

UMA POLITICA INTEGRADA DE GESTÃO DO SISTEMA DE ESTACIONAMENTO – O CASO DE VILA REAL

Ana Bastos Silva^{1,2}, Alvaro Seco^{1,2}, Raul Almeida¹ e Adriano Sousa³

¹ Universidade de Coimbra, Departamento de Engenharia Civil, Rua Luís Reis Santos – Pólo II, 3030-788 Coimbra, Portugal

email: abastos@dec.uc.pt <https://citta.fe.up.pt/>

² Centro de Investigação do Território, Transportes e Ambiente (CITTA)

³ Município de Vila Real, Av. Carvalho Araújo, 1, 5000-657 Vila Real

Sumário

O presente artigo apresenta um conjunto de estratégias e de medidas de gestão do sistema de estacionamento, aplicadas ao centro urbano de Vila Real. As medidas e ações adotadas são integradas numa visão global de mobilidade sustentável e suportadas pelo diagnóstico dos níveis de oferta e de procura de estacionamento de uso público. As propostas foram diferenciadas em três zonas distintas, para as quais é definida a implementação de soluções de promoção/imposição de rotatividade no uso da oferta de estacionamento recorrendo predominantemente a limitações de duração de estadia, complementadas por um sistema de tarifação inteligente e progressivo no tempo.

Palavras-chave: Estacionamento; Zonas de estacionamento limitado; Estacionamento residente.

1 INTRODUÇÃO

O desenvolvimento e adoção de estratégias integradas e coordenadas de estacionamento constitui um poderoso instrumento para a implementação de políticas sustentáveis conducentes a uma cidade e mobilidade para os cidadãos. A mobilidade em domínio urbano, continua a ser caracterizada por uma forte dependência do automóvel privado, sendo desejável promover uma redução seletiva do seu uso, a qual só poderá ser atingida se for compensada com um maior uso dos modos alternativos, nomeadamente dos transportes coletivos e dos modos pedonal e ciclável. Esta transferência modal poderá ser imposta pela adoção de medidas restritivas de circulação ao tráfego automóvel privado, ou, desejavelmente, ser fortemente estimulada pela adoção de estratégias e de medidas de gestão de estacionamento coerentes, integradas e socialmente equitativas, acompanhadas de uma oferta de transportes públicos mais competitiva.

De um certo modo, a gestão do estacionamento é um dos instrumentos potencialmente mais relevantes de regulação da procura dos diferentes modos de transporte, particularmente no acesso aos centros urbanos. No entanto, a capacidade de adoção e implementação de medidas reguladoras do estacionamento de uso público, nomeadamente no que se refere ao estabelecimento de limitações de duração e alterações do tipo de tarifação, pode ser muito limitada nos casos em que a oferta de estacionamento, embora de uso público, é gerida por entidades privadas, pelo que importa manter a gestão do sistema global, sob a alçada dos municípios.

Deste modo, o presente artigo apresenta um conjunto de estratégias e de medidas de gestão dos diferentes espaços de estacionamento de uso público tendo-se selecionado o centro urbano de Vila Real, como estudo de caso. As medidas e ações adotadas foram integradas numa visão política da mobilidade para a cidade e suportadas pelo diagnóstico dos níveis de oferta e de procura de estacionamento de uso público. As estratégias e medidas propostas foram diferenciadas para três zonas distintas da cidade, que resultaram de uma análise crítica dos tipos de uso de solo dominantes, dos padrões de mobilidade e dos níveis e tipos de oferta já existentes bem como dos níveis de acessibilidade oferecidos pelos transportes públicos. É definida a implementação de soluções de promoção/imposição de rotatividade no uso da oferta de estacionamento recorrendo predominantemente a limitações de duração de estadia, soluções socialmente equitativas, complementadas por um sistema de tarifação inteligente e progressivo no tempo.

2 VERTENTES DE UMA POLÍTICA INTEGRADA E SUSTENTÁVEL

Independentemente da opção da política de mobilidade adotada, esta deverá necessariamente garantir condições de acessibilidade eficientes e adequadas aos diferentes espaços urbanos que a constituem, e de ligação destes aos espaços urbanos envolventes. No caso de Vila Real, importa que esta política seja capaz de apoiar devidamente o desenvolvimento económico, social e ambiental da cidade.

É assim importante assumir um conjunto integrado de opções de base relativamente às funções principais que, considerando as suas potencialidades intrínsecas bem como o seu potencial de integração e compatibilidade com as restantes funções urbanas, deverão ser incorporadas nos diferentes subsistemas de transportes existentes, designadamente nos subsistemas de transportes coletivos, ciclável e pedonal.

Nesta perspetiva, assumiu-se que a mobilidade na cidade deverá ficar progressivamente menos dependente do automóvel privado, devendo o seu uso ser progressivamente limitado às deslocações para as quais apresenta vantagens competitivas únicas, como sejam as deslocações esporádicas. Para que a redução seletiva do uso do automóvel privado seja obtida, será necessária uma compensação através de um maior uso dos modos alternativos, particularmente dos transportes coletivos e pedonal, incluindo o serviço de *Park&Ride*, tendo forçosamente que disponibilizar uma oferta cada vez mais competitiva, nomeadamente em deslocações de cariz pendular com uma grande regularidade temporal, ou outras estadias de duração longa.

A redução da mobilidade automóvel no núcleo central da cidade e a progressiva valorização de espaços alargados que potenciem a socialização e vivência urbana, devem servir como mote para implementar estratégias de proteção exclusiva de zonas mais nobres, internas, sensíveis ou afetadas ao perímetro do centro histórico de Vila Real. Será de maior importância que nestas zonas seja promovido o modo pedonal, quer para suporte de viagens internas de curta distância quer para complemento de viagens realizadas em transporte coletivo, introduzindo ligações pedonais e cicláveis de elevada qualidade aos seus pontos de interface, estimulando desta forma o seu uso frequente por parte dos cidadãos e evitando a utilização de veículos poluentes em zonas sensíveis da cidade.

Por outro lado, é importante que estas zonas mais sensíveis sejam protegidas com o intuito de combater a desertificação residencial, sendo que uma das vertentes importantes tenderá a ser a gestão do estacionamento como instrumento de apoio à fixação de residentes, particularmente em zonas que se localizam no centro da cidade.

Por fim, ao existir um propósito de tornar a mobilidade mais sustentável, e numa perspetiva de incentivar o turismo e o lazer, é justificável que se aposte continuamente na promoção do modo ciclável. Assim, esta promoção deverá ser efetuada numa fase inicial de forma direcionada aos públicos alvo com mais potencial de adesão, como são exemplo as viagens de lazer e as deslocações pendulares casa-escola.

3 DIAGNÓSTICO SÍNTESE SOBRE A MOBILIDADE E ESTACIONAMENTO

3.1 Padrões de mobilidade

Segundo UTAD [1] mais de metade (58%) da população da cidade de Vila Real utiliza o automóvel como meio de transporte. No que respeita aos transportes públicos, verificou-se que quanto maior o rendimento do agregado familiar, menor é o seu uso. Em distâncias inferiores a 400 metros, o modo pedonal é dominante no que respeita a deslocações na cidade (87%), sendo que face a distâncias superiores a 800 metros, o número de utilizadores do modo pedonal baixa para os 60%. Ainda no que respeita a rede de transportes públicos, esta foi reconhecida pela população como um serviço de qualidade e considerada como um “serviço adequado” por 78% da população inquirida, sendo que as condições meteorológicas são determinantes na escolha do sistema de transporte público na cidade de Vila Real.

Foi também verificado que aproximadamente 34% da população realiza apenas duas viagens por dia e, por outro lado, 26% da população realiza quatro viagens por dia. A maior frequência da hora de início da viagem foi verificada entre as 8:00 e as 9:00, com maior incidência nesta última. No que toca ao número de veículos por agregado familiar, cerca de 45% possui apenas um automóvel, enquanto 29% possui dois automóveis, sendo que 19% dos inquiridos não possuem veículo automóvel próprio – no concelho a taxa de motorização é de 464 veículos por cada 1000 habitantes.

No que diz respeito aos veículos de duas rodas por agregado familiar, apenas 10% da população possui um veículo motorizado, enquanto que relativamente às bicicletas, cerca de 16% possui uma bicicleta e 13% tem duas bicicletas. Aproximadamente 60% da população inquirida indicou gostar andar de bicicleta, mas uma parte significativa assumiu limitar o seu uso a deslocações relacionadas com lazer ou desporto. Assim, em Vila Real, a bicicleta ainda não é encarada como um modo de transporte para deslocações pendulares.

Verificou-se ainda que a maioria da população discorda que a posse de automóvel seja elemento de valorização social, mas apresenta forte resistência à mudança para o transporte público (cerca de 50% preferiria utilizar um veículo elétrico a mudar para o transporte público). Notou-se que a maioria dos inquiridos considera a preservação ambiental um tema importante (superior a 95%), mas muitos ainda acham que esse desígnio não deverá estar associado à penalização automóvel (cerca de 45%).

A utilização do veículo individual na cidade de Vila Real tem igualmente uma forte aderência por parte dos estudantes, o que pode estar relacionado com o estacionamento livre no campus da UTAD, desincentivando desse modo o uso do transporte coletivo.

Neste momento, a rede de transportes coletivos urbanos da cidade de Vila Real, explorada pela empresa TUVR, é composta por 5 linhas urbanas diurnas e uma linha urbana noturna. A exploração teve início em 1 de janeiro de 2016, pelo que ainda não existem dados referentes às condições de utilização e satisfação por parte dos utentes. Desse modo, e tendo em conta os inquéritos de satisfação realizados pela UTAD em 2007, a pedido da anterior concessionária CORGOBUS, procurando recolher dados e opiniões dos utentes destes serviços, foi possível aferir que cerca de metade dos utilizadores são estudantes, quer do ensino superior quer do ensino básico e secundário, e que, na sua maioria, cerca de 71% dos passageiros são do sexo feminino.

No que respeita à frequência de utilização, foi verificado que cerca de 72% dos utentes utilizam este serviço diariamente, sendo que mais de 90% são utilizadores regulares, resultando numa reduzida percentagem de utilizadores ocasionais. Ao nível das condições de utilização, os principais motivos das viagens realizadas prendem-se nas deslocações pendulares casa-trabalho e nas deslocações para a universidade e escolas.

3.2 Oferta de estacionamento

No Quadro 1 e na Figura 1 são apresentados os dados referentes à oferta de estacionamento na cidade de Vila Real, concentrada nas 12 zonas definidas no referido documento. Considerando a oferta global de estacionamento, a maioria dos lugares (83%) são disponibilizados na via pública e os restantes em parques (cerca de 17%). Note-se ainda que o número de lugares de estacionamento de uso público e isento de pagamento (via pública e parques, incluindo os lugares reservados) ascende a 8031, o que representa 89% do total da oferta de estacionamento na cidade.

Quadro 1. Oferta de estacionamento de uso público na cidade de Vila Real

	Pago	Isento	Total
Via pública	592	6891	7483
Parque	405	1140	1545
Total	997	8031	9028

A densidade da oferta global na cidade de Vila Real é, em média, de 2560 lugares/km² – comparativamente com outras cidades, a título de exemplo, na cidade do Porto a densidade da oferta global é em média de 2700 lugares/km² na área metropolitana, e na área interior à VCI (núcleo central da cidade) a densidade é em média de 3300 lugares/km² (sendo que, no primeiro caso, 60% dos lugares se encontram na via pública e os restantes em parques) (estudo realizado, em 2015, pela FEUP/FCTUC, para o Município do Porto), enquanto que na cidade de Coimbra, a densidade da oferta global é em média de 4700 lugares/km² (estudo realizado pela Universidade de Coimbra, em 2003, para o Município de Coimbra), atingindo na área central (zona da baixa) quase 10 000 lugares/km². Pode-se assim concluir que a cidade de Vila Real apresenta uma oferta razoável de estacionamento, quando comparada com a cidade do Porto, tendo em conta que esta última é uma cidade metropolitana de grande dimensão; por outro lado, fica aquém da oferta global presente na cidade de Coimbra – embora se tenha presente que a cidade de Coimbra apresenta uma oferta tendencialmente excessiva de estacionamento. Em Vila Real, a densidade de estacionamento é bastante heterogénea balizada entre a densidade máxima de 6500 lugares/km² na zona K (Shopping) e o mínimo de 650 lugares/km² na zona D (Campismo).

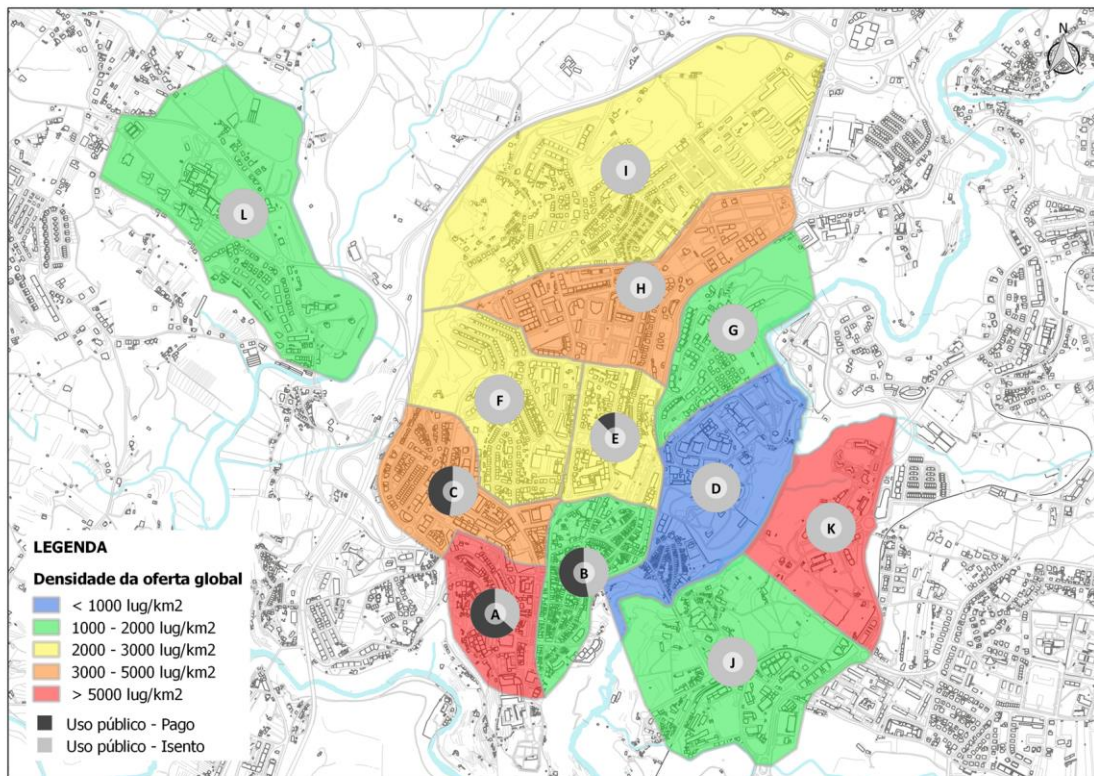


Figura 1. Zonamento e oferta de estacionamento de uso público na cidade de Vila Real

3.3 Procura de estacionamento

O levantamento da procura baseou-se no registo das matriculas dos veículos estacionados ao longo de circuitos pré-definidos e representativos das diferentes zonas, com passagens sequenciais de 30 em 30 minutos.

Na Figura 2 são apresentadas as taxas de ocupação, considerando a procura total (incluindo o estacionamento ilegal), durante o período de pico, que varia de zona para zona, mas que se observa com maior frequência entre as 10:00 e as 11:00, na via pública. A taxa de ocupação é inferior a 100% em 4 zonas, designadamente nas zonas *B*, *E*, *K* e *I*, embora muito próxima da capacidade oferecida. Por outro lado, nas zonas *C* e *D* as taxas de ocupação são superiores a 120%. De realçar que a zona *D* tem uma taxa de ocupação muito superior às restantes zonas, na ordem dos 217%, sendo que a maior parte (123%) corresponde a estacionamentos de carácter ilegal. No que diz respeito à repartição da procura, são apenas considerados os estacionamentos de carácter legal.

Note-se ainda que o estacionamento observado é maioritariamente de média e longa duração (superior a 2 horas), particularmente nas zonas *F*, *G*, *H* e *K*, o que significa que a rotatividade é muito baixa.

A percentagem de estacionamento ilegal no período crítico, apresenta o seu valor máximo para a zona *D*. Inversamente, os locais onde se registam os valores mais baixos são nas zonas *B*, *H*, *I* e *K*. Com a exceção da zona *D*, o estacionamento ilegal é sempre menor que o estacionamento legal – de notar também que a zona *C* (Mercado) apresenta um valor de estacionamento ilegal (56%) muito próximo do estacionamento legal (85%).

A evolução, ao longo do dia, da taxa de ocupação do estacionamento por parte dos residentes, ou equiparados, na via pública é apresentada na Figura 3 (valores médios globais). Assim, de acordo com os dados obtidos, os residentes representam cerca de 55% da capacidade do estacionamento disponível na via pública, durante o período noturno, contabilizado entre as 06:30 e as 07:00. Ao longo da manhã a taxa de ocupação dos residentes tende a perder importância, mantendo ainda um peso significativo às 08:30 e às 10h00, com 43% e 27% respetivamente, atingindo o valor mínimo no final do período de observação, cerca de 8%. Desse modo, será expectável que uma parte não negligenciável de residentes, ou equiparados, opta por não utilizar o transporte individual nas suas deslocações diárias, mantendo-o estacionado na via pública.

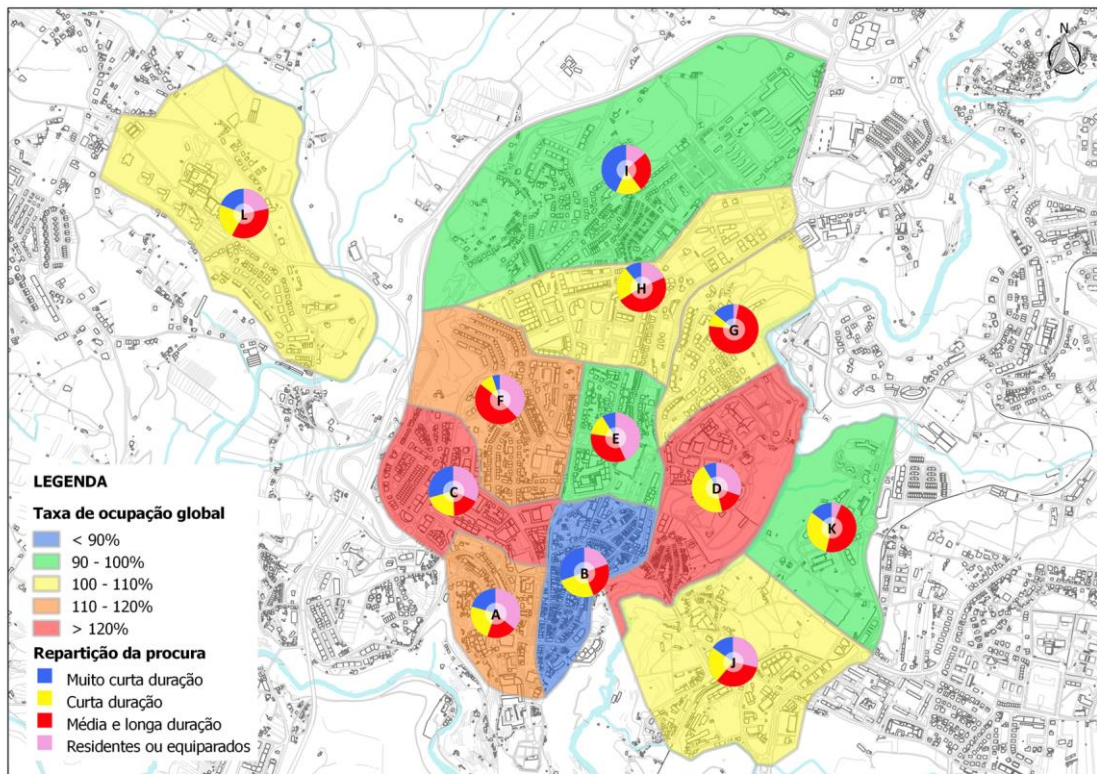


Figura 2. Taxa de ocupação durante o período crítico: via pública

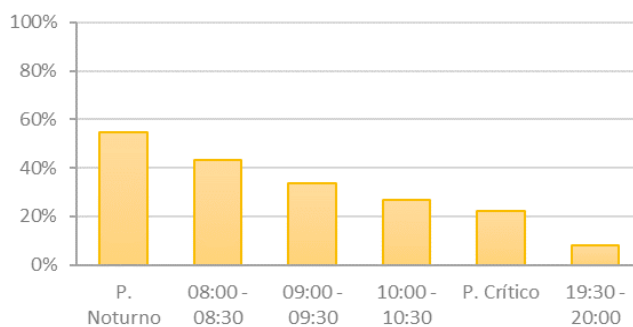


Figura 3. Evolução da taxa de ocupação do estacionamento de residentes, ou equiparados

4 PROPOSTA DE ESTRATÉGIAS E MEDIDAS

4.1 Princípios orientadores

O desenvolvimento e adoção de estratégias integradas e coordenadas de estacionamento constitui um poderoso instrumento para a implementação de políticas sustentáveis conducentes a uma cidade e uma mobilidade para os cidadãos. Como referido anteriormente, a mobilidade na cidade de Vila Real é caracterizada por uma forte dependência do automóvel privado, sendo desejável uma redução seletiva do seu uso, que só poderá ser atingida se for compensada com um maior uso dos modos alternativos, nomeadamente dos transportes coletivos. Esta transferência modal poderá ser imposta por medidas restritivas de circulação do tráfego automóvel privado, ou, desejavelmente, ser fortemente estimulada pela adoção de estratégias e medidas de gestão de estacionamento coerentes, integradas e socialmente equitativas, acompanhadas de uma oferta de transportes públicos mais competitiva. A gestão do estacionamento é um dos instrumentos potencialmente mais relevantes de regulação da

procura dos diferentes modos de transporte, particularmente no acesso ao centro da cidade. No entanto, a capacidade de adoção e implementação de medidas reguladoras do estacionamento de uso público, nomeadamente no que se refere ao estabelecimento de limitações de duração e alterações do tipo de tarifação, pode ser muito limitada nos casos em que a oferta de estacionamento, embora de uso público, é gerida por entidades privadas. No caso da cidade de Vila Real tal não acontece, sendo que o número de lugares existentes na via pública se encontra maioritariamente sobre a tutela do Município.

Na análise efetuada destaca-se a existência de uma carga de estacionamento de carácter ilegal muito elevada e uma ocupação maioritariamente de média e longa duração (superior a 2 horas). Relativamente aos residentes, observa-se que existe um número não negligenciável que não utiliza o transporte individual nas suas deslocações diárias, a que acresce que aqueles que o usam tendem a diluir o ritmo de saídas ao longo do dia.

No que concerne ao nível de oferta, este é moderado e genericamente adequado, sendo a densidade de lugares existentes na cidade comparável com os valores de outras cidades de referência. Desse modo, será importante assumir o não aumento substancial do número de lugares de estacionamento, sendo que na via pública existe uma margem muito limitada para alterações da oferta de estacionamento no centro e nas zonas nobres da cidade. No entanto, poderá haver margem para avançar com a legalização pontual de alguns lugares de estacionamento que não afetem a circulação automóvel, a adoção de medidas de apoio ao transporte público e/ou a libertação de espaços nobres para outras funções, sendo que estes lugares deverão predominantemente ser destinados a espaços de carga e descarga. Nos espaços mais centrais considera-se ainda adequado recorrer a eventuais ampliações da oferta em parque associadas à consequente redução da oferta de estacionamento à superfície, com libertação dos espaços para utilizações mais “urbanas”. Relativamente à gestão dos espaços de estacionamento existentes, no que diz respeito aos parques concessionados e privados, reconhece-se que a capacidade de o Município intervir é reduzida, nomeadamente no estabelecimento de limitações de duração e alterações do tipo de tarifação.

Assume-se, portanto, que as estratégias a adotar relativamente às diferentes formas de regulação serão especialmente dirigidas aos lugares de estacionamento existentes na via pública. Estas estratégias deverão assentar principalmente na garantia de utilização adequada da oferta disponível e a disponibilizar, apostando numa progressiva redução do estacionamento de média e longa duração, através da promoção da rotatividade, a qual atualmente se mantém em níveis moderados, compensada pela promoção do uso de transportes públicos sobretudo em viagens pendulares. A implementação de soluções de promoção ou imposição de rotatividade no uso da oferta de estacionamento terá predominantemente de recorrer a limitações de duração de estadia, soluções socialmente equitativas, complementadas eventualmente com tarifação inteligente, preferencialmente do tipo progressivo. Ainda, e em complemento com a introdução de restrições ao estacionamento de média e longa duração nas zonas mais nobres e centrais da cidade, devidamente compatibilizadas com a operacionalização de soluções de acomodação do estacionamento residencial, deverá proceder-se à promoção de soluções de *Park&Ride* (nomeadamente P&BUS), através da localização de parques de estacionamento periféricos adequadamente localizados, quer dentro quer fora do perímetro urbano da cidade.

Com o objetivo de reduzir a carga do estacionamento de carácter ilegal, será importante avançar com ações de fiscalização continuadas, que deverão ser determinadas, mas criteriosas, particularmente em locais onde sejam postas em causa as condições de circulação. Por outro lado, a implementação de medidas restritivas ao estacionamento, particularmente de média e longa duração, deverá ser realizada apenas se forem estritamente necessárias e na mínima medida possível, ou seja, deverá ser realizada apenas e quando existir a vontade e capacidade de fiscalização adequada, a fim de evitar a descredibilização dessas mesmas medidas.

No que toca ao estacionamento residencial, deverá proceder-se à aplicação de medidas de discriminação positiva, em função das limitações existentes ao nível da oferta.

4.2 Proposta de zonamento e condicionantes específicas

Importa referir que os padrões de mobilidade não são homogéneos em toda a cidade, como ficou patente no diagnóstico apresentado anteriormente. Também a procura dos lugares de estacionamento, quantificada através das taxas de ocupação e mesmo das cargas de estacionamento ilegal, são diversas em diferentes zonas da cidade. Acresce ainda que os tipos de ocupação do solo, bem como das atividades dominantes, são distintos em diferentes áreas da cidade. Desse modo, justifica-se que as estratégias e medidas a dotar na gestão do

estacionamento de uso público tenham em conta realidades distintas e, por outro lado, sejam estabelecidas de forma a atingir objetivos que deverão ser igualmente diversos.

Tendo em vista a gestão do estacionamento de uso público, a proposta desenvolvida assenta na subdivisão da cidade de Vila Real em três zonas (Figura 4): a Zona I, que corresponde ao “núcleo central” da cidade e sujeita a um nível de restrições mais acentuadas, a Zona II que se desenvolve em torno da primeira e engloba a restante parte do centro histórico da cidade, sujeita a medidas de condicionamento mais leves, e a Zona III que corresponde à restante área da cidade que não se encontra integrada nas zonas anteriores, por princípio sem restrições gerais ao estacionamento.

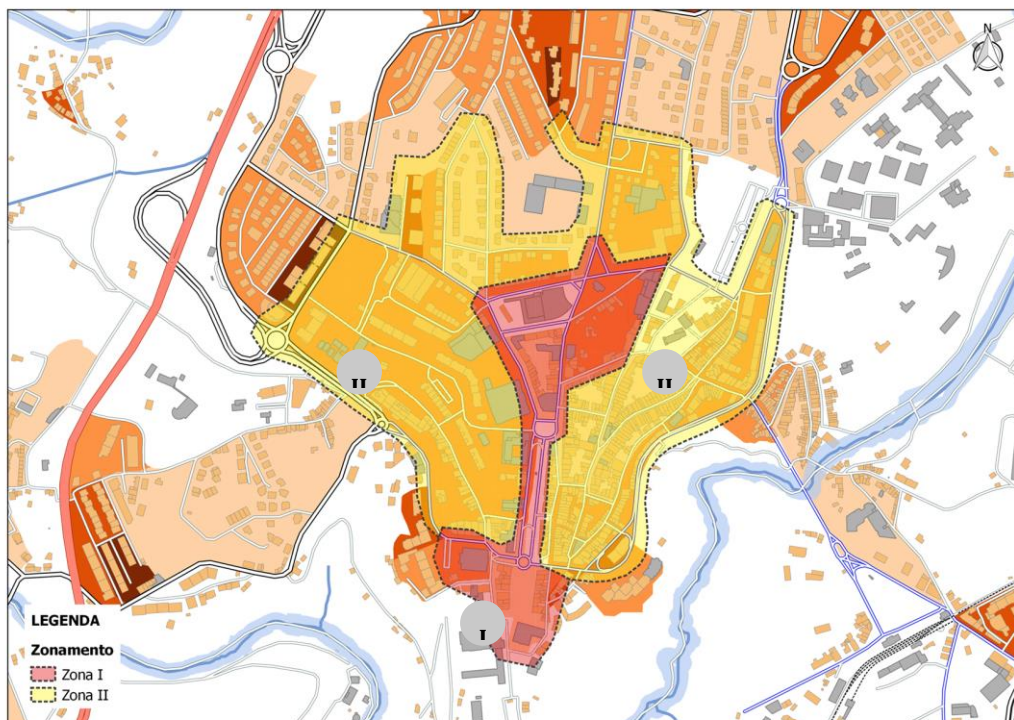


Figura 4. Zonas de estacionamento de duração limitada (ZEDL)

4.2.1 Proposta de condições gerais de regulação

O Quadro 1 apresenta uma síntese das condicionantes gerais a impor na regulação das diferentes zonas, seja ao nível do estacionamento de superfície, ou do estacionamento em parques.

A zona I corresponde à zona onde devem ser impostos os critérios mais restritivos, seja em termos de tarifação seja da duração do estacionamento. Nesta zona não é admissível a manutenção de bolsas, mesmo que isoladas, de estacionamento livre. Todo o estacionamento de superfície deve ser sujeito a pagamento e a uma restrição significativa da duração, de forma a fomentar uma elevada rotatividade. Por outro lado, as condições de utilização do estacionamento de superfície devem ser devidamente compatibilizadas com o estacionamento nos parques localizados nessa zona. O estacionamento em superfície é fundamentalmente dirigido a paragens curtas e muito curtas, pelo que se sugere a adoção de um tarifário de taxa progressiva. Complementarmente é proposta a isenção de pagamento na primeira fração, de forma a beneficiar as paragens de muito curta duração, ligadas designadamente às atividades comerciais. Esse benefício deixa de ser justificado na utilização dos parques, já que os utilizadores preferenciais dos parques devem ser os utilizadores de média duração. Por essa razão, o custo do estacionamento com duração de 2 horas em superfície e no parque devem ser da mesma ordem de grandeza. Contudo é aceitável que nos parques a tarifa seja mantida ou mesmo que assuma uma progressão inversa, com redução do custo ao longo do tempo, de forma a incentivar o seu uso por períodos mais alongados. O parque deve ainda prever a definição de planos específicos dirigidos aos residentes (planos 24h e noturnos).

Quadro 1. Critérios gerais de regulação do estacionamento em função da zona

Critérios	Zona I		Zona II		Zona III (*)
	Superfície	Parque	Superfície	Parque	
Estacionamento livre	não	não	não	não desejável	sim
Estacionamento gratuito nos primeiros 15 minutos	sim	não	sim	não	sim
Preço médio (€/hora)	0,60	0,90	0,40	< 0,40	0,40
Progressão do custo	sim	não / progressão inversa	sim (na 1ª hora)	progressão inversa	não
Condicionamento temporal	máx. 2 horas	não	máx. 4 horas	não	máx. 4 horas
Condições de apoio a residentes	sim	sim	sim	sim	não

(*) apenas se poderá justificar condicionar pequenas bolsas, que deverão ser reguladas nos termos apresentados para a zona II

Na zona II, os princípios de regulação são similares aos apresentados para a zona I. Contudo, e dado o seu maior afastamento em relação à zona de maior procura, considera-se que as restrições impostas, quer em termos de tarifação quer de duração, deverão ser mais moderadas. Os parques devem apoiar a procura de média/longa duração e prever mensalidades/anuidades particularmente dirigidas aos residentes e aos utilizadores pendulares.

No que respeita à zona III, apenas se poderá justificar condicionar pequenas bolsas, onde se revele necessário promover a elevada rotatividade (espaços com elevada representatividade de serviços e comércio). Estes espaços condicionados deverão ser regulados nos termos apresentados para a zona II.

4.3 Regulação do estacionamento em parques

A oferta de estacionamento pelos diferentes tipos de parques mostra que os 3 parques tarifados anteriormente referidos (Carvalho Araújo, Terminal Rodoviário e Seixo) representam 16% da oferta em parque, sendo que apenas este último se encontra sob a gestão da empresa municipal Vila Real Social. Os restantes parques de acesso condicionado ou livres encontram-se sob a gestão de entidades privadas. Verifica-se, contudo, que a maioria dessa oferta se localiza nas zonas J e K, ou mesmo fora do espaço central, pelo que não põem em causa o poder regulador da CMVR no mercado do estacionamento em parques centrais.

Relativamente aos parques de acesso livre ou mesmo condicionado, reconhece-se que podem assumir um poder muito significativo, particularmente se localizados nas zonas centrais da cidade, já que potenciam e fomentam o uso do transporte individual, podendo condicionar a ação do Município na regulação da procura. Ness ótica, e particularmente em zonas com boa acessibilidade em transporte público, entende-se que, por princípio, não deverá ser concedida autorização para a construção de novos parques deste tipo, particularmente os de capacidade elevada e que permita aumentar substancialmente o nível de oferta de estacionamento, sendo que qualquer exceção deverá ser cabalmente justificada em estudo técnico especializado onde se demonstre inequivocamente a inexistência de alternativas mais sustentáveis. Apesar disso, é porventura justificável e até recomendável, a criação de novos parques de pequena dimensão, no espaço central, para reposição do nível de oferta eliminado com o projeto de requalificação da Av. Carvalho Araújo e com a beneficiação/ordenamento de outros arruamentos em curso e que inevitavelmente envolvem a redução dessa oferta.

No que concerne aos parques privados de uso público e parques concessionados, as tarifas a praticar devem acomodar o seu uso pelo estacionamento de média e longa duração bem como de residentes, dado que o estacionamento de curta duração é naturalmente melhor servido na via pública pela maior proximidade ao destino final. Para isso importa manter no Município a capacidade para intervir quer no estabelecimento de limitações de duração quer na alteração dos tarifários em vigor. No que se refere aos parques do Terminal Rodoviário e do Seixo, entende-se que deverão ser, em parte ou mesmo na sua capacidade total, destinados sobretudo ao estacionamento de média e longa duração e ao apoio aos residentes, designadamente no período noturno. Para tal e ao contrário do proposto para o estacionamento de superfície, a taxa horária deve assumir uma redução progressiva para períodos mais longos. Por oposição, o parque da Carvalho Araújo e outros parque que venham a ser criados na zona I, pela sua posição central e estratégica, deve dar resposta à procura de

curta/média duração, mantendo condições genericamente mais favoráveis às disponibilizadas no estacionamento de superfície, de forma a torná-lo atrativo e a libertar o estacionamento de superfície, designadamente para durações próximas das 2 horas. Nesse sentido sugere-se o seguinte tarifário.

Em complemento estes parques devem ainda ser destinados ao uso por parte dos residentes, com tarifários francamente favoráveis, usando igualmente como critério de referência o IMI e de outras despesas associadas, e com uma gestão de proximidade envolvendo as juntas de freguesia e mesmo os próprios utentes. Esta medida deverá ser adotada sobretudo nas zonas em que a carga dos residentes na via pública é elevada e em que os parques se localizam em zonas predominantemente habitacionais e sem garagens, permitindo libertar espaço na via pública para o estacionamento de curta/média duração, para as operações de carga/descarga e para a promoção dos modos pedonal e ciclável.

4.4 Condições específicas de regulação do estacionamento para residentes

Os residentes representam um dos segmentos privilegiados e a serem protegidos nas zonas centrais, enquanto política de combate à desertificação, embora importa cumulativamente optar por medidas de desincentivo e de controlo à múltipla motorização.

A política sugerida procurou não colidir com os princípios fundamentais pré-definidos, mantendo a prática já instalada em Vila Real. Sob risco de ser atribuído um número de dísticos de residentes superior ao número de lugares de estacionamento existentes, a política definida procurou:

- i. Por princípio, impor um número máximo de 2 dísticos por fogo, com taxa acrescidas na 2ª motorização;
- ii. Garantir que um residente em habitação com lugar(es) de garagem/parqueamento reservado, possa igualmente requerer dístico de residente. O número de dísticos deve ser reduzido em número equivalente ao número de lugares reservados ao fogo;
- iii. Manter uma política de preços crescentes em função do nível de restrição associado à zona;
- iv. Garantir que os residentes possam estacionar em lugares tarifados, sem custos acrescidos, na sua zona de residência e numa outra zona contígua, de nível de restrição igual ou inferior.
- v. Dístico confere ao seu titular o direito a estacionar gratuitamente o seu veículo em qualquer lugar da sua zona de residência titular (ou noutra zona contígua de nível de restrição igual ou inferior), nos lugares tarifados existentes, sem haver lugar ao pagamento da tarifa de estacionamento e sem limite de tempo;
- vi. Os veículos, quando estacionados, serão obrigatoriamente identificados através do respetivo dístico, a colocar no interior dos veículos, junto ao para-brisas, com o rosto para o exterior, de forma a tornar visíveis as menções neles contidas e a referência ao ano corrente.
- vii. O dístico de residente é válido por um ano e importa o pagamento das taxas que constam da tabela de taxas anexa ao Código.

À semelhança do que ocorre em Lisboa e no Porto, assume-se a possibilidade de atribuição de um 3º dístico por fogo, nas seguintes condições cumulativas:

- i. em situações pontuais, devidamente justificadas e sujeita a decisão da CMVila Real;
- ii. associadas a tipologias de fogos superiores a T4;
- iii. sujeitas a pagamento de preços elevados e equivalentes aos associados aos parques subterrâneos.

5 Criação de um sistema de parques periféricos

Com o objetivo de estimular a transferência modal do transporte individual para o transporte público, potenciando o uso deste modo de transporte, foi prevista, em articulação com Plano de Urbanização em curso, a construção de parques periféricos de suporte de sistemas P&R. A aposta num reforço muito forte do rebatimento das viagens geradas nas zonas exteriores a Vila real e atraídas pelo centro da cidade poderá conduzir a uma redução significativa das viagens pendulares e à correspondente redução da procura de estacionamento, particularmente o de longa duração.

Como se constata dos dados apresentados anteriormente, a materialização de um Sistema do tipo P&R, através de um conjunto de parques de estacionamento adequadamente dimensionados, localizados e devidamente interligados com a rede de Transporte Público tenderá a ter um potencial de utilização algo significativo,

particularmente se adotados os cenários mais agressivos de tarifação de estacionamento, associado aos espaços centrais. Só assim será possível contribuir para diminuir a carga do transporte individual na rede viária e no sistema de estacionamentos, libertando espaço para outras funções, nomeadamente para a vivência urbana ou para o uso de modos de transporte mais sustentáveis como são o pedonal e o ciclável.

Será, no entanto, essencial, que a gestão do sistema de P&R seja realizada em completa articulação com os operadores de transporte público, promovendo a utilização de bilhete único pela utilização conjunta dos parques e do serviço de transporte público, e garantindo que o serviço de Transporte Público disponibilizável é de facto competitivo. Finalmente, justifica-se realçar que a materialização de alguns destes grandes parques poderá ainda ser muito facilitada e rentabilizada se lhes vierem a ser associadas outras valências urbanas, como são, por exemplo, os grandes espaços comerciais, que genericamente apresentam potenciais de utilização da oferta de estacionamentos claramente complementares face aos sistemas de P&R. Note-se, por exemplo, que estes têm quase sempre a sua carga principal em dias úteis e em períodos úteis (8:00-18:00), enquanto as grandes superfícies comerciais têm os seus níveis máximos de procura nos fins de tarde dos dias úteis e aos fins-de-semana. Esta complementaridade tenderia a permitir a disponibilização desta oferta de estacionamento para utilização nos sistemas de P&R com custos de investimento muito mais reduzidos.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo centrou-se na apresentação de uma síntese do diagnóstico relativo à oferta e procura de estacionamento na cidade de Vila Real e de uma proposta global de gestão do sistema de estacionamento.

De forma geral a procura de estacionamento é superior à oferta em praticamente toda a cidade, atingindo em algumas zonas 2x a oferta disponível. Este nível de pressão sublinha a necessidade de se apostar numa política de gestão da mobilidade centrada na promoção dos modos alternativos, assente particularmente nos transportes coletivos e no modo pedonal, orientando a oferta de estacionamento disponível para responder as atividades comerciais e para defesa dos residentes.

Concluiu-se que a densidade da oferta existente, se enquadra nos valores de referência nacional, pelo que de forma geral, não se justifica aumentar de forma significativa a oferta local. Contudo e tendo por base que os novos empreendimentos urbanísticos em curso e, os projetos de requalificação de algumas ruas e avenidas implicam a eliminação de algumas bolsas de estacionamento, considera-se relevante que a CM Vila Real, reserve uma ou duas localizações adicionais para criação de novos parques (silo-autos), de capacidade moderada.

Foram definidas três zonas diferenciadas. A zona I corresponde à zona central e histórica onde devem ser impostos os critérios mais restritivos, seja em termos de tarifação seja da duração do estacionamento. Nesta zona o estacionamento em superfície é fundamentalmente dirigido a paragens curtas e muito curtas, onde se sugere a adoção de um tarifário de taxa progressiva, com duração máxima de 2 horas. Complementarmente é proposta a isenção de pagamento na primeira fração, de forma a beneficiar as paragens de muito curta duração, ligadas designadamente às atividades comerciais. A Zona II que circunda a Zona I deverá ser sujeita a um nível de restrições mais moderadas, com permissão de estacionamento até 4 horas. Por sua vez a Zona III, por incluir zonas com elevado potencial de desenvolvimento de uso eminentemente residencial, não justifica a adoção de medidas restritivas, exceto em pequenas bolsas, onde se possa justificar a promoção de elevada rotatividade. Em todas as zonas são apresentadas medidas de apoio aos residentes, como forma de controlo da desertificação, mas ao mesmo tempo, capazes de contrariar as múltiplas motorizações.

Finalmente e face a este nível de condicionamento ao estacionamento, considera-se absolutamente essencial que a CM Vila Real ofereça alternativas aos seus munícipes. A primeira ação deverá passar pela melhoria significativa da oferta de transportes coletivos, seja através do aumento do número de carreiras, seja da sua frequência. A segunda ação deverá passar pela criação de um sistema de *Park&Ride*, capaz de incentivar os utilizadores a largarem o seu veículo em parques periféricos de boa acessibilidade e a acederem ao centro seja a caminhar, ou recorrendo aos Transportes públicos, os quais deverão cobrir estes parques com oferta de um serviço fiável e confortável.

7 REFERÊNCIAS

1. UTAD, InLUT – Integration of Land Use and Transport in Medium-Sized Cities, 2015