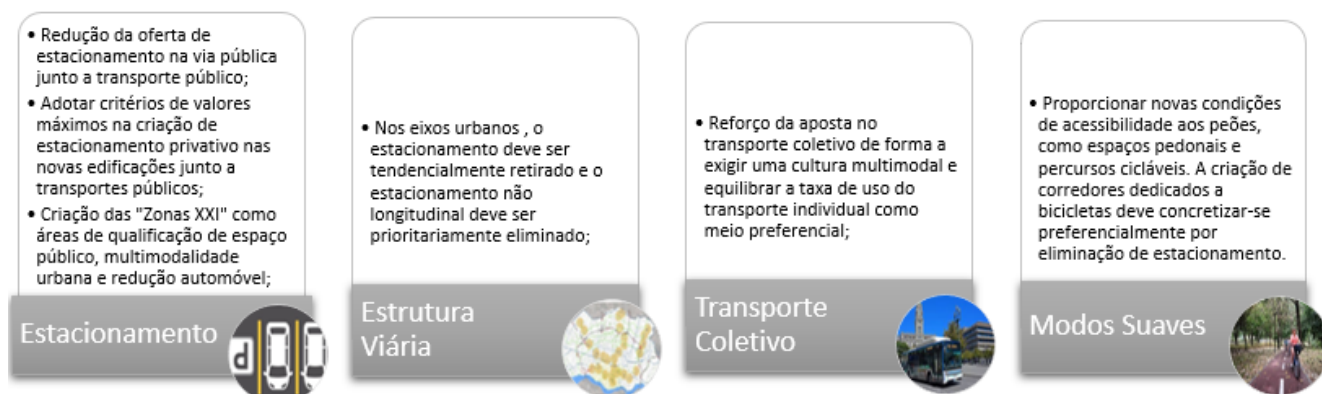


Figura 9 – Objetivos para o sistema de circulação e transportes do Porto
Fonte adaptada de: CMP (2021) *Relatório do Plano Diretor Municipal*

5. Análise da Oferta de estacionamento

5.1. Índices de estacionamento

Na esfera dos regulamentos dos Planos Diretores Municipais (RPDM) existem, tanto no município de Lisboa como do Porto, ações adotadas sobre o estacionamento que consistem na anuição de índices obrigatórios de estacionamento em estrutura e na via pública, a serem aplicados às novas urbanizações, assim como às edificações com oferta de comércio e serviços. Atualmente, no município de Lisboa o regulamento em vigor que constitui o elemento normativo do PDM remonta ao ano de 2012, enquanto que o município do Porto elaborou um novo regulamento, cuja entrada em vigor foi em julho de 2021. Relativamente ao estacionamento, o RPDM de Lisboa insere-se na figura dos artigos 75.º e 76.º da secção IV que estabelecem os índices de estacionamento de uso privativo e de uso público. O RPDM do Porto centraliza os seus índices de estacionamento no Capítulo IV, conjugado com a secção V, estabelecendo os parâmetros nos artigos 115.º ao 124.º.

No âmbito dos limiares da oferta, analisamos a abordagem de ambos os municípios sobre os diferentes índices de estacionamento. Para o efeito, selecionámos as seguintes dimensões vitais ao desenvolvimento das cidades: “Habitação Coletiva”; “Comércio”; e “Serviços”. Na comparação efetuada optámos por averiguar os índices das zonas centrais das cidades, por serem consideradas áreas com boa oferta de transporte público.

Uso e tipologia		Cidade / Zona	Mínimo	Máximo
Uso Habitacional coletivo < T3	Lugar	Lisboa - Zona Central (A)	0,70	n.a
Uso Habitacional coletivo > 150m2	p/fogo	Lisboa - Zona Central (A)	1,00	n.a
Uso Habitacional coletivo < 100 m2	Lugar	Porto - Zona Central	1,00	n.a
Uso Habitacional coletivo > 100 m2	p/fogo	Porto - Zona Central	1,75	n.a
Serviços	Lugar p/100m2	Lisboa - Zona Central (A)	0,50	0,80
Comércio > 2500 m2		Lisboa - Zona Central (A)	1,00	2,50
Centros Comerciais > 4000 m2		Lisboa - Zona Central (A)	1,25	3,50
Uso de Serviços e Comércio > 2500 m2	Lugar p/ 100m2	Porto - Zona Central	2,00	1,00

Tabela 4 – Análise comparativa dos índices de dimensionamento do estacionamento
Fonte: Elaboração própria. Adaptada de: CML (2012), CMP (2021)

Ao analisar os limiares da oferta de ambos os municípios, depreendemos que a CML utiliza uma lógica descentralizada nas tipologias das operações urbanísticas, enquanto que a CMP opta por concentrar e generalizar os seus parâmetros referentes ao “Uso de Serviços e Comércio”. Observamos ainda que a CMP providencia índices de estacionamento mais generosos do que a CML na generalidade das operações de loteamento e obras de construção e ampliação. Os valores mais evidentes dizem respeito à tipologia de “Comércio”, onde para construções acima dos 2500 m², a CMP estabelece um mínimo de 2 lugares por cada 100 m² de superfície, ou seja, o dobro daquilo que a CML providencia para a mesma tipologia. No caso “Habitacional coletivo”, verifica-se que os índices mínimos que a CMP atribui de estacionamento são de igual forma superiores aos praticados em Lisboa. Para uma construção acima dos 100 m² o RPDMP aplica o dimensionamento mínimo de 1,75 lugares por fogo garantidos, enquanto que o RPDML estabelece uma oferta de 1 lugar mínimo para uma construção acima dos 150 m².

Apesar do estabelecimento de índices máximos nas zonas centrais, os municípios ao estabelecerem mínimos obrigatórios de estacionamento para uso privativo nas operações urbanísticas, atuam como um forte entrave à redução do uso do automóvel com todas as externalidades negativas associadas. Com a exigência que os estabelecimentos de serviços, comércio e habitação, facultem um mínimo de estacionamento nas edificações, a CML e a CMP produzem um forte incentivo à utilização do automóvel, que por seu turno, faz gerar mais trânsito e maior procura de estacionamento. Além das repercussões económicas dos custos de construção, existem outros custos menos perceptíveis pagos pela sociedade, mesmo por quem não possui automóvel, como rendas e preços imobiliários mais elevados.

Este princípio distancia-se da prática internacional de se eliminar a exigência de valores mínimos, prática existente em várias cidades. Neste sentido, a exigência de índices máximos deverá ocupar o lugar da exigência dos índices mínimos, principalmente se as zonas possuírem boa oferta de soluções alternativas como o transporte público. Salienta-se ainda que num sentido estrito, os RPDM não estão diretamente focados na questão da mobilidade, mas influenciam inevitavelmente as dimensões do estacionamento, pelo que é essencial que interliguem diretamente com os outros regulamentos no âmbito de uma estratégia integrada de mobilidade e estacionamento.



Figura 10 – Sumário cronológico do RPDM L e RPDM P

Fonte: Elaboração própria

5.2. Oferta na via pública em zonas de estacionamento de duração limitada

A oferta de estacionamento é definida quantitativamente pelo número de lugares disponíveis, pela sua tipologia e respetivo tarifário. As suas principais características são os regimes de acesso; os regimes de pagamento e sistema tarifário; a sua localização; a organização espacial; e o regime de duração de estacionamento. Em termos geográficos, a atividade de ordenamento da área gerida pela EMEL é definida em articulação com a CML. Atualmente existem cinco tarifas de estacionamento com cores e valores diferenciados. Apesar de as áreas de intervenção se terem iniciado nas zonas mais centrais

da cidade, tem-se verificado nos últimos anos uma extensão do estacionamento ordenado na via pública com maior a preponderância do alargamento a novos lugares de tarifa verde.

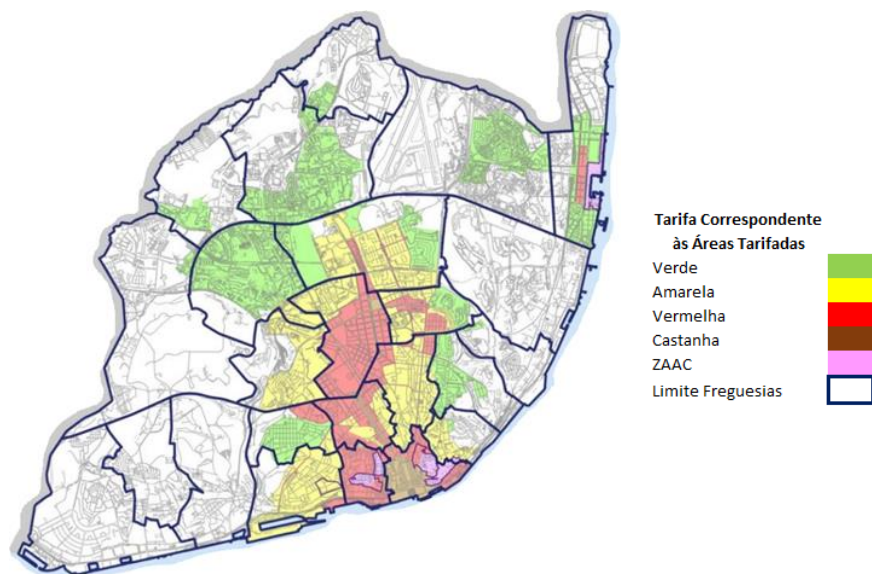


Figura 11 – Mapa de áreas tarifadas de estacionamento em Lisboa (2021)

Fonte: CML (2021). *Regulamento Geral de Estacionamento e Paragem na Via Pública*

As análises efetuadas sobre o tipo de tarifas traçam um período temporal dos últimos 5 anos. Não obstante as tarifas castanha e preta, relativas às zonas com maior pressão de procura, terem entrado em atividade recentemente (abril de 2021), não nos foi possível obter dados quantitativos sobre os lugares que englobam à data da realização deste trabalho. As análises incidem por isso sobre as ZEDL das três tarifas, da mais baixa e com menor pressão à mais elevada e com maior pressão de procura: verde, amarela, vermelha. O gráfico seguinte demonstra a evolução da oferta do número de lugares ordenados agrupado pelas zonas tarifárias em Lisboa.

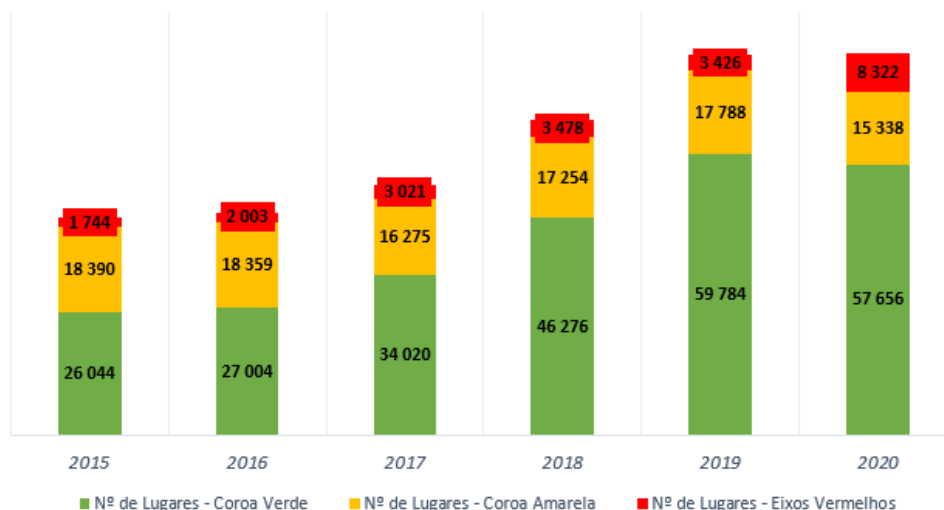


Gráfico 4 – Evolução da oferta do n.º de lugares nas áreas tarifadas (2015-2020)

Fonte: Elaboração própria

A CML aborda a abertura destas novas ZEDL como novas explorações do estacionamento em zonas mais periféricas, justificando a escolha de tarifação mais baixa ligada a uma procura de estacionamento de rotação mais reduzida. Contudo, geograficamente existem ainda zonas bastante centrais do município onde a tarifa verde é bastante preeminente. Exemplo disso, são as freguesias de Campo de Ourique ou de Penha de França. A zona verde ocupa a maior fatia na distribuição de lugares (62%) seguida da coroa amarela (17%). A percentagem de lugares atribuídos aos residentes é superior (3%) face à percentagem de lugares existentes nos eixos vermelhos. Nas zonas com maior grau de congestionamento e onde existe uma procura superior de lugares, é aplicada a tarifa de cor amarela, com o objetivo de providenciar a rotação dos lugares existentes. No contexto atual, existem ainda freguesias centrais da cidade que são fortemente abrangidas por esta tarifa “intermédia” de rotação, como são os casos de Arroios e Estrela, zonas bem fornecidas de transportes públicos onde ainda é possível proporcionar a ocupação da via pública para estacionamento até um limite muito favorável de 4 horas. Tal como a coroa amarela, as tarifas aplicadas nos eixos de cor vermelha visam a rotatividade dos lugares de estacionamento em zonas de maior procura e congestionamento. O gráfico evidenciado espelha a evolução favorável no número de lugares sobre as áreas tarifadas de cor vermelha, com foco no aumento considerável refletido em 2020. De facto, sobressai o crescimento do volume de lugares nesta tarifa, decorrente de uma redistribuição promovida a lugares que anteriormente possuíam tarifa

amarela e que vinham a dar sinais contínuos de insuficiência no desincentivo ao estacionamento prolongado.

Apesar da expansão sobre os eixos vermelhos em 2020, constata-se a hegemonia dos lugares sobre a tarifa mais acessível (coroa verde), juntamente com grandes áreas onde o estacionamento ainda não é regulado e neste caso integralmente gratuito. Existem freguesias de grande dimensão na zona ocidental de Lisboa como são os casos de Alcântara, Ajuda e Belém onde ainda é possível utilizar o espaço público para estacionamento a custo zero, assim como na zona oriental com a freguesia de Marvila. Das freguesias mencionadas três são abrangidas pela rede ferroviária relativamente ao nível do transporte público (Alcântara, Belém e Marvila).

Relativamente às bolsas de estacionamento, estas são espaços da via pública criados em zonas específicas para estacionamento no interior das zonas tarifadas, com características de exploração diferenciadas, nomeadamente para residentes. A proteção dos interesses dos residentes tem sido um ponto basilar na estratégia da EMEL e da CML, sendo por isso reservada uma proporção crescente destes lugares regulados para uso exclusivo dos moradores.

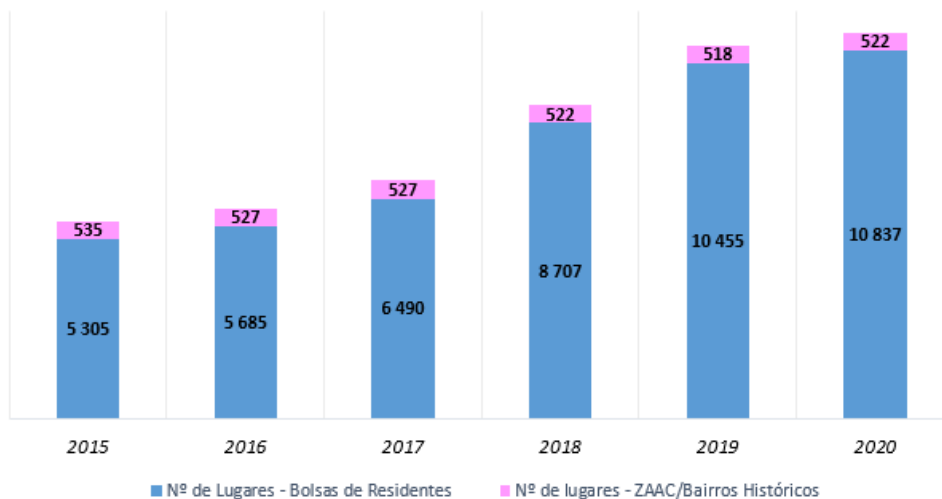


Gráfico 5 – Evolução da oferta do n.º de lugares sobre bolsas de residente e ZAAC/bairros históricos no município de Lisboa (2015-2020)

Fonte: Elaboração própria

Existiam em 2020, 10 837 lugares destinados a moradores, mais do dobro dos lugares que existiam em 2015. Para além das bolsas de residente, existe ainda a gestão do estacionamento nos bairros históricos denominadas de ZAAC. À semelhança do que está concebido para as ZEDL, os residentes podem obter até três dísticos de residente por

morada nas ZAAC. O número de lugares tem mantido um carácter linear e de quase nula oscilação, estando em 2020 atribuídos 522 lugares nestas zonas.

No município do Porto, a atividade de ordenamento do estacionamento assenta sobre 4 áreas distintas, conforme clarifica a figura 12. A zona I corresponde à área vermelha e ao cerne da zona central da cidade englobando a zona da Ribeira e a zona da Baixa, estendendo-se até à zona da Boavista. A zona II engloba o espaço interior à via de cintura interna, estando identificada a cor amarela. O objetivo de ambas é promover uma elevada rotatividade do estacionamento na via pública, de forma a reduzir o estacionamento de longa duração. As áreas assinaladas a cor azul, integram a Zona III que abrange o Pólo Universitário da Asprela e a zona industrial, considerados polos de atração de tráfego devido aos elevados níveis de serviços, com deslocações motivadas por trabalhadores e estudantes. A zona IV identificada com a cor verde, compreende toda a área do município não integrada nas zonas anteriormente mencionadas, consistindo em zonas mais periféricas.

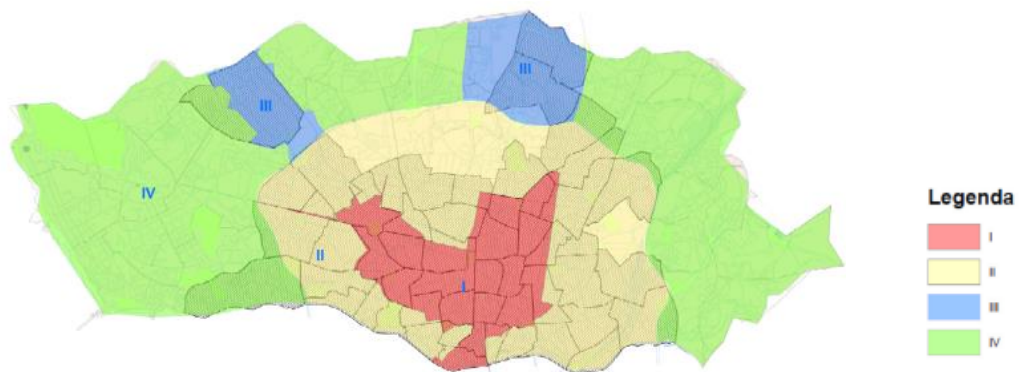


Figura 12 – Mapa de áreas tarifadas de estacionamento no Porto (2021)
Fonte: CMP (2021). *Código Regulamentar do Município do Porto*

Como já foi mencionado, a regulação do estacionamento na via pública e as suas áreas congruentes foi atribuída por concessão ao grupo privado EPORTO, S.A que tem a sua área de intervenção delimitada geograficamente, de acordo com a figura 13.

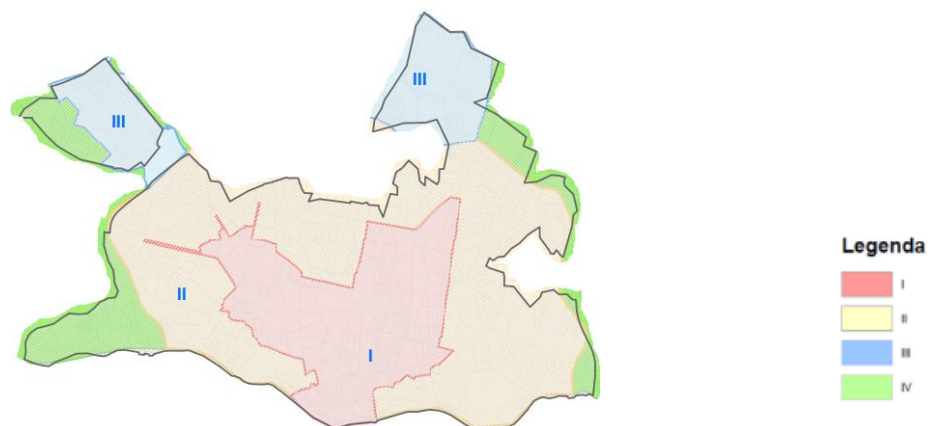


Figura 13 – Zonas abrangidas pela concessão EPORTO, SA

Fonte: CMP (2021). In: <https://mobilidade.cm-porto.pt/files/uploads/cms/mobilidade/14/files/47/crmp-anexo-d6-1-dia-8.pdf>

Dada a inexistente regulação do estacionamento ordenado na zona ocidental do município, a CMP submeteu em 2019 a proposta de alargamento da zona tarifária, cujo objetivo inicial do executivo municipal era de prosseguir com o modelo de governação apoiado na respetiva concessão. Por via da reprovação pela Assembleia Municipal, o município optou por internalizar a gestão daquela área. A CMP assegurou a contratação de serviços para instalação dos parquímetros e a sua manutenção, tendo a fiscalização nesta área ficado incumbida à Polícia Municipal.

A gestão efetuada pela entidade concessionária em nada difere da gestão municipal relativamente ao tarifário ou à duração do estacionamento permitido. A CMP atribuiu nesta zona a tarifação mais baixa e a duração de estacionamento correspondentes à tarifa verde. A CMP possui na zona ocidental a gestão de 3 000 lugares ordenados na via pública, contra cerca de 9 531 que a entidade privada possui nas áreas mais centrais da cidade.



Figura 14 – Eixos tarifários abrangidos pela gestão da CMP (2021)
Fonte: CMP (2021). In: <https://mobilidade.cm-porto.pt/estacionamento-na-via-publica/estacionamento-1>

No município do Porto ainda é possível estacionar em locais gratuitos. Nos indicadores para a mobilidade, a CMP indica possuir 65 500 lugares de estacionamento, dos quais 12 531 são em ZEDL. Isto significa a existência de 52 969 lugares não ordenados, ou seja, o estacionamento continua a ser maioritariamente gratuito. A figura demonstra os eixos tarifados existentes no município do Porto.



Figura 15 – Eixos tarifados na cidade do Porto (2021)
Fonte: CMP (2021). In: <https://mobilidade.cm-porto.pt/estacionamento-na-via-publica/estacionamento-1>

Comparando as práticas dos concelhos no que diz respeito à evolução da oferta total de estacionamento na via pública, ambos têm prosseguido um alargamento das ZEDL. O município do Porto possui atualmente 12 531 lugares em ZEDL, enquanto que o município de Lisboa em 2020 possuía 92 153 lugares nas ZEDL. A tendência crescente da oferta em Lisboa provém desde o ano 2006, ao passo que no Porto verificamos que o incremento sobre os lugares ordenados na via pública dá-se a partir do ano de 2015, data

em que se iniciou a gestão do estacionamento concessionado. Na visão “Move Lisboa”, a CML apresenta a meta de alargar a regulação do estacionamento à superfície, sendo o incremento proposto até 2024 de 30 847. Relativamente ao Porto, constata-se que nos últimos cinco anos o número de lugares ordenados na via pública mais do que duplicou. Contudo, não sabemos da existência de metas para futuros incrementos.



Gráfico 6 – Evolução da oferta em ZEDL no município do Porto
Fonte: Elaboração própria

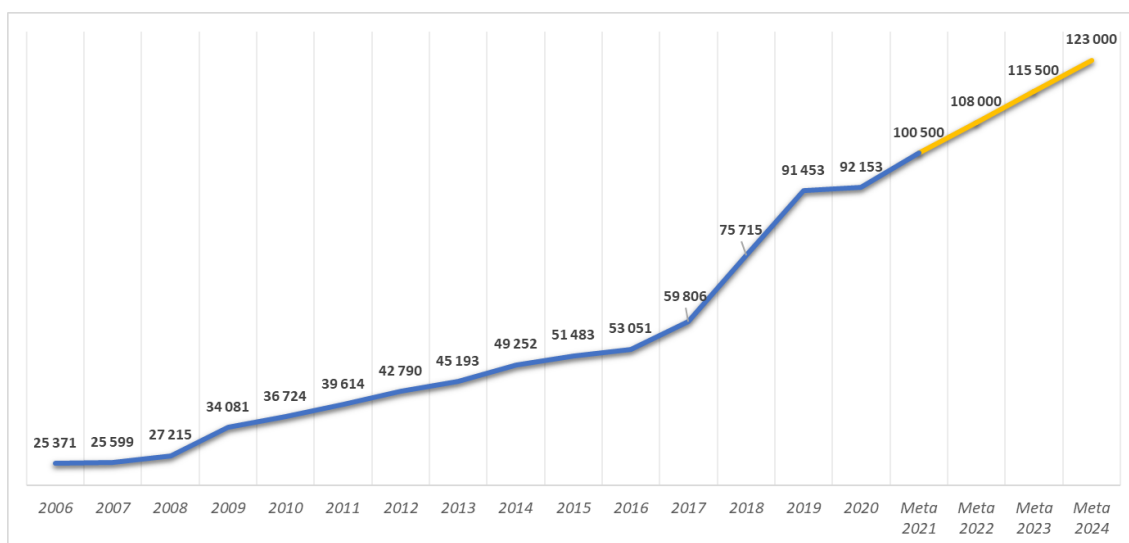


Gráfico 7 – Evolução da oferta em ZEDL no município de Lisboa
Fonte: Elaboração própria

5.3. Política tarifária na via pública

O estacionamento na via pública em Lisboa é pago entre as 9h e as 19h nos dias úteis, sendo que em alguns arruamentos específicos, fica também sujeito o pagamento aos sábados das 9h às 13h. O estacionamento na via pública no Porto é pago entre as 9h e as

19h nos dias úteis (exceto feriados), e na Zona I aos sábados, entre as 11h e as 16h. As seguintes tabelas ilustram a atual política tarifária praticada nas ZEDL em ambos os municípios, da mais baixa à mais elevada.

Duração do Estacionamento	Tarifa Verde	Tarifa Amarela	Tarifa Vermelha	Tarifa Castanha	Tarifa Preta
15 minutos	0,25 €	0,35 €	0,45 €	0,55 €	0,80 €
30 minutos	0,40 €	0,60 €	0,80 €	1,00 €	1,50 €
45 minutos	0,60 €	0,90 €	1,20 €	1,50 €	2,25 €
1 hora	0,80 €	1,20 €	1,60 €	2,00 €	3,00 €
1 hora e 15 minutos	1,00 €	1,50 €	2,00 €	2,50 €	3,75 €
1 hora e 30 minutos	1,20 €	1,80 €	2,40 €	3,00 €	4,50 €
1 hora e 45 minutos	1,40 €	2,10 €	2,80 €	3,50 €	5,25 €
2 horas	1,60 €	2,40 €	3,20 €	4,00 €	6,00 €
2 horas e 15 minutos	1,80 €	2,70 €			
2 horas e 30 minutos	2,00 €	3,00 €			
2 horas e 45 minutos	2,20 €	3,30 €			
3 horas	2,40 €	3,60 €			
3 horas e 15 minutos	2,60 €	3,90 €			
3 horas e 30 minutos	2,80 €	4,20 €			
3 horas e 45 minutos	3,00 €	4,50 €			
4 horas	3,20 €	4,80 €			

Tabela 5 – Tarifação aplicada sobre as ZEDL em Lisboa (2021)

Fonte: Elaboração própria. Adaptada de: CML (2021). *Regulamento Geral de Estacionamento e Paragem na Via Pública*

Duração do Estacionamento	IV	III	II	I
15 minutos	€ 0,15	€ 0,15	€ 0,25	€ 0,40
30 minutos	€ 0,25	€ 0,25	€ 0,40	€ 0,70
45 minutos	€ 0,30	€ 0,30	€ 0,45	€ 0,90
1 hora	€ 0,40	€ 0,40	€ 0,60	€ 1,20
2 horas	€ 0,80	€ 0,80	€ 1,20	€ 2,40
4 horas	€ 1,60	€ 1,60	€ 2,00	
6 horas	€ 2,40	€ 2,40	€ 3,00	
10 horas	€ 4,00	€ 4,00	€ 6,00	
Bilhete diário	n.a	€ 2,40	€ 3,60	

Tabela 6 – Tarifação aplicada sobre as ZEDL no Porto (2021)

Fonte: Elaboração própria. Adaptado de: CMP (2021). *Código Regulamentar do Município do Porto*

Observa-se que existe um pagamento mínimo do valor previsto para 15 minutos em ambos os municípios. Contudo, são várias as diferenças encontradas. Na sua fundamentação económico-financeira do atual CRMP, a CMP indica que o desincentivo estimulado assenta na intenção de fomentar a utilização dos transportes públicos em detrimento do uso do automóvel particular. Este é um argumento bastante incongruente e contraditório quando se disponibiliza o estacionamento até um máximo de 10 horas, mesmo para áreas bastante centrais da cidade, como é o caso da Zona II. Não é possível

promover maior rotatividade dos lugares quando existe ainda a possibilidade de adquirir um bilhete diário a um custo reduzido nas zonas II e III. Esta política promove o estacionamento acessível, subsidiado e permissivo ao nível da duração, o que acaba por não orientar os comportamentos para uma mobilidade sustentável, nem para um equilíbrio na repartição modal.

A tarifa mais elevada no Porto pertence à Zona I que proporciona estacionamento por 1 hora a 1,20 €, face ao valor de 3,00 € na tarifa preta em Lisboa para o mesmo período. A política tarifária em Lisboa expõe um maior grau de rigor e disciplina no preço e na duração do estacionamento. No entanto, o próprio RGEVPV divulgado pela CML é omissivo relativamente ao critério usado para definir os diferentes tarifários. Verifica-se ainda que a taxa de desincentivo integrada no preço se reduz com o aumento do tempo de permanência de estacionamento, i.e., cada minuto adicional é mais barato que o minuto anterior. Este facto reforça que o preço se torna progressivamente mais barato quando se estaciona por períodos mais longos, o que não incentiva a rotatividade.

As intervenções da CML e da CMP têm tido a prioridade de defender os interesses dos residentes através das taxas dos dísticos e avenças para estacionamento na via pública. Por norma, os residentes podem obter até três dísticos para cada habitação. A tabela seguinte revela as taxas praticadas pelos municípios sobre esta prática.

	Valor anual - CML	Valor anual - CMP
1ª Viatura/fogo	0,00 €	25,00 €
2ª Viatura/fogo	30,00 €	25,00 €
3ª Viatura/fogo	120,00 €	300,00 €

Tabela 7 – Valores anuais sobre dísticos/avenças de residente (2021)

Fonte: Elaboração própria. Adaptado de: CML (2012). *Regulamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa*; CMP (2021) *Relatório do Plano Diretor Municipal*

A CML incluiu a gratuidade para o primeiro dístico de residente na última revisão do RGEVPV, ou seja, a taxa de subsidiação oferecida pela CML é de 100% para o primeiro automóvel. A isenção de qualquer valor à obtenção do primeiro dístico é um claro incentivo à posse e utilização do automóvel, que permite a um residente a utilização do espaço público permanente junto ao local de residência e numa zona vizinha à escolha. Também a CMP subsidia os preços das avenças de residente no Porto. Em 2018 a CMP submeteu a redução do valor da avença para a 2ª viatura de 100,00 €/ano para 25,00 €/ano.

Verifica-se em ambos os municípios um aumento dos dísticos e avenças, patentes nas figuras seguintes.

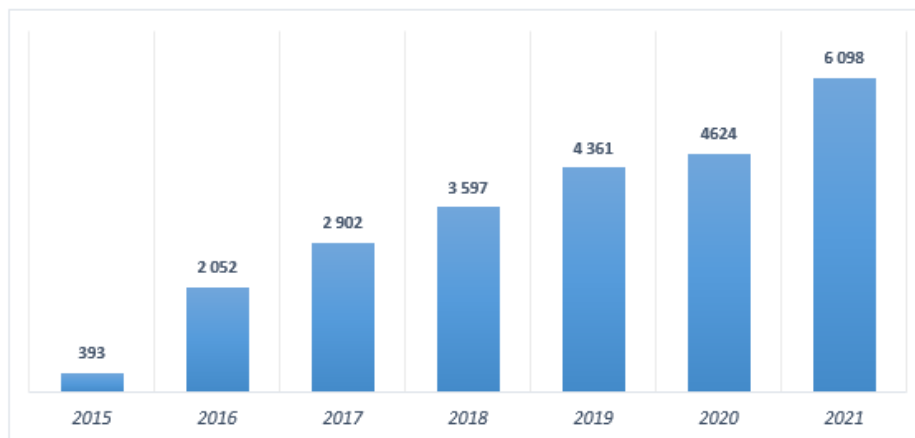


Gráfico 8 – Evolução dos dísticos de residente no município do Porto
Fonte: Elaboração própria

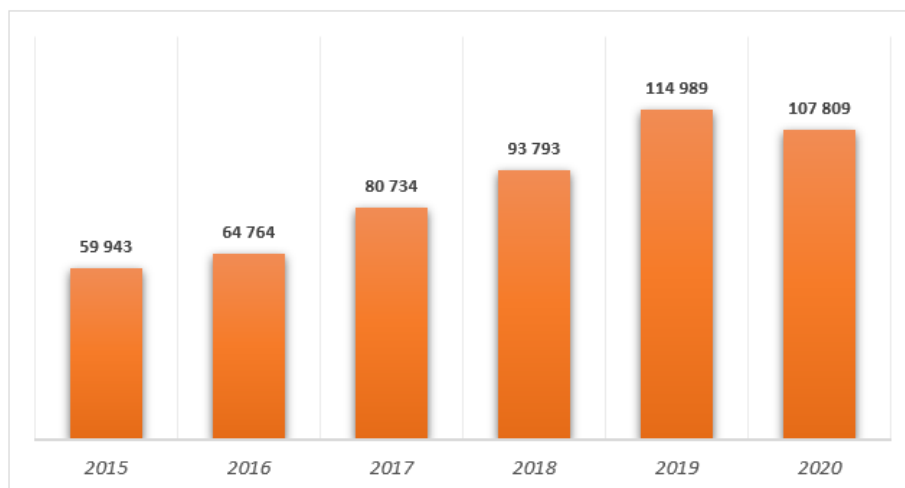


Gráfico 9 – Evolução dos dísticos no município de Lisboa
Fonte: Elaboração própria

5.4. Oferta de estacionamento em parques de acesso público

A oferta de estacionamento pela CML e CMP inclui os lugares fora da via pública (i.e. *off-street*), através de parques dispersos geograficamente e com diferentes funções: i) Parques de Rotação, situados em zonas centrais da cidade; ii) Parques Dissuasores, situados em zonas mais periféricas da cidade e junto a interfaces de transportes públicos; iii) Parques Residenciais.

A CML tem seguido uma evolução contínua, principalmente a partir de ano 2008, conforme é demonstrado no gráfico seguinte. No espaço de 18 anos (2002-2020), a CML duplicou o número de lugares. A densificação da rede de parques continua a ser um objetivo como se conclui da existência de uma meta para um crescimento na ordem dos 4 589 lugares até 2024. Este aumento justifica-se através de investimentos em parques dissuasores (*Park & Ride*) e para residentes. Também a CMP estabeleceu em 2021 a abertura do Terminal Intermodal de Campanhã com 230 novos lugares com o objetivo de reforçar a utilização do transporte público e impulsionar produtos combinados com o *Park & Ride*. Contudo, para o nosso estudo não foram encontrados dados sobre a oferta do número de lugares em parques de estacionamento geridos pela CMP anteriores a 2021.

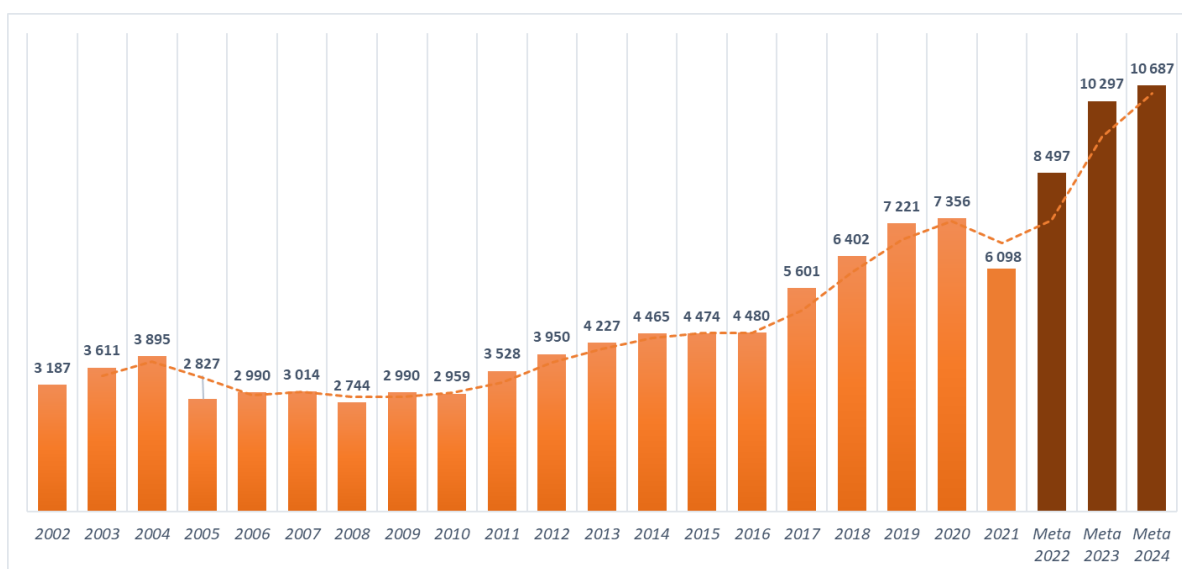


Gráfico 10 – Evolução da oferta de lugares em parques de estacionamento geridos pela CML/EMEL

Fonte: Elaboração própria

5.5. Política tarifária nos parques de acesso público

Com o objetivo de efetuar análises comparativas sobre os preços praticados nos parques sob tutela dos executivos municipais efetuamos as seguintes análises: comparação do tarifário entre parques municipais e tarifário da ZEDL adjacente; comparação do tarifário entre parques municipais e parques geridos por operadores privados.

Neste último ponto, as seleções dos parques de estacionamento tiveram como base as suas localizações próximas geograficamente. Ainda sobre a respetiva análise, os parques analisados inserem-se em localizações centrais de ambos os municípios (ZER Lisboa e Zona I Porto).

Análise comparativa do tarifário entre parques municipais e tarifário em ZEDL

Tarifação	ZEDL	Parque de estacionamento EMEL - Lisboa	
	Tarifa Verde	Universidade	Alto dos Moinhos
Preço - 1 hora	0,80 €	1,10 €	1,00 €
Preço - 2 horas	1,60 €	2,00 €	2,00 €
	Tarifa Amarela	Parque Mayer	Rego
Preço - 1 hora	1,20 €	1,25 €	1,00 €
Preço - 2 horas	2,40 €	2,45 €	2,00 €
	Tarifa Vermelha	Sousa Pinto	Calçada do Combro
Preço - 1 hora	1,60 €	1,20 €	1,45 €
Preço - 2 horas	3,20 €	2,45 €	2,90 €
	Tarifa Castanha	Campo das Cebolas	Chão do Loureiro
Preço - 1 hora	2,00 €	1,50 €	1,45 €
Preço - 2 horas	4,00 €	3,00 €	2,95 €

Tabela 8 – Comparação tarifária entre ZEDL e parques municipais em Lisboa

Fonte: Elaboração própria

Tarifação	ZEDL	Parque de estacionamento CMP	
	Zona IV	Não existem	
Preço - 1 hora	0,40 €		
Preço - 2 horas	0,80 €		
	Zona III	Não existem	
Preço - 1 hora	0,40 €		
Preço - 2 horas	0,80 €		
	II	Palácio de Cristal	Duque de Loulé
Preço - 1 hora	0,60 €	1,00 €	0,80 €
Preço - 2 horas	1,20 €	2,20 €	2,00 €
	I	Poveiros	Trindade
Preço - 1 hora	1,20 €	1,00 €	0,80 €
Preço - 2 horas	2,40 €	2,20 €	2,00 €

Tabela 9 - Comparação tarifária entre ZEDL e parques municipais no Porto

Fonte: Elaboração própria

Em ambos os municípios, os preços nos parques de estacionamento inseridos nas ZEDL mais caras são mais atrativos face ao preço implementado na via pública. No entanto, verifica-se que no caso de Lisboa ainda existem parques localizados na zona de tarifação verde cujo o preço demonstra que é mais vantajoso estacionar na via pública (e.g. Universidade e Alto dos Moinhos).

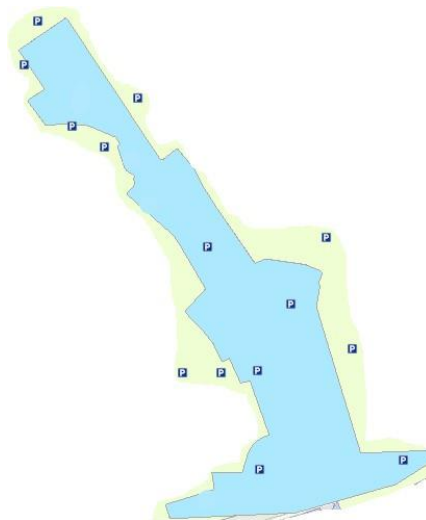
Análise comparativa do tarifário entre parques municipais e operadores privados na ZER Lisboa

Figura 18 – Distribuição de parques na área envolvente da ZER - Fase 1, Lisboa (2021)

Fonte: CML (2021) In: <https://lxi.cm-lisboa.pt/>

Ao longo dos últimos anos a envolvente da baixa lisboeta foi reforçada de forma significativa com parques de estacionamento, como são exemplos os parques do Campo das Cebolas ou o do Chão do Loureiro geridos pela EMEL. A estes parques juntam-se outros de entidades privadas. Analisando a oferta de parques existentes, constatamos que nesta área existe uma oferta total de 14 parques de estacionamento e uma capacidade total de 4 004 lugares. Apesar de grande parte da oferta em parques de estacionamento pertencer a operadores privados, verifica-se que para a área selecionada existem 3 parques municipais (EMEL) correspondentes a uma oferta de 478 lugares (i.e. 12%).

Oferta de lugares em parques abertos ao público - ZER (Fase 1)	Empresa	Nº lugares	(%)
Parque de estacionamento Alto Parque	Alto Parque	190	5%
Parque de estacionamento do Salitre	Baudoin Lda	150	4%
Parque de estacionamento Praça da Figueira	BragaParques	499	12%
Parque de estacionamento Praça Martim Moniz	BragaParques	720	18%
Parque de estacionamento Parque Mayer	EMEL	81	2%
Parque de estacionamento Chão do Loureiro	EMEL	192	5%
Parque de estacionamento Campo das Cebolas	EMEL	205	5%
Parque de estacionamento Alexandre Herculano	Empark	336	8%
Parque de estacionamento Restauradores	Empark	545	14%
Parque de estacionamento Chiado	Fundimo	298	7%
Parque de estacionamento Montepeio Grandella	Montepio	120	3%
Parque de estacionamento Avenida da Liberdade 245	Placegar	137	3%
Parque de estacionamento Tivoli Forum	Proherre Internacional	286	7%
Parque de estacionamento Praça do Município	Saba	245	6%
Total		4004	100%

Tabela 10 – Oferta de parques de estacionamento na ZER Lisboa

Fonte: Elaboração própria

Na tabela 11 efetuamos exemplos comparativos entre os preços praticados pelos diferentes operadores. Verificamos um resultado congênere às três análises: em todas as dimensões tarifárias, os valores praticados pela EMEL são mais baixos face aos preços dos parques geridos pelos operadores privados. No exemplo 1, fica evidenciado que a oferta da EMEL no “Preço/hora” é 30% inferior e no “Preço/24h” a discrepância é ainda maior, com a tarifa da EMEL a registar uma inferioridade de 48% face aos valores apresentados pela Saba. No que diz respeito ao exemplo 2, as diferenças são ainda mais evidentes no “Preço/hora” e “Preço/24h” com a EMEL a praticar preços 46% e 55% abaixo da tarifa apresentada pela empresa privada. Os resultados para as avenças são semelhantes: o preço praticado pela EMEL na “Avença/mensal Público (8h-20h)” é 41% mais baixo e na “Avença/mensal Público (24h)” é 17% inferior face à ao praticado pela BragaParques. O exemplo 3 é igualmente indicativo de que os lugares de estacionamento disponibilizados nos parques sob tutela da EMEL encontram-se muito abaixo do preço de mercado.

Exemplo 1:

Parques de Estacionamento	Empresa	Operador	Preço/hora	Preço/24 horas	Avença/Mensal Público (8h-20h)	Avença/Mensal Público (24h)	Avença/Mensal Residentes (24h)
Praça do Município	Saba	Privado	2,15 €	48,50 €	n.a	n.a	n.a
Campo das Cebolas	EMEL	Municipal	1,50 €	25,00 €	n.a	180,00 €	50,00 €
Variação (€)			-0,65 €	-23,50 €			
Variação (%)			-30%	-48%			

Exemplo 2:

Parques de Estacionamento	Empresa	Operador	Preço/hora	Preço/24 horas	Avença/Mensal Público (8h-20h)	Avença/Mensal Público (24h)	Avença/Mensal Residentes (24h)
Praça da Figueira	BragaParques	Privado	2,70 €	44,80 €	178,00 €	210,00 €	n.a
Chão do Loureiro	EMEL	Municipal	1,45 €	20,00 €	105,00 €	175,00 €	80,00 €
Variação (€)			-1,25 €	-24,80 €	-73,00 €	-35,00 €	
Variação (%)			-46%	-55%	-41%	-17%	

Exemplo 3:

Parques de Estacionamento	Empresa	Operador	Preço/hora	Preço/24 horas	Avença/Mensal Público (8h-20h)	Avença/Mensal Público (24h)	Avença/Mensal Residentes (24h)
Alexandre Herculano	Empark	Privado	2,15 €	n.a	n.a	197,00 €	40,00 €
Parque Mayer	EMEL	Municipal	1,25	33,20 €	n.a	127,20 €	n.a
Variação (€)			-0,90 €			-69,80 €	
Variação (%)			-42%			-35%	

Tabela 11 – Política tarifária dos parques na ZER Lisboa
Fonte: Elaboração própria

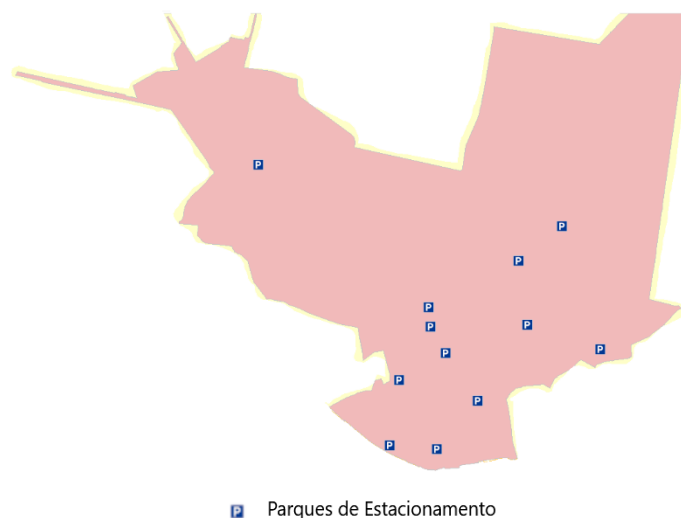
Análise comparativa do tarifário nos parques localizados na Zona I do Porto

Figura 19 – Distribuição de parques na área envolvente da Zona I do Porto
Fonte: CMP (2021). In: <https://mipweb.cm-porto.pt/>

Constata-se que da oferta de 12 parques, totalizando uma capacidade de 3 958 lugares, a CMP tem uma presença predominante com uma oferta de 5 parques correspondentes a um total de 1 688 lugares (i.e., 42%).

Oferta de lugares em parques abertos ao público - Zona I	Empresa	Nº lugares	(%)
Parque de estacionamento Júlio Dinis	BragaParques	350	9%
Parque de estacionamento Viela do Anjo (Residentes)	CMP	35	1%
Parque de estacionamento Alfândega	CMP	234	6%
Parque de estacionamento dos Poveiros	CMP	270	7%
Parque de estacionamento Trindade	CMP	345	9%
Parque de estacionamento do Silo Auto	CMP	804	20%
Parque de estacionamento D. Joao I	Empark	380	10%
Parque de estacionamento Praça dos Leões	Saba	240	6%
Parque de estacionamento Carlos Alberto	Saba	278	7%
Parque de estacionamento da Ribeira	Saba	318	8%
Parque de estacionamento Palácio da Justiça	Saba	329	8%
Parque de estacionamento Praça Lisboa	Saba	375	9%
Total		3958	100%

Tabela 12 – Oferta de parques de estacionamento na Zona I do Porto
Fonte: Elaboração própria

Tal como no município de Lisboa, os estacionamento nos parques da CMP praticam preços inferiores aos valores praticados pelos operadores privados. O exemplo 1 da tabela 13 é o exemplo de maior subsidiação, verificando-se que a CMP cobra por estacionamento na sua zona histórica da Ribeira um preço 58% inferior ao preço praticado em parques do operador privado, situado a 400 metros. Relativamente à “Avença/Mensal

Público (24h)”, o exemplo 2 evidencia que o parque municipal atribui a licença de estacionamento por um valor 63% mais baixo do que aquele praticado pela Saba Portugal.

Exemplo 1:

Parques de Estacionamento	Empresa	Operador	Preço/hora	Preço/24 horas	Avença/Mensal Público (8h-20h)	Avença/Mensal Público (24h)	Avença/Mensal Residentes (24h)
Ribeira	Saba	Privado	2,40 €	n.a	n.a	n.a	n.a
Alfândega	CMP	Municipal	1,00 €	n.a	n.a	80,00 €	29,20 €
Variação (€)			-1,40 €				
Variação (%)			-58%				

Exemplo 2:

Parques de Estacionamento	Empresa	Operador	Preço/hora	Preço/24 horas	Avença/Mensal Público (8h-20h)	Avença/Mensal Público (24h)	Avença/Mensal Residentes (24h)
Carlos Alberto	Saba	Privado	2,40 €	22,00 €	150,30 €	215,65 €	n.a
Trindade	CMP	Municipal	0,80 €	n.a	n.a	80,00 €	64,00 €
Variação (€)			-1,60 €			-135,65 €	
Variação (%)			-67%			-63%	

Exemplo 3:

Parques de Estacionamento	Empresa	Operador	Preço/hora	Preço/24 horas	Avença/Mensal Público (8h-20h)	Avença/Mensal Público (24h)	Avença/Mensal Residentes (24h)
D. João I	Empark	Privado	2,20 €	17,00 €	n.a	n.a	n.a
Poveiros	CMP	Municipal	1,00 €	n.a	n.a	80,00 €	30,00 €
Variação (€)			-1,20 €				
Variação (%)			-55%				

Tabela 13 – Política tarifária dos parques da Zona I do Porto
Fonte: Elaboração própria

6. Conclusões

A gestão do estacionamento automóvel deve ser entendida como uma das prioridades das políticas públicas de mobilidade com vista à descarbonização e à melhoria da qualidade de vida nas cidades. A CML e a CMP têm vindo a definir e implementar regulamentos que contêm as normas e disposições legais em matéria de gestão do estacionamento. Em paralelo, tem-se verificado uma aposta na implementação de medidas de promoção do uso de modos de transporte mais sustentáveis, nomeadamente por via da criação e respetiva expansão da rede de ciclovias e da rede de bicicletas e trotinetes partilhadas, a melhoria da oferta de transporte público, e a forte redução dos tarifários de transporte público através do Programa de Apoio à Redução Tarifária

(PART)³. Contudo, os investimentos na área da mobilidade, já com o propósito da descarbonização, têm sido intervenções avulsas, sem uma estratégia sólida e completa.

A principal conclusão deste trabalho é a observância da inexistência de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) nos dois municípios. Esta realidade alia-se à falta de uma atuação estratégica na gestão do estacionamento, articulada e estruturada com as demais políticas de mobilidade urbana e urbanismo, centrada no desincentivo à utilização do automóvel. Atualmente não existe legislação para a elaboração dos PMUS a nível local, o que poderá levar a um grave atraso estrutural nas políticas públicas de mobilidade. Em sentido inverso, os países da Europa têm implementado gradualmente a obrigatoriedade de elaboração dos PMUS, ao mesmo tempo que a UE propõe que seja uma obrigação legal. Os PMUS devem contribuir para um planeamento integrado, olhando para o tema da mobilidade e urbanismo de forma abrangente, atendendo a questões essenciais de modo a reduzir o uso do automóvel e oferecendo alternativas eficazes aos cidadãos.

Através das análises comparativas das políticas de gestão de estacionamento entre os dois municípios, concluímos também que as práticas municipais, não são consonantes com as boas práticas internacionais. As políticas de estacionamento executadas por ambos os municípios são bastante questionáveis relativamente ao desincentivo da utilização do automóvel nas várias dimensões analisadas. Os atuais regulamentos do PDM implementados criam um forte incentivo à utilização do automóvel ao estabelecerem índices mínimos obrigatórios para estacionamento nas zonas centrais, prática essa que deveria ser eliminada, devendo-se adotar meramente índices máximos, conforme é prática em várias cidades europeias.

Relativamente ao estacionamento na via pública, conclui-se que os municípios ainda tendem a moldar-se num paradigma assente na alocação e subsídio de grande parte do espaço público para o estacionamento. No município de Lisboa existem freguesias de dimensão relevante onde o estacionamento ainda não se encontra regulado (e.g. Alcântara, Ajuda, Belém, Benfica).

No que respeita às políticas tarifárias implementadas para visitantes, conclui-se que estas não refletem o custo social do espaço público e não existe um aumento do preço

³ Este programa tem por objetivo combater as externalidades negativas associadas à mobilidade e visa atrair passageiros para o transporte coletivo.

progressivo ao tempo de permanência na via pública, o que desincentiva a rotatividade. A CMP pratica preços mais reduzidos e uma duração de estacionamento mais elevada nas ZEDL, comparativamente com a CML, pelo que se deduz uma maior subsidiação da primeira em relação à segunda. A subsidiação estende-se também ao estacionamento atribuído aos residentes. Em ambos os municípios, a atribuição dos dísticos e avenças de residentes é feita mediante o pagamento de preços simbólicos, e até mesmo gratuitos como acontece em Lisboa na atribuição do primeiro dístico.

No que concerne aos parques de estacionamento de acesso público, verificou-se que na área analisada em Lisboa (ZER – Fase 1), a CML detém apenas cerca de 12% da oferta comparativamente com os operadores privados. Na área analisada para o Porto (Zona I), a CMP dispõe de uma presença de 43% face aos parques explorados pelos operadores privados na mesma zona. Concluímos também que as tarifas aplicadas nos parques geridos pela CML e CMP são frequentemente bastante inferiores aos preços de mercado praticados nos parques explorados por operadores privados. Este é mais um indício de subsidiação ao estacionamento automóvel por parte das autarquias.

As principais recomendações resultantes deste estudo para os municípios incluem: i) a criação de um inventário da oferta de estacionamento na via pública e em parques, sem o qual não é possível fazer qualquer análise sobre o impacto de alterações na gestão do estacionamento; ii) a tarifação do estacionamento a preços de mercado na via pública e nos parques, de forma a terminar com a subsidiação do estacionamento; iii) a reforma da política de índices mínimos obrigatórios no dimensionamento de estacionamento, com vista à sua eliminação; iv) a integração dos pontos anteriores num PMUS a ser desenvolvido e implementado em ambos os municípios.

As maiores dificuldades sentidas na realização deste trabalho consistiram na obtenção de dados quantitativos relativos à oferta de estacionamento na via pública e em parques. A informação existente está dispersa e nem sempre acessível nos *websites* dos municípios. Foi feito um pedido de informação à CMP sobre a oferta de estacionamento na via pública, sem resposta até à data da submissão deste trabalho. É importante melhorar a disponibilização de informação e dados sobre a gestão de estacionamento em ambos os municípios, sem a qual se torna difícil definir e implementar políticas públicas sustentadas em estudos e evidências.

7. Referências Bibliográficas

Albalade, D. & Gragera, A. (2020). *The impact of curbside parking regulations on car ownership*. Regional Science and Urban Economics, Elsevier, vol. 81(C)

Câmara Municipal de Lisboa (2014). *1.º suplemento do BM n.º 1050*. Disponível em: https://bmpesquisa.cm-lisboa.pt/pls/OKUL/app_bm.download_my_file?p_file=1946#search= [Acesso em: 2021/07/22]

Câmara Municipal de Lisboa (2014). *3.º suplemento do BM n.º 1081*. Disponível em: https://bmpesquisa.cm-lisboa.pt/pls/OKUL/app_bm.download_my_file?p_file=2062#search= [Acesso em: 2021/07/23]

Câmara Municipal de Lisboa (2020). *Apresentação ZER Avenida Baixa Chiado*. Disponível em: https://www.lisboa.pt/fileadmin/actualidade/noticias/user_upload/ZER_ABC_FINAL_compressed.pdf [Acesso em: 2021/07/23]

Câmara Municipal de Lisboa (2021). *Regulamento Geral de Estacionamento e Paragem na Via Pública (RGEPVP)*. Disponível em: https://informacoeseeservicos.lisboa.pt/fileadmin/download_center/normativas/regulamentos/mobilidade/regulamento_estacionamento.pdf [Acesso em: 2021/03/15]

Câmara Municipal de Lisboa (2012). *Regulamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa*. Disponível em: https://informacoeseeservicos.lisboa.pt/fileadmin/download_center/normativas/regulamentos/urbanismo/Regulamento_PDM.pdf [Acesso em: 2021/08/05]

Câmara Municipal de Lisboa (2020). *Move Lisboa: Visão Estratégica para a Mobilidade 2030*. Disponível em: https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/documentos/Lisbon_Mobility_Strategic_Vision_MOVE_2030_EN.pdf [Acesso em: 2021/02/28]

Câmara Municipal do Porto (2021). *Código Regulamentar do Município do Porto*. Disponível em: http://crmp.cm-porto.pt/apex/crmp.download_file?p_file=70025 [Acesso em: 2021/05/12]

Câmara Municipal do Porto (2015). *Alteração n.º 01/2015 ao Código Regulamentar do Município*. Disponível em: https://cmpexternos.cm-porto.pt/apex/CRMP.crm_utils_pkg.download_file?p_file=66063 [Acesso em: 2021/08/03]

Câmara Municipal do Porto (2016). *Alteração n.º 01/2016 ao Código Regulamentar do Município*. Disponível em: <https://dre.pt/application/file/73643129> [Acesso em: 2021/08/03]

Câmara Municipal do Porto (2017). *Alteração n.º 03/2017 ao Código Regulamentar do Município*. Disponível em: https://dre.pt/web/guest/home/-/dre/108000636/details/2/maximized?serie=II&parte_filter=36&day=2017-08-14&date=2017-08-01&dreId=107993952 [Acesso em: 2021/08/03]

Câmara Municipal do Porto (2018). *Alteração n.º 01/2018 ao Código Regulamentar do Município*. Disponível em: <https://dre.pt/application/conteudo/115472435> [Acesso em: 2021/08/03]

Câmara Municipal do Porto (2019). *Alteração n.º 02/2019 ao Código Regulamentar do Município*. Disponível em: https://dre.pt/web/guest/home/-/dre/123036536/details/2/maximized?serie=II&parte_filter=36&filtrar=Filtrar&dreId=122992245 [Acesso em: 2021/08/04]

Câmara Municipal do Porto (2021). *Alteração n.º 04/2019 ao Código Regulamentar do Município*. Disponível em: http://crmp.cm-porto.pt/apex/crmp.download_file?p_file=69927 [Acesso em: 2021/08/04]

Câmara Municipal do Porto (2015). *Contrato de Concessão*. Disponível em: <https://mobilidade.cm-porto.pt/files/uploads/cms/1614600090-HTRAU2FobH.pdf> [Acesso em: 2021/06/30]

Câmara Municipal do Porto (2020). *Regulamento do Plano Diretor Municipal*. Disponível em: https://pdm.cm-porto.pt/documents/10/Anexo09_Regulamento.pdf [Acesso em: 2021/07/11]

Câmara Municipal do Porto (2016). *Relatório da Prestação de Contas de 2016*. Disponível em: <https://www.cm-porto.pt/files/uploads/cms/cmp/140/files/1570/anexos-2016.pdf> [Acesso em: 2021/07/01]

Câmara Municipal do Porto (2017). *Relatório da Prestação de Contas de 2017*. Disponível em: <https://www.cm-porto.pt/files/uploads/cms/cmp/142/files/1581/2017-relatorio-prestacao-de-contas.pdf> [Acesso em: 2021/07/01]

Câmara Municipal do Porto (2018). *Relatório da Prestação de Contas de 2018*. Disponível em: <https://www.cm-porto.pt/files/uploads/cms/cmp/144/files/1591/contas-porto-2018-relatorio-final.pdf> [Acesso em: 2021/07/02]

Câmara Municipal do Porto (2019). *Relatório da Prestação de Contas de 2019*. Disponível em: <https://www.cm-porto.pt/files/uploads/cms/cmp/177/files/3691/relatorio-final.pdf> [Acesso em: 2021/07/02]

Câmara Municipal do Porto (2020). *Relatório da Prestação de Contas de 2020*. Disponível em: <https://www.cm-porto.pt/files/uploads/cms/cmp/177/files/Relatorio%20de%20Prestacao%20de%20Contas%20de%202020.pdf> [Acesso em: 2021/07/03]

Câmara Municipal do Porto (2021). *Relatório do Plano Diretor Municipal*. Disponível em: https://pdm.cm-porto.pt/documents/83/Aviso_12773_2021.pdf [Acesso em: 2021/08/06]

Câmara Municipal do Porto (2019). *Sistema de Mobilidade e Transportes: Relatório de Caracterização e Diagnóstico*. Disponível em: https://pdm.cm-porto.pt/documents/63/71_PDMP_ECD_Sist_Mob_Transp.pdf [Acesso em: 2021/07/03]

Carmo, H., & Ferreira, M. (2008). *Metodologia da investigação*. Lisboa: Universidade Aberta

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2002). *Relatório e Contas 2002*. Disponível em: https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relat-contas-2002_75146770532ae73395e67.pdf [Acesso em: 2021/05/01]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2003). *Relatório e Contas 2003*. Disponível em: https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relat-contas-2003_1853987760532ae726a0d7c.pdf [Acesso em: 2021/05/01]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2004). *Relatório e Contas 2004*. Disponível em: https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relat-contas-2004_1766671659532ae7129e94e.pdf [Acesso em: 2021/05/02]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2005). *Relatório e Contas 2005*.

Disponível em: https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relat-contas-2005_1734294293532ae703a9c47.pdf [Acesso em: 2021/05/02]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2006). *Relatório e Contas 2006*.

Disponível em: https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relat-contas-2006_1994858907532ae6f7d2396.pdf [Acesso em: 2021/05/03]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2007). *Relatório e Contas 2007*.

Disponível em: https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relat-contas-2007_2076413386532ae6ea8ce3a.pdf [Acesso em: 2021/05/03]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2008). *Relatório e Contas 2008*.

Disponível em: https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relat-contas-2008_2088969713532ae680a33aa.pdf [Acesso em: 2021/05/03]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2009). *Relatório e Contas 2009*.

Disponível em: https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relat-contas-2009_1086993256532ae62871bed.pdf [Acesso em: 2021/05/04]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2010). *Relatório e Contas 2010*.

Disponível em: https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relat-contas-2010_113271893532ae5de30eb1.pdf [Acesso em: 2021/05/04]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2011). *Relatório e Contas 2011*.

Disponível em: https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relat-contas-2011_258461683532ae3971fa1b.pdf [Acesso em: 2021/05/05]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2012). *Relatório e Contas 2012*.

Disponível em: https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relat-contas-2012_593084233532adf39a5b0c.pdf [Acesso em: 2021/05/05]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2013). *Relatório e Contas 2013*.

Disponível em: https://www.emel.pt/fotos/financeiro/r_c_emel_2014_digital-final_para_site_71260848354bfe41e61fd3.pdf [Acesso em: 2021/05/06]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2014). *Relatório e Contas 2014*.

Disponível em:

https://www.emel.pt/fotos/financeiro/r_c_emel_2014_vfinal_194477977856265071c2973.pdf

[Acesso em: 2021/05/06]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2015). *Relatório e Contas 2015*.

Disponível em:

https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relatorio_e_contas_emel_2015_1295057369579b60618d7

[8d.pdf](https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relatorio_e_contas_emel_2015_1295057369579b60618d78d.pdf) [Acesso em: 2021/05/07]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2016). *Relatório e Contas 2016*.

Disponível em:

https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relatorio_contas_emel_2016_117567104659197e7cbef6

[1.pdf](https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relatorio_contas_emel_2016_117567104659197e7cbef61.pdf) [Acesso em: 2021/05/07]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2017). *Relatório e Contas 2017*.

Disponível em:

https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relatorio_contas_assinado_completo_18557480675b7317c

[ab963b.pdf](https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relatorio_contas_assinado_completo_18557480675b7317cab963b.pdf) [Acesso em: 2021/05/08]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2018). *Relatório e Contas 2018*.

Disponível em:

https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relatorio_contas_2018_4_sup_1315.indd_8379439095cf1

[458324a41.pdf](https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relatorio_contas_2018_4_sup_1315.indd_8379439095cf1458324a41.pdf) [Acesso em: 2021/05/08]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2019). *Relatório e Contas 2019*.

Disponível em:

https://www.emel.pt/fotos/financeiro/emel_rc_2019_3252255660f89ab56795a.pdf [Acesso em:

2021/08/12]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2020). *Relatório e Contas 2020*.

Disponível em:

https://www.emel.pt/fotos/financeiro/emel_rc_2020_154900848260f89b5e9bb45.pdf [Acesso

em: 2021/08/12]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2020). *Plano de Atividades e Orçamento 2020*. Disponível em:

https://www.emel.pt/fotos/financeiro/emel_pao_2020_2006184860e41ad75988b.pdf [Acesso em: 2021/08/13]

Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa (2021). *Plano de Atividades e Orçamento 2021-2024*. Disponível em:

https://www.emel.pt/fotos/financeiro/emel_pao_2021_44149206560e41bf0b6a37.pdf [Acesso em: 2021/08/13]

Inci, E. (2015). *A review of the economics of parking*. Economics of Transportation, Elsevier, vol. 4 (1-2), 50-63.

Instituto Nacional de Estatística (2018). *Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa, 2017*. Disponível em:

https://www.ine.pt/ngt_server/attachfileu.jsp?look_parentBoui=334858898&att_display=n&att_download=y [Acesso em: 2021/01/13]

Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (2011). *Políticas de Estacionamento*.

Disponível em: https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PacotedaMobilidade/Documents/Pacote%20da%20Mobilidade/Pol%C3%ADticas%20de%20Estacionamento_Mar%C3%A7o%202011%20.pdf [Acesso em: 2021/01/31]

Kirschner, F. & Lanzendorf, M. (2019). *Parking management for promoting sustainable transport in urban neighbourhoods - A review of existing policies and challenges from a German perspective*. Transport Reviews, vol. 40, 54-75

Litman, T. (2016). *Parking Management: Strategies, Evaluation and Planning*. Victoria Transport Policy Institute

Litman, T. (2006). *Parking Management Best Practices*. American Planning Association, Chicago, Illinois

Mingardo, G., Van Wee, B. & Rye, T. (2015). *Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends*. Transportation Research Part A: Policy and Practice, vol. 74, 268-281

Mintsis, G., Taxiltaris, C. & Stathis, Y. (2016). *Evaluation of the parking permits scheme for residents in Thessaloniki, Greece*. Civil Engineering and Urban Planning IV, 37-43

Seco, A., Gonçalves, J. & Costa, A. (2008). *Estacionamento: Manual do Planeamento de Acessibilidades e Transportes*. Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte. Disponível em: http://www.estgv.ipv.pt/PaginasPessoais/vasconcelos/Documents/ManualdeAcessibilidades/MauaisCCDRNmiolo_AF/09Estacionamento_AF.pdf [Acesso em: 2021/02/02]

Seco, A. (2015). *Índices de Oferta de Estacionamentos: Aplicabilidade da 3ª Geração de Índices*. Researchgate. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Alvaro-Seco/publication/264887083_Indices_de_Oferta_de_Estacionamentos_Aplicabilidade_da_3_Geracao_de_Indices/links/54ee1a5f0cf25238f939a4a8/Indices-de-Oferta-de-Estacionamentos-Aplicabilidade-da-3-Geracao-de-Indices.pdf

Shoup, D. (2005). *The High Cost of Free Parking*. American Planning Association, Chicago

Pressl, R. & Rye, T. (2020) *Good reasons and principles for Parking Management*. Disponível em: http://park4sump.eu/sites/default/files/2020-10/PARK4SUMP_reasons_13102020_PT_web.pdf [Acesso em: 2021/02/22]