



“SEMINÁRIO MOBILIDADE URBANA NO PLANO ESTRATÉGICO- SP2040 ”

Tema: Política de Estacionamento dos automóveis

**09 DE FEVEREIRO DE 2011- AUDITÓRIO DO SEESP-SP
PROGRAMAÇÃO
Realização: SEESP-SP**

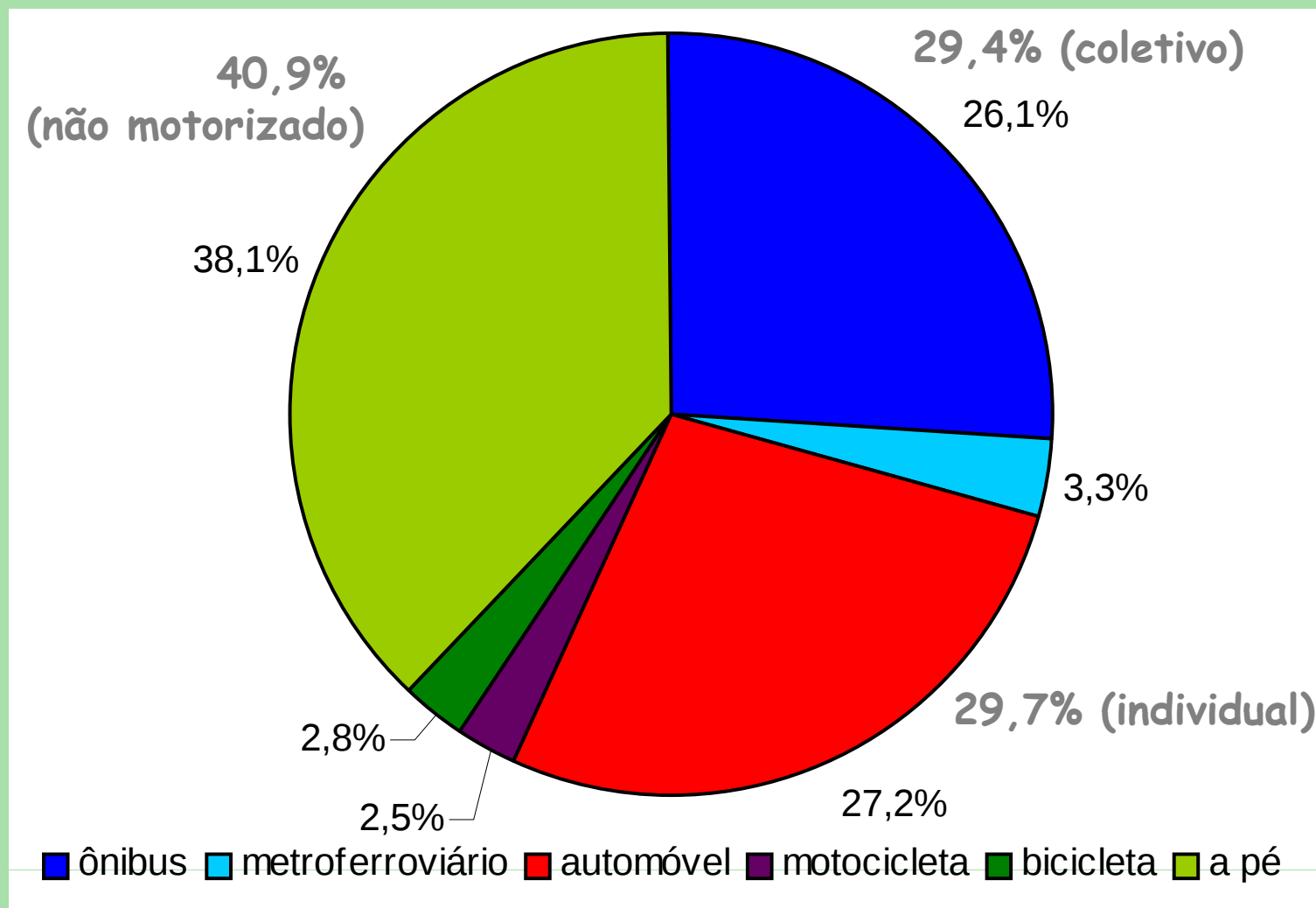
*Urbanista Nazareno Stanislaw Affonso
Coordenador do Escritório da ANTP em Brasília
Coordenador Nacional do MDT
Presidente do Instituto RUAVIAVA*

Quadro geral da Mobilidade no país



Divisão Modal / 2007

170 milhões viagens / dia



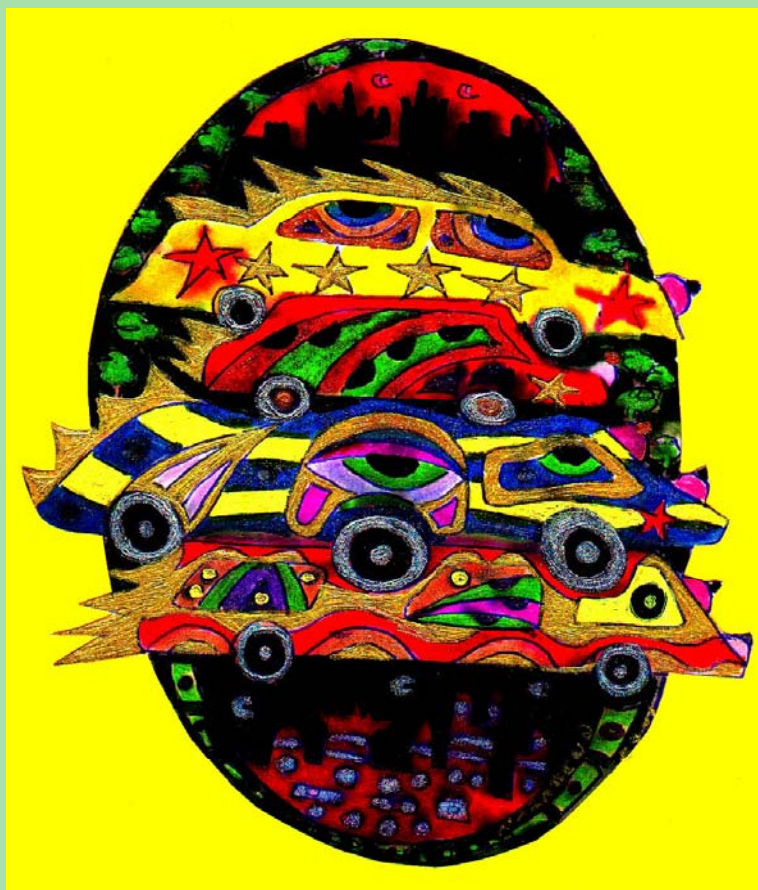
Fonte: Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP

Subsídios totais ao Transporte Urbano nas RM¹

Modo	R\$ bilhões/ano	Parcela (%)
Autos/Motos/Taxi	10,7 a 24,3	86 %
T. Público	2,0 a 3,9	14 %
Total	12,7 a 28,2	100

1 – Compra e licenciamento de veículos, operação direta, estacionamento e externalidades não cobradas (poluição, acidentes, congestionamento)

Política de Estacionamento dos automóveis no país



POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO PROVOCAÇÕES E PREMISSAS

- Primeira forma de pedágio urbano, quem sabe mais eficaz;
- Política de estacionamento precisa deixar de ser tabu nas políticas de circulação e mobilidade urbana dos municípios;
- Estacionamentos precisam ser regulados como serviço público e não regulado pelo mercado;
- Fim dos estacionamentos nas vias públicas em áreas centrais e corredores de transportes públicos, mesmo as áreas azuis;
- Utilizar a área dos estacionamentos nessas vias para faixas exclusivas de ônibus, aumento de calçadas, e ciclo-faixas, ou em um lindo jardim;

POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO PROVOCAÇÕES E PREMISSAS

- Taxar os estacionamentos através de licitação para um fundo de transporte público, ciclovias e calçadas;
- Proibição de estacionamentos em vias de circulação de transporte público regular com alteração do Código Brasileiro de Trânsito;
- Inclusão dos automóveis na política de mobilidade sustentável: Compor estacionamentos e locais de desembarque dos automóveis nos projetos de sistemas estruturais de transporte (metrô, ferrovias; VLT; BRT; BRS, corredores de ônibus; monotrilho);

POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO PROVOCAÇÕES E PREMISSAS

- PDU- Francês principal instrumento da política de mobilidade sustentável é a política de estacionamento;
- Barcelona só estacionamento de moradores;
- Estados Unidos taxa de estacionamento nas vias de toda cidade e valor de aluguel de carro igual a estacionamento em hotel (33 dólares);
- Itália estacionamento fora da cidade e proibição em toda cidade e política de estacionamento só para moradores.

LEI DA MOBILIDADE URBANA E A POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO DE AUTOMÓVEIS

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros ;e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

LEI DA MOBILIDADE URBANA E A POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO DE AUTOMÓVEIS

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;

LEI DA MOBILIDADE URBANA E A POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO DE AUTOMÓVEIS

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

- I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;**
- II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle determinados;**
- III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;**

LEI DA MOBILIDADE URBANA E A POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO DE AUTOMÓVEIS

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

LEI DA MOBILIDADE URBANA E A POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO DE AUTOMÓVEIS

Art. 24. O **Plano de Mobilidade Urbana** é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

VIII - **as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;**

VII - os pólos geradores de viagens;

IX - **as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;**

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

A RUA É DAS PESSOAS, E NÃO DOS CARROS
FNRU e MDT NA 10ª JORNADA BRASILEIRA
“na cidade, sem meu carro”

1. **A transformação dos estacionamentos na via pública em aumentos de calçadas, ciclovias e faixas exclusivas de ônibus, ou até mesmo em um jardim;**
9. **Que a política de estacionamento de automóveis seja de regulação pública, incentivando a localização junto aos corredores estruturais de transportes públicos e conforme estejam próximas aos centros urbanos, os estacionamentos tenham taxas progressivamente mais altas, e com esses recursos seja criado um fundo público para aplicar em obras de transportes públicos, calçadas e ciclovias;**

A RUA É DAS PESSOAS, E NÃO DOS CARROS

FNRU e MDT NA 10ª JORNADA BRASILEIRA

“na cidade, sem meu carro”

11. E que os investimentos do PAC da Copa e do PAC da Mobilidade em sistemas estruturais de transportes públicos sejam aplicados com controle social, integrados , acessíveis e implantados até 2014 com calçadas e ciclovias e política pública de estacionamentos de automóveis para transformar a **“rua dos carros” em “rua das pessoas”**, acompanhados do barateamento das tarifas em todo território nacional.



Grato pela atenção
Urbanista Nazareno Stanislau Affonso -
Coordenador do Escritório da ANTP em Brasília
Coordenador Nacional do MDT
Presidente do Instituto RUAVIVA

SCS Qd.04, Bl.A, Sala 506 – Ed. Mineiro – Brasília – DF
(61) 3202-0899

nazarenosa@uol.com.br

www.antp.org.br ; mdt-mdt.blogspot.com

www.ruaviva.blogspot.com

Desenhos de Nazzareno Stanislau