



Exma. Senhora
Chefe do Gabinete de Sua Excelência a
Presidente da Assembleia da República
Dra. Noémia Pizarro

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
		Nº: 3827 ENT.: 3574 PROC. Nº:	24/05/2012

ASSUNTO: RESPOSTA À PERGUNTA N.º 2351/XII/1.ª

Encarrega-me a Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade de enviar cópia do ofício n.º 2673 de 24 de maio do Gabinete do Senhor Ministro da Economia e do Emprego, sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

Marina Resende



Gabinete da Secretária de Estado
dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade
Entrada n.º 3574
Data: 24-05-2012

Exma. Senhora
Chefe do Gabinete da
Secretária de Estado dos Assuntos
Parlamentares e da Igualdade
Dra. Marina Resende

SUA REFERÊNCIA
Of. N.º 1746/SEAPI

SUA COMUNICAÇÃO DE
05/03/2012

NOSSA REFERÊNCIA
N.º: /2012
ENT.: /2012
PROC. N.º:

DATA

ASSUNTO: Resposta à pergunta n.º 2351/XII/1ª, de 5 de março de 2012
«Pedido de informações à Brisa»

Na sequência do ofício acima identificado e, em resposta à pergunta n.º 2351/XII/1ª, de 5 de março de 2012, formulada por vários Deputados do Grupo Parlamentar do PSD, encarrega-me Sua Excelência o Ministro da Economia e do Emprego de, relativamente às questões colocadas, que se referem às suas competências em razão da matéria, transmitir o seguinte:

1. Nem o Ministério da Economia e do Emprego, nem o Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, I.P. ("InIR"), tiveram conhecimento concreto do acidente referido pelos Senhores Deputados do PSD, como tendo ocorrido na autoestrada A4 junto ao túnel de Águas Santas, no sentido Amarante-Porto, em 1 de Janeiro de 2010, e que terá vitimado um funcionário da BRISA.

Os acidentes com vítimas são registados pelas forças de segurança (GNR ou PSP) através do preenchimento do Boletim Estatístico de Acidente de Viação, documento este que é enviado para a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), do Ministério da Administração Interna.

É à ANSR que compete, entre outros aspetos, de acordo com a Portaria n.º 340/2007, de 30 de Março: proceder à recolha e análise dos dados estatísticos referentes à sinistralidade rodoviária; elaborar os relatórios de segurança rodoviária e assegurar o acompanhamento regular dos acidentes e da sinistralidade; fiscalizar o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária e propor medidas de uniformização e coordenação da ação fiscalizadora das entidades intervenientes em matéria rodoviária, nomeadamente através da elaboração de propostas de instruções técnicas.

De notar que dos dados de sinistralidade referentes a 2010 fornecidos pela ANSR ao InIR no início de 2011 não consta qualquer acidente na zona e na data referidas na Pergunta n.º 2351/XII/1.ª.

Cumprе referir ainda que no caso de acidentes com vítimas mortais, a força de segurança competente (GNR ou PSP) efetua em geral uma investigação aos referidos acidentes, por



delegação do Ministério Público, essencialmente para efeitos de apuramento de responsabilidades legais.

2. No âmbito da exploração e conservação das autoestradas, está previsto nos diversos contratos de concessão que as Concessionárias disponham de dois documentos gestionários a saber, o Plano de Controlo de Qualidade (PCQ) que define os padrões mínimos de qualidade a respeitar no que se refere às características da infraestrutura propriamente dita e o Manual de Operação e Manutenção (MOM), que estabelece as regras e procedimentos a observar em matéria de operação e manutenção da concessão.

No caso da concessão BRISA e também nas restantes, aqueles dois documentos foram apresentados e aprovados oportunamente pelo representante do estado concedente.

No caso concreto da concessão BRISA, a secção 4.4 do referido MOM diz respeito a Sinalização Temporária, o Anexo 1 ao Manual de Sinalização Temporária e a secção 4.6 a Emergência. Nesta última secção é referido que: *“A sinalização de emergência será aplicável a situações de proteção a obstáculos na via, que pelo seu caráter de imprevisibilidade, merece um tratamento particular e diferenciado do adotado para a proteção de obras. A sua implementação deverá iniciar-se pela colocação da sinalização de posição, devendo seguidamente, e com a máxima celeridade, ser colocada a sinalização de aproximação”*

Quanto ao Anexo 1 - Manual de Sinalização Temporária, de 2009, Secção 8.1, está em consonância com o acabado de referir, ao estipular, designadamente, que: *“8.1 Colocação da sinalização. A colocação da sinalização deverá ser executada pela ordem em que os utentes a vão encontrar: primeiro a sinalização de aproximação, depois a de posição e por último a final. Caso não seja possível montar a sinalização de uma só vez, os sinais deverão ser colocados no local sem estarem visíveis aos utentes, tornando-os visíveis após estarem reunidas as necessárias condições. Nas situações de emergência, a primeira sinalização a implementar é a de posição e depois a de aproximação.”*

Esta questão das situações de emergência, como é o caso dos acidentes rodoviários, é tratada desta mesma forma nos Manuais de Sinalização Temporária de outras Concessionárias, designadamente no da EP - Estradas de Portugal, S.A. (“EP”). Trata-se de uma abordagem habitual nas vias da Rede Rodoviária Nacional, pelo menos desde a publicação em 1997 do Manual de Sinalização Temporária pela então Junta Autónoma de Estradas.

Considera o InIR que esta abordagem não contraria o Regulamento de Sinalização do Trânsito (RST), uma vez que esse regulamento estipula a precedência dos diversos tipos de sinalização temporária em termos de localização no terreno, mas não em termos da sequência cronológica da sua colocação, que é o que está a ser posto em causa no presente caso.

Quanto à intervenção do InIR em termos de normas relativas a qualidade e segurança das infraestruturas rodoviárias, este Instituto tem promovido e/ou elaborado diversas publicações, as quais podem ser consultadas no respetivo portal (www.inir.pt). De referir 10 publicações na área





da sinalização vertical, 3 na área da sinalização horizontal, 10 na área de projeto, 3 manuais (estando um quarto manual para breve) e 3 Guias de Procedimentos (relembre-se que o InIR foi criado em 2007).

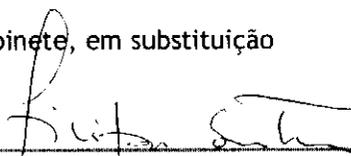
O InIR tem ainda efetuado várias inspeções de segurança rodoviária às estradas da RRN em exploração, bem como vistorias às novas estradas daquela rede (55 ações inspetivas ou de vistoria em 2009, 59 em 2010 e 40 em 2011) e promovido a realização de Auditorias de Segurança Rodoviária aos projetos de novas infraestruturas rodoviárias da RRN. O InIR controla ainda a execução de obras, nomeadamente através da avaliação dos Projetos das Condições de Execução de Obras e de inspeções aos troços de estrada onde decorrem as referidas obras.

O InIR no âmbito das suas competências efetua a supervisão dos Planos de Controlo de Qualidade e os Manuais de Operação e Manutenção das diversas concessões rodoviárias, estando a EP incumbida de realizar a mesma supervisão junto das suas subconcessões.

3. Mais se esclarece que os procedimentos da BRISA em termos de segurança estão definidos no Manual de Operação e Manutenção (MOM) dessa Concessionária e que as diferenças relativamente a outras Concessionárias podem existir mas, na generalidade dos casos, são pontuais.
4. As responsabilidades das Concessionárias e das Subconcessionárias decorrem do cumprimento dos respetivos MOM, estando também em geral definido nesses documentos os procedimentos de articulação com as forças de segurança. De referir que o centro de controlo de tráfego da BRISA conta com a colaboração da autoridade policial (capítulos 3 e 4 do MOM da BRISA).
5. Todas as Concessionárias se regem pelo que está estipulado nos seus MOM e, em particular, nos respetivos Manuais de Sinalização Temporária, desconhecendo o InIR qualquer caso de desrespeito da legislação e regulamentação nestas matérias.
6. Os procedimentos internos validados a que a BRISA está sujeita são os constantes do Manual de Sinalização Temporária incluído no Manual de Operação e Manutenção daquela Concessionária, os quais cumprirão a legislação e a regulamentação em vigor sobre as matérias, designadamente o Código da Estrada e legislação e regulamentação complementar ao mesmo, de que salientamos o Regulamento de Sinalização do Trânsito.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete, em substituição



Filipa Sousa dos Santos