



VIA DO AVEPARK: Sujeição a AIA e Uso Não Agrícola de solo RAN

Aditamento

Em complemento à exposição em epígrafe, e considerando que na parte respeitante ao RJRAN, a matéria denunciada se encontra em análise na IGAMAOT (v/ ofício NUI/RD/OT/000058/22.1.AOT), vimos partilhar com V. Exas considerações que entendemos serem relevantes para esse procedimento.

Como resulta do artigo 22º do RJRAN, a utilização de áreas da RAN para outros fins deve cumprir duas condições de forma cumulativa:

1. Não causar graves prejuízos para os objetivos da RAN.
2. Não existir alternativa viável fora das terras ou solos da RAN, no que respeita às componentes técnica, económica, ambiental e cultural.

Análise das condições

1. Não causar graves prejuízos para os objetivos da RAN

O projeto da Via do Avepark foi sujeito duas vezes a Pedido de Apreciação Prévia para decisão de sujeição a Avaliação de Impacte Ambiental (PAP-AIA), e de ambas as vezes a pronúncia da DRAP Norte foi de que tendo em consideração os impactes negativos significativos, o projeto devia ser sujeito a AIA.

E apesar da decisão da Agência Portuguesa do Ambiente (APA) ter alterado em relação à sujeição a AIA, a posição da DRAP Norte ficou registada em ambos os pareceres de PAP-AIA:

Parecer PAP-AIA de 2019

Interferência com 34,29 ha de solos agrícolas, dos quais, pelo menos, 6,4 ha são solos integrados na RAN, possuindo esta interferência um impacte negativo significativo



Parecer PAP-AIA de 2022

Já no que se refere aos solos integrados na RAN, verifica-se que a via insere-se, numa extensão de 4264 metros (cerca de 62% da sua extensão total), em solo desta restrição de utilidade pública, correspondendo a uma área de 111.390 m², interferência que possui um impacte negativo significativo em termos de uso agrícola do solo

Existe, portanto, uma consistência no entendimento da DRAP Norte quanto aos impactes negativos do projeto, que aliás estão bem evidenciados na sua pronúncia ao PAP-AIA de 2022.

E considerando que esta pronúncia dista apenas quatro meses do parecer positivo ao uso não agrícola emitido pela ERRAN para o mesmo projeto sem que este tenha sofrido qualquer alteração, não se afigura possível que esse parecer possa ter sustentação técnica.

Registe-se que este parecer favorável, não pode, por magia de uma qualquer margem de discricionariedade, fazer desaparecer os impactes negativos significativos em termos de uso agrícola do solo.

Consideramos que uma pronúncia negativa ao PAP-AIA deve equivaler a um parecer negativo ao uso não agrícola de um mesmo projeto, como aliás se depreende do nº 7 do artigo 23º do RJRAN

Quando a utilização esteja associada a um projeto sujeito a procedimento de avaliação de impacte ambiental em fase de projeto de execução, o parecer prévio vinculativo previsto no n.º 1 compreende a pronúncia da entidade regional da RAN nesse procedimento

Apesar de no caso em apreço o procedimento não ter estado em AIA mas em fase de PAP, a lógica não pode deixar de ser a mesma, pois foi o **projeto de execução** que esteve em apreciação, conforme se pode verificar na folha de rosto e no primeiro parágrafo da introdução do [PAP-AIA](#)

*O presente documento tem como objetivo apresentar os elementos necessários para o Pedido de Apreciação Prévia para decisão de Sujeição a Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (PAP-AIA) do **Projeto de Execução** “Via de Acesso ao AvePark”.*



Pelo exposto, não nos resta senão concluir que existe algo de extremamente errado e que os interesses públicos defendidos pela RAN não estão salvaguardados com este parecer.

2. Não existir alternativa viável fora das terras ou solos da RAN

O uso não agrícola da Via do Avepark foi requerido ao abrigo da alínea I) do n. 1 do artigo 23º da RAN, e, por isso, deve cumprir não só a condição desse artigo de que **não exista alternativa viável fora das terras ou solos da RAN**, mas também os limites e condições estabelecidos no artigo 12º da Portaria 162/2011, nomeadamente, que *sejam justificadas pelo requerente a necessidade e a localização da obra*;

É, portanto, necessário que se justifique a necessidade da obra e a falta de alternativa viável fora da RAN.

No projeto da Via do Avepark, a sua justificação e análise de alternativas tem por base um [estudo da Universidade do Minho](#) de Fevereiro de 2015 e uma síntese e avaliação que resultou da apresentação e discussão pública desse estudo.

Contudo, o rigor e imparcialidade desse estudo foi desde logo questionado pela AVE e pela Quercus, conforme se pode constatar nos documentos disponíveis em <https://ave-ecologia.org/via-do-avepark/documentos-relevantes/>, e em particular na [Análise Crítica e Aspetos a Esclarecer](#), que, note-se, não obteve qualquer resposta por parte dos autores do estudo ou do Município.

De facto, o estudo é uma autêntica farsa e carece do indispensável rigor técnico e imparcialidade, que são fundamentais para justificar um projeto desta dimensão, e que tem impactes ambientais e sociais consideráveis e um enorme custo financeiro.

Deve ser salientado que este estudo não procurou alternativas, como é assumido pelos autores, e limitou-se a comparar o canal proposto pelo Município com a alternativa (e uma variante desta) apresentada por um partido da oposição.



Ao longo do estudo pode-se verificar que se assumiram vários pressupostos que carecem de validação, e que a análise aos critérios leva a conclusões enviesadas e tendenciosas para favorecer a alternativa do Município.

Um exemplo bem ilustrativo da falta de rigor e imparcialidade (o que não dispensa uma leitura completa do documento) é a análise que o estudo faz à “avaliação ambiental” no subcritério “restrições de utilidade pública”, que, note-se, é feita em apenas uma página (nº26).

Na análise à alternativa 2, os autores do estudo consideram-na *problemática porque se sobrepõe parcialmente à REN*, aludindo à *segregação das parcelas que impedem a lógica de continuidade*. É considerada *pouco recomendável do ponto de vista ambiental* e por isso é pontuada como fraca (1 ponto).

No entanto, a análise feita a esta alternativa de canal “esqueceu” de referir que este interfere diretamente com a zona de proteção imediata à principal captação de água para consumo humano do concelho.

Já a análise à alternativa 3 (a do município) resume-se a dois pequenos parágrafos. No primeiro, a tentar justificar o que não se reconhece no segundo, pode-se ler:

A terceira Alternativa, por corresponder a uma nova via, atravessa necessariamente algumas áreas sujeitas a restrições de utilidade pública.

Pela lógica dos autores do estudo, esta constatação também seria válida para a alternativa 2, que todavia não mereceu essa “atenuante”.

Mas é no segundo parágrafo que a descarada e evidente falta de rigor (diríamos até falsidade) e falta de imparcialidade assume um verdadeiro insulto à academia que emprestou o nome ao estudo e aos seus leitores. Atente-se:

Pode observar-se na Figura 3.3 que o traçado proposto toca pontualmente áreas de RAN e de REN, não se tratando contudo de restrições ambientais severas (por exemplo, áreas de máxima infiltração ou sujeitas a risco de erosão).

Neste subcritério, a alternativa 3 foi considerada como Média (3 pontos).



AVE - Associação Vimaranense para a Ecologia

O insulto, a falta de rigor e de imparcialidade é evidente quando se comparam os mapas dos traçados e as análises que mereceram e justificaram as pontuações atribuídas.

Mas esse insulto, falta de rigor e de imparcialidade ainda é mais gritante quando se compara a análise feita à alternativa 3 com o que está agora em projeto de execução.

O estudo diz que essa alternativa *toca pontualmente áreas de RAN e de REN* (o que era desde logo desmentido pela cartografia disponibilizada), mas agora, o que se afigura como realidade é que:

- dois terços do trajeto é implantado em áreas RAN ou REN
- a área da RAN autorizada para uso não agrícola é de 158.873 m².
- a área REN era no PAP-AIA de 56.690 m², e agora no RIP é de 68.883 m²

O estudo também diz que essas áreas não correspondiam a *restrições ambientais severas (por exemplo, áreas de máxima infiltração ou sujeitas a risco de erosão)*. O que mais uma vez era facilmente desmentido pelas evidências cartográficas e agora confirmado no projeto como é reconhecido no parecer da APA no PAP-AIA de 2022.

Verifica-se que o sistema mais afetado é o de Áreas de Máxima Infiltração, com uma incidência total de 33.502 m² (59,1%), enquanto o de Áreas com Risco de Erosão abrange 23.188 m², cerca de 40,9% do total.

Foi, e é, com base no referido estudo, que tem esta e outras evidências de falta de rigor e de imparcialidade, que os promotores do projeto da via do Avepark sustentam a sua necessidade e a escolha de alternativa.

No entanto, este estudo teve um desenvolvimento que resultou da sua apresentação e discussão pública, o qual foi denominado de [Síntese e Avaliação Discussão Pública](#).

Mas à imagem do anterior, também aqui não foram procuradas alternativas, conforme é reconhecido nessa “síntese”



AVE - Associação Vimaranense para a Ecologia

Constitui assim objetivo deste trabalho proceder à síntese das participações registadas e de tentar contribuir, através de uma análise avaliativa e comparativa das propostas apresentadas, para a identificação e construção da melhor solução a adotar

É também reconhecido que

todas as soluções apresentadas correspondem a intenções ou “esboços preliminares”, constituindo canais viários e não estudos prévios nem, tão pouco projetos sustentados em estudos técnicos e topográficos aprofundados e que, natural e necessariamente, se afiguram importantes para o desenvolvimento seguro de qualquer solução.

As propostas de canal apresentadas pelos cidadãos (e não pelos promotores) foram avaliadas, comparadas e hierarquizadas, num processo cuja valoração subjetiva não foi explicada, e segundo critérios e objetivos questionáveis, mas bastante adequados e orientados para que a conclusão fosse validar através do “estudo” a solução política do Município.

E foi isso que aconteceu, sem no entanto deixarem de reafirmar o caráter embrionário, genérico e de “canal” das soluções propostas.

Pelo exposto, reafirmamos que estes estudos não têm o rigor técnico ou a imparcialidade necessária para suportar a necessidade do projeto ou para assegurar que uma qualquer solução é a que melhor serve o interesse público.

E, no entanto, foi com base nestes dois “estudos” que o projeto foi sustentado junto da APA (e por seu intermédio junto das entidades consultadas) nos dois PAP-AIA, e são também estes “estudos” que suportam a memória descritiva do pedido de parecer prévio para a utilização não agrícola em solos da RAN, parecer esse, que aqui é alvo da nossa contestação.

Como é manifesto, essa memória descritiva é ancorada nesses dois estudos, mas também recorre a outra argumentação sem validação técnica para a sua justificação, de que é exemplo afirmar que



AVE - Associação Vimaranense para a Ecologia

Todavia, e cada vez mais recorrentemente, é identificado como fator inibidor do crescimento e afirmação deste parque de ciência e tecnologia, a falta de uma acessibilidade capaz que efetue a ligação do AvePark à principal rede viária ou que

se afigura consensual que falta (e urge) consagrar e materializar uma acessibilidade capaz e eficaz entre o AvePark e a autoestrada

ou ainda que

a criação de uma nova acessibilidade ao AvePark e sua ligação à autoestrada é, pois, atualmente, fator dominante no debate sobre o futuro do AvePark e tema consensual quanto à sua necessidade e urgência

Quanto a estudos, sejam de tráfego, de segurança rodoviária ou de expansão do Avepark, não há qualquer referência.

Quanto à localização do projeto, a memória descriptiva remete a sua justificação e estudo de alternativas para os dois referidos “estudos”, atestando que

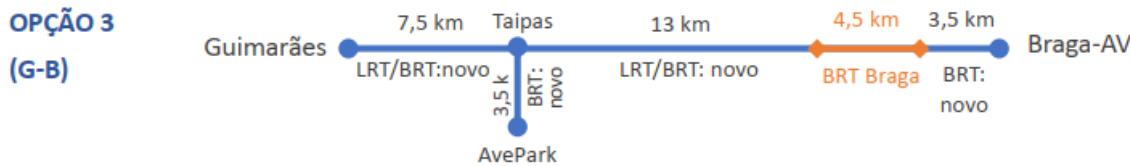
as considerações e pressupostos técnicos, ambientais, económicos e rodoviários que validaram a “Alternativa 3 por via integralmente nova”, como solução para o desenvolvimento do Projeto de Execução mantém-se à data válidos e íntegros, refletindo a manutenção da complexidade territorial da área de inserção do Projeto, que inviabiliza o estudo complementar de alternativas

Nada de mais falso. Esses pressupostos não era válidos em 2015 (como já demonstrado), e muito menos o são agora. Senão vejamos:

Em 2015, um dos quatro critérios foi a oportunidade de financiamento, que na altura só era admissível para novas vias dedicadas, invalidando desde logo qualquer alternativa que implicasse a reestruturação da estrada nacional nº 101, o que já não se verifica agora.

O que também agora é diferente é a existência de uma alternativa de mobilidade em transporte público em via própria. Uma alternativa alinhada com o financiamento disponível no Portugal 2030, alinhada com o Plano Ferroviário Nacional (onde está prevista), alinhada com a política de mobilidade europeia e

nacional, e até alinhada com o [Estudo de Apoio à Decisão para a ligação de Guimarães à Alta Velocidade](#) que preconiza uma solução BRT com um troço de ligação ao Avepark.



Mas a memória descritiva padece de uma outra falsidade que não pode ser ignorada, nem podia ter sido aceite como válida pela ERRAN.

A área proposta para uso não agrícola foi de 158.873 m³, ou seja, substancialmente superior aos 111.390 m² que constavam no PAP-AIA. Um brutal aumento de 43% que corresponde a 47.483 m².

Certamente que questionados sobre essa diferença, o Município de Guimarães responde em aditamento à memória descritiva, e nestes termos

Esta discrepância deve-se fundamentalmente à necessidade de algumas pequenas alterações que surgiram entre a fase de estudo prévio e a fase de projeto de execução do projeto para a via de acesso ao AVEPARK

Ora, acontece que, como já vimos atrás, e como até é atestado nessa memória descritiva, o PAP-AIA foi submetido em fase de projeto de execução.

Desta forma, o PAP-AIA foi desenvolvido tendo por base o Projeto de Execução, estudado e validado pelas Entidades Enunciadas entre 2015 e 2020, tendo integrado um conjunto muito relevante de alterações ao longo do tempo, por forma a optimizar a sua integração no território, ligações e acessibilidades...

Este facto constitui uma obvia e insanável falsidade, que viola de forma flagrante o princípio da boa fé, e que não poderia ter passado despercebido à ERRAN.

O que também não poderia ter passado despercebido na justificação dessa diferença é a seguinte alegação

Essencialmente, esta alteração deveu-se à necessidade de ajustamento de alguns percursos, nomeadamente nos caminhos paralelos 2, 11 e 14 por



solicitação dos proprietários dos terrenos, adaptando-se desta forma o traçado às necessidades e interesses dos moradores e proprietários da região.

Qualquer pessoa que se dê ao trabalho de verificar a alegação pela comparação das peças desenhadas pode facilmente constatar que não ocorreu qualquer “ajustamento”, e ainda que ocorresse, nunca poderia ser o “essencialmente” de 4,7 ha.

Para concluir esta desastrosa explicação, o Município termina com um parágrafo incompreensível e contraditório

A diminuição da área de implantação e consequente ajuste e alteração dos taludes, bem como a compatibilização com o existente, tendo por objetivo a minimização o impacte da intervenção em áreas de RAN, traduziu-se desta forma numa diferença entre a área do que foi a apreciação prévia de AIA e a área final do projeto de execução.

Em conclusão,

(1) Pode-se afirmar que, tendo em conta que o projeto foi submetido em fase de Projeto de Execução ao PAP-AIA de 2022, os fundamentos que levaram à pronúncia da DRAP Norte no âmbito desse procedimento devem ser os mesmos para aferir se esse mesmo projeto causa graves prejuízos para os objetivos da RAN.

(2) Considerando que essa pronúncia da DRAP Norte foi no sentido de sujeitar o projeto a AIA devido aos impactes negativos significativos ao nível do uso do solo, é incompreensível que o parecer da ERRAN tenha sido positivo.

(3) E é tanto mais incompreensível quando a ERRAN não dá a conhecer o *iter cognoscitivo* e valorativo que suportou o parecer, apesar dos actos administrativos carecerem de fundamentação expressa e acessível quando afectam direitos ou interesses legalmente protegidos, como entendemos ser o caso em que se abre uma exceção à restrição de utilidade pública que defende a RAN, e que por essa via afeta o direito a um *ambiente de vida humano, sadio e ecologicamente equilibrado*, consagrado no artigo 66º da Constituição.



AVE - Associação Vimaranense para a Ecologia

- (4) Pode-se também afirmar que, pela falta de rigor e de imparcialidade, os estudos realizados em 2015 não podem justificar nem a necessidade do projeto nem a falta de alternativa viável fora das terras ou solos da RAN.
- (5) A breve memória descritiva que resume esses estudos e assume supostas percepções públicas como justificações do projeto, não pode ser aceite pela ERRAN de forma acrítica.
- (6) A análise da ERRAN ao aditamento à memória descritiva também revela falta de rigor ao admitir como boa uma justificação manifestamente falsa.
- (7) Relembre-se que a vossa Inspeção-Geral, ainda que a propósito de outra forma de derrogação à restrição imposta pela RAN (Processo de Inspeção n.º NUI/AA/OT/000006/18.3.AOT), determinou que incumbirá à **DRAP Norte**:

- b) Verificar, com o máximo rigor, se existe uma cabal e expressa fundamentação das razões avançadas para a ausência de outras localizações favoráveis às pretensões, repudiando as que não cumpram tal requisito;*
- c) Analisar com toda a profundidade os fundamentos contidos naquelas razões, de modo a acolher somente as que reúnam um tal requisito e, sejam consideradas como um bem ou interesse digno de ponderação.*

Estas considerações não pretendem ser uma análise exaustiva ao processo em causa, nem tem a pretensão de nos substituirmos à IGAMAOT, que é quem tem competência, capacidade técnica e legitimidade substancialmente superiores às de uma ONGA de âmbito local suportada pelo voluntariado dos seus membros.

Ainda assim, atrevemo-nos a considerar que existe uma clara violação ao RJRAN, e que por tal, **solicitamos a urgente intervenção da IGAMAOT no sentido de que possam ser tomadas medidas cautelares que impeçam os impactes negativos significativos previstos pela DRAP Norte, e que este parecer positivo da ERRAN vem ilegalmente possibilitar.**