



REPÚBLICA PORTUGUESA

GABINETE DO MINISTRO DAS
INFRAESTRUTURAS E DA HABITAÇÃO

Exma. Senhora
Chefe do Gabinete de S. Exa. o Secretário de
Estado dos Assuntos Parlamentares
Dr.ª Catarina Gamboa
Palácio de São Bento
1249-068 Lisboa

SUA REFERÊNCIA
2761

SUA COMUNICAÇÃO DE
07-07-2020

NOSSA REFERÊNCIA
Nº: 1462/2021
ENT.: 4617/2020
PROC. Nº: 032/2020

DATA
30-04-2021

ASSUNTO: Pergunta n.º 3717/XIV/1ª - Ação no Tribunal de Justiça da UE contra Portugal por incumprimento das obrigações em matéria de mapeamento do ruído e elaboração de planos de ação

Na sequência do Ofício acima identificado, e em resposta à pergunta n.º 3717/XIV (1.ª) formulada pelos Senhores Deputados do Grupo Parlamentar do BE, encarrega-me Sua Excelência, o Ministro das Infraestruturas e da Habitação de, relativamente às questões colocadas, enviar a seguinte informação:

O processo de elaboração dos Mapas Estratégicos de Ruído (MER) e correspondentes Planos de Ação (PA) compreende cinco grandes etapas principais: cobertura aerofotográfica, produção cartográfica, elaboração do MER, elaboração do PA, e consulta Pública do PA. A duração e complexidade destas etapas é variável e depende essencialmente da extensão da infraestrutura e da ocupação da sua envolvente. Importa, desde já, clarificar que os MER e os PA das Grandes Infraestruturas de Transporte Rodoviário e Ferroviário, elaborados e revistos pelas entidades gestoras ou concessionárias, são remetidos diretamente à APA por essas entidades.

A partir de 2011, os constrangimentos financeiros resultantes do Memorando de Políticas Económicas e Financeiras, fizeram abrandar fortemente o ritmo de produção de cartografia e de MER.

Para além disso, a implementação deste processo no que se refere às Grandes Infraestruturas de Transporte, sob responsabilidade da Infraestruturas de Portugal, S.A. (I.P., S.A.), teve o seu início no período pré fusão pelas Rede Ferroviária Nacional, REFER, E.P.E. e Estradas de Portugal, S.A., pelo que se verificou uma diferença na concretização das etapas acima mencionadas.

Relativamente à Grande Infraestrutura de Transporte Ferroviário (GITf), os MER de todas as linhas com mais de 60 000 comboios por ano foram aprovados em agosto de 2008, com exceção da Linha do Minho, entre Porto São Bento e Ermesinde, que foi aprovado em agosto de 2009. Em simultâneo, arrancou o processo de produção cartográfica e elaboração de MER para as linhas com mais de 30 000 comboios por ano.

A partir daí, foram encetados esforços no sentido de definir a elaboração dos Planos de Ação das linhas de caminho de ferro já com MER aprovado, planos estes que contém as medidas a implementar para reduzir o ruído e proteger a saúde pública.

Em setembro de 2019, foi então possível reunir todas as condições para proceder à contratação externa para a elaboração dos PA para as linhas de caminho de ferro com mais de 30 000 comboios e com mais de 60 000 comboios por ano.

Esclarece-se que a designação “55 principais eixos ferroviários” resulta da forma como é feito o reporte periódico ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.) sobre as Grandes Infraestruturas de Transporte Ferroviário. Este reporte segmenta as linhas de caminho de ferro em troços com tráfego ferroviário distinto. A título ilustrativo, podemos exemplificar que a GITf Linha do Minho, entre Porto São Bento e Ermesinde, é composta por 3 segmentos: Porto São Bento - Porto Campanhã; Porto Campanhã - Contumil; e, Contumil - Ermesinde.



Em face do exposto, são 9 os Planos de Ação que abrangem a totalidade dos 115 + 398 km de caminho de ferro, respetivamente, com mais de 30 000 e com mais de 60 000 comboios por ano, totalizando 513 km. À data, os nove Planos de Ação das GITf já se encontram em procedimento de Consulta Pública.

As intervenções em curso no que respeita à modernização da infraestrutura ferroviária bem como da frota de material circulante, concorrem, desde já, para a minimização do ruído provocado pela operação da rede ferroviária nacional.

No que se refere às Grandes Infraestruturas de Transporte Rodoviário (GITr) há que ter em conta, em primeiro lugar, que o universo de estradas sob jurisdição da IP, S.A. é de cerca de 1800 km, distribuídos por um grande número de troços através de todo o território nacional, estando as restantes concessionadas pelo Estado a outras entidades ou subconcessionadas pela IP, S.A..

No que respeita às GITr sob jurisdição da IP, S.A., há a salientar que os troços relativos a Lisboa e Porto num total de 251 km, que podem ser considerados como os mais gravosos em termos de ruído, foram já objeto de PA e Consulta Pública, estando neste momento a ser efetuado o respetivo relatório de Consulta, pelo que serão entregues à APA até final de setembro do corrente ano.

Adicionalmente, os PA de 302 km de estrada encontram-se neste momento em Consulta Pública e 196 km em fase de conclusão, prevendo-se que a consulta pública ocorra até ao final do ano, seguindo-se o seu envio à APA.

Em relação às vias sob jurisdição direta da IP, S.A. com MER e PA ainda em falta (IP4 - 26 km, EN8 - 13 km, EN12 - 9km, EN13 - 6 km, EN18 - 10 km; EN242 - 23 km e EN250 - 7 km), o procedimento de contratação para elaboração de cartografia está já em curso, prevendo-se a breve prazo dar início à aquisição de serviços para elaboração dos MER e PA.

Relativamente aos Mapas Estratégicos de Ruído e Planos de Ação das Grandes Infraestruturas de Transporte Rodoviário, a Autoestradas XXI está neste momento a proceder à elaboração dos MER e PA do IP4, tendo assumido o compromisso de enviar estes documentos à APA até ao final do corrente ano.

No que respeita ao ruído rodoviário, as medidas previstas assumem, na maior parte das situações, a forma de camadas de desgaste mais silenciosas. De facto, as características da rede sob gestão da IP, S.A. em que as fachadas das habitações confrontam muitas vezes com o limite das vias ou o acesso à via se faz diretamente a partir da habitação impede a instalação de barreiras acústicas fazendo com que o uso de camadas silenciosas se afigure como a medida de redução de ruído mais comum.

De salientar, além disso, que de acordo com a legislação de ruído em vigor, esta deverá ser sempre a primeira medida de minimização a implementar. Esta situação cria, no entanto, problemas em termos de calendarização das intervenções uma vez que a alteração da camada de desgaste de uma estrada não pode ser justificada apenas pelo componente ruído, mas sim por um conjunto de variáveis em que se destacam o estado do pavimento e as condições de segurança de circulação.

Nas situações em que a aplicação de um pavimento mais silencioso, por si só, não permite o cumprimento da legislação e a localização das habitações o permite, tem-se vindo a proceder à instalação de barreiras acústicas de forma faseada atendendo-se às intervenções previstas e à gravidade das situações.

Deixar, por fim, a indicação de quem, em 2020, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., procedeu à atualização das tabelas das GIT, e remeteu à APA a lista de todas as GIT Rodoviárias (mais de 3 milhões veículos/ano) e Ferroviárias (mais de 30 mil passageiros/ano), com base em dados de tráfego de 2019. A lista atualizada encontra-se já disponível para consulta no sítio da internet da APA.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

(Maria Antónia Barbosa de Araújo)