

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA  
GOVERNO CIVIL DE CASTELO BRANCO

**PLANO ESPECIAL  
DE EMERGÊNCIA  
DE PROTECÇÃO CIVIL  
PARA OS TÚNEIS  
DA GARDUNHA  
E  
ALPEDRINHA**

CASTELO BRANCO, JANEIRO DE 2010 (3ª REVISÃO)

*INDICE*

<b>Parte I – Enquadramento Geral do Plano .....</b>	<b>5</b>
1. Introdução .....	5
2. Âmbito de Aplicação.....	8
3. Objectivos Gerais .....	9
4. Enquadramento Legal .....	10
5. Antecedentes do processo de planeamento .....	10
6. Articulação com Instrumentos de Planeamento e Ordenamento do Território ..	12
7. Activação do Plano.....	12
7.1. Competência para a activação do plano.....	12
7.2. Critérios para a activação do plano.....	13
8. Programa de exercícios.....	15
<b>Parte II – Organização da Resposta .....</b>	<b>16</b>
1. Conceito de actuação.....	16
1.1. Comissão Distrital de Protecção Civil (CDPC).....	17
1.2. Centro de Coordenação Operacional Distrital (C.C.O.D.).....	17
1.3. Comando Distrital de Operações de Socorro .....	19
1.4. SMPC do Fundão .....	19
2. Execução do Plano .....	20
2.1. Fase de emergência .....	20
2.2. Fase de reabilitação.....	22
3. Articulação e Actuação de Agentes, Organismos e Entidades.....	23
3.1. Missão dos Agentes de Protecção Civil.....	23
3.2. Missão dos Organismos e Entidades de Apoio .....	26
<b>Parte III – Áreas de Intervenção .....</b>	<b>28</b>
1. Administração de Meios e Recursos .....	28
2. Logística .....	29
3. Comunicações.....	30
4. Gestão da Informação .....	33
4.1. Informação Pública .....	34
5. Procedimentos de Evacuação.....	35

6. Manutenção da Ordem Pública.....	36
7. Serviços Médicos e Transporte de Vítimas.....	37
8. Socorro e Salvamento.....	38
9. Serviços Mortuários.....	42
10. Protocolos.....	43
<b>Parte IV – Informação Complementar.....</b>	<b>44</b>
<b>Secção I.....</b>	<b>44</b>
1. Mecanismos da Estrutura de Protecção Civil.....	44
1.1. Composição, convocação e competências da Comissão Distrital de Protecção Civil.....	44
1.2. Critérios e âmbito para a declaração das situações de Alerta ou Contingência.....	46
1.3. Sistema de Monitorização, Alerta e Aviso.....	48

## **Parte I – Enquadramento Geral do Plano**

### **1. Introdução**

O Plano Especial de Emergência de Protecção Civil para os Túneis da Gardunha e Alpedrinha, adiante designado PEEPCTGA é um instrumento de gestão de emergência em caso de ocorrência de um qualquer evento nos túneis rodoviários da Gardunha e Alpedrinha na A-23.

A Lei 27/2006 - Lei de Bases da Protecção Civil – define que a protecção civil é a actividade desenvolvida pelo Estado, autarquias locais, pelos cidadãos e por todas as entidades públicas e privadas com a finalidade de prevenir riscos colectivos inerentes a situações de acidente grave ou catástrofe, de atenuar os seus efeitos e proteger e socorrer as pessoas e bens em perigo quando aquelas situações corram.

O Distrito de Castelo Branco está sujeito a diversas situações de risco de acidentes graves ou catástrofes.

Os Acidentes Rodoviários são acompanhados normalmente de elevados danos humanos e materiais, acidentes que poderão criar situações particularmente graves quando envolvam transportes colectivos ou viaturas de transporte de matérias perigosas.

Um acidente rodoviário pode ter, caso ocorra num túnel, consequências bem mais graves do que se ocorresse ao ar livre: o restrito espaço, o confinamento de ar, o reduzido número de saídas dos utilizadores e a dificuldade de acesso de socorros do exterior constituem, em maior ou menor grau, factores de agravamento.

Devido ao ambiente fechado, os acidentes em túneis, e em particular os incêndios, podem ter consequências dramáticas. As preocupações quanto à segurança dos túneis rodoviários não surgiram apenas com os incêndios nos túneis Mont Blanc e Tauern, em 1999, e no túnel Gotthard, em 2001.

O número de acidentes em túneis é relativamente limitado, dado que os túneis, e sobretudo os mais longos, não estão expostos a condições meteorológicas adversas, como neve, gelo, vento e chuva.

No entanto, os incêndios são bastante frequentes, embora, segundo as estatísticas internacionais, a maioria dos incêndios de veículos não seja causada por acidentes, mas por inflamação espontânea do veículo ou da sua carga devido a defeitos nos sistemas eléctricos ou ao sobreaquecimento dos motores.

Por outro lado, os incêndios de consequências mais graves (que envolveram danos corporais, mortes ou danos materiais avultados) resultaram, na sua maioria, de acidentes (12 dos 14 incêndios mais graves registados a nível mundial), com excepção do incêndio no túnel do Mont Blanc, que foi causado pela combustão espontânea de um veículo pesado de mercadorias.

Além disso, a potencial perturbação da rede de transportes que se segue a um incêndio de grandes proporções amplifica essas consequências e pode causar sérias perturbações na economia de uma região inteira.

Para evitar os incidentes e reduzir ao mínimo o seu impacto, há que tomar medidas no domínio da segurança rodoviária a nível estrutural, técnico e organizativo. Todas as medidas de segurança têm de basear-se nos conhecimentos e técnicas mais recentes e aplicar-se a todos os factores implicados, ou seja, utentes das estradas, serviços de emergência, infra-estruturas e veículos.

Os túneis rodoviários da Gardunha são infra-estruturas recentes com instalações modernas em termos de segurança estrutural e técnica que cumprem em princípio as recomendações, os requisitos e as normas nacionais e internacionais. Mas as instalações de segurança apenas podem ser totalmente eficazes se forem exploradas correctamente e combinadas com um serviço de emergência eficiente e um comportamento correcto por parte dos condutores. O controlo do tráfego e a sua monitorização podem ter um efeito preventivo. No entanto, os constantes e

intensos esforços das autoridades responsáveis pela gestão de estradas não podem impedir completamente a ocorrência de acidentes e incêndios em túneis.

Normalmente as principais causas dos acidentes rodoviários são o comportamento incorrecto dos condutores, as características inadequadas da rede rodoviária, os veículos com deficiências técnicas e outras (por exemplo, sistemas eléctricos e de travagem deficientes, motores sobreaquecidos, etc.) e os problemas de carga (por exemplo, cargas instáveis, reacções químicas).

Para evitar os incidentes e reduzir ao mínimo o seu impacto, há que tomar medidas no domínio da segurança rodoviária a nível estrutural, técnico e organizativo. Todas as medidas de segurança têm de basear-se nos conhecimentos e técnicas mais recentes e aplicar-se a todos os factores implicados, ou seja, utentes das estradas, serviços de emergência, infra-estruturas e veículos.

Daqui a necessidade de em situações de emergência, resultante de um risco específico - acidente num túnel rodoviário - ser elaborado um Plano Especial de Emergência de Protecção Civil que estabeleça:

- As medidas de prevenção a adoptar;
- A identificação dos meios e recursos mobilizáveis, em situação de acidente grave ou catástrofe;
- A definição das responsabilidades que incumbem aos organismos, serviços e estruturas, públicas ou privadas, com competências no domínio da protecção civil;
- Os critérios de mobilização e mecanismos de coordenação dos meios e recursos, públicos ou privados, utilizáveis.

**A Directora do Plano** é a Governadora Civil de Castelo Branco.

Nas ausências ou impedimentos da Governadora Civil e quando a situação o impuser, a substituição da Directora do Plano é efectuada pelo seu substituto legal.

## 2. Âmbito de Aplicação

O presente Plano Especial de Emergência de Protecção Civil aplica-se a toda a área dos Túneis Rodoviários da Gardunha e Alpedrinha localizado na A23 e a todos os organismos e instituições que intervêm e cooperam num dos potenciais riscos do distrito – os acidentes rodoviários.

Os acidentes rodoviários podem ter, caso ocorram em túneis, consequências bem mais graves do que se ocorressem ao ar livre, devido à circunstância das características próprias das infra-estruturas como sejam o restrito espaço, o confinamento de ar, o reduzido número de saídas dos utilizadores e a dificuldade de acesso de socorros do exterior, factores que constituem, em maior ou menor grau, agravamento da vulnerabilidade.

O Plano Especial de Emergência de Protecção Civil para os Túneis da Gardunha e Alpedrinha é de âmbito territorial municipal (concelho do Fundão), mas devido à complexidade de intervenção dos meios de protecção e socorro nomeadamente nas entradas a sul dos túneis, o PEEPCTGA é considerado supramunicipal devido à proximidade do concelho de Castelo Branco e a eficácia na utilização dos meios deste concelho, agindo em conformidade com o estabelecido no PPI e com as diversas grelhas de alarme em intervirem sempre meios oriundos do município de Castelo Branco e outros das zonas envolventes, como sejam da Covilhã, Belmonte e Idanha-a-Nova.

### 3. Objectivos Gerais

As circunstâncias em que ocorrem os acidentes nos túneis rodoviários, podem desencadear factores capazes de originar situações de grave risco ou catástrofe, assim para evitar ou atenuar os seus efeitos **é necessário garantir a unidade de direcção das acções a desenvolver, a coordenação técnica e operacional dos meios a empenhar e a adequação das medidas de carácter excepcional a adoptar, sejam os meios afectos à administração pública, ou a outras entidades públicas e privadas.**

Este Plano Especial de Emergência tem como objectivo primordial o desenvolvimento de acções preventivas e de resposta face à ocorrência de acidentes nos túneis rodoviários da Gardunha e Alpedrinha, que não sejam fruto de imprevisto, mas sim de acções que estejam perfeitamente planeadas e coordenadas.

Pretende-se com este **Plano Especial de Emergência de Protecção Civil dar uma resposta rápida, eficaz e coordenada** face a qualquer emergência provocada por acidente nos túneis rodoviários da Gardunha, de forma a reduzir as suas eventuais consequências, permitir o salvamento das pessoas, garantir a actuação eficaz dos serviços de emergência, proteger o ambiente e limitar os danos materiais.

## 4. Enquadramento Legal

O presente Plano Especial de Emergência rege-se pela legislação em vigor, nomeadamente:

- Lei de Bases da Protecção Civil (Lei n.º 27/2006, de 3 de Julho);
- Sistema Integrado de Operações de Protecção e Socorro (SIOPS) (Decreto-Lei n.º 134/2006, de 25 de Julho);
- Directiva relativa aos Critérios e Normas Técnicas para a Elaboração e Operacionalização de Planos de Emergência de Protecção Civil (Resolução n.º 25/2008, de 18 de Julho de 2008 da Comissão Nacional de Protecção Civil).

## 5. Antecedentes do processo de planeamento

A construção da Auto-estrada da Beira Interior (A23) que atravessa o distrito de Castelo Branco, veio acrescentar uma maior vulnerabilidade ao distrito em relação ao risco de acidentes rodoviários.

Foi construído nesta nova infra-estrutura um dos maiores túneis rodoviários do país (Serra da Gardunha) pelo que veio acrescentar ainda mais, um potencial risco de acidente.

Com a preocupação de mitigar os efeitos de possíveis situações de acidente nesta infra-estrutura, a Comissão Distrital de Protecção Civil de Castelo Branco com o apoio da então Delegação Distrital de Protecção Civil, elaborou o primeiro plano especial de emergência para o túnel da Gardunha em 1999, tendo sofrido anualmente e até aos dias de hoje diversas revisões com o objectivo de o manter permanentemente actualizado.

O plano especial de emergência nunca foi activado nem testado, apesar de já ter registado algumas ocorrências pontuais, mas que acabaram por ser resolvidas sem existir a necessidade da sua activação.

Todas as versões do plano especial de emergência foram aprovadas nas reuniões da Comissão Distrital de Protecção Civil de Castelo Branco, pelo que sempre foi emitido parecer favorável.

De referir que o plano especial de emergência para o Túnel da Gardunha foi homologado pelo Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Administração Interna em 01.09.1999 e aprovado pela Comissão Nacional de Protecção Civil (CNPC) em 2001.

A disponibilização pública das componentes não reservadas da presente versão do plano foi efectuada a partir do dia 6 de Abril de dois mil e nove por um período de 30 dias e o mesmo pôde então ser consultado no edifício do Governo Civil de Castelo Branco, localizado na Praça do Município, 6000-458 Castelo Branco. Apresenta-se, em Anexo 1, a Certidão referente à consulta pública.

O parecer favorável da Comissão Distrital de Protecção Civil de Castelo Branco foi obtido no dia 21 de Janeiro de 2010, em reunião, nas Instalações do Comando Distrital de Operações de Socorro de Castelo Branco. O Plano foi aprovado por unanimidade dos presentes, conforme parecer apresentado em Anexo 2.

## 6. Articulação com Instrumentos de Planeamento e Ordenamento do Território

O presente Plano Especial de Emergência de Protecção Civil articula-se com o Plano Distrital de Emergência de Protecção Civil (PDEPC) de Castelo Branco, Plano Especial de Emergência de Protecção Civil para Acidentes Rodoviários (PEEPCAR) do distrito de Castelo Branco e com o respectivo Plano Prévio de Intervenção (PPI) para a A23, nomeadamente na notificação e convocação dos membros da CDPC alargada, na activação dos corpos de bombeiros de todo o distrito de Castelo Branco, na mobilização de meios e recursos de entidades públicas e privadas do distrito de Castelo Branco e de âmbito nacional se necessário.

O PEEPCAR articula-se ainda com o Plano de Emergência Interno da SCUTVIAS sobre o princípio da subsidiariedade.

## 7. Activação do Plano

### 7.1. Competência para a activação do plano

A Directora do Plano é a Governadora Civil de Castelo Branco que convoca a Comissão Distrital de Protecção Civil.

Nas ausências ou impedimentos da Governadora Civil e quando a situação o impuser, o Comandante Operacional Distrital de Castelo Branco convoca a Comissão Distrital de Protecção Civil, comunicando o facto à governadora civil (Anexo 3 – Publicação em Diário da República).

A Comissão Distrital de Protecção Civil é responsável pela activação e desactivação do Plano.

A Directora do Plano, de acordo com a legislação, desencadeia as acções de protecção civil, de prevenção socorro assistência e reabilitação.

O CCOD assegura a coordenação técnica e operacional dos meios a empenhar e a adequação das medidas de carácter excepcional a adoptar.

A activação do Plano para efeitos de planeamento desenvolve-se durante todo o ano e para efeitos operacionais à ordem e por fases.

Decorrente da natureza do acidente a activação do PEEPCTGA pode ser determinada por uma composição reduzida da Comissão Distrital de Protecção Civil, sempre presidida pela directora do plano.

A composição reduzida da CDPC deve integrar para além da Governadora Civil, o Comando Distrital de Operações de Socorro de Castelo Branco, as forças de segurança e representantes do Ministério da Saúde.

Os procedimentos de publicitação da activação do PEEPCTGA pode ser feita através de estações de rádio locais, divulgação via Internet, avisos nos painéis electrónicos da A-23 e meios das forças de segurança.

De igual forma a desactivação do Plano Distrital de Emergência é feita pelos meios usuais de comunicação e divulgação públicas.

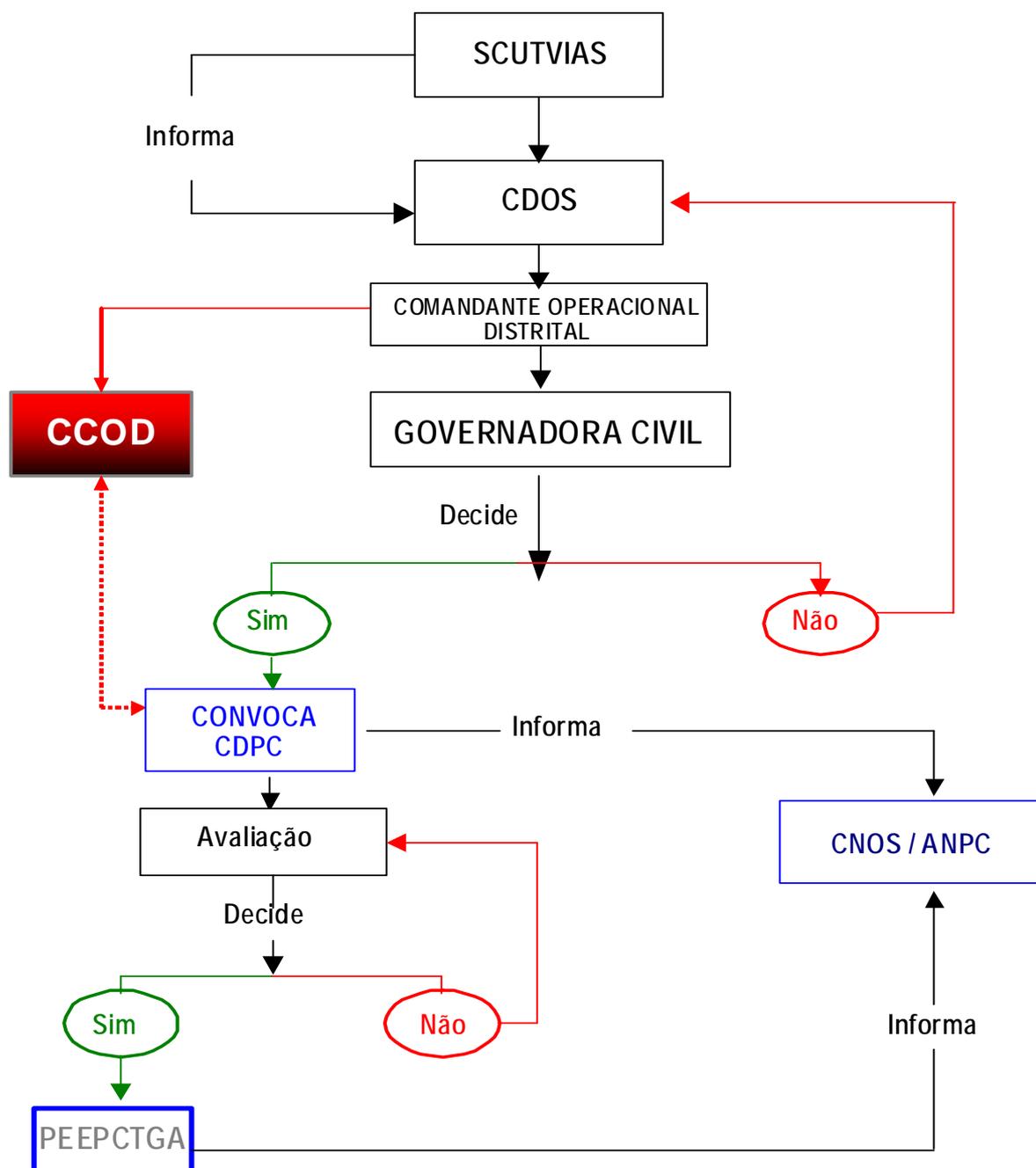
## **7.2. Critérios para a activação do plano**

A SCUTVIAS informa o Comando Distrital de Operações de Socorro (CDOS), o qual informa o Comandante Operacional Distrital sempre que, num acidente verificado num dos túneis:

- Exista um número de sinistrados igual ou superior a (5) cinco;
- O número de viaturas sinistradas seja superior a (3) três;
- Exista uma ou mais viaturas de transporte pesado de passageiros;
- Existam danos graves na estabilidade das infra-estruturas;
- Envolve um veículo de matérias perigosas (independentemente da sua proibição de circulação no interior dos túneis);
- Exista incêndio;
- Se verifique uma situação de Iminência ou ocorrência de risco para as populações ou meio ambiente.

O Plano é activado à ordem e de acordo com o diagrama a seguir mencionado.

**Diagrama de Activação do Plano**



## 8. Programa de exercícios

### Antecipação:

As situações de crise são ganhas ou perdidas nos primeiros dez minutos após a chegada dos primeiros meios de socorro. É neste período de tempo que se ganha ou perde...

É sabido que em caso de incidente ou de acidente, os primeiros dez a quinze minutos são cruciais no que respeita ao auto-salvamento e à limitação dos danos. A prevenção de situações críticas constitui, por conseguinte, a primeira prioridade, o que significa que as medidas mais importantes a tomar têm de ser de carácter preventivo.

Com vista à validação e manutenção da eficácia do Plano será realizado um exercício bienal de Postos de Comando CPX (Comand Post Exercise) em conjunto com todas as autoridades de protecção civil, organismos e entidades de apoio intervenientes no Plano Especial de Emergência.

\*Nota: “A esperança não é uma estratégia”.