

## Comunicado dos Vereadores do PS sobre as alterações ao zonamento e tarifário do estacionamento na cidade

O aumento do tarifário do estacionamento no centro de uma cidade é uma das práticas recomendadas de dissuasão do uso desnecessário do automóvel e de incentivo ao uso de modos de transporte alternativos. No caso em concreto, os vereadores do PS entendem que a medida vem a destempo porque na prossecução do seu objetivo, que é o da regulação da procura, há uma visão desequilibrada para o lado da penalização da procura, uma vez as medidas complementares do lado da oferta são escassas e de nenhum efeito no modelo de mobilidade dominante, assente no automóvel. Este modelo, ao contrário do desejável, foi sendo incentivado durante a década de governação que agora se cumpre. Estão previstos aumentos tímidos na oferta de transporte público, ainda não implementadas, e já a Câmara se apressa a agravar o tarifário. Houve algumas melhorias do espaço público na cidade, resultantes da redução do estacionamento, sem que isso possa traduzir-se numa redução da procura do mesmo, uma vez que se mantiveram e até aumentaram as viagens de automóvel para o centro. A Câmara reconhece que se perderam 300 lugares no centro, desde 2015, em parte compensados pelos (200) do estacionamento do Rossio, mas a procura não parou de aumentar.



O esquema de reafecção do estacionamento às categorias (A e B) e a redefinição dos seus tarifários têm como objetivo principal aumentar a rotatividade do estacionamento nas zonas mais centrais da cidade – sobretudo nas Zonas A - com um aumento maior de tarifa superior relativamente às zonas adjacentes a estas (Zonas B).

Contudo, não foram presentes à decisão dados sobre a procura de estacionamento nessas áreas adjacentes, as quais, numa perceção de utilizadores, já estão, em grande

medida, sobrecarregadas. Ou seja, a medida assenta na transferência de procuras das zonas A para as B sem criar (novas) alternativas de estacionamento e, por isso, os vereadores do PS entendem que a Câmara está a fazer um teste de stress ao sistema de mobilidade, que apenas poderá resultar num aumento de estacionamento abusivo e num aumento da concorrência por estacionamento nas zonas residenciais envolventes ao centro (envolventes à piscina do Sporting, Bairro do Alboi e Baixa de Santo António, Barrocas e lateral à Estação da CP). Aliás, o Executivo preconiza alargar a zona de estacionamento para os moradores no bairro da Beira-Mar, designada por AM, mas reconhece, no documento, que a eficácia dessa medida depende da capacidade de policiamento. Acresce que vão ser gastos 9 milhões de euros neste bairro sem que se tenha conhecimento do projeto e das suas implicações no estacionamento. Incompreensivelmente, também, das referidas zonas adjacentes ficou excluída grande parte da área envolvente à Fábrica Campos e à Fonte Nova, onde as pressões de procura de comércio e serviços são elevadas. Atente-se que isto só é possível porque existem bolsas de estacionamento informal nas imediações (junto ao Oita e junto ao Mélia). Ou seja, o executivo faz depender o estacionamento de parcelas já comprometidas para uso urbanístico. Nestas, será obrigatório o surgimento de estacionamento público, mas num futuro longínquo e, por isso, transfere-se, em todo o caso, a gestão do estacionamento público para o foro privado.

Na mudança de zonamento e tarifário, três dos quatro Parques de Longa Duração foram absorvidos por zonas B, restando apenas o do Autocarro-Bar, o qual, como se sabe, foi também alienado, e, embora preveja estacionamento no seu programa de construção, terá também funções que geram nova procura de estacionamento.

Entende-se que o principal problema desta proposta reside na falta de parques de estacionamento periféricos à cidade, gratuitos ou com tarifas atraentes, que sustentem a procura de estacionamento de uma parte importante das viagens automóveis que são geradas nas freguesias exteriores à cidade e noutros municípios. Esperava-se que a Câmara aumentasse a oferta deste estacionamento periférico, articulando-o com transportes públicos, mas esta limita-se a gerir a oferta que já tem, entregando o resultado completamente à adaptação dos utilizadores. Para dar um exemplo, o parque (informal) das Feiras poderia ser articulado com oferta minibus para atrair utilizadores para esta alternativa e justificava-se pensar em solução semelhante no topo da Estrada de São Bernardo, no seu encontro com a Avenida Europa (e em pontos similares das entradas na cidade). Ou seja, a transferência de viagens podia e devia ser feita pelo lado “positivo”, revelando-se uma opção confortável para o utilizador, e não, como previsto, uma ação sancionatória, que se transformará em quilómetros e minutos à procura de estacionamento no centro da cidade. Com o conseqüente aumento de engarrafamentos e de emissões de CO<sub>2</sub>.

No que se refere ao tarifário, nas zonas adjacentes (B), e face ao limite de parqueamento de 5 horas, o aumento de rotatividade será gerado não tanto pelo tarifário, mas pelas pressões do tarifário das zonas A. No entanto, esta rotatividade será mínima se, como antevemos, a margem de oferta, além do estacionamento residencial, for reduzida. Nas zonas A, o limite de duas horas foi substituído por um aumento progressivamente oneroso da tarifa a partir desse limite. Compreendendo as razões, que se prendem com o uso abusivo para além das duas horas (por recarga), a rotatividade elevada que se pode esperar nestas zonas, far-se-á à custa da penalização da utilização de todo o sistema, por ausência de ofertas alternativas de parqueamento e de mobilidade e, como se afirmou, será um teste de stress ao sistema de mobilidade tal como ele existe.

Finalmente foi introduzida uma modalidade de Tarifa de Pernoita no estacionamento do Rossio, sujeita à disponibilidade de lugares, para 70 moradores da sua envolvente, mediante requerimento, com o valor de 1 Euro/noite. Considera-se que a tarifa é desajustada, uma vez que o valor do Cartão de Residente (anual) tem um valor de 16,64€ e, por isso, desproporcional relativamente preço da oferta pública de estacionamento, e apenas uma pobre justificação política da utilidade deste estacionamento para os moradores próximos.

Os vereadores do Partido Socialista aprovaram o tarifário proposto para o estacionamento do Rossio, matéria concertada entre o Executivo e o Concessionário, por estar assegurada a equiparação dos preços a praticar com os propostos para o estacionamento nas zonas A, na via pública.