

## Parecer sobre a sujeição a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA)

Identificação	
<b>Designação do Projeto</b>	Via de Acesso ao AVEPARK
<b>Tipologia de Projeto</b>	Anexo II, ponto 10, alínea e) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro
<b>Localização</b> (freguesia e concelho)	Concelho de Guimarães (Freguesias de Ponte, Prazins de Sta. Eufémia, Prazins de Sto. Tirso e Barco)
<b>Afetação de áreas sensíveis</b> (alínea a) do artigo 2.º do DL 151-B/2013)	Não são afetadas áreas sensíveis definidas nos termos do disposto na alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual.
<b>Proponente</b>	Câmara Municipal de Guimarães
<b>Entidade licenciadora</b>	Infraestruturas de Portugal, S.A.
<b>Autoridade de AIA</b>	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

<b>Parecer</b>	Projeto suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, pelo que se entende que deve ser sujeito a procedimento de avaliação de impacte ambiental.
----------------	--

<b>Data de emissão</b>	14 de novembro de 2019
------------------------	------------------------

Breve descrição do projeto
<p>O projeto consiste na construção de uma via de acesso dedicada ao do parque de ciência e tecnologia AVEPARK entre a EN 101, no cruzamento de acesso ao Parque Industrial de São João da Ponte, e a Av. dos Combatentes do Ultramar. Tem uma extensão total de 6, 981 metros, a que acrescem cerca de 400 metros de ligações, e desenvolve-se num traçado totalmente novo.</p> <p>O projeto prevê a construção de 6 obras de arte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 4 Passagens superiores (PS).</li> <li>▪ 1 Passagem inferior (PI).</li> <li>▪ 2 Pontes (PO) sendo uma delas sobre o rio Ave.</li> </ul> <p>Prevê ainda a construção de 3 rotundas, 1 entrada em mão e 2 travessias inferiores pedonais, bem como a construção de 15 caminhos paralelos.</p> <p>Para a transposição do Rio Ave ao km 4+867 prevê-se a execução de uma Ponte em betão armado (PO1) com elementos pré-fabricados. Esta ponte, com uma extensão de 266 metros será dividida em 7 vãos, sendo 2 vãos de 30 metros e 5 vãos de 41,20 metros, apresentando-se com os encontros fora do leito de</p>

cheia e os pilares fora do leito do rio Ave. De acordo com a documentação apresentada, o posicionamento da ponte sobre o Rio Ave, bem como todo o traçado subsequente entre os km 5+350 ao km 5+800, resultam das restrições verificadas ao nível dos perímetros de proteção à captação existente nas proximidades da nova ponte sobre o Rio Ave, à densa malha urbana existente e à topografia do terreno.

O rio de Agrela, ao km 6+193, é também transposto através da execução de uma Ponte com elementos pré-fabricados em betão armado (PO2). Esta ponte terá um vão único de 24 m e terá os seus encontros fora do leito do rio.

A velocidade base considerada foi de 60 km/h. A via terá uma faixa com duas vias de circulação automóvel de 3,50 m, bermas direitas de 0,5 m de largura, jardim com 1,5 m de largura, ciclovia com 2,50 m de largura, passeio com 2,25 m de largura e valeta com cerca de 1,20 m de largura, tendo a plataforma um total de 15,45 m de largura.

As escavações ao longo do traçado ocorrem maioritariamente em formações graníticas decompostas a muito alteradas, escavações essas que excedem por diversas ocasiões os 8 metros de altura.

Preveem-se as seguintes demolições:

- Um anexo de uma construção devoluta ao km 0+090.
- As ruínas de uma construção, aproximadamente ao km 0+300.
- As estruturas de um estaleiro agrícola ao km 1+225.
- Uma habitação ao km 3+860 e ao km 6+135 da via de acesso ao AVEPARK.
- Uma garagem junto ao km 0+038 do restabelecimento 3 (RES3).
- Parte de uma oficina no Caminho paralelo 10 (CP10).

Serão também alvo de demolição todas as estruturas de pavimentos lancis, muros, muretes, e estruturas agrícolas existentes que colidam com a implantação de todos os arruamentos a executar.

Para a fase de construção, com uma duração estimada de 12 a 24 meses, será implantada uma área de estaleiro em local ainda não definido. Estimam-se 40 a 60 trabalhadores na fase de construção, considerando a simultaneidade das frentes de obra.

De acordo com a documentação apresentada o projeto da Via de Acesso ao AVEPARK possui num passado recente um conjunto de iniciativas levadas a cabo pelo proponente do projeto, o município de Guimarães, que procuraram estudar e selecionar, a melhor alternativa para o desenvolvimento do projeto de execução.

Em fevereiro de 2015 foi realizado o Estudo de Avaliação do Acesso ao AVEPARK, tendo-se considerado 3 soluções alternativas para o projeto, designadamente:

- Alternativa 1 (sob a EN atual).
- Alternativa 2 (sob a EN atual requalificada e variante a Taipas).
- Alternativa 3 (via dedicada).

Posteriormente a este estudo realizou-se em maio de 2015 por iniciativa do município de Guimarães, um procedimento de discussão pública que teve como objetivo a recolha de contributos da comunidade no respeitante ao Estudo de Avaliação do Acesso ao AVEPARK.

No decorrer dos trabalhos realizados, foi identificado um conjunto significativo de restrições e condicionantes, que impediriam a seleção das alternativas (que de alguma forma considerassem o desenvolvimento do projeto pelas Estradas Nacionais atuais) nomeadamente pela densa ocupação urbana na área envolvente e marginal, que limitariam o alargamento da via.

Assim e tendo por base os critérios de avaliação e a sua análise quantitativa, o Relatório de Participação Pública concluiu que: *“A materialização da via do AVEPARK por via integralmente nova (correspondente à Alternativa 3), configura aquela que reúne maiores condições de sucesso e ajustamento ao território. Não estando isenta de problemas ou condicionantes, esta via apresenta uma flexibilidade e capacidade de adaptação ao território substancialmente superior a todas as restantes, não afeta elementos notáveis do território, traduz-se num impacto viário muito favorável para as Taipas e Ponte e configura uma solução que, em tudo, observará os pressupostos do financiamento comunitário hoje conhecidos (associados ao conceito “last mile”).*

A documentação apresentada refere também que, complementarmente e ainda que a Alternativa 3 tenha sido selecionada como a mais favorável, no seguimento das contribuições recebidas da comunidade, foram realizados alguns ajustamentos ao traçado, nomeadamente no início do mesmo junto a Fermentões. Estes ajustes foram realizados de modo a compatibilizar o projeto com a ocupação do território. A Alternativa 3 é a solução em análise na documentação apresentada.

### Resumo do procedimento e fundamentação da decisão

Nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro, foi solicitado pela Infraestruturas de Portugal (IP), à Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA) pronúncia, ao abrigo do n.º 3 do artigo 3.º do referido diploma, sobre a aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao projeto em apreço.

Para efeitos da referida análise o proponente preparou um documento intitulado “Pedido de Apreciação prévia para decisão de sujeição a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental”, composto por dois volumes (Peças Escritas e Peças Desenhadas) procurando dar resposta aos elementos previstos no anexo IV do diploma em causa.

O projeto corresponde à tipologia prevista no anexo II, ponto 10, alínea e) do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, a qual se reporta a *“Construção de estradas, portos e instalações portuárias, incluindo portos de pesca (não incluídos no anexo I)”*, estando definidos os seguintes limiares para enquadramento por via direta, em situação de não afetação de área sensível (caso geral): *Construção de estradas com extensão  $\geq 10$  km.*

De acordo com a informação disponibilizada, o projeto não atinge os limiares que determinam a sujeição obrigatória a procedimento de AIA. Assim, procedeu-se à análise do projeto com o objetivo de determinar se o mesmo é suscetível de provocar impactes significativos no ambiente, à luz do disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea iii) do referido diploma.

De forma a suportar a pronúncia da autoridade de AIA, e tendo em conta as características do projeto e da área atravessada, foi solicitada a emissão de parecer às seguintes entidades:

- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR N).
- Direção Regional de Agricultura e Pescas do Norte (DRAP N).
- Direção Geral do Património Cultural (DGPC).

A documentação foi ainda objeto de apreciação por departamentos internos da APA, designadamente, pela Administração da Região Hidrográfica do Norte (ARHN).

Importa antes de mais ter presente que algumas das entidades acima elencadas já se pronunciaram sobre o projeto, designadamente, no âmbito de um pedido de informação sobre os elementos que deveriam integrar um futuro estudo de impacte ambiental deste projeto. À data, foi solicitado um conjunto de

informação, incluindo uma melhor sustentação do projeto, a formulação de alternativas de solução (utilização total ou parcial de vias existentes, características da via, etc.) e de alternativas de traçado; a análise do território afetado e o alinhamento com os IGT vigentes.

No entanto, dos elementos nesta data apresentados não constam as peças desenhadas suficientes para uma boa análise do projeto, o qual de acordo com a descrição constante da documentação entregue, parece encontrar-se bem definido e elaborado.

No entanto, e embora seja referido um conjunto de três alternativas de localização do projeto colocadas a discussão pública, após o que a Alternativa 3 foi selecionada como a mais favorável e submetida a estudo, desconhece-se qual a avaliação ou a ponderação que recaiu sobre as restantes alternativas. Assim, não é possível avaliar se o exercício desenvolvido, e que conduziu à escolha da presente alternativa, terá sido suficiente nesta matéria.

Ao nível do ordenamento do território, a documentação aborda os aspetos relacionados com os Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) vigentes, com a afetação das servidões administrativas e restrições de utilidade pública, e com as condicionantes legais aplicáveis.

À luz dos planos em vigor, a documentação entregue não reconhece impedimentos para a realização do projeto. Têm particular relevância as afetações dos espaços inseridos em RAN e em REN (áreas de Máxima Infiltração) interferências que a documentação apresentada considera não impeditivas pelos respetivos regimes associados.

No que diz respeito ao fator uso do solo, de igual modo, o estudo realizado debruçou-se sobre as implicações da realização do projeto na perspetiva da transformação (temporária ou definitiva) do uso do solo abrangido, quer na fase de construção, quer na de exploração. No entanto, a identificação e classificação dos impactes considera-se algo superficial, genérica e pouco sistemática.

Segundo a documentação apresentada, a área objeto do estudo encontra-se inserida numa região com importantes e elevados valores de biodiversidade, com elevado interesse paisagístico. O uso marcadamente mais relevante na área de implantação do traçado consiste no agrícola, encontrando-se pontualmente sem ocupação por exploração agrícola, constituindo prados e pastagens.

Na envolvente direta do traçado, o uso dominante é o uso urbano, com a presença de edificações residenciais em grande número, para além de duas escolas básicas e pontualmente unidades comerciais e industriais, contudo sem expressão a nível local. A concretização do projeto levará à afetação direta de algumas edificações, correspondendo à sua demolição e conseqüente expropriação. Quando em funcionamento, o projeto poderá originar uma diminuição do bem-estar das populações residentes na envolvente do projeto, pelos impactes a nível sonoro, sociais e económicos.

Verifica-se ainda ao longo do traçado a presença de áreas com um expectável uso agrícola intensivo, culturas e explorações de produtos hortícolas, sendo notório o conflito com o uso agrícola dos solos e com a desordenada e difusa estrutura urbana que é afetada.

Entre o km 3+100 ao km 3+700 o projeto ocupará uma extensa área florestal, sendo que este uso ao longo do traçado não assume a relevância local, quando comparado com o uso urbano (na envolvente) e na área de implantação com o uso agrícola.

Relativamente ao uso agrícola da análise efetuada destacam-se os seguintes impactes negativos da construção da via em estudo:

- 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.

- Ocupação em mais de 59,38 % da sua extensão de solos da RAN.
- Ocupação em mais de 66,39 % da sua extensão "zonas classificadas ou protegidas" (RAN+REN).

A supressão de áreas agrícolas assume, no documento apresentado, impactes negativos, diretos, permanentes, de média magnitude, de influência local e significativos.

Para além destes aspetos, também não se pode deixar de referir os seguintes:

- A área em análise insere-se na "Região Demarcada dos Vinhos Verdes / Sub-região do Ave" e o estudo não explicita a ocupação de uso do solo por culturas, pelo que não existe informação se a construção da via ocupa vinhas instaladas.
- Na área em análise existe o regadio tradicional "Levada do Património", localizado na freguesia do Barco não havendo qualquer referência sobre eventual afetação com a construção da via.
- No estudo não é quantificado o impacte na socioeconomia resultante da inutilização de solos agrícolas e do fim do consequente aproveitamento agrícola.

No que respeita à afetação da REN, à luz do próprio regime jurídico (publicado pelo Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, com a redação atribuída pelo Decreto-Lei n.º 124/2019, de 28 de agosto), a utilização de solo inserido nesta restrição de utilidade pública é interdito nos termos do n.º 1 do artigo 20.º, não estando contemplado pelas exceções previstas nos n.º 2 e 3 do mesmo artigo. Na eventualidade de o projeto não ser submetido a avaliação de impacte ambiental, nem a avaliação de incidências ambientais, o projeto em apreço não se vê abrangido pelo n.º 3 do artigo 21.º, pelo que não restaria alternativa à sua viabilização se não através do reconhecimento do interesse público (RIP) para utilização de solo da REN, ao abrigo do mesmo artigo 21.º.

Reconhece-se no atual projeto a vontade de dar resposta aos objetivos traçados pelo município e preocupação com a integração do projeto no território: tem em conta o seu próprio desígnio e escala, procede a uma leitura correta da natureza do território que afeta e assume consciência dos processos de redução dos efeitos negativos que prevê imprimir nesse mesmo território. No entanto, o traçado selecionado para esta via, longo e sinuoso, não deixa de estimular a procura de outra solução, ou seja, não parece que ajuste o custo que implica ao benefício expectável.

Também o perfil adotado, com passeio único de um dos lados, afigura-se de difícil adaptação e gerador de dificuldades e conflitos, ainda mais quando interfere sistematicamente com ocupações urbanas, o que não parece estar perspetivado na documentação entregue.

Pese embora a falta de informação, não se considera que nem a nova via nem os novos troços de caminhos venham a proporcionar um reordenamento da estrutura territorial.

Em face da vasta e desordenada ocupação do território que atualmente se verifica e da carência de elementos estruturantes que possam contribuir para um melhor ordenamento, a via em apreço não parece constituir um contributo positivo. Pelo contrário, irá comprometer uma oportunidade de imprimir melhoras a esse nível. Com efeito, prejudica ou impede a continuidade do atual uso dos solos abrangidos pela influência do projeto, cria descontinuidades e ruturas que agravam o atual estado urbanístico, em lugar de ligações, articulações e proximidade que contribuiriam para a unidade e coesão daquele território.

Neste sentido, tendo em conta as características da infraestrutura, as 6 obras de arte necessárias, a construção de restabelecimentos para além de 15 caminhos paralelos, numa área com uso dominante urbano, com a presença de diversas rodovias e caminhos, unidades industriais, serviços bem como de edificações residenciais e aglomerados urbanos com densidade relevante, com afetação significativa de área agrícola e florestal, bem como a afetação permanente de habitações, e uma fase de obra estimada de

12 a 24 meses, considera-se que o projeto é suscetível de induzir impactes negativos significativos ao nível do uso do solo e da socioeconomia, quer durante a fase de construção, quer durante a fase de exploração.

Salientam-se, no entanto, também os impactes positivos induzidos pelo projeto, na fase de exploração, no que diz respeito à melhoria das acessibilidades e promoção do desenvolvimento do AVEPARK.

Ao nível dos recursos hídricos, destaca-se a execução de um aterro com cerca de 2 m de altura, junto a uma linha de água, o que não se considera adequado, face à afetação do domínio hídrico e faixa de servidão administrativa associada. A via a executar deve afastar-se dos leitos das linhas de água, de modo a que se implante a mais de 5 m do leito, designadamente a base dos taludes em aterro, à exceção dos atravessamentos necessários onde a linha de água seja restabelecida por Passagens Hidráulicas (PH).

O projeto prevê que as linhas de água afetadas pela secção corrente da via sejam restabelecidas através de PH de secção circular, sendo os diâmetros considerados de 0,80, 1,00, 1,20 e 1,50 metros, com secções simples, duplas ou triplas. Ora, as PH, de secções múltiplas devem ser evitadas, por se entender que não são adequadas ao escoamento, devendo ser equacionadas passagens que permitam o escoamento dos caudais de cheia centenária.

Não foram avaliados os impactes decorrentes da descarga das águas provenientes da drenagem longitudinal nas linhas de água, designadamente no que respeita ao acréscimo de caudal nos cursos de água onde se efetue a descarga e o previsível agravamento do risco de extravasão marginal daqueles. Esta análise é necessária para avaliação dos referidos impactes e apresentação das respetivas medidas de minimização, se necessárias.

Dada a proximidade do traçado à captação de água para abastecimento público no rio Ave, considera-se que as medidas específicas de minimização propostas, tais como a condução das águas de escorrência da plataforma da ponte sobre o rio Ave (nas áreas mais próximas do perímetro de proteção alargada) para um sistema de bacia de retenção e decantação, deveriam ser mais concretas e acompanhadas de uma análise da sua eficácia.

Também ao nível dos sistemas ecológicos, o projeto implicará um conjunto de intervenções só por si complexas e que poderão acarretar, se não devidamente avaliados e acautelados, impactes ambientais significativos. Destaca-se a afetação de biótopos com algum valor conservacionista, a provável existência de espécies, quer da fauna, quer da flora, sob o ponto de vista da conservação de estatuto mais desfavoráveis, bem como a existência e afetação no biótopo "Carvalhal", de manchas que correspondem ao Habitat Natural 9230 — Carvalhais galaico-portugueses de *Quercus robur* e *Quercus pyrenaica*, para além da afetação de outros biótopos também relevantes, nomeadamente, os biótopos "Vegetação ripícola", "Bosque misto" e "Agrícola", também classificados e integrados na Estrutura Ecológica Nacional — Nível II. Verifica-se ainda que a quase totalidade do traçado proposto atravessa o corredor ecológico da região SHR Cávado-Ave, numa área florestal sensível, afetando e desvalorizando-se áreas potencialmente mais ricas em termos de biodiversidade e que correspondem a zonas de continuidade natural.

Um estudo mais aprofundado da situação atual do território, especificamente sobre os biótopos terrestres e aquáticos em causa, e a consideração de aspetos que atendam a soluções menos impactantes, poderia consolidar o projeto e enriquecê-lo, designadamente, tendo em conta i) "micro" alternativas no traçado (eventualmente considerar sub-troços), ii) adequação e/ou adaptação de obras de arte especificamente ao local, iii) articulação e sinergias de interesses sociais, económicos e financeiros, com base nas soluções ambientalmente mais sustentáveis.



De salientar ainda que da documentação apresentada consta um estudo de avaliação de impacto patrimonial que não foi enquadrado, para a sua elaboração, por pedido de autorização para a realização de trabalhos arqueológicos (PATA).

Este estudo utilizou, nomeadamente a informação constante no Endovélico, Sistema de Informação e Gestão Arqueológica, e no respetivo Sistema de Informação Geográfica (SIG) da DGPC e no Atlas do Património Classificado e em Vias de Classificação (em linha), não se tendo procedido a trabalhos de prospeção arqueológica da área de incidência do projeto.

Na área de estudo a documentação identificou dois bens imóveis classificados, a Ponte do Rio Ave (MN) e a Igreja Velha de Santa Maria de Corvite (MIP) mas que não se encontram na área de incidência do projeto, se se considerar um corredor de 400 m.

Foram igualmente identificados na área de estudo seis sítios arqueológicos (inclui a acima mencionada ponte classificada) mas que igualmente não se encontram na área de incidência do projeto, se se considerar um corredor de 400 m.

Relativamente às áreas sensíveis do ponto de vista patrimonial, salienta a documentação que não são intercetados bens imóveis classificados ou em vias de classificação, nem zonas de proteção.

Não são previstas quaisquer medidas de minimização, preventivas ou de acompanhamento arqueológico das obras.

Atendendo à natureza dos vestígios arqueológicos, muitas vezes ocultos no solo e no subsolo, considera-se que se devia efetuar a prospeção arqueológica sistemática do corredor de 400 m, centrados no eixo da via, bem como de todas as componentes de projeto (estaleiros, áreas de empréstimo ou depósito, restabelecimentos e acessos, etc). Salienta-se que os acessos à obra, mesmo que provisórios poderão igualmente induzir impactes significativos sendo necessária a respetiva caracterização prévia. Destes trabalhos deve resultar um Relatório Final de Trabalhos Arqueológicos que deve ser remetido para análise e aprovação da tutela do Património.

Deve prever-se o Acompanhamento Arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatações, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), desde a fase preparatória da obra, como a instalação de estaleiros, abertura de caminhos e desmatação; o acompanhamento deve ser continuado e efetivo pelo que se houver mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes; e, eventualmente a adoção de medidas de minimização específicas (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras).

### **Conclusão**

Face à análise desenvolvida, dadas as características do projeto e do local onde se desenvolve, considera-se que o mesmo é suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, particularmente ao nível do uso do solo, socioeconomia, sistemas ecológicos e recursos hídricos, pelo que se entende ser-lhe aplicável o disposto no artigo 1.º, número 3, alínea b), subalínea iii) do Decreto-lei n.º 151-B/2013, na sua atual redação.