

Exmº Sr. Presidente da  
Comissão de Avaliação do Impacte  
Ambiental do "Fórum Alverca".

Cachoeiras, 16 de Março de 2009

O **Xiradania – Movimento de Cidadania Vilafranquense**, com sede no Casal do Rabasco, Estrada do Rabasco, Loja Nova, Cachoeiras, concelho de Vila Franca de Xira, pessoa colectiva n.º 506 729 273, e sitio web em <http://www.xiradania.org>, o **GEOTA - Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente**, com sede na Travessa do Moinho de Vento, N.º 17, CV. Dta. 1200-727 LISBOA – PORTUGAL e sitio web <http://www.geota.pt>, vêm apresentar, nos termos do art. 14.º, n.º 3 da Lei 69/2000, de 3 de Maio, na redacção do Decreto – Lei n.º 197/2005, que aprovou o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental, a sua: **participação escrita na consulta pública** da avaliação do impacte ambiental do projecto comercial denominado "Forum Alverca", o que fazem nos termos seguintes:

### 1.º

O terreno em que se pretende implantar o projecto está classificado no Plano Director Municipal de Vila Franca de Xira (PDM) como "Área Industrial Existente", onde, segundo o Regulamento do PDM, "é possível a construção de edifícios destinados a usos industriais e serviços complementares" (art. 30.º do Regulamento do Plano

Director Municipal de Vila Franca de Xira, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 16/93, de 17 de Março).

### 2.º

No entanto, projecta-se a construção de um Centro Comercial, de um Parque de Retalho, ambos para actividade exclusivamente comerciais e de um Parque de Escritórios (p. 8), que não são susceptíveis de ser classificados como "edifícios destinados a usos industriais e serviços complementares", pelo que importa concluir que o projecto viola o disposto no Regulamento do PDM, facto que, aliás, é reconhecido pelo próprio Resumo não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental (RNT-EIA) (p. 10, 21).

### 3.º

O RNT-EIA refere que o terreno se encontra dentro dos limites das áreas inundáveis (p. 10).

### 4.º

Não é referido, no entanto, qualquer estudo das consequências da construção de um parque de estacionamento subterrâneo com 850 lugares (p. 7) e uma área bruta de construção abaixo do solo de 28.600m<sup>2</sup> (p. 9).



### 5.º

Nem sequer se refere qualquer medida que minimize os efeitos de cheias, através da recuperação das condições iniciais de permeabilidade daqueles solos, ou da criação de sistemas de protecção e drenagem.

### 6.º

O RNT-EIA também não menciona, não analisa, e não refere qualquer tipo de impactes a produzirem-se no biótopo das "salinas de Alverca", na imediata proximidade do empreendimento, que é comumente classificado como a mais importante área para a conservação da natureza na margem direita do estuário do Tejo (cf., por todos, os estudos técnicos do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa).

### 7.º

No que diz respeito à qualidade do ar (ponto 5.5, p. 19) o RNT-EIA prevê "um ligeiro acréscimo da concentração de poluentes ", seguindo-se uma tentativa confusa de minorizar este efeito.

### 8.º

As políticas públicas orientadas para a diminuição das deslocações em transporte individual motorizado (TI) e a transferência entre diferentes modos de transporte, com os desejados impactes ambientais, nomeadamente no controle das emissões de dióxido de carbono e na luta contra as alterações climáticas têm no modelo do "Mall" um reconhecido obstáculo.

### 9.º

Será, portanto, previsível um agravamento significativo das deslocações em TI em Alverca e para Alverca, originada em toda a vasta área de influência do empreendimento.



### 10.º

Registe-se que muito embora, seja feita uma referência à existência de uma estação ferroviária em Alverca, não é estudada a forma de acesso, pedonal ou em transporte público, a partir da mesma.

### 11.º

Ainda quanto ao tráfego e acessibilidades (ponto 5.11, p. 21), o RNT-EIA é totalmente omissivo no que se refere à acessibilidade do centro comercial a pé ou em transportes públicos, prevendo aparentemente que as deslocações de e para as infra-estruturas que constituem o projecto sejam realizadas em transporte individual.

### 12.º

Dadas as características das vias circundantes, principalmente depois das alterações propostas no RNT-EIA, o acesso pedonal revela-se, de facto, muito difícil ou mesmo impossível, pelo que o projecto se converteria numa "ilha" desligada do tecido urbano à qual só é possível aceder de automóvel.

### 13.º

No que concerne à poluição sonora, regista-se, de novo, uma tentativa de minorização (ponto 4.6).

### 14.º

E, ainda que se reconheça expressamente a ilegalidade da situação pré-existente, ignora-se as implicações decorrentes do projecto para a eficácia e a prossecução dos objectivos a prosseguir pelo "plano de redução de ruído" (ponto 5.5, p.20).

### 15.º

No ponto 5.11, propõe-se, entre outras alterações à rede viária, o alargamento da Rua – incorrectamente designada por avenida – Eng.º Vilar Queirós para "2 vias por sentido e sua intersecção na Circular Urbana de Alverca, com eliminação dos movimentos de viragem à esquerda de/para vias perpendiculares".

### 16.º

Este alargamento e a inclusão desta rua na "circular" foi já contestada, em várias ocasiões, por movimentos de opinião pública local, incluindo o XIRADANIA, tendo sido propostas várias alternativas a este traçado e tendo-se a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira comprometido com aqueles movimentos a não proceder ao alargamento de uma para duas faixas.

### 17.º

Note-se que esta rua tem actualmente um limite de velocidade de 30km/h, o que é certamente incompatível com a sua utilização para efeito agora pretendido.

### 18.º

A concretizar-se, este alargamento traduzir-se-à na criação de uma "via rápida" separando a zona habitacional da Quinta das Drogas da estação ferroviária e de duas das principais escolas de Alverca (a EB 23 Jacques de Magalhães e a Secundária Gago Coutinho), obrigando todos os que diariamente se dirigem a pé para estes locais a atravessar a referida "via rápida".

### 19.º

A proposta "proibição de viragem à esquerda" dificulta ainda, desnecessariamente, o acesso às zonas habitacionais existentes.

### 20.º

Esta solução é portanto inadmissível de todos os pontos de vista, e em particular, o da segurança e conforto dos percursos pedonais.

### 21.º

No ponto 4.2 (p. 13), o texto é interrompido a meio da primeira frase.

22.º

É surpreendentemente referida como positiva a "valorização dos terrenos urbanos da freguesia de Alverca" (ponto 5.10, p. 21), sem a devida fundamentação, esperando-se a perda da qualidade de vida urbana e fundiária, que decorre do empreendimento e, concretamente, nas áreas mais afectadas pelo aumento de tráfego rodoviário e pelo alargamento das infra-estruturas rodoviárias.

23.º

No mesmo ponto 5.10, refere-se que "o empreendimento captará um total de 3.790 trabalhadores";

24.º

Mas não é feita, em qualquer parte do RNT-EIA, uma análise dos efeitos da construção do centro comercial e parque de retalho nas actividades económicas locais, nomeadamente no comércio tradicional, e consequente perda de emprego nesta área.

25.º

Ora, tal como já foi referido publicamente pelas duas estruturas empresariais representativas do sector no município vilafranquense, o que os promotores não dizem é quanto postos de trabalho vão ser destruídos em toda a sua área de influência.

26.º

Sucedem que, no contexto de prologada crise económico-financeira que afecta o país, encerram 30 a 40 lojas por dia em Portugal, segundo os dados da Confederação do Comércio e Serviços de Portugal (cf. "Expresso", de 3 de Janeiro de 2009).

27.º

E os 11.000 estabelecimentos comerciais encerrados em Portugal, no decurso do ano de 2008, encontram reflexo na perda de 45.400 empregos no sector nos anos de 2007 e 2008, segundo a mesma confederação (cf. Lusa, 8 de Janeiro de 2009).

### 28.º

A estagnação da economia não justifica, só por si, este processo, uma vez que o sector foi sujeito a uma feroz concorrência, resultante do aumento 2,3 milhões de metros quadrados de grandes superfícies (2004) para os 4,5 milhões de metros quadrados do mesmo tipo de comércio (2007), aos quais devem ser adicionados mais de um milhão de metros quadrados no “difícil” ano de 2008.

### 29.º

A situação é tal, que reconhece-se o “espectro de um excesso de oferta de centros comerciais no país (...), a indústria dos centros comerciais foi a “galinha dos ovos de ouros” nos últimos 15 anos para todos os promotores e para os lojistas e agora chegámos a um ponto de saturação em muitas localizações. Daqui para a frente irá vigorar a lei do mais forte” (cf. entrevista do Managing Partner da Cushman & Wakefield em Portugal, jornal OJE, de 7 de Janeiro de 2009).

### 30.º

Acresce que também são ignoradas as implicações urbanísticas decorrentes do fenómeno de despovoamento comercial nas áreas centrais da cidade e do comprometimento da viabilidade de futuras operações de regeneração urbana dessas mesmas áreas,

### 31.º

As quais, carecem da diversidade de usos e ocupações, incluindo os comerciais, da reabilitação física do edificado que a actividade comercial de rua induz, em oposição à proposta de forte “zonamento” que o presente projecto traduz.

Em conclusão:

1.<sup>a</sup> O empreendimento é incompatível com o actual PDM de Vila Franca de Xira.

2.<sup>a</sup> O respectivo terreno encontra-se dentro dos limites das áreas inundáveis, sem que se contemplem medidas minimizadoras.

3.<sup>a</sup> O RNT-EIA não analisa os impactes no biótopo das "salinas de Alverca", na imediata proximidade do empreendimento.

4.<sup>a</sup> A afectação da qualidade do ar é menorizada.

5.<sup>a</sup> É previsível um agravamento significativo das deslocações em TI em Alverca e para Alverca, originada em toda a vasta área de influência do empreendimento, com o incremento das emissões de dióxido de carbono.

6.<sup>a</sup> Dadas as características das vias circundantes, o projecto é uma "ilha" desligada do tecido urbano à qual só se acede de automóvel.

7.<sup>a</sup> A eficácia de um futuro "plano de redução de ruído" na área é comprometida e o projecto não contribui para a reposição da legalidade em matéria de poluição sonora.

8.<sup>a</sup> O alargamento das infra-estruturas rodoviárias impossibilita a Câmara Municipal de cumprir os compromissos existentes com os cidadãos alverquenses e afecta a segurança e o conforto dos percursos pedonais.

9.<sup>a</sup> São negativos os efeitos nas actividades económicas locais, nomeadamente no comércio de proximidade, com a consequente perda de emprego nesta área.

10.<sup>a</sup> São igualmente negativas as implicações urbanísticas decorrentes do fenómeno de despovoamento comercial nas áreas centrais da cidade e da inviabilização de futuras operações de regeneração urbana.