



## **AVE – Associação Vimaranense para a Ecologia**

### **Discussão pública do Plano de Recuperação e Resiliência**

#### **1. Enquadramento**

O presente documento constitui o contributo da AVE – Associação Vimaranense para a Ecologia no âmbito da discussão pública da síntese do **Plano de Recuperação e Resiliência (PRR)**, e incide de forma muito específica no investimento **Acesso ao Avepark Parque de Ciência e Tecnologia das Taipas (Guimarães)** do tipo de investimentos **Áreas de Acolhimento Empresarial – Acessibilidades Rodoviárias** da componente **Infraestruturas** que integra a dimensão **Resiliência**.

A AVE entende que o investimento Acesso ao Avepark Parque de Ciência e Tecnologia das Taipas (abreviadamente Via do Avepark) não está devidamente estudado quanto à sua necessidade e impactes e não está alinhado com as políticas europeias e nacionais de desenvolvimento sustentável, existindo um contexto que justifica ponderar a sua reformulação ou cancelamento, e que portanto não deve ser incluído no PRR.

Para partilhar e fundamentar esta nossa posição iremos ao longo deste documento enquadrar o investimento em causa no seu contexto territorial e analisar o alinhamento das suas características com os objetivos do PRR e das estratégias e políticas vigentes.

#### **1.1 Avepark – Parque de Ciência e Tecnologia das Taipas**

No seu sítio da internet o Avepark é assim descrito:

*“Inaugurado em 2008, ... o Parque de Ciência e Tecnologia AvePark constitui uma infraestrutura de excelência funcional para a instalação de empresas de grande intensidade em conhecimento científico e tecnológico.*

*Atualmente abarca cerca de 20 empresas que empregam mais de 500 pessoas qualificadas. Entre as instituições deste habitat inovador encontram-se os 3B's, Farfetch, SpinPark, IPCA, TecPark e outras PMEs.*

*O Município de Guimarães apresenta-se como a entidade gestora do Parque de Ciência e Tecnologia, dotando o espaço de condições logísticas para atuação de grandes empresas e institutos de inovação e ciência. O AvePark tem ainda como espaços comuns um restaurante, auditório, salas de conferências e reuniões e centenas de lugares de aparcamento.”* (sublinhado nosso) <https://www.avepark.pt/>

O “Supercomputador” Deucalion será instalado no Minho Advanced Computing Centre do Avepark.



## 1.2 Via do Avepark

A título de enquadramento partilhamos uma breve história da Via do Avepark.

1. O conhecimento público da denominada Via do Avepark surge em 2014 com as movimentações no terreno inerentes ao estudo topográfico e geológico do traçado, e que levaram à exigência da divulgação dos planos e à sua discussão pública.

2. Em Fevereiro de 2015, e na sequência de vários pedidos de informação ignorados, a AVE – Associação Vimaranense para a Ecologia e a Quercus subscrevem um comunicado de imprensa sob o título ***“Falta de informação sobre a nova ligação rodoviária ao Avepark (Guimarães) - Associações ambientalistas requerem a discussão pública do anteprojeto”***.

3. Com data desse mesmo mês, o Município de Guimarães torna público o **Estudo de Avaliação do Acesso ao Avepark** (um documento com 44 páginas que inclui várias fotos e mapas), seguido de 3 sessões de discussão pública e esclarecimentos, que deram origem a algumas sugestões de alternativas que foram compiladas e “ponderadas” no documento **Via Avepark - Participação Pública Síntese e Avaliação**.

4. Em Junho de 2015 a AVE e a Quercus subscrevem carta a requerer ao Município de Guimarães a suspensão dos procedimentos concursais (que entretanto tinham sido iniciados) alegando:

- *A falta, até ao momento presente, de uma fundamentação adequada que justifique a construção desta via de acesso rodoviária;*
- *A falta de uma análise imparcial e aprofundada das várias possibilidades de traçado propostas, expostas pela Câmara Municipal de Guimarães no relatório de síntese e avaliação da apresentação pública do "Estudo de avaliação do acesso ao AvePark", tal como se explicita adiante.*

5. Em Dezembro de 2015 foi contratada a elaboração do projeto com a promessa do Município de que iria ser feito um Estudo de Impacte Ambiental, do qual, até à data não há conhecimento.

Feito este enquadramento, importa agora analisar a que está em causa quando se fala em Via do Avepark.

- A justificação da sua necessidade está declarada nos “estudos” atrás referidos:

*Tratando-se o AvePark de uma infraestrutura de Ciência e Tecnologia, os seus requisitos de funcionamento são substancialmente diversos daqueles que são exigíveis a outros tipos de áreas empresariais, nomeadamente aquelas ligadas à indústria mais pesada. A tipologia de atividades das empresas e entidades instaladas e a instalar no AvePark configura um perfil de mobilidade mais assente nas pessoas do que nos materiais (sublinhado nosso). E, nessa medida, os tempos de deslocação são extremamente importantes. (Estudo de Avaliação do Acesso ao Avepark, Fevereiro 2015, p.6)*

*“Sabendo-se hoje que a acessibilidade ao Avepark enferma de problemas associados à incerteza do tempo de viagem, da pouca legibilidade do seu traçado e à falta de conforto de*



*viagem, é pois natural que a nova acessibilidade fixe a melhoria do tempo de viagem e conforto como grande objetivo a atingir e potenciador do incremento da atratividade do Avepark". (Via Avepark - Participação Pública Síntese e Avaliação, p.7)*

- Ou seja, o objetivo é: **proporcionar rapidez e conforto para as pessoas e não para matérias primas ou mercadorias.**
- Não é conhecido o projeto nem o seu orçamento, mas segundo números que vieram a público estima-se que entre construção e expropriações a Via custe entre 15 a 20 milhões de euros.
- Como referido, não é conhecido o projeto mas tem sido afirmado pelos responsáveis do Município que a Via do Avepark terá saídas (acessos) em todas as freguesias por onde passa, ou seja, quatro saídas. Não é, por isso, uma via dedicada, constituindo-se como **mais uma estrada**.
- A Via tem uma extensão de 6,4 km (medidos no Google) e cruza-se com 14 estradas nacionais ou municipais, e ocupa extensas áreas RAN e REN (incluindo zonas de infiltração máxima) e contempla uma nova ponte sobre o Rio Ave a cerca de 1000 mt a montante da captação de água para abastecimento humano.
- O atual percurso para o Avepark, contado a partir do inicio da Via proposta, tem cerca de 6 km que são feitos na EN101 até às Taipas, onde existe uma circular que liga a uma via quase dedicada ao Avepark nos seus últimos 2 km. (Fig.1)

**Portanto, o que está em causa é a construção de uma nova via com um custo de 15 a 20 M€ (sem contabilizar os custos ambientais e sociais) para melhorar a atratividade do Avepark pelo incremento (que será residual) da rapidez e conforto de viagem para os seus utentes nos últimos 6 km do trajeto (para quem vem do sul), ainda que nada disto tenha sido devidamente estudado.**

### 1.3 Contexto Territorial

Guimarães tem um território reconhecidamente marcado pela urbanização dispersa com 2/3 da população a residir fora da cidade.

De acordo com o Observatório do Ordenamento do Território e Urbanismo o concelho de Guimarães tem 25% do seu território artificializado.

Para contextualizar a **rede viária do território**, transcreve-se excerto da análise que consta do Relatório do Plano Diretor Municipal de Guimarães. (p175)

*A análise à rede viária municipal constata:*

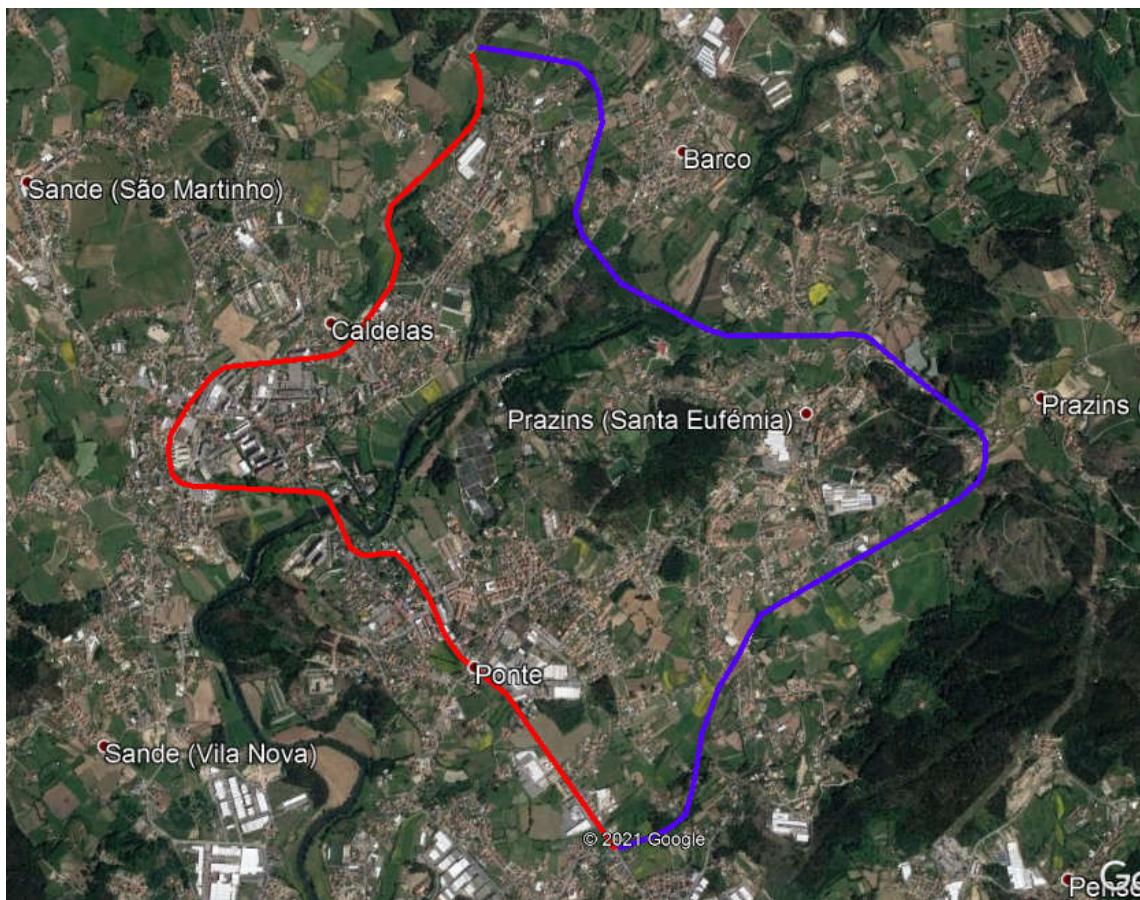
*1. uma rede capilar de ruas e caminhos instalada no território enorme e densa que abrange praticamente a totalidade do seu solo nem sempre possuindo as condições de dimensionamento e circulação razoáveis e ajustadas à realidade e que absorve a grande maioria das deslocações locais (quer do "modo a pé", quer de bicicleta, quer de automóvel, meio de transporte cada vez mais maioritário e incontornável) que às deslocações.*



O Plano Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030) inclui uma dotação de 200 M€ para que cidades de média dimensão possam desenvolver Sistemas de Transportes Coletivos em Sítio Próprio (STCSP) de baixo custo, ou seja o MetroBus ou BRT (Bus Rapid Transit), e foi dito pelo Ministro do Ambiente que esse valor seria para Guimarães e Braga.

É do conhecimento público a intenção de estudar uma ligação ferroviária entre Guimarães e Braga.

**Fig. 1 – Mapa dos acessos ao Avepark (atual trajeto a vermelho e Via do Avepark a azul)**



## **2. Análise da Via do Avepark no âmbito do PRR**

Como referido no enquadramento deste documento, a Via do Avepark é um dos Investimentos do tipo Áreas de Acolhimento Empresarial (AAE) – Acessibilidades Rodoviárias da componente Infraestruturas da dimensão Resiliência do PRR.

Neste ponto importa analisar o contributo (positivo/negativo) da Via do Avepark para os objetivos e desafios estratégicos do PRR, pois a análise que consta do plano foi feita ao nível



das componentes, que por incorporarem diferentes tipos de investimentos não reflectem a sua especificidade.

Seguindo a ordem do PRR:

### Contributo para a Estratégia Portugal 2030 (EP2030)

Considerando as agendas e domínios temáticos da EP2030, a Via do Avepark não contribui positivamente para nenhum deles, sendo que tem um contributo negativo em quatro domínios da agenda para a Transição climática e sustentabilidade dos recursos (Fig.2). Conclui-se, assim, que a Via do Avepark não está alinhada com a EO2030.

Figura 2 – Contributo da Via do Avepark para a Estratégia Portugal 2030



### Contributo para as Recomendações Específicas a Portugal

Tendo por referência as Recomendações Específicas para Portugal (REP's) emanadas do Semestre Europeu, pode-se constatar que o contributo da Via do Avepark é, na sua maioria, neutro, sendo claramente negativo na “promoção do investimento para a transição climática”, e questionavelmente positivo no item 1.1 (Fig.3), que por ser muito abrangente engloba quase todo o tipo de investimentos. Numa apreciação global, pode-se afirmar que a Via do Avepark não está alinhada com as REP's para Portugal.



Figura 3 – Contributo da Via do Avepark para as REP's

Recomendações específicas por País (REPs)		Contributo
<b>REP 1</b>	1.1 - Combater a pandemia, sustentar a economia e apoiar a recuperação (2020) 1.2 - Aumentar a qualidade das finanças públicas (2019 e 2020) 1.3 - Reforçar a resiliência do sistema de saúde e melhorar o acesso a cuidados e de saúde de qualidade e a cuidados de longa duração (2019 e 2020)	→ Positivo ? → Neutro → Neutro
<b>REP 2</b>	2.1 - Melhorar o nível de competências da população, tomar a aprendizagem de adultos mais relevante para as necessidades do mercado de trabalho e aumentar o número de licenciados, em particular nas áreas STEM (2019 e 2020) 2.2 - Melhorar a eficácia e adequação da rede de proteção social (2019 e 2020) 2.3 - Apoiar empregos de qualidade e reduzir a segmentação do mercado de trabalho (2019 e 2020) 2.4 - Apoiar o uso de tecnologias digitais e promover competências digitais (2019 e 2020)	→ Neutro
<b>REP 3</b>	3.1 - Promover o investimento para a transição climática (2019 e 2020) 3.2 - Acesso ao financiamento, em particular PME, e promoção do investimento para a recuperação (2020) 3.3 - Promover o financiamento em inovação e investigação (2019 e 2020)	→ Negativo → Neutro → Neutro
<b>REP 4</b>	4.1 - Ambiente de negócios: quadro de insolvência e reestruturação: tribunais administrativos e tributários: carga administrativa e regulatória (incluindo licenciamento): profissões reguladas (2019 e 2020)	→ Neutro

#### Contributo para os Pilares Relevantes da Política da União Europeia (PRPUE)

Comparando o contributo da componente Infraestruturas com a análise do contributo da Via do Avepark (Fig.4), é bem notória a sua disparidade e a pertinência desta abordagem específica. No pilar da Transição Verde, é evidente que a construção de uma infraestrutura viária tem um contributo negativo, não concorrendo, por isso, para a integração da Transição Climática no PRR. E sendo neutra na Transformação Digital, também não contribui para a integração do objetivo da Transição Digital.

No 3.º Pilar: Crescimento inteligente, sustentável e inclusivo, o PRR refere “*a adequação da capacidade das infraestruturas à procura prospectiva, em particular nos corredores de escoamento de mercadorias... através da... criação de variantes em travessias urbanas ou outras intervenções tendentes à adequação da infraestrutura*”. Como já referido (ver ponto 1), não existe qualquer estudo viário, seja da situação atual ou prospectiva, que justifique a necessidade de uma nova ligação ao Avepark. Para além disso, acresce que o Avepark é um Parque de Ciência e Tecnologia e não uma Área de Acolhimento Empresarial tradicional onde o escoamento de mercadorias se revela mais importante. Assim, esta nova via nada tem de inteligente, sustentável ou inclusiva, tendo uma avaliação negativa neste pilar.

Os pilares da Coesão Social e Territorial (CST) e da Saúde e Resiliência Económica Social e Institucional (SRESI) também merecem a nossa avaliação negativa. Entende-se que a construção de uma estrada num território já bem servido de infraestruturas viárias em nada



contribui para a CST, gerando apenas iniquidades e fragmentação. De forma ainda mais evidente é o contributo negativo dessa estrada para a SRESI, seja pelo impacto na saúde, seja pelo encargo para as finanças públicas (manutenção da via), seja pela limitação que causa ao nível do aproveitamento agrícola pela ocupação do solo, ou ao nível do turismo pela degradação da paisagem.

Conclui-se, assim, que a Via do Avepark também não está alinhada com os Pilares Relevantes da Política da União Europeia.

Figura 4 – Contributo da Via do Avepark para os Pilares da UE

Pilares	Transição Verde	Transformação Digital	Crescimento Inteligente, Sustentável e Inclusivo	Coesão Social e Territorial	Saúde e Resiliência Económica, Social e Institucional	Políticas para a próxima Geração, Crianças e Jovens
C7. Infraestruturas	✓		✓	✓	✓	
Via do Avepark	Negativo	Neutro	Negativo	Negativo	Negativo	Neutro

#### Contributo para as Iniciativas Emblemáticas da União Europeia

Sem necessidade de recorrer a qualquer argumentação, verifica-se (Fig.5) que a Via do Avepark não está alinhada com as Iniciativas Emblemáticas da União Europeia

Figura 5 – Contributo da Via do Avepark para as Iniciativas Emblemáticas da UE

Iniciativas Emblemáticas	Reforço da Capacidade Energética	Renovação de Edifícios	Recarregamento e Reabastecimento	Interligação	Modernização	Expansão	Requalificação e Melhoria das Competências
C7. Infraestruturas	✓		✓				
Via do Avepark	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro	Neutro

#### Componente 7 – Infraestruturas

As considerações e argumentos apresentados neste ponto do PRR merecem os seguintes comentários:

1. *As intervenções planeadas não consubstanciam novas estradas “per se” ou o aumento da rede rodoviária.*

A Via do Avepark **não é uma via dedicada** (ver ponto 1.2), não sendo por isso uma extensão dessa AAE **mas sim uma nova estrada e um aumento da rede rodoviária**.

2. *Visam organizar e gerir melhor o tráfego rodoviário, retirando veículos das áreas urbanas e canalizando-o para corredores de tráfico rápido, com melhores condições de segurança, assim causando menos impactos a nível ambiental e aos utilizadores vulneráveis.*

O tráfego rodoviário, nomeadamente o resultante da atividade do Avepark, não precisa de uma nova estrada para assegurar condições de segurança a todos os seus



utentes. Um sistema de transportes públicos que diminua esse tráfego combinado com intervenções na infraestrutura é bem mais condizente com o atual paradigma de mobilidade.

Não se entende como uma nova estrada, que como é sabido será um incentivo ao uso do automóvel particular, pode ter menos impactos a nível ambiental.

### *3. Os investimentos propostos nesta componente encontram-se previstos no Programa Nacional de Investimentos*

Não é o caso da Via do Avepark.

#### **Áreas de Acolhimento Empresarial (AAE) – Acessibilidades Rodoviárias**

No PRR é argumentado que “*para alavancar o investimento já efetuado nas Áreas de Acolhimento Empresarial, é imprescindível concluir um conjunto de acessibilidades rodoviárias, constituindo o suporte mais adequado para garantir a entrada e saída de mercadorias de forma eficiente e económica.*

No entanto, e como é reconhecido pelo Município, “*a tipologia de atividades das empresas e entidades instaladas e a instalar no AvePark configura um perfil de mobilidade mais assente nas pessoas do que nos materiais*”.

Entendemos que para transportar pessoas não são necessárias novas estradas mas novas políticas e investimentos em sistemas de transportes públicos. Isso sim, devia ser a mais valia a anunciar na página da internet do Avepark ao invés das “centenas de lugares de aparcamento”.

Os projetos de mobilidade inter e intra concelhia (Metro Bus Comboio ou Tramway) que agora se esboçam devem ser a resposta à mobilidade dessa zona, não devendo ser condicionados pela pré-existência da Via do Avepark, que nesse contexto ainda terá menos razão para existir.

#### **3. Análise do princípio “do no significant harm”**

Considerando o carácter sintético do documento colocado a discussão pública não é expectável que ele cumpra desde já as exigências da EU nomeadamente as que constam das **Orientações técnicas sobre a aplicação do princípio de «não prejudicar significativamente» ao abrigo do Regulamento que cria um Mecanismo de Recuperação e Resiliência**. Esse documento refere que “*os Estados-Membros têm de apresentar uma avaliação individual das medidas de cada componente do plano com base neste princípio. Deste modo, a avaliação com base no princípio de «não prejudicar significativamente» não deve ser realizada a nível do plano ou de cada componente do plano, mas sim a nível da medida*”.

No entanto, a AVE irá requerer a avaliação individual a remeter à EU da Via do Avepark para proceder à sua análise, a qual será comunicada ao Ministério do Planeamento e à Recovery and Resilience Task Force.



#### **4. Análise da Via do Avepark no âmbito das diversas Referências Estratégicas para o Ambiente e Ordenamento do Território**

##### **Compromisso para o Crescimento Verde (CCV)**

Dos 14 objetivos identificados e quantificados no CCV, a Via do Avepark não tem contributo positivo para nenhum e prejudica 5 deles:

- 9. Aumentar a utilização de transportes públicos
- 10. Reduzir as emissões de CO2
- 12. Melhorar o estado das massas de água
- 13. Melhorar a qualidade do ar
- 14. Valorizar a biodiversidade

##### **Lei de bases gerais da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo**

Desta lei destacam-se os seguintes princípios gerais para a ponderação deste investimento:

- a) Solidariedade intra e intergeracional, assegurando às gerações presentes e futuras qualidade de vida e um equilibrado desenvolvimento socioeconómico;
- b) Responsabilidade, garantindo a prévia avaliação das intervenções com impacte relevante no território e estabelecendo o dever de reposição ou de compensação de danos que ponham em causa o património natural, cultural e paisagístico;
- c) Economia e eficiência, assegurando a utilização racional e eficiente dos recursos naturais e culturais, bem como a sustentabilidade ambiental e financeira das opções adotadas pelos programas e planos territoriais;
- d) Coordenação e compatibilização das diversas políticas públicas com incidência territorial com as políticas de desenvolvimento económico e social, assegurando uma adequada ponderação dos interesses públicos e privados em presença;

##### **Regime Jurídico da Reserva Agrícola Nacional (RJRAN)**

No preâmbulo deste regime jurídico, o legislador constata o seguinte: *assim, com o acréscimo da sensibilidade ambiental por parte da sociedade e em especial no sector agrícola e florestal o solo passou a ser assumido como um recurso precioso, escasso e indispensável à sustentabilidade dos nossos ecossistemas e à salvaguarda do planeta.*

A preciosidade do solo está associada ao seu caráter não renovável que a Organização para a Alimentação e Agricultura (FAO) descreve desta forma: *"Soil is considered a nonrenewable*



*resource because it does not renew itself at a sufficient rate in the human time frame. Indeed, one centimetre of soil can take hundreds to thousands of years to form from parent rock. "*  
<http://www.fao.org/soils-2015/faq/en/>

### **Política Nacional de Arquitetura e Paisagem (PNAP)**

Esta Política dá conta do *amplo reconhecimento da arquitetura e da paisagem como bens públicos que promovem o bem-estar social, a competitividade económica e a identidade cultural.*

A PNAP define desta forma o desafio da qualidade e bem-estar:

*Qualificação das paisagens e do ambiente construído, ancorada numa aposta estratégica na reabilitação e regeneração urbanas e no desenvolvimento de mecanismos, no âmbito da política de solos, ordenamento do território e urbanismo, para sustar a expansão e inverter e corrigir os efeitos negativos do crescimento recente, tendo em vista um desenvolvimento urbano e territorial mais equilibrado e eficiente, na prossecução da qualidade de vida e o bem-estar da população portuguesa*

O traçado conhecido da Via do Avepark irá rasgar longitudinalmente um vale, sobe um monte à cota 230 e atravessa a zona ribeirinha do Ave, numa transformação e artificialização profunda, com os decorrentes prejuízos reconhecidos na PNAP.

### **Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e Biodiversidade 2030 (ENCNB2030)**

De acordo com a informação pública disponível, o traçado da Via do Avepark irá ocupar extensas áreas de RAN e REN e alguma área do DPH na travessia do rio Ave. Estas são as áreas de continuidade da Rede Fundamental de Conservação da Natureza (RFCN) e que segundo a ENCNB2030 "estabelecem ou salvaguardam a ligação e o intercâmbio genético de populações de espécies selvagens entre as diferentes áreas nucleares de conservação. Deste modo, contribuem para uma adequada proteção dos recursos naturais e para a promoção da continuidade espacial, da coerência ecológica das áreas classificadas e da conectividade das componentes da biodiversidade em todo o território, bem como para uma adequada integração e desenvolvimento das atividades humanas".

Nesta estratégia, e a propósito das infraestruturas de transporte e de comunicações, é dito:

*"o investimento efetuado nas duas últimas décadas em Portugal em infraestruturas de transporte viário resultou na concretização de uma significativa parte da rede prevista no Plano Rodoviário Nacional. Importa avaliar em que medida é que as redes de infraestruturas podem estar a contribuir para o efeito barreira e a fragmentação de habitats, bem como o efeito de exclusão ou de mortalidade, de modo a sustentar intervenções que visem corrigir eventuais impactes".*



Pela ocupação das áreas de continuidade, a Via do Avepark irá comprometer a sua função na RFCN, e potenciar os referidos riscos.

### **Programa Nacional das Políticas de Ordenamento do Território (PNPOT)**

Como é referido no PRR, o PNPOT reconhece que, apesar da boa rede rodoviária nacional, continuam a existir necessidades pontuais por suprir, tendo incorporada no domínio da conetividade a medida 4.3 *Suprir carências de acessibilidade tendo em vista a equidade aos serviços.*

Mas se há documento em que é notório o desalinhamento da Via do Avepark com as diversas políticas e estratégias é o PNPOT, que pela sua atualidade (2019) e objetivo incorpora um vasto quadro de referências estratégicas.

O PNPOT, no mesmo domínio da conetividade, apresenta a medida 4.4 *Renovar, requalificar e adaptar as infraestruturas e os sistemas de transporte*, que diz o seguinte:

*Os investimentos ao longo das últimas décadas permitem a Portugal usufruir hoje de vastas infraestruturas e sistemas de transportes, que são usadas diariamente para a atividade social e económica do País, constituindo um fator de coesão e de competitividade.*

*Tais infraestruturas e sistemas representaram importantes esforços do País e devem, também por isso, ser devidamente rendibilizadas. No entanto, com o crescimento e envelhecimento das infraestruturas e dos sistemas de transporte é necessário investir na sua renovação, requalificação e adaptação. Esta necessidade também decorre da evolução dos padrões exigidos pela sociedade, economia e ambiente.*

*Por outro lado, a incerteza que caracteriza os nossos tempos, e em particular as ameaças que decorrem das alterações climáticas e tecnológicas, obrigam a promover a flexibilidade e a resiliência das infraestruturas e dos sistemas, aumentando a sua longevidade e eficiência.*

Existem, portanto, diferentes diretivas e soluções para as infraestruturas viárias.

Mas PNPOT também diz:

*O solo constitui uma componente básica dos ecossistemas naturais, assumindo funções de suporte à biodiversidade e à produção de bens primários, de organização dos povoamentos e da paisagem, bem como da gestão e controlo dos recursos naturais. Reconhecer o valor do solo significa inverter as lógicas de crescente consumo artificializado, e preservar a sua integridade melhorando as condições bióticas e contendo as situações de perda, degradação e artificialização. (p.57)*

*O recurso solo, por vezes entendido como mero suporte da ocupação humana artificializada e nem sempre adequadamente valorizado enquanto recurso natural essencial, escasso e potencialmente finito, é assumido no PNPOT como sendo da maior relevância nas suas*



*valências quer pedológicas e de potencial produtivo primário quer ecológicas e de suporte da biodiversidade e dos ciclos biogeoquímicos, como os da água, carbono, azoto e matéria orgânica, através da representação espacial dos solos de elevado e muito elevado valor nestas valências. (p.98)*

### ***Valorizar o recurso solo e combater o seu desperdício***

*O solo é um recurso escasso e vulnerável com múltiplas funções produtivas, ecológicas e de suporte à atividade humana. O desperdício deste recurso que decorre, principalmente, da artificialização extensa e crescente de áreas para instalação de infraestruturas, equipamentos e outras edificações destinadas à atividade económica e social, da degradação do valor pedológico e ecológico intrínseco do solo provocado por utilizações e práticas indevidas ou inadequadas e da fragmentação excessiva da propriedade e da sua utilização e consequente desvalorização da rentabilidade produtiva. (p.136)*

*sendo fundamental assegurar que as infraestruturas cinzentas não quebram a conectividade da infraestrutura verde e azul (p.110)*

*No quadro da acessibilidade rodoviária, importa ter presente que o País organizou-se com base na acessibilidade por transporte individual. É, por isso, necessário considerar a otimização desta rede, diversificando e aumentando a sustentabilidade das formas de mobilidade e assegurando o aproveitamento das infraestruturas e dos equipamentos existentes e contribuindo para a descarbonização. (p.110)*

No guia denominado **PDM GO Boas práticas para os Planos Diretores Municipais**, elaborado pela **Comissão Nacional do Território** e divulgado em Dezembro de 2020, pode-se ler a propósito da mobilidade:

### ***Polos geradores e atractores de deslocações***

*Para os polos existentes inadequadamente servidos por transportes, desenvolver as medidas necessárias para garantir bons acessos em transporte público e modos suaves, bem como mecanismos de racionalização do recurso ao transporte individual. (p.32)*

Para além destas **Referências Estratégicas para o Ambiente e Ordenamento do Território**, podemos ainda referir as que abaixo se enumeram, que nos iremos escusar de comentar, mas em relação às quais a Via do Avepark está em completo desalinhamento:

- **Programa de Ação para a Adaptação às Alterações Climáticas**
- **Estratégia Nacional para a Agricultura Biológica**
- **Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável**
- **Plano Nacional da Água**
- **Plano Nacional Energia e Clima 2030**
- **Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional**



## Conclusões

Resumindo e concluindo:

1. O Avepark é uma AAE vocacionada para acolher empresas ligadas à Ciência e Tecnologia;
2. Existe um projeto (Via do Avepark) para ligar a EN101 ao Avepark numa extensão de 6,4 km com um custo estimado de 15-20M€ com o objetivo declarado de melhorar o tempo e conforto da viagem para os utentes e por essa via a atratividade da AAE;
3. Não existe qualquer estudo que sustente a necessidade da Via do Avepark, cujo traçado se desenvolve em áreas da RAN e REN, com óbvios custos ambientais e paisagísticos;
4. Acresce que o território de Guimarães já sofre uma enorme pressão no uso do solo com a dispersão urbanística e a rede viária que a serve, como se constata pela sua artificialização e fragmentação;
5. Por outro lado, existem planos para servir o concelho (e em especial o norte com uma possível ferrovia para Braga) com um Sistema de Transportes Coletivos em Sítio Próprio que deve ser o meio de garantir a acessibilidade ao Avepark e descongestionar o tráfego local;
6. O balanço do contributo da Via do Avepark para os diversos objetivos constantes do PRR é manifestamente negativo, demonstrando o seu desalinhamento com o Plano;
7. Para além disso, a Via do Avepark não é uma via dedicada nem pretende *garantir a entrada e saída de mercadorias de forma eficiente e económica*, como se entende ser pressuposto do tipo de investimento onde está incluída no PRR;
8. É também manifestamente negativo o contributo da Via do Avepark para as Referências Estratégicas que orientam o Ambiente e Ordenamento do Território.

Por tudo o que ficou exposto, e aqui resumido, conclui-se que **não é admissível, nem tão pouco racional, avançar com um investimento que não está devidamente estudado e justificado, sabendo de antemão que terá enormes impactes sociais e ambientais e cujo objetivo pode ser conseguido através de outros projetos que se perspectivam.**

**Persistir neste investimento, com a agravante de o incluir no Plano de Recuperação e Resiliência contraria o espírito do Next Generation e o compromisso de dissociação absoluta entre crescimento económico e degradação ambiental.**