

## ESTUDO DE AVALIAÇÃO DO ACESSO AO AVEPARK

### ANÁLISE CRÍTICA E ASPETOS A ESCLARECER

A AVE – Associação Vimaranense para a Ecologia, tendo tomado conhecimento do “Estudo de Avaliação do Acesso ao Avepark”, realizado pela Universidade do Minho (UM) para o Município de Guimarães, em fevereiro de 2015, vem por este meio apresentar uma análise crítica deste documento, identificando diversos aspectos que necessitam esclarecimento. Esta análise pretende contribuir para a discussão pública do processo da nova ligação rodoviária ao Avepark, esperando-se que esta discussão seja realizada de forma aberta e participada, incorporando as sugestões apresentadas para uma boa solução, em termos sociais, económicos e ambientais.

Assim, gostaríamos de salientar, como aspeto positivo, o facto de o estudo da UM ter sido divulgado publicamente, através do *site* do Município de Guimarães, o que atenua a lacuna de informação pública sobre este processo, anteriormente apontada. Gostaríamos igualmente de assinalar a possibilidade de os cidadãos enviarem contributos sobre este assunto, e o agendamento de uma apresentação pública do estudo, em 25 de março de 2015.

Não obstante, existem diversos aspectos críticos de enquadramento deste estudo, que suscitam as seguintes interrogações:

- Por que motivo foi tomada uma decisão política sobre a construção do novo acesso rodoviário ao Avepark, antes de existir fundamentação técnica para tal decisão? Em que estudo(s) prévio(s) se baseou a decisão da Câmara Municipal de Guimarães (CMG)?
- Como se articula este projeto com as prioridades locais, em termos de acessibilidade e mobilidade, e com o compromisso expresso pelo executivo municipal de aumentar a mobilidade com “menos recurso ao automóvel”?
- Por que motivo não foi solicitada a realização do estudo do acesso rodoviário ao Avepark a uma entidade independente, i. e., sem relações de interesse com o Avepark, nem com o contexto político local?
- Por que motivo o estudo da UM foi realizado *a posteriori*, condicionado por uma decisão política prévia? Por que é que se inverteu o processo de tomada de decisão, numa matéria de interesse público com elevado impacto social, económico e ambiental?

Sobre o conteúdo do estudo, uma primeira questão deriva do facto de o documento divulgado não apresentar fundamentação para os critérios metodológicos adotados, nem indicar quaisquer referências bibliográficas. Assim, urge esclarecer se este é o documento integral do estudo realizado pela UM ou se constitui um resumo não técnico.

Quanto à caracterização do Avepark, embora não seja um aspeto principal, o estudo suscita as seguintes questões:

- Qual o número exato de “empresas inovadoras” instaladas atualmente no Avepark? Como tem evoluído o número de empresas instaladas, desde 2008?
- Qual o número de empresas que, até à data, abandonou o Avepark? Quais os motivos desse abandono?
- Qual o balanço económico do Avepark? Os indicadores disponíveis apontam para a sua consolidação ou para um cenário de estagnação?
- Qual o potencial de utilização do Avepark, em termos do número de empresas e do número de trabalhadores e de outros utentes?

Um aspeto central analisado neste estudo é a caracterização das condições atuais de acessibilidade ao Avepark, o que levanta as seguintes questões:

- Qual o referencial em que se baseia o tempo indicado no estudo (30 min.) para se aceder a um aeroporto internacional? Como se poderá explicar, segundo este critério, a existência de parques de ciência e tecnologia em cidades como a Covilhã (Parkurbis), Abrantes (Tagusvalley) ou Évora (PCTA)? Ou a existência do próprio Taguspark, em Oeiras?
- Quando foi obtida a “amostragem de 20 viagens” (p. 6)? Em que horários concretos foram realizadas as viagens? Qual o significado estatístico desta amostra?
- Durante quanto tempo foi feito o “estudo de tráfego” mencionado (p. 10)? Em que datas concretas foi realizado?
- Qual o número atual de utentes do Avepark? Quais as suas necessidades de mobilidade e quais os percursos que efetuam?
- Qual o número e tipo de viaturas que utilizam diariamente o Avepark? Quais as horas de maior fluxo de tráfego (chegadas/partidas)?

- Quais os cenários de evolução futura das necessidades de acesso ao Avepark? Em que medida se justifica a construção de um acesso rodoviário dedicado, em função desses cenários?

No que respeita às alternativas de acesso rodoviário consideradas pelo estudo da UM, as seguintes questões deverão ser esclarecidas:

- Por que motivo se circunscreveu a análise a três alternativas de traçado? Não existem outras possibilidades de traçado a considerar, tendo em conta, por exemplo, a proximidade à A11 Guimarães-Braga?
- Dado que apenas a Alternativa 3 poderá ser suportada por fundos comunitários, não sendo para o efeito elegíveis as Alternativas 1 e 2, por que motivo foram consideradas como alternativas?
- Por que é que o estudo não considera intervenções de outro tipo, como a melhoria do serviço de transportes públicos para o Avepark, e medidas que permitam reduzir o congestionamento de tráfego na EN 101, como a correção de pontos de sinistralidade?

Relativamente à avaliação das alternativas, são diversas as questões que se levantam, nomeadamente as seguintes:

- Qual o fundamento da escolha dos critérios de avaliação das alternativas? (p. 17)
- Por que motivo a avaliação da Alternativa 2, no subcritério restrições de utilidade pública (pag. 26), não faz referência ao facto do seu traçado cruzar o perímetro de proteção da captação da Estação de Tratamento de Água (ETA) de Prazins?
- Por que motivo se considera que o traçado da Alternativa 3 apenas “toca pontualmente áreas de RAN [Reserva Agrícola Nacional] e de REN [Reserva Ecológica Nacional]” (p. 26), quando a observação da Figura 3.3 mostra que pelo menos 50% do traçado proposto assenta em áreas de REN e de RAN?
- Por que motivo se considera a Alternativa 3 como “Boa”, no subcritério Ruído (p. 30), quando apenas reduz o atual ruído na EN 101 em 7%, e acrescenta uma nova frente de ruído com área de 104.413 m<sup>2</sup>?
- Considerando a topografia do traçado da Alternativa 3, como se entende ser compatível a inclusão de uma ciclovía no seu perfil?

- O valor do custo unitário (p. 37) para a Alternativa 3 inclui o custo com expropriações e a construção de uma nova ponte sobre o rio Ave?
- Qual a avaliação *ex ante* dos impactes decorrentes da construção e operação da Alternativa 3, no que se refere à qualidade das águas superficiais da área afetada, em particular do rio Ave?
- Qual o impacte das alternativas de traçado no perímetro de proteção da captação de água para consumo humano, na ETA de Prazins, principal fonte de abastecimento do concelho de Guimarães?

Em conclusão, consideramos que, sem o esclarecimento das dúvidas assinaladas, não nos parece possível sustentar a recomendação que o estudo apresenta, de “adoção da Alternativa 3, correspondente a uma via dedicada” (p. 40). Aliás, atendendo a que esta alternativa apenas irá reduzir 10 minutos ao tempo de viagem atual, questionamos se esta é uma justificação suficiente para a construção de uma nova via rodoviária dedicada, com os impactos daí decorrentes. Ficarão Guimarães e o país melhor servidos com este investimento? Ou estaremos apenas a reproduzir os erros de investimento rodoviário que retalharam a paisagem portuguesa nas últimas duas décadas, constituindo “ativos tóxicos” em termos financeiros e ambientais?

De acordo com os elementos disponíveis, falta uma justificação adequada para a construção da nova via de acesso rodoviário ao Avepark. Solicitamos, portanto, o esclarecimento das questões levantadas e a eventual reformulação do estudo de avaliação do acesso ao Avepark.

Guimarães, 25 de março de 2015

A direção da AVE – Associação Vimaranense para a Ecologia