

Conselho de Administração Executivo

Exmos. Senhores

Equipa de Apoio à Comissão de Agricultura e
Mar (CAM)

Palácio de S.Bento

1249-068 Lisboa

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	ANTECEDENTE	SAÍDA <u>467</u>	DATA
email	2018-05-25	DCS/2018/542	2279616-008	2282250-007	2018-06-01

Assunto: Envio de contributo escrito e/ou agendamento de audição na CAM
Discussão na especialidade dos PJI n.ºs 776/XIII/3ª (PCP), 812/XIII/3ª (PCP) e
820/XIII/3ª (PSD)

Exmos Senhores,

Relativamente ao assunto mencionado em epígrafe, cumpre-nos informar V. Exa que analisado o teor dos projetos de diploma apresentados pelos grupos parlamentares do PCP e do PSD, em particular, e para o que releva, o projeto de lei n.º 812/XIII/3ª, importa referir que a servidão administrativa constitui um encargo imposto por disposição da lei sobre certo prédio em proveito da utilidade pública de uma coisa (pressupõe-se, além da constituição por via legal, facilitar a utilidade pública do bem público dominante - o bem do Estado afeto à utilidade pública), pelo que atenta a razão de ser do DL 124/2006, na sua atual redação, não se afigura admissível, porque sem fundamento legal, a pretensão do referido projeto de lei atribuir às entidades gestoras das vias rodoviárias e ferroviárias, entre as quais a Infraestruturas de Portugal, e os próprios Municípios, a obrigação de indemnizar os proprietários por perda de rendimentos decorrente da afetação em causa.

Por um lado, a IP entende que o DL 124/2006, não traduz por si só a criação de qualquer servidão administrativa, mas tão somente regras que quer os proprietários, quer os gestores de infraestruturas devem observar para efeitos de defesa das florestas, pessoas e bens, contra incêndios.

Por outro lado, a IP, na rede sob sua gestão, não cria uma faixa de gestão de combustível para proteção das infraestruturas rodoviárias e ou ferroviárias. As faixas de gestão de combustível existem por força da lei, desde 2004, com o Decreto-Lei n.º 156/2004, de 30 de Junho, para defesa da floresta, pessoas e bens.



Importa ainda sublinhar que o referido projeto, a ser aprovado, terá consequências de valor incalculável para o Estado, e consequentemente para todos os cidadãos, que passam desde logo pela quase certa apresentação de pedidos de reposição de equilíbrio financeiro por parte das concessionárias do Estado e subconcessionárias, uma vez que a alteração legislativa em causa não consubstancia um risco coberto pelos contratos.

A proposta é igualmente penalizante para todos os municípios portugueses que, enquanto gestores de uma rede municipal de estradas, teriam também que indemnizar os proprietários privados.

E duplamente penalizante para todos os gestores de infraestruturas, uma vez que se entende que a limpeza de mato e desramações que estes se encontram obrigados a executar nas FGC associadas às vias a seu cargo, em terrenos privados, beneficia diretamente os seus proprietários e que tais ações contribuem para a redução dos efeitos da passagem do fogo, protegendo os povoamentos florestais confinantes às vias, beneficiando igualmente os proprietários dos terrenos.

Refira-se que a IP entende ser mais adequado que o DL 124/2006 estabelecesse a obrigatoriedade de limpeza por parte dos proprietários privados cujos imóveis se incluam nas faixas de gestão de combustível marginais às infraestruturas rododotárias, porquanto, ao contrário do que se indica, tais faixas foram estabelecidas para proteção da floresta e não das infraestruturas, mas também porque a intervenção de quem gere tais infraestruturas não deveria ultrapassar os limites do domínio público.

Ainda que o interesse público pudesse determinar, na ausência de limpeza por parte dos proprietários privados, que os gestores de tais infraestruturas (que sempre teriam de limpar dentro do domínio público) se substituíssem aos proprietários na sua execução, deveria igualmente prever-se um mecanismo de compensação pelos custos incorridos com a limpeza de imóveis privados.

No que respeita às questões levantadas em relação aos critérios definidos no Anexo ao Decreto-Lei n.º 10/2018, de 14 de fevereiro, nomeadamente sobre o facto do critério que define os 10 m como distância entre copas no estrato arbóreo, ter como consequência um menor ensombramento dos terrenos, podendo originar maior densidade de vegetação sob coberto, o que pode levar a um efeito contrário ao pretendido, a IP partilha essa preocupação e corrobora a necessidade de redefinir e clarificar os critérios contidos no referido anexo no sentido de melhorar a eficiência das ações de gestão de combustíveis, diminuindo os efeitos adversos das mesmas sobre a conservação da arborização rodoviária, a erosão dos taludes das vias e a biodiversidade.



Para além disso é entendimento desta empresa que o ajuste que se julga necessário aos critérios estabelecidos no Anexo ao Decreto-Lei n.º 10/2018, de 14 de fevereiro, poderá permitir a concretização dos mesmos objetivos sem recorrer ao abate massivo de árvores em povoamento, reduzindo, assim as eventuais consequências sobre os rendimentos dos produtores florestais.

Com os melhores cumprimentos *e elevada consideração,*

O Presidente do Conselho de Administração

António Laranjo

DCS\inh

