A força do estacionamento na Europa

Todo deslocamento de carro começa e termina em uma vaga, o que torna a legislação referente ao estacionamento uma forma de administrar o congestionamento e melhorar a qualidade do ar. Os estacionamentos também podem ceder espaço público nos centros urbanos para ciclovias, faixas exclusivas para ônibus ou melhorias na paisagem das ruas ou até ajudar a levantar fundos para essas iniciativas.

O ITDP recentemente fez uma revisão das práticas de estacionamento em dez cidades europeias líderes em reformas nas políticas de estacionamento que revitalizaram e promoveram a prosperidade dos centros das cidades; reduziram significativamente as viagens de automóvel e a poluição do ar, além de terem melhorado a qualidade de vida. O ITDP apresenta estes estudos de caso como exemplos de melhores práticas para diversas cidades do mundo.

A remoção dos estacionamentos pode transformar as cidades. Breda, Holanda, antes (esquerda) e depois (direita) da restauração da Nieuwe Mark de rua com estacionamento subterrâneo para o canal original. Fonte: Wessel Keizer

Lições aprendidas da Europa

• Vincular o estacionamento ao transporte público. Amsterdã, Paris, Zurique e Estrasburgo limitam a área destinada a estacionamento nos novos empreendimentos, com base na distância até um ponto de ônibus, estação de trem ou metrô. Zurique fez investimentos significativos em novas linhas de trem e ônibus e, ao mesmo tempo, tornou o estacionamento mais caro e menos conveniente. Entre 2000 e 2005, a parcela de uso do transporte público aumentou 7%, enquanto a quantidade de carros no trânsito caiu 6%.

• Cobrar preços racionais pelo estacionamento nas ruas. Em Paris, a oferta de estacionamento nas ruas foi reduzida em mais de 9% desde 2003, e do estoque restante, 95% é estacionamento pago. O resultado, juntamente com outras melhorias da infraestrutura de transporte, foi uma redução de 13% na utilização de automóveis.

• As reestruturações do sistema de estacionamento ajudarão a administrar o congestionamento e talvez sejam mais viáveis do que a cobrança de uma taxa pelo uso do carro, como o pedágio urbano. Enquanto Londres, Estocolmo e algumas outras cidades europeias conseguiram implementar o pedágio urbano, um número maior de cidades vem recorrendo ao estacionamento. Limites máximos de estacionamento foram definidos nos distritos comerciais de Zurique e Hamburgo para congelar a oferta existente, onde o acesso ao transporte público é mais fácil.

• Usar a receita excedente derivada das tarifas de estacionamento para dar apoio a outras necessidades de mobilidade. Em Barcelona, 100% da receita excedente é destinada à operação do Bicing — o sistema público de bicicletas. Diversos bairros de Londres usam a receita proveniente do estacionamento para subsidiar passagens para pessoas da terceira idade e pessoas com necessidades especiais, que usam o transporte público de graça.

Da esquerda para a direita: uma série de abordagens para fazer com que o estacionamento funcione melhor para os residentes. Barcelona, na Espanha, está usando as tarifas de estacionamento para ajudar a financiar o Bici, programa municipal de compartilhamento de bicicletas. Antuérpia, na Bélgica, facilita o pagamento do estacionamento através do telefone celular (Fonte: GAPA). Munique, na Alemanha, possui áreas de estacionamento exclusivas para residentes.

Comparação de exigências de vagas em 10 cidades

CIDADE	EXIGÊNCIA MÍNIMA PARA USO RESIDENCIAL
Amsterdã	1 vaga/unidade + 0,2 para visitantes
Antuérpia	1,1 vagas/unidade; 2 vagas de bicicleta/unidade
Barcelona	1 vaga/2–6 apartamentos (dependendo da área)
Copenhague	1 vaga/100 metros quadrados
Hamburgo	0,2/residência no centro, 0,8/residência fora do centro
Madri	1 vaga/unidade
Munique	1 vaga/unidade
Estocolmo	0,14 vagas/quarto
Estrasburgo	0,5 vagas/apartamento se até 500 m de distância do transporte público, 1 vaga/apartamento caso contrário
Viena	1 vaga/unidade

Preço da primeira hora de estacionamento

CIDADE	CUSTO DA PRIMEIRA HORA NO CENTRO (Euros)
Amsterdã	5,00 €
Londres	4,00 €
Estocolmo	3,87 €
Copenhague	3,86 €
Paris	3,60 €
Barcelona	2,85 €
Antuérpia	2,50 €
Munique	2,50 €
Hamburgo	2,00 €
Estrasburgo	1,60 €
Viena	1,20 €

Destaques entre as melhores práticas

Mínimos e Máximos de Estacionamento

A maioria das cidades vinha tradicionalmente exigindo que um número mínimo de vagas de estacionamento fossem construídas como parte dos novos empreendimentos, geralmente pelo menos uma por unidade residencial. A quantidade mínima de vagas para empreendimentos comerciais é geralmente definida pela área, conforme o tipo de utilização do edifício. Hoje as cidades europeias estão abolindo ou reduzindo drasticamente a área mínima de estacionamento nos centros das cidades e Zurique e Copenhagen definiram quantidades máximas para os novos espaços que recebem autorização para construção.

O preço das vagas nas ruas

As cidades frequentemente subestimam o valor do estacionamento ao longo do meio-fio, abrindo mão de terrenos em alguns dos bairros de maior valor imobiliário. A definição adequada do preço pode ajudar a cidade a otimizar a disponibilidade de vagas para estacionamento e incentivar as pessoas a optarem por modalidades de transporte mais sustentáveis. Londres define os preços e a regulamentação dos estacionamentos conforme o contexto local. Por exemplo, os preços mais elevados de estacionamento por hora em um shopping localizado em um movimentado bairro comercial evitam que as pessoas que se deslocam apenas nos horários de pico permaneçam estacionadas ali o dia todo, favorecendo assim os visitantes que estacionam apenas para fazer compras e permanecem por períodos curtos. Zurique e Munique usam uma abordagem similar, cujo custo varia conforme a localização e a hora do dia.

Faça o download do relatório "A Virada do Estacionamento na Europa (Europe's Parking U-Turn)" completo em itdp.org.

Este relatório é de autoria de Michael Kodransky e Gabrielle Hermann em nome do Institute for Transportation and Development Policy e foi publicado em janeiro de 2011.

ITDP | Institute for Transportation & Development Policy

Sobre o ITDP

O Institute for Transportation and Development Policy trabalha com cidades no mundo inteiro para trazer soluções de transporte que reduzam as emissões de gases de efeito estufa e a pobreza e melhorem a qualidade de vida urbana.

O ITDP possui escritórios em diversos países: Argentina, Brasil, China, Colômbia, Índia, Indonésia, México e Estados Unidos.