

Fórum “A Região Norte e o Programa Nacional de Investimentos 2030: Balanço e Prioridades nos domínios dos Ambiente, Energia e Transportes”: A NUT III Cávado – Notas Síntese

I. Sub-Região do Cávado: Enquadramento

Com o objetivo de contribuir com algumas notas sobre o pensamento estratégico dos municípios do Cávado, relativamente aos investimentos considerados prioritários e que pretendem ver contemplados na Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial que desenvolverão para o período 2020-2030, em complemento do documento síntese desenvolvido pelas CIMs e AMP da Região Norte: **“A Região Norte e o Programa Nacional de Investimentos 2030: Balanço e Prioridades nos domínios dos Ambiente, Energia e Transportes”** que os municípios do Cávado subscrevem na íntegra, e tendo por referência o “Programa Nacional de Investimentos 2030”, anexa-se algumas preocupações específicas da sub-região que se considera constituir prioridades territoriais de investimento na próxima década, em cada um dos temas fixados pelo documento base conjunto, nomeadamente:

I.1. Transportes & Mobilidade da Região do Norte (RN T&M)

I.2. Ambiente & Energia: Propostas da Região do Norte (RN A&E)

I.1. Transportes & Mobilidade da Região do Norte (RN T&M)

I.1.1 - Proposta RN - T&M – Programa de Ação para a Qualificação de Vias Estruturantes e estratégicas para a Competitividade e Coesão Territorial da Região do Norte.

Constituição de um Programa de Ação para a Qualificação de Vias estruturantes para a Competitividade e Coesão Territorial da Região, que deverá integrar os seguintes investimentos:

Programa de Variantes:

Variante do Cávado (ligação Frossos-Ferreiros) em Braga – É um projeto que transita do Portugal 2020 para o Portugal 2030, verdadeiramente estruturante e estratégico para a rede viária do concelho de Braga. Permitirá desviar todo o trânsito rodoviário que hoje atravessa obrigatoriamente a cidade quando se dirige de sul para norte ou de nascente para poente, o que representa mais de metade do trânsito que a congestiona, contornando a cidade e descongestionando as vias da malha urbana com todas as vantagens que daí advêm, quer do ponto de vista da qualidade de vida das pessoas, quer na fluidez do trânsito, na pressão sobre o centro histórico, quer do ponto de vista ambiental. Simultaneamente criará acessos mais diretos às áreas de acolhimento empresarial de Braga, o que representará um fator de competitividade extraordinário.

Estamos perante a ligação direta da EN 201 à EN 103 e todos os eixos viários que com elas se cruzam.

Variantes em Vila Verde - Na sequência da construção da Variante à EN 101 e EN 201 entre Braga e o Rio Cávado, com travessia do mesmo, e com ligação para nascente em direção à N101, e para poente com ligação à N205, deverão ser construídos 2 troços com o perfil dos existentes, imprescindíveis para o cumprimento dos objetivos da variante já construída, e que são as seguintes:

- I. **Variante a Vila Verde** – Com início no ponto de contacto da variante do Cávado com a EN101, na freguesia de Soutelo, desenvolvendo-se e contornando o centro urbano de Vila Verde pelo lado nascente, e ligando novamente à EN101 no lado norte do concelho com estabelecimento de uma ligação rápida ao Parque Industrial de Geme, desobstruindo-o do ponto de vista da mobilidade.
- II. **Variante à Vila de Prado** - Com início no ponto de contacto da variante do Cávado com a EN205, desenvolver-se-á contornando o centro urbano de Prado pelo lado Norte, indo até à EN205 com ligação rápida ao Parque Industrial de Oleiros, com possibilidade de posterior ligação ao nó da A3 em Lamas, Barcelos.

Estrada Nacional 307 liga a sede do concelho de Terras de Bouro à N101 em Vila Verde, numa extensão de 12 quilómetros.

Os municípios já iniciaram a construção do primeiro e mais difícil troço desta estrada, com a ligação da N308 à Ponte sobre o Rio Homem, que já construíram. Trata-se de uma obra de arte de grande vão sobre o Rio Homem que de momento está ligada à rede municipal de Vila Verde. A N307 é estratégica e prioritária para a NUT pois estabelecerá a ligação direta do eixo da Vigo – Braga ao concelho de terras de Bouro, às Portas do PNPg em S. João de Campo, e à N103 (Braga-Chaves).

Esta estrada foi desclassificada sem fundamento, e logo de seguida foi reafirmada a sua importância pelos municípios de Vila Verde e Terras de Bouro que não hesitaram em iniciar a sua construção no troço mais difícil (Ponte sobre o Rio Homem).

Requalificação da N205

O objetivo é requalificar a N205 no troço que liga a cidade de Barcelos à Vila de Prado. Trata-se de um eixo estruturante para o tecido empresarial existente no território de Barcelos e Vila Verde, fortemente exportador, que é atravessado por esta via, e o único que estabelece a ligação à rede rodoviária principal em direção ao litoral ou às sedes dos concelhos de Braga e Vila Verde.

Construção do Nó da A3 em Lama, Barcelos

Projeto de grande impacto especialmente para os municípios de Barcelos e Vila Verde, a qual tem sido recorrentemente reivindicada pelos municípios do Cávado, e a sua inexistência prejudica muitíssimo a região.

Permitirá o acesso à A3 a partir da N205, nas freguesias de Lamas do concelho de Barcelos.

Com a construção deste nó, um enorme universo territorial, nomeadamente a enorme área de atividade industrial existente naquele território e muito ligada à exportação (indústria têxtil), fundamental para a competitividade e coesão do território do Baixo Cávado, ficará ligada diretamente aos eixos da A3, deixando de ter necessidade de atravessar Barcelos, Vila Verde ou Braga para consegui-lo.

Este nó também desanuviará em muito o tráfego rodoviário nas circulares de Braga.

Barcelos – Programa de modernização da rede viária nacional principal da NUT III Cávado.

Destaca-se a necessidade de intervenção nas estradas nacionais EN's 103, 204 e 205, que constituem a malha da rede viária nacional, e que ligam sedes de concelho de primeiro nível, assumindo um carácter regional.

Ponte sobre o Rio Cávado em Barcelos. A cidade de Barcelos está fundada em ambas as margens do rio Cávado, as quais, na área urbana principal estão ligadas por uma ponte única ponte, uma ponte medieval (século XV), já muito pressionada e condicionada pelo tráfego automóvel.

É urgente libertar a ponte medieval do trânsito automóvel, e criar uma alternativa fluida e segura que garanta o acesso normal ao centro da cidade de Barcelos e ao seu centro histórico.

A proposta que é recorrente e já transita do quadro Comunitário que está a decorrer, consta da construção de uma nova Ponte próxima da Ponte Medieval que permitira um incremento assinalável na qualidade de vida das pessoas, na potenciação dos fatores de desenvolvimento económico e social, nomeadamente as atividades comerciais e o interesse turístico que a cidade desperta, relevando o seu património cultural e o grande valor turístico associado à figura do Galo e à região do Baixo Cávado.

Variantes em Esposende – Representam vias necessárias ao descongestionamento dos diversos aglomerados urbanos, alguns com forte pressão turística nos períodos de verão.

- I. Variante de Apúlia;
- II. Variante de Ofir;
- III. Variante Cidade de Esposende;
- IV. Acesso A28 Antas/Forjães (nova saída).

Ponte Pedonal entre Esposende e Fão (ligação ecovia do Litoral/ECovia do Cávado).

No âmbito do Programa de Acção para a Qualificação dos Níveis de Acesso e de Qualidade de Serviço dos Portos de Leixões, de Viana do Castelo e do Douro, avaliar a possibilidade de incluir também a navegabilidade do Rio Cávado e um Plano de Dragagem do estuário.

Em sede do Programa de Ação de Expansão da Rede de Metropolitano do Porto, Prolongamento da linha de metro do Porto Póvoa-Esposende.

I.1.2 - Proposta RN - T&M – Programa de Ação para a Qualificação e fechos de rede do Serviço da Rede Ferroviária

Eixo ferroviário Guimarães-Braga, é um investimento estratégico para a mobilidade entre as duas cidades mais importantes das NUTs Cávado e Ave, e que fechará a malha ferroviária nesta zona do Minho, constituindo uma alternativa estruturante para a intensa mobilidade que diariamente é gerada entre as duas cidades.

As mais-valias conseguidas com este transporte alternativo entre as duas cidades, especialmente na qualidade de vida das populações, no desanuviamento das estradas nacionais diariamente pressionadas com os sucessivos movimentos pendulares, as vantagens ambientais e na economia das populações e do território, são evidentes.

Linha do Minho.

A Linha Férrea do Minho, no troço que liga o Porto a Nine, e depois a Braga, foi duplicada e requalificada em 2004, apresentando uma “performance” física, funcional e operacional, exemplar, constituindo uma referência para o que deveria estar generalizado na rede ferroviária.

Pretende-se que a linha Porto-Valença seja uniformizada, incluindo a duplicação, a eletrificação, e o ajustamento às verdadeiros interesses das cidades e das populações, com a criação de novas ligações a centros urbanos de referência e a diversificação da oferta de transporte de passageiros e de mercadorias.

I.1.3 - Proposta RN - T&M – Programa de Ação de Qualificação das Frotas de Transportes Coletivos Públicos e Privados;

Subscreve-se na íntegra o documento base

I.1.4 - Proposta RN - T&M – Programa de Ação de qualificação dos níveis de coordenação e da qualidade de gestão de serviços coletivos de transportes coletivos, bem como de eliminação de pontos negros de sinistralidade rodoviária (a contratualizar com as Entidades Intermunicipais);

Subscreve-se na íntegra o documento base

I.2. Ambiente & Energia: Propostas da Região do Norte (RN A&E)

I.2.1 -Proposta RN A&E – Neste âmbito, importa que o PNI 2030 possa contribuir de forma mais efetiva para o **proteger e valorizar a excelência ambiental e energética da Região do Norte, sendo necessário para esse efeito que o PNI 2030 adote já como prioridade quer a definição de**

programas de ação ao nível regional NUTS II (com programas de ação que, à escala da NUTS II, certamente ultrapassarão os 75 M€ exigidos no âmbito do PNI 2030), quer a subsequente contratualização de programas de ação à escala intermunicipal NUTS III, abrangendo, nomeadamente:

Proposta RN A&E

Nova ETAR de Braga - o concelho é essencialmente servido por uma grande ETAR construída nos anos 80/90 na margem esquerda do Rio Cávado, e que por motivos do enorme crescimento da cidade, e da impossibilidade de se proceder a mais soluções de reforço, está saturada na sua capacidade.

Está suficiente mente identificada e justificada a enorme necessidade de se construir uma nova ETAR - Estação de Tratamento de Águas Residuais (ETAR). Trata-se de um investimento com elevada responsabilidade no impacto ambiental, nomeadamente nos recursos hídricos que atravessam o concelho, e que naturalmente afetam os concelhos vizinhos a jusante. Estamos perante um investimento onde os resultados ambientais no rio Cávado serão notórios com o reforço desta resposta para o tratamento das águas residuais. O concelho de Braga tem excelente taxa de atendimento em termos de drenagem de águas residuais, mas o órgão final da rede precisa de ser urgentemente substituído e/ou reforçado que têm incrementado com a quase plenitude das redes de abastecimento de água e de saneamento, aliada ao crescimento habitacional, populacional e industrial.

Programas de Ação Intermunicipal ao nível da NUTS III para qualificação dos níveis de atendimento e de qualidade de serviço em alta e em baixa do ciclo urbano da água – Criação de um plano de acção para assegurar a cobertura mínima dos territórios especialmente do Alto Cávado, em termos de redes de abastecimento de água, drenagem de esgotos e tratamento dos mesmos.

Criação de um Plano de Acção ao Nível da NUT III Cávado, para combate às perdas e aumento da eficiência hídrica, redução das afluências indevidas, reutilização de águas e cadastro de águas pluviais, em todo o território da NUT III Cávado.

Programas de Ação Intermunicipal NUTS III para qualificação dos níveis de atendimento e de qualidade de serviço de recolha, tratamento e valorização de resíduos sólidos - implementação de um Ecocentro Municipal.

Programa de Ação para adoção de soluções de reestruturação de bacias, garantindo-as de meios capazes de amortecer o efeito de grandes caudais provenientes de situações meteorológicas extraordinárias, com impacto em importantes aglomerados urbanos.

Cita-se o caso das bacias nas freguesias de Marinhas, Antas, Apúlia em Esposende.

Bacia do Rio Cávado em Braga. Bacia do Rio Este em Braga.

Programas de Ação Intermunicipal NUTS III de qualificação dos níveis de atendimento e da qualidade dos serviços coletivos de riscos e de proteção civil, atentos os elevados níveis de excelência ambiental e o elevado potencial de ocorrência de fenómenos naturais adversos – implementação de ações de proteção e de minimização da erosão costeira, nomeadamente intervenção na restinga de Ofir/Barra do Cávado.

Programas de Ação Intermunicipal NUTS III orientados para o combate e adaptação às alterações climáticas – implementação as medidas e ações propostas no âmbito do Plano Intermunicipal de Combate às Alterações Climáticas (Plano em elaboração).

Programas de Ação Intermunicipal NUTS III orientados para a transição energética – Reabilitação global e implementação de uma rede inteligente de IP.

Programas de Ação Intermunicipal NUTS III de Valorização de Aglomerados Urbanos – Ciclovias intraurbanas (descarbonização da mobilidade urbana); Requalificação da zona ribeirinha por via da construção do Parque da Cidade de Esposende e do Parque Desportivo e reabilitação de património construído na zona urbana de Apúlia (Edifício Pérola).

Barcelos - Ambiente. Qualificação dos níveis de atendimento e de qualidade de serviço de recolha, tratamento e valorização de resíduos sólidos, no fortalecimento de modos de sistemas de recolha de bio resíduos (verdes e orgânicos).

Barcelos - Ecovia do Cávado. Projeto de ecovia nas margens do Rio Cávado, entre o Rio Homem e a foz, de carácter intermunicipal, numa extensão de 47 quilómetros, permitindo um conhecimento e valorização do Rio e das suas margens e existência de uma área de turismo voltada para a natureza e desporto

II. Políticas de Coesão Europeias, Estratégia “Portugal 2030” e Programa Nacional de Investimentos (PNI) 2030: Propostas Transversais da Região do Norte (RN-T)

Eixo ferroviário Guimarães-Braga, o estudo e posterior implementação de transporte direto por ferrovia ligeira entre Braga e Guimarães, seguindo o modelo de metro de superfície e posterior alargamento para Vila Nova de Famalicão e Barcelos é um investimento estratégico para oferecer uma alternativa ambientalmente sustentável que permita mitigar os movimentos pendulares rodoviários entre as cidades onde se incluem viagens de trabalho, estudo e cada vez mais de lazer e turismo. A existência de um meio transporte com estas características será fundamental na ligação das urbes, mas também no interior das mesmas com o reforço de mais um meio suave de transporte que revolucionará a mobilidade deste território.

II.1 - Sobre o posicionamento do Estado Português na estruturação do ciclo de programação pós 2020 e no Programa Nacional de Investimentos (PNI) 2030;

II.1.1 - Proposta RN-T – Necessidade do Estado Português sensibilizar os atores chave da Comissão Europeia e dos principais Países contribuintes líquidos para a necessidade da continuidade das Políticas de Coesão pós 2020 no mínimo com dimensão e níveis de financiamento semelhantes ao do ciclo de programação 2014-2020, evidenciando (na lógica do “ver para crer”) quer a boa aplicação e resultados das Políticas de Coesão em Portugal, quer a existência ainda de carências estruturais em tipologias de operação tradicionais das Políticas de Coesão.

II.1.2 - Proposta RN-T – Torna-se também fundamental que o Estado Português defenda junto da Comissão Europeia a necessidade de alteração da atual proposta de Regulamento FEDER pós 2020 no que respeita à obrigatoriedade de aferição do nível de concentração temática à escala nacional.

II.2 - Sobre a importância do Estado Português reconhecer as especificidades da Região do Norte na estruturação do Portugal 2030 e do Programa Nacional de Investimentos (PNI) 2030.

II.2.1 - Proposta RN-T. Neste âmbito, torna-se, igualmente, essencial que o Estado Português, na estruturação do Portugal 2030, tenha em consideração, de uma vez por todas, as especificidades da Região do Norte que, apesar de ser a Região mais exportadora do País e a que apresenta de longe o maior superavit positivo anual, continua a ser a Região mais pobre de Portugal (com um PIB per capita de 65,3% do valor médio da UE 28), sendo também a única Região em que todas as suas NUTS III (incluindo portanto também a própria Área Metropolitana do Porto com os seus 72,8%) registam PIB per capita inferiores ao valor limiar de 75% da média da UE 28

II.3 - Sobre o Processo de construção do “Portugal 2030”, da Estratégia Integrada de Desenvolvimento da Região do Norte 2030 e do Programa Nacional de Investimentos (PNI) 2030.

II.3.1 - Proposta RN-T. Neste âmbito, torna-se deste modo fundamental sustentar este exercício de construção do “Portugal 2030” e naturalmente do próprio PNI 2030 em verdadeiras estratégias de base regional – os Planos de Ação Regionais de âmbito NUTS II (estritamente articuladas com as Estratégias NUTS III) e não nas habituais linhas setoriais nacionais verticalizadas sem qualquer adesão às realidades específicas e distintivas de cada território

II.3.2 - Proposta RN-T - Por outro lado e no caso particular do Programa Nacional de Investimentos PNI 2030, deve ser dada também a possibilidade das entidades regionais e intermunicipais da Região do Norte poderem ter um papel mais participativo na sua construção, uma vez o PNI 2030 constituirá previsivelmente, na prática, uma espécie de mapeamento nas áreas dos transportes, ambiente e energia – ou seja, se os projetos ou programas de ação prioritários estiverem inscritos nestes documentos poderão eventualmente vir a ter possibilidades de ser apoiados no contexto do Portugal 2030; se não estiverem inscritos, não poderão ser apoiados no contexto do Portugal 2030. Assim, é absolutamente crucial que o Governo possa definir um novo momento de auscultação / consulta pública à escala regional logo após a apresentação das propostas concretas por parte das entidades nacionais (uma vez que os documentos até ao momento apresentados no contexto do

PNI 2030 se traduzem, no essencial, em diagnósticos e propostas de prioridades relativamente generalistas);

Outras Principais Prioridades Territoriais no âmbito do Programa Nacional de Investimentos PNI 2030:

Braga, 11 de novembro de 2018