



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	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
362	14-02-2020	Nº: 3207/2020 ENT.: 1065/2020 PROC. Nº: 032/2020	12-12-2020

ASSUNTO: Pergunta n.º 949/XIV/1.ª, de 14 de fevereiro de 2020 - Obras em estradas

Na sequência do Ofício acima identificado, e em resposta à pergunta n.º 949/XIV (1.ª) formulada pelos Senhores Deputados do Grupo Parlamentar do PS, encarrega-me Sua Excelência, o Ministro das Infraestruturas e da Habitação de, relativamente às questões colocadas, enviar a seguinte informação:

O concurso público para a empreitada de requalificação do IC2/EN1, entre o nó de Asseiceira, ao km 65,2, no Concelho de Rio Maior, e a zona urbana de Freires, ao km 85,5, no Concelho de Alcobaça foi publicado no passado dia 19 de outubro. Esta empreitada contemplará os seguintes trabalhos:

- Reabilitação integral do pavimento;
- Reforço e reabilitação do sistema de sinalização horizontal e vertical dos equipamentos de segurança da estrada, e do sistema de guiamento e balizagem;
- Beneficiação global do sistema de drenagem da via;
- Reformulação de cinco interseções de nível, com a construção de rotundas.

A concretização desta intervenção irá melhorar substancialmente as condições de circulação e de segurança dos milhares de automobilistas que diariamente circulam no IC2.

Até ao início da empreitada referida, a IP assegurará as condições de circulação e segurança através das intervenções a executar no âmbito dos Contratos de Conservação Corrente em curso.

Posteriormente, seguir-se-á o desenvolvimento do projeto para o troço seguinte, em direção a norte (Freires/IC9).



Quanto às intervenções no IC8, informamos que em resultado das inspeções de Segurança Rodoviária promovidas pela IP em 2018 e 2019, foram implementadas melhorias na sinalização vertical e horizontal nesta via, destacando-se as medidas que visam condicionar o comportamento dos condutores, nomeadamente a proibição de ultrapassar em diversos troços, (km 28+000 ao km 28+500, km 30+480 ao km 30+700, km 33+600 ao km 37+200, km 42+000 ao km 42+840, km 44+100 ao km 44+480, km 45+000 ao km 45+400, km 45+600 ao km 45+930, km 58+200 ao km 58+550, km 66+250 ao km 66+500, km 67+275 ao km 67+500, e km 68+000 ao km 68+175).

Relativamente às A8 e a A17, estas são concessões do Estado cujos contratos de concessão são geridos pelo Instituto da Mobilidade e Transportes em representação do Concedente.

À data, o IMT não tem conhecimento de qualquer situação relatada sobre "assimetrias e irregularidades no pavimento" que produzam o perigo de "aquaplaning", nas autoestradas A8 e A17.

De acordo com os relatórios estatísticos oficiais de sinistralidade, produzidos pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), constata-se que, nas autoestradas em causa, não foram detetados quaisquer Pontos Negros (PN) para o biénio 2017 e 2018.

Após consulta direta às concessionárias Autoestradas do Atlântico e Brisal, entidades responsáveis pelos contratos de concessão e conseqüentemente pela gestão das vias em causa, não foram reportados quaisquer relatos da ocorrência de situações específicas e concretas que se relacionem com a situação de "aquaplaning", ou que se relacionem com "assimetrias e irregularidades no pavimento".

Ambas as concessionárias dispõem quer de programas de auscultação e manutenção de pavimentos, quer de programas de análise à sinistralidade, e sempre que sejam detetados na infraestrutura locais que, pelas suas características geométricas, possam ser suscetíveis de reter água em alturas de grande concentração pluviométrica, intervêm de imediato sobre os mesmos, executando por exemplo ranhuragens nos pavimentos, ou executando novas camadas de desgaste recorrendo a pavimentos drenantes, locais esses que são posteriormente monitorizados para avaliação da eficácia das medidas.

Salienta-se para o facto de que, na ocorrência de um qualquer acidente, e de acordo com toda a bibliografia habitualmente utilizada nesta matéria, as causas podem ter origem em três pilares: na infraestrutura, na viatura ou no condutor ou ainda na combinação de um ou mais destes fatores. Ora, no caso de o mesmo acontecer em piso molhado e conseqüentemente em eventual situação de "aquaplaning", a causa dos acidentes poderá ser, eventualmente a infraestrutura. No entanto, se os pneus da viatura estiverem gastos, fora de prazo ou em condições deficientes, a causa do acidente será imputável à viatura



**REPÚBLICA
PORTUGUESA**

GABINETE DO MINISTRO DAS
INFRAESTRUTURAS E DA HABITAÇÃO

e em último caso ao seu proprietário. Poderá ainda ser por resultado da velocidade excessiva para as condições de circulação presentes na ocasião, e aí a causa será atribuível ao tipo de condução e, assim, ao condutor.

Concluindo, não sendo referida na Pergunta qualquer situação concreta, nomeadamente uma localização específica ou sequer uma secção da(s) autoestrada(s) em causa, não nos é possível, para além dos considerandos acima, providenciar qualquer informação mais detalhada, e não tendo o IMT sido notificado de qualquer situação do tipo mencionado naquelas vias.

Com os melhores cumprimentos

A Chefe do Gabinete

(Maria Antónia Barbosa de Araújo)