



Exmo. Senhor
Chefe do Gabinete de S. Exa. a
Ministra Adjunta e dos Assuntos Parlamentares
Dr. João Bezerra da Silva
Palácio de São Bento
1249-068 Lisboa

SUA REFERÊNCIA
1342

SUA COMUNICAÇÃO DE
23-06-2023

NOSSA REFERÊNCIA
N.º: 2393/2023
ENT.: 3476/2023
PROC. N.º: 01/2023

DATA
21-07-2023

ASSUNTO: Pergunta n.º 1727/XV/1ª - Elevada sinistralidade rodoviária na A28, troço de Esposende

Na sequência do Ofício acima identificado, e em resposta à pergunta n.º 1727/XV/ (1.ª) formulada pelas Senhoras e Senhores Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata, encarrega-me Sua Excelência, o Ministro das Infraestruturas de, relativamente às questões colocadas, enviar a seguinte informação:

1. Tem o Governo consciência das evidentes falhas de segurança existentes neste troço da A28?

Em conformidade com a análise anual de sinistralidade pela Concessionária *Auto-Estradas Norte Litoral - Sociedade Concessionária - AENL, S.A.*, que gere a A28, consubstanciada no Relatório Anual de Sinistralidade auditado, não existem pontos negros no troço em questão. Anualmente, a Concessionária realiza também as inspeções e atividades previstas no Plano de Controlo de Qualidade e Manual de Operação e Manutenção da Concessão em apreço.

Com base nos dados de sinistralidade rodoviária disponibilizados pela ANSR ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., para o período de janeiro de 2018 a junho de 2023, e referentes ao troço entre o km 49 e o km 58 da A28 (pontos quilométricos indicados na Pergunta) e na Moção da Câmara Municipal de Esposende “Pela adoção de Medidas suplementares de segurança, que reduzam a sinistralidade na A28”), i.e., em cerca de 9 km, e considerando ambos os sentidos de circulação, registaram-se, no período de cinco anos e meio referido, **24 acidentes com vítimas, dos quais resultaram 1 vítima mortal a 30 dias, 4 feridos graves e 24 feridos leves.**

Assim, este troço, não apresenta uma sinistralidade rodoviária que o permita classificar como sendo um troço de elevada sinistralidade grave (4 feridos graves em cinco anos e meio) e muito grave (uma vítima mortal em cinco anos e meio), comparativamente com outras situações verificadas a nível nacional.

As características dos acidentes com vítimas acima referidos, tal como registadas pela ANSR, indicam que as colisões ocorridas foram de vários tipos, sob condições de iluminação e de pavimento diversas (dia, noite, pavimento seco e limpo, húmido, molhado), umas no sentido decrescente da quilometragem (Antas - Esposende) e outras no sentido oposto, não permitindo retirar conclusões taxativas.

Lamentavelmente, em junho de 2023, ocorreu um acidente neste troço do qual resultou uma vítima mortal - situação que não havia ocorrido em nenhum dos 5 anos anteriores. As causas deste acidente encontram-se em análise por parte das entidades competentes, como sempre que ocorre um acidente mortal na via concessionada, e, quando sejam conhecidas as conclusões, serão tomadas as medidas que eventualmente daí possam resultar como necessárias.

2. Que medidas de segurança tem vindo a adotar para reduzir a sinistralidade grave e muito grave naquele mesmo troço?

No âmbito da melhoria contínua, a Concessionária da A28 AENL, S. A. levou a cabo nos últimos anos uma série de melhorias na sua rede, com vista à redução dos índices de sinistralidade, nomeadamente através do cumprimento das recomendações resultantes das visitas técnicas aos Pontos Negros pela ANSR, dos relatórios de Inspeção de Segurança Rodoviária, da análise aos locais de maior frequência de acidentes realizado por uma entidade externa e independente, e do estabelecimento de alguns protocolos, como é o caso do SINCRO (entre a ANSR, o IMT e a AENL).

Ainda que não se esteja perante um troço com elevada sinistralidade relativa, conforme já referido, em 2022, este troço foi alvo de uma grande reparação do pavimento e da marcação rodoviária, o que contribuiu para a melhoria das condições de circulação e de segurança, situação essa que permite afastar qualquer perspectiva de existência de falhas graves de segurança que pudessem estar relacionadas com o estado de manutenção do pavimento. Adicionalmente, a sinalização vertical e a marcação rodoviária são alvo de inspeções periódicas para confirmação das boas condições de desempenho, e intervencionadas sempre que exigido.

3. Tem o Governo recomendado ou pondera recomendar à Concessionária da A28 a adoção de medidas de segurança tidas por necessárias para a redução da referida sinistralidade, como seja a correta informação dos condutores para a drástica redução da velocidade e a criação de uma via especial de circulação de veículos lentos, nos sentidos norte sul e sul norte?

Nos termos do Contrato de Concessão em vigor, é necessário que o Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) ultrapasse o valor de 38.000 veículos/dia para ser espoletado o processo de alargamento da autoestrada. Ora, o TMDA registado, em 2022, no sublanço da A28 em questão (Esposende - Antas), foi de cerca de 16.000 veículos por dia, portanto, menos de metade do valor exigível.



Quanto à eventual necessidade de uma via especial para a circulação de veículos lentos, e além da inclinação da via, os fatores que concomitantemente a poderiam determinar seriam um volume elevado de tráfego e uma elevada percentagem de veículos pesados, mas nenhuma dessas situações se verifica. Assim, e sem prejuízo das conclusões que possam vir a resultar da apreciação do acidente mortal ocorrido em junho de 2023, a gravidade desse acidente, face ao histórico de sinistralidade do troço, revela-se como tendo natureza manifestamente excepcional, não se podendo caracterizar o troço como sendo de sinistralidade grave e muito grave. Também os parâmetros que caracterizam o troço, quer em termos de sinistralidade, quer em termos de volumes de tráfego, quer ainda em termos da percentagem de veículos pesados, não parecem apontar, sem mais, para a necessidade de vias de lentos no sublanço em causa.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

(Eugénia Correia)

CR/IF

