

**Estudo de Fundamentação Económica e Financeira relativo ao
valor das taxas das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada**

Fevereiro 2026

1. ÍNDICE

1.	ÍNDICE	2
1.	INTRODUÇÃO	4
2.	METODOLOGIA	7
3.	DETERMINAÇÃO DO CUSTO	7
3.1.	Custo associado à exploração	8
3.2.	Custo associado ao investimento inicial	9
3.3.	Custo associado ao Espaço Público	9
4.	CRITÉRIOS SUBJETIVOS	10
5.	ANÁLISE COMPARATIVA	12
6.	PROPOSTA DE TAXAS E DURAÇÃO MÁXIMA DO ESTACIONAMENTO	14

Índice de Tabelas

Tabela 1 - Valores reais de custos de exploração de outras operações	9
Tabela 2– Custos de referência associados ao investimento	9
Tabela 3– Custo global anual equivalente de um lugar de estacionamento em ZEDL.....	10
Tabela 4 - ZEDL - Vila Franca de Xira (concelho)	12
Tabela 5 - ZEDL – Lisboa	13
Tabela 6 - ZEDL – Almada	13
Tabela 7 - ZEDL – Loures.....	13
Tabela 8 - ZEDL – Oeiras	13
Tabela 9 - ZEDL – Setúbal	14
Tabela 10 - ZEDL - Vila Franca de Xira (concelho)	14
Tabela 11 – Taxas propostas	15
Tabela 12 – Taxa anual de lugares de estacionamento privativo	15

1. INTRODUÇÃO

O centro da cidade de Vila Franca de Xira tem implementada uma área de estacionamento tarifado desde o ano de 2004, com a instalação de 19 parcómetros, que permite, nessa área específica, proceder ao controlo do estacionamento em via pública.

A taxa de estacionamento aplicada nesta zona de estacionamento está atualmente regulada através do Regulamento Administrativo Municipal de Taxas e Preços, o qual estabelece uma taxa única de estacionamento, independentemente da zona de estacionamento regulada.

Decorrido este período de tempo desde 2004, tem-se constatado uma procura crescente de lugares de estacionamento, sendo atualmente consideravelmente superior à oferta disponível em zonas específicas do concelho e, fundamentalmente, nas áreas consolidadas da cidade de Vila Franca de Xira e noutros locais do concelho, nomeadamente na envolvente direta dos interfaces com outros modos de transporte.

Esta situação origina uma pressão elevada na estrutura viária urbana, com movimentos rodoviários excessivos na procura de lugares de estacionamento, incentivando ao estacionamento desregrado e ilegal com forte penalização da qualidade do espaço público.

Dos estudos desenvolvidos é notório que existe uma predominância de veículos automóveis que estacionam nos lugares de estacionamento disponíveis ao início da manhã, mantendo esses lugares ocupados durante todo o dia, inviabilizando o estacionamento de curta duração e, desta forma, penalizando fortemente a economia local do concelho e provocando óbvios prejuízos ao funcionamento daqueles centros urbanos.

Efetivamente, a situação atual tem como regra que a quase totalidade dos lugares na via pública estão permanentemente ocupados, normalmente por longas permanências e sem qualquer critério de local de trabalho, residência ou visitante.

Nestas condições, o fomento de atratividade para residência desta zona fica totalmente comprometido pois são em geral edificações mais antigas sem estacionamento e o Município, ainda que queira, não possui instrumentos para dar preferência ao estacionamento de residentes.

Também todo o apoio ao comércio local, bem como serviços, nomeadamente administrativos, fica comprometido pela inexistência de lugares de estacionamento disponíveis.

Adicionalmente, esta falta de lugares livres tem, segundo estudos efetuados pela equipa de Donald Shoup, Professor de Planeamento Urbano na Universidade da Califórnia e autor do livro

“The High Price of Free Parking”, variadíssimos impactos negativos nos centros urbanos, para além de inibir a já referida gestão de espaços para residentes.

Assim, e segundo aquele especialista, nos centros urbanos e em cada zona/quarteirão deverá haver sempre pelo menos 15% dos lugares não ocupados.

Efetivamente, estima-se que perto de 50% dos percursos nos centros urbanos (no caso referido a LA, mas certamente extrapolável, ainda que em menor escala) são realizados à procura de um lugar para estacionar.

Esta realidade conduz, por um lado, a um decréscimo relevante da velocidade de circulação, provocando congestionamentos evitáveis e, por outro, induz manobras súbitas e perigosas, quando finalmente o condutor descortina um possível lugar, gerando com alguma frequência acidentes viários.

No caso em análise, a natureza de interface para o comboio suburbano com geração de um movimento pendular aumenta significativamente a pressão de procura durante o período diurno, com ocupações de veículos cujos condutores se deslocam para Lisboa e nada acrescentam a estas zonas urbanas.

No geral, podemos dizer que uma boa gestão do espaço público obriga seguramente a condicionar e tarifar o pouco espaço disponível para estacionamento nestas zonas mais centrais das vilas e cidades, sendo particularmente verdade, pelas razões expostas, no caso de Vila Franca de Xira.

Finalmente, e não menos relevante, importa referir que tendencialmente, e em praticamente todos os planos urbanísticos de centros urbanos, existe a ideia de utilizar o espaço público atualmente ocupado pelo estacionamento para aumentar as zonas pedonais, colocar novos equipamentos urbanos, criar vias cicláveis, etc., substituindo os estacionamentos através de oferta em parques subterrâneos ou em silos construídos em zonas centrais, mas não edificáveis e consequentemente em espaços sem valor comercial.

Neste enquadramento, pretende o Município de Vila Franca de Xira melhorar as condições de funcionamento da área de estacionamento tarifado na cidade de Vila Franca de Xira, com alargamento das áreas tarifadas existentes e a respetiva expansão para as cidades de Alverca do Ribatejo e Póvoa de Santa Iria, com a implementação dum sistema de gestão e controlo dos estacionamentos em espaço público.

A definição das ZEDL (zonas de estacionamento de duração limitada) e do respetivo regime tarifário tem por objetivo fundamental a adequação da gestão do espaço público aos objetivos

e à realidade urbanística e funcional das zonas centrais das cidades de Vila Franca de Xira, Alverca do Ribatejo e Póvoa de Santa Iria.

Assim, a implementação de uma gestão equilibrada dos estacionamento em espaço público constitui uma ferramenta importante na gestão e organização dos estacionamento, na organização do espaço público e na circulação rodoviária, fomentando a utilização e dinamização de uma política de mobilidade suave para uma melhor qualidade de vida e maior sustentabilidade ambiental.

A melhor e maior oferta de transporte público em implementação pela TML –Transportes Metropolitanos de Lisboa, na Área Metropolitana de Lisboa (AML), bem como o serviço de transporte ferroviário suburbano que serve o concelho de Vila Franca de Xira, incentiva a utilização dos transportes públicos associados a outros modos de transporte, nomeadamente a mobilidade suave.

Neste contexto, pretende-se implementar uma reorganização da oferta dos lugares de estacionamento através duma gestão rigorosa e equilibrada, implementando progressivamente o controlo dos estacionamento nas zonas de maior procura do concelho, permitindo a reserva de oferta para utilizadores específicos e incrementando a eficácia da gestão e fiscalização do estacionamento no espaço público, eliminando o estacionamento ilegal.

A implementação desta política de mobilidade implica a aprovação e implementação do Regulamento Municipal de Mobilidade e Estacionamento, o qual define as zonas de estacionamento de duração limitada e as respetivas taxas a aplicar.

Como princípio, a fixação das taxas deve ter como critério e fundamento a racionalização do estacionamento público nas zonas delimitadas e deverá ter como objetivos:

- Onerar esse estacionamento por forma a desincentivar o estacionamento de longa duração, garantindo-se, dessa forma, uma maior rotatividade na ocupação dos lugares;
- Disciplinar o estacionamento abusivo e indevido e contribuir para uma melhor qualidade de vida e habitabilidade dos residentes das zonas fortemente procuradas por estacionamento;
- Promover uma repartição modal favorável aos modos mais sustentáveis e uma utilização mais racional do transporte individual.

Pelo anteriormente exposto, este documento tem por objetivo apresentar a fundamentação económico-financeira das taxas de estacionamento do Município de Vila Franca de Xira, por forma a dar cumprimento ao estipulado na Lei 53-E/2006, de 29 de dezembro, que aprova e

consagra o Regime Geral das Taxas das Autarquias Locais, e mais especificamente no seu artigo 8º e no seu artigo 9º.

2. METODOLOGIA

Tendo por base o zonamento das ZEDL (zonas estacionamento de duração limitada) definidas para as 3 zonas de intervenção foram também estabilizados os seguintes requisitos:

- A tipologia de zonas com escalonamento de tempo máximo de permanência;
- A tipologia, geometria e localização de cada zona a tarifar;
- As regras para residentes e a sua abrangência.

Estabilizadas estas questões de princípio é necessário proceder à definição do valor das taxas de estacionamento, em função da tipologia de cada uma das ZEDL, o que nos termos da lei implica a elaboração de um estudo para a sua fundamentação.

Nos termos da Lei n.º 53-E/2006, de 29 de dezembro, que aprova e consagra o Regime Geral das Autarquias Locais, o artigo 8.º, em matéria de criação de taxas, estabelece o seguinte:

1 - As taxas das autarquias locais são criadas por regulamento aprovado pelo órgão deliberativo respetivo.

2 - O regulamento que crie taxas municipais ou taxas das freguesias contém obrigatoriamente, sob pena de nulidade:

- a) A indicação da base de incidência objetiva e subjetiva;*
- b) O valor ou a fórmula de cálculo do valor das taxas a cobrar;*
- c) A fundamentação económico-financeira relativa ao valor das taxas, designadamente os custos diretos e indiretos, os encargos financeiros, amortizações e futuros investimentos realizados ou a realizar pela autarquia local;*
- d) As isenções e sua fundamentação;*
- e) O modo de pagamento e outras formas de extinção da prestação tributária admitidas;*
- f) A admissibilidade do pagamento em prestações.*

Assim, e nestes termos, apresenta-se nos capítulos seguintes a fundamentação associada ao cálculo da taxa ajustada para aplicação a esta realidade.

3. DETERMINAÇÃO DO CUSTO

Para determinação do custo por lugar de estacionamento identificam-se, desde logo e por ordem crescente de relevância, 3 tipos de custos, a saber:

➤ **Custo associado à exploração, que integra:**

- Coordenação;
- Fiscalização;
- Bilhética e outros custos;
- Custos de transações;
- Recolha, contagem e depósito;
- Processamento administrativo das infrações (em princípio associado à respetiva cobrança);
- Manutenção:
 - Equipamentos;
 - Baterias;
 - Terminais de fiscais;
 - Licença de Software de Fiscalização;
 - Pinturas de pavimento;
 - Outros.

➤ **Custo associado ao investimento inicial:**

- Estudo de Estacionamento;
- Projeto de Implementação das ZEDL;
- Parquímetros;
- Terminais de Fiscal;
- Pinturas de Pavimentos;
- Sinalização Vertical;
- Diversos:

➤ **Espaço Público que implica valorizar o custo de substituição pela ocupação do espaço de estacionamento.**

3.1. Custo associado à exploração

Para o cálculo do custo associado à exploração teve-se por base custos reais de exploração de outras operações equivalentes e na mesma área geográfica de referência.

Os dados obtidos referem-se a duas tipologias de exploração existentes e reais, sendo uma para uma operação com capacidades de 500 lugares e outra com capacidade para 2.000 lugares, permitindo por essa via uma extrapolação média de custos.

Neste princípio, os valores tidos como referência são os expressos na Tabela 1.

Tabela 1 - Valores reais de custos de exploração de outras operações

Nº Lugares Estacionamento	Coordenação e Fiscalização	Bilhética, Recolha Veículos e outros	Manutenção	Custo Transações	Custos Administrativos	Custos Totais Ano	Custo Total ano/lugar
500	90 000,00 €	20 000,00 €	10 000,00 €	5 000,00 €	15 000,00 €	140 000,00 €	280,00 €
2 000	300 000,00 €	35 000,00 €	30 000,00 €	15 000,00 €	50 000,00 €	430 000,00 €	215,00 €

Resulta deste princípio um valor médio de exploração por lugar de 250,00€/ano.

3.2. Custo associado ao investimento inicial

Para determinação do custo associado ao Investimento inicial adotou-se o mesmo princípio e valores reais de explorações equivalentes, na mesma área geográfica, resultando os valores expressos na Tabela 2.

Tabela 2- Custos de referência associados ao investimento

Nº Lugares Estacionamento	Estudo Estacionamento	Implementação das ZEDL	Equipamentos	Terminais de Fiscais	Marcação Lugares	Sinalização e Sinalética	Diversos	Total	Custo Total ano/lugar
500	5 000,00 €	10 000,00 €	150 000,00 €	2 500,00 €	35 000,00 €	10 000,00 €	20 000,00 €	232 500,00 €	465,00 €
2 000	10 000,00 €	20 000,00 €	600 000,00 €	10 000,00 €	140 000,00 €	40 000,00 €	50 000,00 €	870 000,00 €	435,00 €

Assumindo uma duração estimada de 10 anos, e assumindo também algum custo de financiamento, teremos um custo anual médio por lugar da ordem dos 50 €/ano.

3.3. Custo associado ao Espaço Público

Para a última vertente teremos de considerar o custo associado à reposição do espaço, ou seja , o equivalente ao custo de construção de um lugar em edificado.

Esta base de calculo é de facto a única forma de valorizar devidamente o espaço público podendo ser aceitável majorar este valor assim calculado pois este espaço, ao contrário dos estacionamentos em edificado, é finito e de impossível ampliação no quadro de uma zona urbana consolidada.

De forma simplificada, podemos assumir, como custo médio dum lugar de estacionamento em edificado, um valor de 20.000 €/lugar e, pese embora seja variável pelo tipo de terreno de

fundação, pelas ocupações de subsolo e pela integração do espaço público exigidos, teremos para um parque de 300 lugares este valor médio como razoável.

Assumindo uma duração estimada de 50 anos, e atribuindo um custo de financiamento de 3% (all in), podemos calcular o valor anual em 800 € por lugar.

Em resumo, o custo global anual equivalente de um lugar de estacionamento em ZEDL será o resultante do somatório dos três custos determinado conforme tabela 3

Tabela 3– Custo global anual equivalente de um lugar de estacionamento em ZEDL

Custos de Exploração	Custos de Investimento	Custos Espaço Público	Custos Totais/Lugar
250,00 €	800,00 €	50,00 €	1 100,00 €

Resulta assim um custo global anual de 1.100,00€/lugar.

4. CRITÉRIOS SUBJETIVOS

Tipicamente nos centros urbanos de dimensão e pressão semelhante ao do concelho de Vila Franca de Xira, o tempo médio de ocupação, pago em cada lugar de estacionamento, será na ordem de 6 horas por lugar, por dia, com eventual reforço ao sábado de mais duas horas.

Os valores de referência são bastante variáveis, também em função da gestão e fiscalização, e em zonas muito centrais de máxima pressão podem chegar a 10 horas vendidas, desde que o limite máximo de permanência seja de 2 horas.

Assim, teríamos em média que o número de horas vendidas por lugar ano seria de:

50 semanas X 5 dias úteis X 6 Horas + 50 semanas X 1 dia X 2 Horas = 1.600 Horas/ano

A consideração de 50 semanas (e não 52) tende a acomodar os feriados e a compensar os meses de menor procura.

Temos, então, definido um custo global anual de 1.100 €/lugar ano e um número previsível de horas vendidas de 1.600, o que conduz a um custo base horário por lugar de:

0,6875 € /Hora/lugar

As ZEDL propostas neste estudo abrangem as áreas centrais de:

- Vila Franca de Xira, com 882 lugares tarifados;
- Alverca do Ribatejo, com 3.193 lugares tarifados;
- Póvoa de Santa Iria, com 1.882 lugares tarifados.

Foi determinado que as tipologias de zonas a implementar são 5, conforme se indica abaixo:

- Zona Vermelha – zonas com alta rotação com máximo de permanência de 2 Horas a aplicar nos arruamentos de comércio e serviços em que importa salvaguardar a utilização do espaço por diferentes munícipes ao longo do dia; sendo zonas preferencialmente pouco extensas pois pelo regulamento proposto não são passíveis de uso pelos residentes durante o período útil de exploração;
- Zona Amarela - zonas mistas de transição entre a alta rotação e a zona verde de maior permanência, com limitação a 4 horas, que permite espelhar no estacionamento a evolução espacial da atividade geradora da procura de estacionamento; também aqui o estacionamento de residentes é permitido desde que munidos de título válido;
- Zona Verde - zonas de baixa rotação onde se permitirá uma maior permanência, com limitação a 4 horas, normalmente localizadas em zonas mais afastadas do centro e que asseguram a transição para as zonas não tarifadas; nestas zonas, os residentes poderão estacionar com base no seu dístico, válido, de residente;
- Zonas Azuis - são zonas específicas, onde é possível estacionar durante todo o dia pagando um valor fixo e, em regra, estão localizadas em áreas de menor pressão de procura de estacionamento e onde exista maior disponibilidade de oferta de estacionamento, funcionando como alternativa às zonas de estacionamento de duração limitada;
- As zonas exteriores às coroas Vermelha, Amarela e Verde, identificadas, são zonas de expansão, funcionando numa fase inicial como áreas de estacionamento livre, não tarifadas, que garantem a alternativa ao centro que se pretende gerir e que dão resposta ao utente que, não querendo pagar, poderá igualmente estacionar sem estar condicionado a percursos pedonais mais longos.

Tendo em consideração a limitação de espaço público disponível e a intensidade da procura associada à natureza da malha urbana, teremos de considerar fatores subjetivos, que transmitam ao utilizador a correta mensagem dos parâmetros impostos pela natureza da zona urbana em estudo.

Assim, nas zonas vermelhas deve considerar-se um agravamento no custo das taxas para sinalizar a necessidade de cada utente otimizar o seu tempo de ocupação do lugar de

estacionamento, dando como alternativa para permanências mais longas locais um pouco mais afastados e menos convenientes.

As zonas vermelhas oferecem aos utilizadores uma possibilidade de estacionamento mais conveniente por proximidade ao destino pretendido, sendo este, normalmente, em zonas de maior pressão urbanística.

Em resumo, deve ponderar-se o custo determinado com dois fatores, em que um traduz o excesso de procura para a oferta existente e o segundo a conveniência para o utilizador.

Tabela 4 - ZEDL - Vila Franca de Xira (concelho)

	Verde	Amarela	Vermelha	Azul
Coeficiente Saturação	0,75	1	1,5	Taxa diária
Coeficiente de conveniência	1,25	1,5	1,5	
Tarifa resultante	0,64 €	1,03 €	1,55 €	
Tarifa base	0,69 €			

De referir que a consideração do mesmo fator de conveniência para a zona vermelha e amarela se justifica pela necessidade de preservar lugares de estacionamento para os residentes sem inibir a sua possibilidade de estacionamento numa zona demasiado alargada.

Importa sublinhar que é objetivo garantir o funcionamento dos centros urbanos sem afastar os residentes da zona, que são parte fundamental do equilíbrio urbanístico que se pretende.

5. ANÁLISE COMPARATIVA

Importa fazer um enquadramento da taxa calculada no ponto anterior com as taxas praticadas noutros municípios da Área Metropolitana de Lisboa.

Não sendo obrigatório é lícito esperar alguma coerência nos valores das taxas aplicadas em zonas geográficas próximas, considerando a devida extrapolação em função da disponibilidade da oferta de lugares e da procura associada a cada uma das localidades tidas para efeitos de comparação.

Pelo que esta comparação é um exercício base para a fundamentação requerida embora nem sempre permita uma comparação direta uma vez que se constata tratar-se de realidades diferentes.

Desde logo em Lisboa foram criadas 4 zonas com diferentes níveis de taxas, em função da pressão urbanística e viária de cada área, obviamente para além das zonas exclusivas a residentes e das Zonas de Acesso Automóvel Condicionado. Esta mesma lógica foi aplicada nos diferentes centros da AMP.

Em Lisboa as taxas aplicadas e as permanências permitidas são as seguintes:

Tabela 5 - ZEDL – Lisboa

	Verde	Amarela	Vermelha	Castanha
Taxa horária	0,80 €	1,20 €	1,60 €	2,00 €
Máxima Duração	4 horas	4 horas	2 horas	2 horas

No caso de Almada temos:

Tabela 6 - ZEDL – Almada

	Verde	Amarela	Vermelha	Azul
Taxa horária	0,40 €	0,60 €	0,80 €	
Máxima Diário	3,20 €	4,80 €	6,40 €	0,50 €
Semanal	12,80 €	19,20 €	25,60 €	2,10 €
Mensal	48,00 €	72,00 €	96,00 €	8,65 €

Para Loures os valores são:

Tabela 7 - ZEDL – Loures

	C	B	A	A+
Taxa horária	0,37 €	0,49 €	0,53 €	0,65 €
Máxima Diário	2,44 €	3,25 €	4,07 €	4,07 €

Para Oeiras temos:

Tabela 8 - ZEDL – Oeiras

	Verde	Vermelha	Castanha
Taxa horária	0,40 €	0,80 €	1,50 €
Máxima Duração	10 Horas	4 Horas	2 Horas
Preço	2,60 €	3,80 €	2,70 €

Para Setúbal temos:

Tabela 9 - ZEDL – Setúbal

	Amarela	Azul	Vermelha
Tarifa horária	0,40 €	0,60 €	1,00 €
Máxima Duração	4 Horas	4 Horas	2 Horas
Preço	1,60 €	3,20 €	2,20 €

6. PROPOSTA DE TAXAS E DURAÇÃO MÁXIMA DO ESTACIONAMENTO

Tendo em consideração os valores de taxas resultantes do estudo de fundamentação económico-financeira desenvolvido, e tendo por comparação os tarifários aplicados noutros concelhos da Área Metropolitana de Lisboa, conforme indicado no ponto anterior, os valores propostos para as taxas a aplicar nas zonas de estacionamento de duração limitada são os expressos no quando seguinte:

Tabela 10 - ZEDL - Vila Franca de Xira (concelho)

	Verde	Amarela	Vermelha	Azul
Taxa horária	0,60 €	1,05 €	1,60 €	
Máxima Diário	2,40 €	4,00 €	3,20 €	1,00 €
Semanal	12,00 €	20,00 €	n/a	n/a
Mensal	48,00 €	80,00 €	n/a	n/a

Considerando que atualmente é aplicada uma taxa única com o valor de 0,65€/hora, independentemente da zona e por comparação com a proposta de valores para as novas taxas, resulta o seguinte:

- Na Zona Verde, a nova taxa proposta é de 0,60€/hora, o que implica uma ligeira redução do valor da taxa atualmente aplicada;
- Na Zona Amarela, a nova taxa proposta tem um valor máximo de 1,05€/hora, o que reflete um ajustamento da taxa em função duma majoração do coeficiente de

conveniência para o utilizador, em função duma maior proximidade das zonas de maior procura;

- Na Zona Vermelha, a nova taxa proposta tem um valor de 1,60€/hora e reflete um ajustamento com uma majoração que considera um coeficiente de saturação, tendo em conta uma elevada procura associada a um défice de estacionamento e um coeficiente de conveniência por se localizar na zona central da cidade;
- A Zona Azul destina-se a estacionamento de longa duração com aplicação de uma taxa diária de 1,00€.
- Nas Zonas de expansão, o estacionamento manter-se-á gratuito e sem restrições até que se venha a justificar a necessidade de as integrar nas zonas de estacionamento de duração limitada.

Para as taxas diárias, semanais, mensais são propostos os valores indicados na tabela seguinte e cujo valor foi determinado com base nas taxas horárias de cada uma das zonas onde estarão integradas.

Tabela 11 – Taxas propostas

Zona Tarifada	Tarifa Diária	Tarifa Semanal	Tarifa Mensal
Vermelha	n/a	n/a	n/a
Amarela	4,00 €	20,00 €	80,00 €
Verde	2,40 €	12,00 €	48,00 €
Azul	1,00 €	-	-

Na determinação das taxas previstas para a atribuição e utilização de lugares de estacionamento privativos na via pública, os valores propostos estão identificados na tabela seguinte, tendo por base o número de horas anuais equivalente de ocupação com a aplicação das respetivas taxas horárias em função da zona em que se localizam.

Tabela 12 – Taxa anual de lugares de estacionamento privativo

Zona Tarifada	Taxa Anual
Vermelha	2.000 €
Amarela	1.700 €
Verde	1.500 €
Azul	n/a

Para estes valores foram consideradas as seguintes horas anuais equivalentes de ocupação:

- Zona Vermelha: 50 semanas X 5 dias úteis X 5 Horas/dia = 1.250 Horas anuais
- Zona Amarela: 50 semanas X 5 dias úteis X 6,8 Horas/dia = 1.700 Horas anuais
- Zona Verde: 50 semanas X 5 dias úteis X 10 Horas/dia = 2.500 Horas anuais

A consideração de 50 semanas (e não 52) tende a acomodar os feriados.

Em suma, a fundamentação das taxas propostas para os estacionamento basearam-se numa combinação de princípios económicos, de gestão de mobilidade urbana e de enquadramento legal.

O objetivo principal é gerir a procura e a oferta de espaços de estacionamento, tendo por base fatores determinantes, nomeadamente:

- **Gestão da procura e da rotatividade:** O tarifário deve ser utilizado como uma ferramenta para promover a rotatividade dos lugares disponíveis, desencorajando a ocupação de longa duração em zonas de elevada procura e congestionamento; o que liberta espaços para mais utilizadores ao longo do dia, beneficiando o comércio local e os serviços;
- **Utilização privada e privativa do espaço público:** as taxas em apreço são consideradas como tal pela utilização privada de bens do domínio público (a via pública); a legislação portuguesa, no caso o Regime Geral das Taxas das Autarquias Locais, estabelece que estas taxas devem ter uma fundamentação económico-financeira que reflita, pelo menos, os custos diretos e indiretos associados à criação e manutenção dos lugares e à gestão do serviço.
- **Promoção da mobilidade sustentável:** a tributação e tarifação do estacionamento visa desencorajar o uso excessivo do transporte individual motorizado em áreas urbanas densas, incentivando os condutores a optar por transportes públicos, modos suaves (bicicleta, a pé) ou parques de estacionamento periféricos;
- **Equilíbrio entre oferta e procura:** as taxas estão condicionadas em função do desequilíbrio entre a oferta e a procura numa determinada zona; zonas com maior pressão de estacionamento e zonas centrais têm, geralmente, taxas mais elevadas e limites de tempo de permanência mais curtos.
- **Critérios sociais e de resiliência urbana:** a fundamentação também considera a criação de dísticos para residentes e para comerciantes com valores de tributação e tarifação bonificados, de forma a garantir o acesso ao estacionamento para quem vive nessas áreas e incluiu outras exceções, nomeadamente o estacionamento gratuito em zonas

mais periféricas e ainda a consideração de zonas de estacionamento com taxa diária reduzida;

- **Custos operacionais e de investimento:** as receitas provenientes das taxas devem permitir cobrir os custos de instalação, manutenção e operação dos parquímetros, sinalização, fiscalização e gestão de todo o sistema de estacionamento pela entidade gestora e ainda o investimento na promoção e requalificação do espaço público.

Em resumo, os valores propostos para as taxas a aplicar nas zonas de estacionamento de duração limitada incorporam estes fatores, e vão naturalmente além da simples cobrança de um serviço ou da disponibilização de um serviço e da utilização de um bem imóvel dominial público, pretendendo-se também que seja um instrumento essencial na gestão integrada da mobilidade urbana, destinado e adequado a melhorar a qualidade do espaço público e a qualidade de vida nas cidades do concelho.