



PARECER

ESTUDO DE TRÁFEGO
SAINT GOBAIN
SANTA IRIA DE AZÓIA
LOURES

A Câmara Municipal de Loures no actual mandato autárquico que terminará em Outubro de 2025 decidiu ou tem permitido que se mantenha uma visão para o Concelho de secundarização, de suporte às actividades de Lisboa, uma espécie de quintal das traseiras para onde se vai empurrando o que a Capital não aceita.

Poderiam dar-se vários exemplos, mas o caso da antiga COVINA é paradigmático e ilustrativo do que aqui se afirma. Eis-nos perante uma antiga unidade industrial, que as circunstâncias do modo de funcionamento económico dominante fizeram encerrar, determinando a perda de emprego e perda de riqueza para o Concelho de Loures. Inquestionavelmente precisava de ser substituída por um projecto alternativo que promovesse novo e mais qualificado emprego, sustentabilidade económica e ambiental, qualificasse a vida social, cultural e desportiva, impulsionasse a saúde pessoal e colectiva e articulasse a cidade com o rio e os meios de transporte, nesta região de transição entre a Área Metropolitana e o Ribatejo, com potencial para uma diversificação turística também ela sustentável e geradora de proveitos para o bem comum.

Todavia, o Executivo municipal entendeu acolher – sem debate público e sem a correspondente transparência - mais um projecto logístico que tenderá sempre, pela sua própria natureza:

- A possuir um muito baixo nível de empregabilidade;
- A gerar um impacto ambiental e para a saúde pública muito significativo, pela operação de um número brutal de veículos pesados e maquinaria e as respectivas emissões de gases com efeito de estufa e ruído associado;
- A ocupação substancial do território com edifícios armazenais com impacto na paisagem, nas vias de comunicação, na circulação viária e na dissuasão turística;
- A promoção da impermeabilização dos solos com potenciais impactos a prazo em toda a zona ribeirinha, incluindo o próprio projecto logístico.

Para sustentar um tal projecto, evidentemente, seria necessário um Estudo de Tráfego que demonstrasse “tecnicamente” que o projecto logístico da antiga COVINA, não só não era inconveniente, como até traria vantagens. E é esse o papel que o Estudo de Tráfego – que tanto demorou a ser disponibilizado à ADAL – cumpre, ou seja, a tentativa de tornar mais atractivo, aquilo que instintivamente merece justificadas dúvidas e muitas reservas.

Podem até já estar consumados todos os factos e todas as infelizes decisões sobre o projecto logístico para a antiga COVINA, mas a ADAL, ainda assim, entende que a participação cidadã não poderá – a prazo - continuar a ser desvalorizada e ignorada pelo poder político local, pelo que mantém o seu envolvimento com os processos que impactam na vida dos que aqui nasceram e dos que aqui vivem ou trabalham, que impactam no território e que impactam na vida futura de todos. São os princípios e não circunstancialismos que nos impelem a fazer ouvir os questionamentos que temos, as dúvidas que se nos impõem e as opiniões que formamos.

Assim, aqui partilhamos adiante as dúvidas e comentários que o Estudo de Tráfego a propósito do projecto logístico para a antiga COVINA nos suscitam:

Pág 1

“One Step Forward”

Aparentemente, “One Step Forward” será a entidade que realizou o Estudo de Tráfego, contudo, não foi possível encontrar outros estudos e referências que permitam considerar a entidade tecnicamente idónea para a realização de tal estudo. A Câmara Municipal de Loures confirmou as credenciais ?

Pág.7

O estudo dá resposta às exigências das disposições legais vigentes, tendo como objetivo estimar o impacto decorrente do funcionamento do empreendimento sobre a rede viária na sua envolvente direta, em termos de tráfego rodoviário e de estacionamento, por forma a demonstrar a sua viabilidade técnica e dotação funcional. Deste modo, o estudo tem os seguintes objetivos principais:

Acreditamos que o propósito de “demonstrar a sua viabilidade técnica e dotação funcional” não é apenas semântica ou estilo discursivo, mas antes a confissão do real objectivo do estudo: “demonstrar a sua viabilidade”. Não se queria estudar para decidir, mas antes suportar com um estudo uma decisão já tomada. É o que nos vemos obrigados a concluir.

Pág 15

Apresentam-se de seguidas os resultados das contagens por posto em unidades de veículos equivalentes (1 veículo ligeiro = 1 veículo equivalente; 1 veículo pesado = 2 veículos equivalentes).

Faz sentido, para o estudo em concreto, do projecto em concreto, fazer equivalência de 1 veículo pesado = 2 veículos ligeiros ?!...

Pág 25

- ✘ Evolução Natural do Tráfego - Traduz diretamente os aumentos da mobilidade e da motorização, ou seja, trata-se do crescimento de tráfego que ocorre mesmo que não existam alterações na rede ou novos pontos de geração de tráfego;

Esta questão pode ser – e provavelmente é – um dos óbices metodológicos do estudo, que supõe uma mera “evolução natural” do tráfego na zona, mas não leva em linha de conta – por falta de informação ou por falta de a procurar? – a “evolução induzida” que a Câmara Municipal de Loures está a promover, com um sem número de novas urbanizações e construção habitacional avulsa e, outras permissões urbanísticas, todas com geração de tráfego na área do projecto.

Pág 29

Assim, nos cenários futuros com empreendimento é adicionada esta procura à procura verificada atualmente pelas contagens. Resultando num total de 79 entradas e 20 saídas na HPM-DU e 28 veículos

Aqui se evidencia e confirma que os “cenários futuros” não consideram devidamente o contexto que legitimamente se pode esperar, com as decisões políticas já tomadas de construir e construir, e que acentuarão e muito o tráfego e a utilização das vias em torno do projecto.

Pág 40

Esta avaliação é realizada através do cálculo dos níveis de serviço de acordo com a metodologia proposta no Manual de Capacidade norte-americano *HCM 2010 (Highway Capacity Manual - Transportation Research Board - National Research Council, Washington, D.C. - 2010)*, à exceção do caso das rotundas, cuja análise se baseia na metodologia recomendada pela *Infraestruturas de Portugal*, o Método do TRL (*Transport Research Laboratory*).

Recorre-se, para referência, a um Manual de Capacidade norte-americano? Parece ser inadmissível para aplicação em Portugal em cálculo de níveis de serviço. Nada no tráfego norte-americano aparenta poder constituir referência para a Europa e ainda menos para Portugal. Não deveria ser aceite. Interessava saber com que fundamento a Câmara Municipal de Loures aceita tais referências.

Pág 41

O Nó 1 corresponde ao entroncamento semaforico na EN10. O esquema semaforico, com 3 fases, e os tempos médios de verde, amarelo e vermelho em cada fase, levantados nos trabalhos de campo, apresentam-se na figura e tabela seguintes. A vista aérea atual e o esquema de movimentos apresentam-se na figura seguinte.

Aqui se volta a evidenciar falta de rigor, se não mesmo dissonância com a realidade. O nó semaforico já não existe no local e foi construída uma rotunda, com determinadas características que, como já se vê, tem implicações diversas na fluidez do tráfego, como o executante do estudo bem sabia. O que permitem concluir os “movimentos” já inexistentes ?

Pág 47

Conforme se pode verificar, estimam-se boas condições de circulação com nível de serviço iguais e superior a “C” no cenário atual e futuro sem empreendimento, no entanto, nos cenários com empreendimento, com a construção da rotunda, estimam-se melhores condições de circulação com nível de serviço iguais a “A”, associados a baixos tempos de atraso e adequadas capacidades de reserva.

Discorda-se de uma tal conclusão, na medida em que basta circular na via, actualmente, sem empreendimento, para se perceber que há constrangimentos importantes que resultam do volume de tráfego, ainda sem a introdução do movimento de viaturas pesadas que inevitavelmente se terá na zona.

Pág. 52

De acordo com os cálculos efetuados, estimam-se más condições de circulação no ano atual e seguintes. Sendo que no cenário com empreendimento, uma vez que está prevista a alteração do nó estimam-se melhorias nas condições de circulação.

A páginas 52, é produzida uma espantosa conclusão, que parece ilustrar a ideia já referida de que o Estudo de Tráfego não pretende ajudar à decisão, mas antes pretende justificar a decisão.

Não há como acreditar, sem robusta justificação, que aqui não se encontra, que nas condições de nó semaforizado as condições seriam más, mas como que por magia, com a mera alteração do nó, tudo melhora o suficiente para “encaixar” o projecto logístico.

Está-se perante uma tentativa de “ponte argumentativa”, que não se sustenta na realidade, muito menos na lógica.

Pág 66

Para determinar o desempenho em secção considerou-se a análise da capacidade e nível de serviço na secção corrente de estradas de 2x1 vias (*Two-Lane Highways - Planning Analysis*) na HPT-DU, no ano atual (2024) e ano base (2026) e no ano horizonte de projeto (2036), nos cenários *com* e *sem empreendimento*. Considera-se que o EN10, neste trecho, corresponde à classe III, dado que esta classificação é a que mais se aproxima das suas características neste local.

O Estudo conclui que a EN10, Estrada Nacional, portanto, tem características correspondentes à classe III ?

Mas não é por causa dessas características que é considerada Estrada Nacional no Plano Rodoviário há tantos anos ?

Pág 75

Estes valores foram estimados com recurso aos valores obtidos nas contagens e na informação referente ao Posto de Recenseamento de Tráfego 591U/CD, situado ao Km 123,7 da estrada Nacional n.º10,, datados de 2005. A tabela seguinte apresenta os valores percentuais de tráfego considerados nos três períodos, por classe de veículos (ligeiros e pesados).

O Posto de Recenseamento referido fica em Alverca. coordenadas GPS aproximadas: 38.906° N, 9.032° W. Como se mobilizam dados daquela geografia para o âmbito deste projecto ?

Acresce aliás a circunstância mirabolante de datarem de 2005, ou seja, com 20 anos de idade, como se neste lapso de tempo nada tivesse mudado.

O recurso a este tipo de dados desactualizados e descontextualizados promovem a legítima desconfiança sobre este Estudo e as suas conclusões.

Pág 79

A oferta prevista não cumpre o legalmente exigido pelo que no capítulo seguinte apresenta-se a determinação dos lugares de estacionamento efetivamente necessários em termos funcionais para o empreendimento.

A alegada capacidade necessária não pode, em qualquer circunstância substituir, por golpe de um qualquer entendimento técnico parcelar e privado, a necessidade legal e regulamentar. Quem o faça incorre em grave irregularidade.

Pág 80

A metodologia mais adequada para determinar a capacidade necessária do parque de estacionamento de veículos ligeiros do supermercado baseia-se, para este tipo de empreendimento, no valor da sua procura e no seu comportamento.

“Veículos gerados/atraídos pelo supermercado” ?!...

Aqui voltamos à problemática da credibilidade do Estudo de Tráfego e ao rigor deste, bem como à dúvida sobre que diligências fizeram os serviços municipais para avaliarem o Estudo e as suas conclusões a partir de premissas erradas.

Assim, de acordo com este método, o total de lugares de estacionamento necessários resulta do produto do número de veículos gerados/atraídos pelo supermercado em hora de ponta pela duração média do estacionamento, sendo, portanto, dado pela seguinte expressão:

É motivo de questionamento uma tal análise de um Estudo de Tráfego. Por um lado, já conhece a “oferta prevista” e assume que “não cumpre o legalmente exigido” e, desde logo, adianta que irá indicar a determinação de lugares “efectivamente necessários em termos funcionais”.

Quem faz um estudo que no plano técnico e ético não esteja comprometido com a promoção e justificação do empreendimento não se envolve a um tal ponto de atrevimento urbanístico, propondo-se à violação dos regulamentos municipais.

Pág 82

Verifica-se que a zona onde se irá localizar o empreendimento se encontra servida por serviços de transporte coletivo. No entanto, a existência de boas condições de circulação em transporte individual associada à disponibilidade de estacionamento no empreendimento e à preferência pessoal para a realização de deslocamentos em transporte individual, faz prever que a repartição modal seja mais favorável ao transporte individual.

Eis algo que se devia corrigir, não por causa apenas deste empreendimento, mas como política geral do Município da Área Metropolitana e do País. Dar privilégio ao transporte colectivo em detrimento do individual.

Em qualquer caso, se assim é, não deixa de ser curiosa a intenção de defrontar o Regulamento do PDM e incumprir a lei quanto ao número de lugares de estacionamento a assegurar.

Qual é a posição da Câmara Municipal de Loures sobre estas matérias ?

Pág 83

O estudo foi elaborado tendo em conta as alterações de procura previsíveis na rede, principalmente no que se refere ao tráfego gerado diariamente pelas funções a instalar no empreendimento.

Um Estudo de Tráfego, para o fim que deveria ter sobre os impactos do projecto logístico para a antiga COVINA, se fosse o adequado e não apenas auto-justificativo do projecto, não podia nunca focar-se “principalmente no que se refere ao tráfego gerado diariamente pelas funções a instalar no empreendimento”.

A Câmara Municipal de Loures não pode ignorar que ao tráfego gerado pelo projecto se associará inevitavelmente, todos os tráfegos gerados por todos os projectos que insensatamente estão a densificar a ocupação do território com trânsito ligeiro e pesado.

Pág 83

Estima-se que a Parcela 1 do empreendimento venha a ter uma geração de 67 veículos a entrar e 20 a sair na hora de ponta da manhã e 26 veículos a entrar e 69 a sair na hora de ponta da tarde de um dia útil. A Parcela 2 do empreendimento venha a ter uma geração de 54 veículos a entrar e 16 a sair na hora de ponta da manhã e 20 veículos a entrar e 52 a sair na hora de ponta da tarde de um dia útil.

Seria do maior interesse como se procedeu a tal estimativa, com que base e por quem.

Pág 83

Nó 1: Estimam-se boas condições de circulação com nível de serviço iguais e superior a “C” no cenário atual e futuro sem empreendimento, no entanto, nos cenários com empreendimento, com a construção da rotunda, estimam-se melhores condições de circulação com nível de serviço iguais a “A”, associados a baixos tempos de atraso e adequadas capacidades de reserva;

*Como se obtêm tais estimativas e conclusões ? Porque tinha de ser ou porque há informação capaz de permitir afirmar o que é afirmado ?
Uma sucessão de informações não demonstradas não conduzem a qualquer conclusão lógica, racional e aceitável.*

Pág 86

Relativamente à dotação de estacionamento, o PDM de Loures exige valores desadequados à procura do empreendimento, assim, com base nas necessidades funcionais estima-se que serão necessários acomodar no máximo, 208 lugares de ligeiros e 58 lugares de pesados para a Parcela 1 e 151 lugares de ligeiros e 43 lugares de pesados para a Parcela 2, pelo que a oferta prevista de é superior à procura máxima estimada.

A Câmara Municipal de Loures tem de esclarecer se permitiu a violação do PDM e das normas aplicáveis ou se concede ao promotor o direito de agir pelo seu arbítrio e critério.

Das análises realizadas e considerando os pressupostos admitidos no presente estudo, verifica-se que o tráfego gerado pelo empreendimento não será suscetível de gerar impactos significativos à circulação na rede viária envolvente.

De modo algum nos parece que possa ser extraída uma tão determinada “verificação”.

A ADAL não concorda com a conclusão de que não apenas não há impactos no tráfego com o projecto logístico, como ainda tudo será melhor.

Feitas as observações, suscitadas as dúvidas e formulados os questionamentos, alguns dos quais a Câmara Municipal de Loures não poderá eximir-se a dar explicações, sob pena de permitir a suspeita sobre os contornos de preparação e justificação do projecto, é tempo do Projecto ser apresentado aos santairienses, aos cidadãos do Concelho de Loures e aos utentes da Estrada Nacional 10.

Todos devem ter boa consciência dos projectos desta dimensão e dos impactos na sua vida quotidiana e nos efeitos para o futuro. Na sua saúde, no seu bem estar, no ambiente colectivo, na economia local.

Mesmo que seja para justificar o projecto logístico, os responsáveis políticos devem explicar o que esperam e o que farão se os resultados não forem os esperados.

Salientamos ainda que as mudanças climáticas que se aceleram, não são problemas dos “outros”. São nossos também e as decisões que agora tomamos terão impactos futuros que não se pode fingir não perceber cada vez que se desenvolve um projecto deste tipo.

A Direcção

02 de Agosto de 2025