



9 CONGR  
ROD  
P



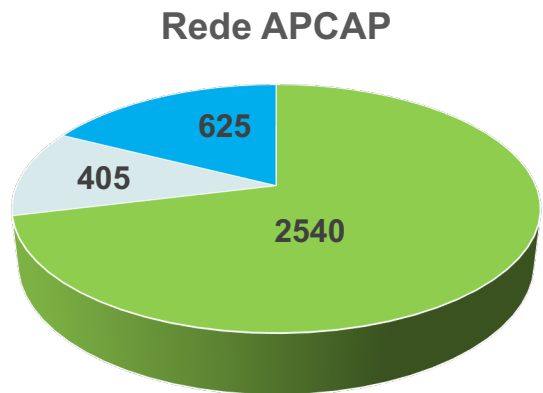
# Legislação sobre a Operação e Manutenção das Autoestradas em Portugal – Da teoria à prática

José Rodrigues – APCAP



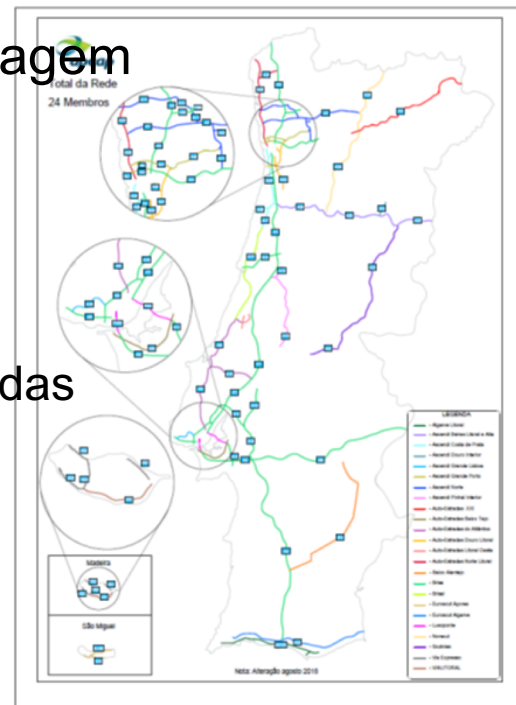
# APCAP – Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Auto-Estradas ou Pontes com Portagem

Associação de direito privado sem fins lucrativos

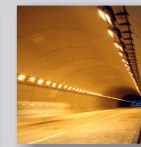


24 Concessionárias /  
Subconcessionárias associadas

**3570 km - dos quais  
70% portajados**



■ Autoestradas portajadas ■ Autoestradas sem portagem ■ Estradas



Rede ASECAP: 51.500km, 23 Membros

ASFA – França 9.160 km

AISCAT – Itália 6.000 km

APCAP – Portugal 3.570 km ←

SEOPAN – Espanha 3.400 km

HELLASTRON – Grécia 2.130 km

HUKA – Hungria – 1310 km



## APCAP – 3 Comitês Permanentes

CP-1 – Interoperabilidade e Portagens

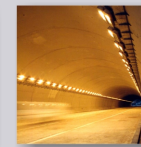
CP-2 – Ambiente e Segurança

CP-3 – ITS



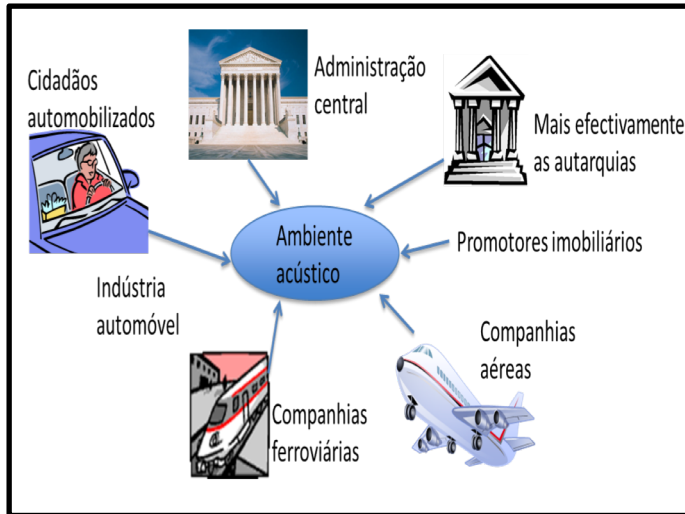
## Legislação sobre a Operação e Manutenção das Auto-Estradas em Portugal – Da teoria à prática

- É inquestionável que o objetivo da legislação em vigor seja legítimo e relevante para a sociedade;
- Mas não é menos relevante a questão da sua exequibilidade e aplicação prática, bem como as consequências dos correspondentes impactos colaterais da sua implementação;
- Vamos analisar assim algumas disposições legislativas existentes, comparando as principais dificuldades da sua aplicação, quer na perspetiva do utente, quer do ponto de vista das entidades gestoras das vias.



## Regulamento Geral do Ruído – D.L. 9/2007\_17jan

A atribuição de reponsabilidades não está a envolver todos os intervenientes no ambiente acústico e sobrecarrega as entidades gestoras de infra-estruturas rodoviárias



É preciso introduzir no RGR uma repartição de responsabilidades justa, equitativa com soluções técnica e economicamente viáveis



O RGR “empurra” para soluções de curto-prazo. Tendência para medidas disfuncionais com impactes sociais e paisagísticos negativos



Perspetivas de investimentos inoportáveis



## Regulamento Geral do Ruído – D.L. 9/2007\_17jan – Propostas de melhoria

- Prever nos Planos de Ação de uma entidade, as ações que são apenas da competência dessa mesmas entidade;
- Introdução do conceito de “zona de proteção acústica” – objeto de condicionalismos de ocupação do solo;
- A introdução do critério de anterioridade na atribuição da responsabilidade de proteção, inclusivamente nas modernizações/beneficiações ;
- Aceitação da análise custo-benefício desde que submetida à aprovação da APA;
- Adaptação das medidas de redução de ruído à regulamentação do sector;
- Introdução do faseamento de investimentos e sua adequação à prévia oportunidade de intervenção nas vias;
- Cláusula de exceção para casos em que não é técnica e economicamente viável cumprir os limites legislados e que sejam de comprovado interesse público.

### Outros desenvolvimentos recentes a necessitar de reflexão:



#### Diretiva (UE) 2015/996

- Não foi efetuada a transposição da diretiva para o direito português
- Inexistência de diretrizes para a sua operacionalização e adaptação aos dados disponíveis a nível nacional (ex: Classes de tráfego diferentes das existentes).



## **Animais Errantes** – Lei nº 27/2016 de 23 agosto; Lei nº 8/2017 de 03 março; Portaria nº 146/2017 de 26 abril e RAR nº 104/2017 de 06 junho

- Aprova medidas para a criação de uma rede de Centros de Recolha Oficial (CRO) de animais e estabelece a proibição do abate de animais errantes como forma de controlo da população;
- A partir de 23 de agosto de 2018 foi proibido o abate mas não foram construídos em tempo os CRO, o que levou os canis, por falta de espaço, a não receberem os animais encontrados nas estradas;
- A captura e a recolha de animais errantes, acidentados ou objeto de intervenção compulsiva, e acolhimento nos CRO, é da competência das câmaras municipais e entidades policiais. As concessionárias estão a desempenhar este papel mas encontram-se com dificuldades na entrega dos animais nos canis;
- A proposta da APCAP vai no sentido de suspender a Lei até haver a rede de CRO estabelecida, pois só a partir do qual haverá condições para cumprir com esta legislação.



## Defesa da Floresta contra Incêndios – Alterações/Clarificações à Legislação

2006 – Agosto de 2017

Agosto de 2017 – 2018

DL 124/2006

DL 15/2009

DL 17/2009

L 20/2009

DL 114/2011

D 4345/2012

DL 83/2014

DL 76/2017

RCM 161/2017

L 114/2017

D 443-A/2018

D 1222-B/2018

DL 10/2018

DL 1913/2018

DL 1913/2018

RCM 20/2018

L 71/2018

7 Alterações  
(11 anos)

10 Alterações  
(1 ano e 5 meses)





## Defesa da Floresta contra Incêndios (cont.)

### Resolução do Conselho de Ministros n.º 161/2017 + IMT

1 — Determinar que a Infraestruturas de Portugal, S. A. (IP, S. A.), desenvolva, em 2018, todas as atividades necessárias, nomeadamente de ceifa e de corte seletivo de vegetação herbácea, arbustiva e arbórea até dez metros do limite da faixa de rodagem, nas faixas de gestão de combustível, relativamente à rede rodoviária de que é concessionária.



### Consideramos:

- Os 10 m a contar da guia direita;
- O corte da vegetação sobre o terreno e não em planta.

---

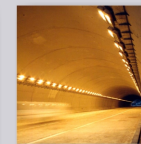
### Decreto-Lei n.º 10/2018 de 14 de FEV

Critérios para a gestão de combustíveis no âmbito das redes secundárias de gestão de combustível

- c) No estrato arbustivo a altura máxima da vegetação não pode exceder 50 cm;
- d) No estrato subarbustivo a altura máxima da vegetação não pode exceder 20 cm.



- Critérios de difícil cumprimento.



## Defesa da Floresta contra Incêndios (cont.)

Lei n.º 114/2017 29 de DEZ (Artigo 153.º)

Regime excecional das redes secundárias  
de faixas de gestão de combustível

1 — Durante o ano de 2018, os trabalhos definidos no n.º 2 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de junho, na sua redação atual, devem decorrer até 15 de março, independentemente da existência de Plano Municipal de Defesa da Floresta contra Incêndios (PMDFCI) aprovado.



- Antecipação dos prazos para a Gestão de Combustível junto a todas as edificações e aglomerados populacionais independentemente da existência de PMDFCI aprovado.

Lei n.º 71/2018 de 31 de Dez

Regime excecional das redes de faixas de gestão de combustível

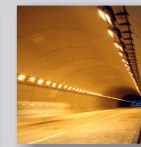
1 — Em 2019, independentemente da existência de Plano Municipal de Defesa da Floresta contra Incêndios (PMDFCI) aprovado:

a) Os trabalhos definidos nos n.ºs 2, 10 e 13 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de junho, na sua redação atual, devem decorrer até 15 de março;

b) Os trabalhos definidos no n.º 1 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de junho, na sua redação atual, devem decorrer até 31 de maio.

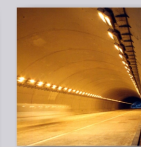


- 10 m de FGC em toda a extensão dos municípios sem PMDFCI.



## Defesa da Floresta contra Incêndios (cont.)





## Direito dos Utentes – Lei 24/2007\_18jul e DR 12/2008\_18jun

### Artigo 2.º

#### Âmbito de aplicação

1 — O disposto na presente lei aplica-se às auto-estradas concessionadas, itinerários principais e itinerários complementares, nos termos do Plano Rodoviário Nacional (PRN) vigente, dotados de perfil transversal com faixas separadas e, no mínimo, com duas vias em cada sentido.

### Artigo 4.º

#### Condições de execução das obras

1 — Quaisquer obras que exijam uma intervenção por um período de tempo superior a setenta e duas horas são precedidas de um projecto a apresentar pela concessionária, em estrito cumprimento dos regulamentos e planos de actuação aprovados pelo Governo.



- Independentemente de ser ou não uma obra de emergência;
- No RST já refere que só é necessário um projeto para obras com duração  $\geq 30$  dias, e que este projecto é dispensado caso a situação a sinalizar esteja prevista no MST aprovado.



## Direito dos Utentes (cont.)

### Artigo 8.º

#### Condições mínimas de circulação nos troços em obras

1 — Durante a execução de obras, as condições mínimas de circulação são as seguintes:

a) Em cada lanço, existência de um único troço em obras em cada sentido, não podendo exceder os 10 km;



- Para AE com lanços com esta ordem de grandeza poderá levar a que estejam todos os lanços em obras;
- Por exemplo um lanço com 25km, terá que ser feito em 3 troços – em alargamentos que demoram 2 verões vamos ter a plataforma com constrangimentos durante pelo menos 5 anos. O efeito é contrário ao desejado.

---

### Artigo 8.º

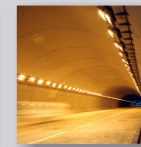
#### Condições mínimas de circulação nos troços em obras

1 — Durante a execução de obras, as condições mínimas de circulação são as seguintes:

c) A largura da via do troço em obras não pode ser inferior a dois terços da largura da via inicial, incluindo a faixa de segurança;



- Numa AE  $2/3$  das vias + berma = 7,3m ;
- O RST impõe larguras mínimas de 2,3m (ligeiros) + 2,9m (pesados) = 5,2m ;
- Diferença significativa que proporcionaria mais espaço para as obras => maior rapidez.



## Direito dos Utentes (cont.)

d) Para extensões superiores a 5 km deve ser obrigatoriamente garantida a existência de bermas;



a) «Berma» ou «faixa de segurança» a superfície da plataforma da estrada que ladeia a faixa de rodagem, a qual não se destina especialmente ao trânsito de veículos;

- Não está definida a largura mínima desta berma ?

---

### Artigo 8.º

#### Condições mínimas de circulação nos troços em obras

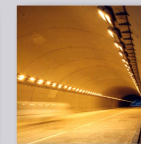
1 — Durante a execução de obras, as condições mínimas de circulação são as seguintes:

e) O limite máximo de velocidade no troço em obras não pode ser inferior a dois terços do fixado para o troço em funcionamento normal;



- Existem situações de obra (ex: zonas de basculamento) em que a velocidade é mais baixa;

- Existe um erro na Lei, deveria ser “... Não pode ser superior a ...” .



## Direito dos Utentes (cont.)

Artigo 10.º

### Obras nocturnas

1 — Em caso de trabalhos inerentes a demolição, construção ou manutenção de obras de arte e pavimentação, que se efectuem exclusivamente no período compreendido entre as 21 e as 7 horas, é admitida a existência de apenas uma via de circulação em cada sentido, a qual, incluindo eventual faixa de segurança por onde se circule, deve ter o mínimo de um terço da largura das vias iniciais nesse sentido, incluindo a eventual berma ou faixa de segurança.

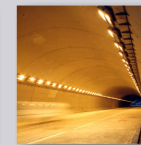
2 — Para efeitos do disposto no número anterior, o limite máximo de velocidade no troço em obras não pode ser inferior a um terço do estabelecido em circunstâncias normais.

3 — A extensão dos constrangimentos ao longo do troço em obras não pode exceder 3,5 km.

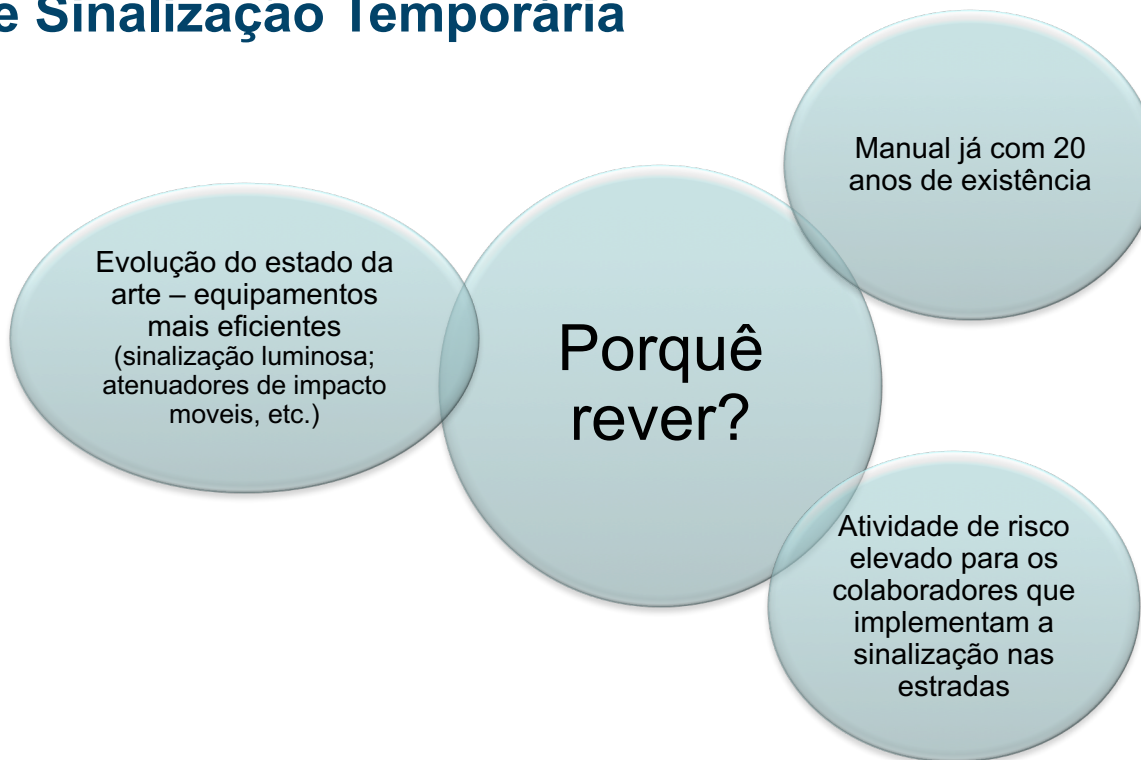


- **Independentemente do tráfego de cada AE**  
Poder-se-iam fazer inúmeros trabalhos de dia, apenas com uma via aberta ao tráfego, em muitas AE em que o TMD o permitisse.

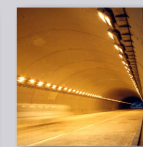




## Manual de Sinalização Temporária







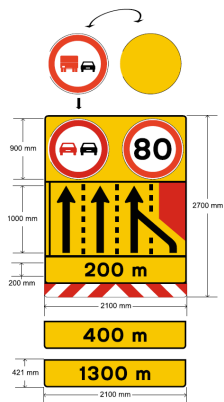
## Manual de Sinalização Temporária – Linhas de orientação

Diminuir a exposição ao perigo (risco) dos trabalhadores sem comprometer a segurança dos utentes

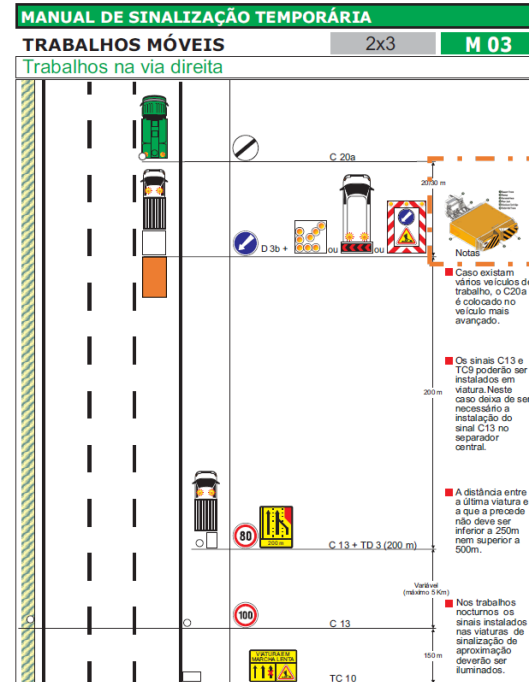
Utilização de sinalização de perigos temporários em trabalhos fixos de pouca duração

Melhorar a sinalização (nível de retroreflexão, dimensões e recurso a sinalização luminosa)

Contemplar a utilização de atenuadores de impacto móveis em complemento da sinalização.



Envolver as várias entidades





## Conclusões :

- Existe legislação que tem impacto direto na operação e manutenção das autoestradas portuguesas;
- Existem dificuldades na sua aplicação, do ponto de vista das entidades responsáveis pela gestão das vias concessionadas, e que afeta a circulação dos utentes;
- Fizemos uma análise crítica a vários aspetos de alguma legislação;
- A APCAP em sede própria, junto do IMT, apresentou propostas de revisão das quais ainda não obteve qualquer resposta;
- Continuamos a aguardar ...



9 CONGE  
RO  
E



**OBRIGADO**