



JUNTA DE FREGUESIA DE ALVERCA DO RIBATEJO E SOBRALINHO

eee

Consulta Pública do Projeto de Regulamento Administrativo Municipal de Mobilidade e Estacionamento do Município de Vila Franca de Xira

PARTICIPAÇÃO DA UNIÃO DE FREGUESIAS DE ALVERCA DO RIBATEJO E SOBRALINHO

Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira,

I. Introdução

A União de Freguesias de Alverca do Ribatejo e Sobralinho reconhece a necessidade de promover uma utilização mais eficiente do espaço público, melhorar a gestão do estacionamento e incentivar formas de mobilidade mais sustentáveis.

Contudo, considera que o Projeto de Regulamento Administrativo Municipal de Mobilidade e Estacionamento, na sua redação atual, apresenta insuficiências técnicas, territoriais e jurídicas que justificam a sua não aprovação definitiva.

A principal fragilidade da proposta reside no facto de a tarifação do estacionamento surgir como medida imediata, sem que tenham sido previamente implementadas as alternativas de mobilidade que o próprio estudo técnico identifica como necessárias para reduzir a dependência do automóvel.

A experiência nacional e europeia demonstra que a mobilidade sustentável não se alcança através da cobrança do estacionamento, mas através da criação de alternativas eficazes que permitam retirar veículos dos centros urbanos e reduzir a necessidade de utilização do automóvel particular.

II. Falta de alternativas à utilização do automóvel

O estudo técnico que suporta o regulamento reconhece expressamente a importância da criação e reforço de parques dissuasores, da reorganização da oferta de estacionamento periférico e da melhoria das alternativas de transporte coletivo.

Todavia, não é apresentado qualquer plano vinculativo para:

- Construção de novos parques dissuasores;
- Ampliação dos parques existentes;
- Ligação dos parques aos principais destinos urbanos;
- Criação de serviços de transporte de proximidade;
- Melhoria da acessibilidade ao interface rodoferroviário

Na ausência destas medidas, a tarifação do estacionamento traduz-se essencialmente num novo encargo para os utilizadores, sem garantir uma efetiva alteração dos padrões de mobilidade.

A União de Freguesias considera, por isso, que a implementação integral das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada deverá ser precedida pela criação de soluções alternativas de mobilidade e estacionamento.

III. Impacto sobre os residentes do Sobralinho, Arcena e Bom Sucesso

O regulamento cria um impacto particularmente significativo sobre os residentes das localidades do Sobralinho, Arcena e Bom Sucesso.

Estes cidadãos dependem diariamente da cidade de Alverca para:

- Utilização da estação ferroviária;
- Exercício da atividade profissional;
- Acesso a serviços públicos;
- Utilização de equipamentos de saúde;
- Frequência de estabelecimentos de ensino;
- Comércio e serviços.

Contudo, os mecanismos de proteção previstos no regulamento destinam-se essencialmente aos residentes localizados dentro das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada.

Segundo o estudo técnico, estão previstos até 2.182 dísticos de residente para Alverca, sendo igualmente possível a atribuição de lugares reservados a empresas e lugares privativos.

Dos cerca de 3.114 lugares tarifados previstos para Alverca, até 311 lugares poderão ser reservados a empresas e lugares privativos, reduzindo a disponibilidade para os restantes utilizadores para cerca de **2.803 lugares. Na área de estudo de Alverca residem mais de 9.519 habitantes. Estão disponíveis 2182 dísticos de residentes.**

Muitos residentes da área de implementação e os residentes das restantes localidades da União de Freguesias ficam, assim, sujeitos ao pagamento integral do estacionamento, apesar de utilizarem diariamente a cidade e contribuírem igualmente para a economia local e para as receitas municipais.

Esta situação gera um problema de equidade territorial que importa corrigir.

IV. Ausência de estudo de impacto socioeconómico

O regulamento é acompanhado por estudos relativos à ocupação dos lugares de estacionamento, rotatividade, procura e utilização do espaço público.

Contudo, não foi identificada qualquer avaliação específica dos impactos sociais e económicos da medida sobre:

- Famílias;
- Trabalhadores pendulares;
- Utilizadores da estação ferroviária;
- Idosos;
- Pessoas com mobilidade reduzida;
- Comércio tradicional;
- Residentes das localidades periféricas da freguesia.

Nos termos dos princípios da proporcionalidade, da boa administração e da prossecução do interesse público, consagrados na Constituição da República Portuguesa e no Código do Procedimento Administrativo, as medidas restritivas devem ser acompanhadas de uma avaliação adequada dos seus impactos económicos e sociais.

A União de Freguesias entende, por isso, que deverá ser realizado um estudo de impacto socioeconómico antes da implementação definitiva do sistema.

V. Mobilidade sustentável e estado da arte europeu

As políticas de mobilidade urbana mais bem-sucedidas na Europa demonstram que a redução da circulação automóvel nos centros urbanos é alcançada através de uma combinação integrada de medidas.

Entre as soluções atualmente adotadas destacam-se:

- Parques dissuasores localizados nos acessos às cidades;
- Transporte coletivo de elevada frequência;
- Sistemas de transporte local de proximidade;
- Requalificação dos percursos pedonais, com realce na crónica ausência de ligação pedonal ao Sobralinho;
- Redes cicláveis seguras;
- Zonas de acesso automóvel condicionado;
- Pedonalização progressiva dos centros urbanos;

A prioridade das políticas públicas de mobilidade deixou de ser a gestão do estacionamento e passou a ser a redução da necessidade de utilização do automóvel.

Neste contexto, a União de Freguesias entende que Alverca deverá evoluir para um modelo de cidade de proximidade, privilegiando a mobilidade pedonal, os transportes públicos e os modos suaves de deslocação.

VI. Necessidade de ligações de proximidade entre localidades

A redução da utilização do automóvel não será possível sem a criação de uma rede de transporte local que assegure ligações regulares entre:

- Sobralinho, Arcena, Bom Sucesso, Chasa, Malvarosa, Adarse, A-dos-Melros, A-dos -Potes, Bairro do Estacal e Casal das Areias ao centro de:
- Alverca;
- Estação ferroviária;
- Principais equipamentos públicos.

A criação de um serviço circular de transporte de proximidade, preferencialmente com recurso a veículos elétricos, permitiria reduzir significativamente a procura de estacionamento no centro urbano e melhorar a mobilidade interna da freguesia.

VII. Observações ao artigo 36.º do regulamento

O artigo 36.º atribui à Câmara Municipal a competência para emissão das licenças relativas à ocupação das Zonas de Estacionamento de Duração Limitada, Bolsas de Estacionamento e Zonas de Acesso Automóvel Condicionado.

Esta solução suscita dúvidas quanto à sua articulação com:

- A Constituição da República Portuguesa;
- A Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro;
- A Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto;
- O Decreto-Lei n.º 57/2019, de 30 de abril;
- Os contratos interadministrativos de delegação de competências eventualmente vigentes.

O Decreto-Lei n.º 57/2019 reforçou a descentralização administrativa e a intervenção das freguesias na gestão do espaço público.

Existem competências delegadas e ou transferidas relativamente à ocupação da via pública, a sua limitação não poderá resultar implicitamente de um regulamento municipal sem prévia alteração dos instrumentos jurídicos que suportam essa delegação.

Por esse motivo, considera-se que o presente regulamento no seu estado atual não pode ser implementado. O artigo 36.º não salvaguarda expressamente as competências próprias ou delegadas das freguesias, garantindo o respeito pelos princípios da subsidiariedade, da descentralização administrativa e da autonomia local.

VIII. Conclusão

Face ao exposto, A União de Freguesias de Alverca do Ribatejo e Sobralinho não questiona a necessidade de ordenar o estacionamento nem os objetivos de sustentabilidade ambiental prosseguidos pelo regulamento.

Contudo, considera que a tarifação não pode constituir a principal resposta para os problemas de mobilidade urbana.

Uma política moderna de mobilidade deve procurar reduzir a necessidade de utilização do automóvel através da criação de alternativas eficazes, acessíveis e ambientalmente sustentáveis.

A criação de parques dissuasores, o reforço das ligações entre localidades, a melhoria dos transportes públicos, a valorização dos percursos pedonais e a requalificação do espaço urbano constituem medidas estruturais que deverão anteceder a expansão dos regimes tarifados.

Só através de uma estratégia integrada será possível alcançar os objetivos de sustentabilidade, coesão territorial, competitividade económica e qualidade de vida que devem orientar as políticas públicas de mobilidade do Município de Vila Franca de Xira.

Face ao exposto, damos parecer Negativo à Implementação do presente regulamento.

O Presidente da Junta de Freguesia de Alverca do Ribatejo e Sobralinho



- Carlos Gonçalves -

