

PARECER

Antecedente: D.2022.174033

Saída: DMS_3330231-007

Revisão do Plano Diretor Municipal de Belmonte

1. ENQUADRAMENTO

O Município de Belmonte encontra-se em processo de revisão do seu Plano Diretor Municipal (PDM).

No âmbito do acompanhamento da Revisão do PDM de Belmonte foi a Infraestruturas de Portugal, S.A., na sua condição de membro integrante da Comissão Consultiva, consultada na sua esfera de competências, para fornecer a informação, tida como relevante para o processo.

A consulta efetuada à Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.) tem como objetivo a recolha de informação prévia no sentido de identificar os interesses específicos a salvaguardar na área abrangida pelo plano, bem como os programas e políticas setoriais a prosseguir e os projetos da Administração Pública com incidência na área territorial do plano.

Assim, apresenta a IP, S.A., indicações a atender em fase de desenvolvimento do plano, nomeadamente acerca da rede sob jurisdição da IP, S.A., bem como eventuais recomendações e condicionantes, designadamente Rede Rodoviária do Plano Rodoviário Nacional (PRN) e Rede Ferroviária na área abrangida pelo plano.

E, por razões de comodidade, leitura e tendo-se verificado que as referências sobre alguns troços de estradas da rede rodoviária, no concelho de Belmonte, não se encontram de acordo com o exposto no parecer anterior, nem de acordo com o PRN 2000, transcreve-se em seguida os pontos 2 e 3, com pequenas retificações e ajustes.

2. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Como ponto prévio, refere-se que todas as referências legais, regulamentares e contratuais, feitas à REFER, E.P.E. e ou à EP, S.A., consideram-se feitas à Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.).

Considerando as infraestruturas rodoferroviárias sob responsabilidade da IP, S.A., esclarece-se que a área abrangida pelo Plano é servida por rede rodoviária e ferroviária.

REDE RODOVIÁRIA

No âmbito da Rede Viária, as referências à **Rede Rodoviária Nacional (RRN)** deverão respeitar a identificação, hierarquização e nomeação exposta no Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, retificado pela Declaração de Retificação n.º 19-D/98, de 31 de Outubro, e alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto, no âmbito do qual a RRN é constituída pela Rede Nacional Fundamental (Itinerários Principais-IP) e pela Rede Nacional Complementar (Itinerários Complementares-IC e Estradas Nacionais-EN).

O PRN integra uma outra categoria de estradas, as "**Estradas Regionais (ER)**", as quais, de acordo com o artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, asseguram as comunicações públicas rodoviárias do continente com interesse supramunicipal e complementar à RRN, de acordo com a Lista V anexa ao citado Decreto-Lei.



Para além das estradas da RRN e Estradas Regionais há ainda a referir as estradas não incluídas no PRN, "**Estradas Nacionais Desclassificadas (EN)**", as quais manter-se-ão sob jurisdição da IP, S.A. até integração na rede municipal, mediante celebração de acordos de mutação dominial entre a IP, S.A. e as Câmaras Municipais.

Esta distinção, entre as estradas que se encontram desclassificadas pelo PRN, mas que se mantêm sob jurisdição da IP, S.A. e as desclassificadas que já se encontram entregues ao respetivo município, deve ser explícita nos elementos constantes da Revisão do PDM.

De salientar ainda, a publicação da Lei n.º 34/2015, de 27 de abril de 2015, que aprova o novo **Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN)**, em vigor desde 26 de julho de 2015, cujo âmbito de aplicação se estende também às estradas regionais (ER) e às estradas nacionais (EN) desclassificadas, ainda não entregues aos municípios.

O novo Estatuto revoga, para além da Lei n.º 2037, de 19 de Agosto de 1949 (anterior Estatuto), os diplomas mencionados no artigo 5.º da Lei n.º 34/2015.

Refira-se que as zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis à Rede Rodoviária Nacional, Estradas Regionais e Estradas Nacionais Desclassificadas, estão definidas nos artigos 32.º da citada Lei.

Das novas disposições legais em matéria de proteção da rede rodoviária decorrentes do EERRN, salienta-se o papel da IP, S.A. enquanto Administração Rodoviária e consequentes poderes de autoridade pública na área de jurisdição rodoviária (artigo 41.º, 42.º e 43.º), isto é, a área abrangida pelos bens do domínio público rodoviário do Estado, cuja composição abrange as estradas a que se aplica o EERRN, bem como as zonas de servidão rodoviária e a designada zona de respeito.

Esta zona de respeito, definida no artigo 3.º, alínea vv) do EERRN, compreende "*...a faixa de terreno com a largura de 150 m para cada lado e para além do limite externo da zona de servidão non aedificandi, na qual é avaliada a influência que as atividades marginais à estrada podem ter na segurança da circulação, na garantia da fluidez de tráfego que nela circula e nas condições ambientais e sanitárias da sua envolvente.*"

Assim, as operações urbanísticas em prédios confinantes e vizinhos das infraestruturas rodoviárias sob jurisdição da IP, S.A. **estão sujeitas às limitações impostas pela zona de servidão non aedificandi**, e, se inseridas em **zona de respeito, a parecer prévio vinculativo** desta empresa, nos termos do disposto no artigo 42.º n.º 2 alínea b) do EERRN.

REDE FERROVIÁRIA

Para a rede ferroviária, salienta-se já que, nos processos de formação e dinâmica do plano, deverão ser tidos em conta os seguintes aspetos:

- O regime de proteção a que a rede ferroviária está sujeita, definido pela legislação em vigor, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, relativo ao domínio público ferroviário;

11/1

- O Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro, que aprova o Regulamento de passagens de nível.

3. REDE RODOVIÁRIA E INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS

A área de plano agora indicada (figura1) é representativa do município da Belmonte e respetivas freguesias, localizado no Distrito de Castelo Branco.

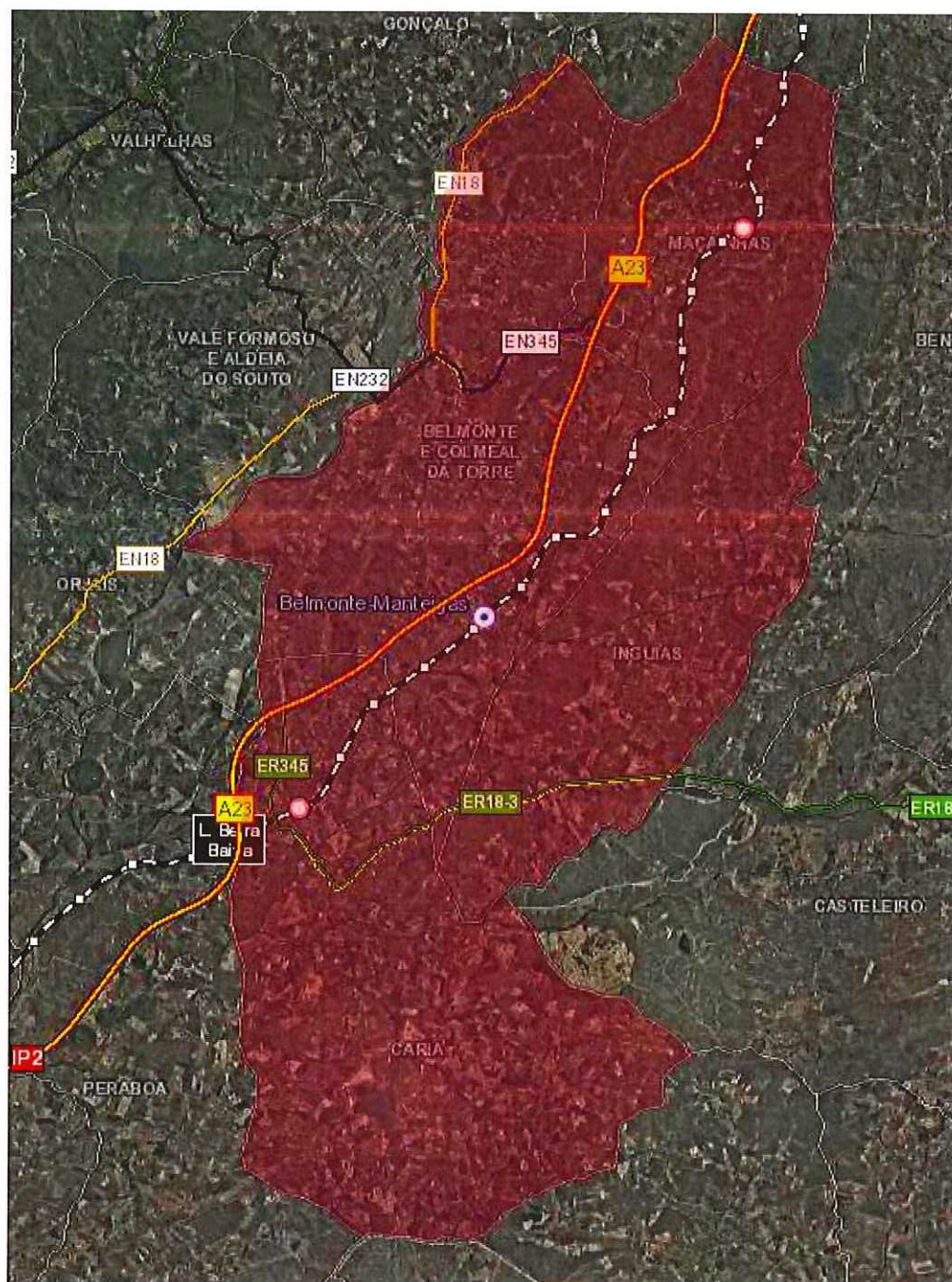


Figura 1 - Rede Rodoferroviária no Município de Belmonte (Fonte: SIG IP)

Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000) e Rede Rodoviária sob jurisdição da IP, S.A.

Identifica-se a rede na área do município:

❖ Rede Rodoviária Nacional (RRN)

Rede Nacional Principal (Itinerário Principal – IP)

- **IP2/A23**, desenvolve-se entre o limite poente do município, na freguesia de Caria e o limite norte municipal, na freguesia de Maçainhas, integrado na **Concessão da Beira Interior (Concessão do Estado)**, tutelada pelo Instituto de Mobilidade e Transportes, IP (IMT), entidade responsável pela gestão deste Contrato de Concessão.

Rede Nacional Complementar (Estrada Nacional – EN) sob jurisdição da IP, S.A.

- **EN18**, entre o limite municipal com o município da Covilhã, decorrendo na periferia noroeste da vila de Belmonte, até ao entroncamento com a EN18 desclassificada e, com a EN345 municipalizada.

❖ Estradas Regionais

ER345, decorre entre o nó 32 do IP2/A23 e a rotunda após passagem superior à Linha de caminho-de-ferro, onde inicia o troço municipalizado da mesma estrada (ER345), integrado na **Concessão da Beira Interior (Concessão do Estado)**, tutelada pelo Instituto de Mobilidade e Transportes, IP (IMT), entidade responsável pela gestão deste Contrato de Concessão.

❖ Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A.

- **EN18**, segue entre o entroncamento com a EN18 e com a EN345 municipalizada e o limite norte do município, com o município da Guarda, paralelamente ao IP2/A23.

As zonas de servidão *non aedificandi* e de visibilidade, aplicáveis aos troços / lanços de estradas atrás referidos, quer da Concessão IP, S.A., quer da Concessão do Estado, estão definidas nos artigos 32.º e 33.º, respetivamente, da Lei n.º 34/2015, de 27 de abril.

Para além destas servidões legais, nos termos do disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 42.º do novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), as obras e atividades que decorram na zona de respeito à estrada, nos termos em que se encontra definida no artigo 43.º, estando sujeitas a parecer prévio vinculativo da administração rodoviária, nas condições requeridas pelo mesmo.

Considera-se que a hierarquia atrás descrita deverá estar refletida nos documentos da Revisão do PDM, nomeadamente, nas Plantas de Ordenamento, de Condicionantes e da Rede Viária, bem como na parte escrita que lhe fizer referência.

As restantes vias no concelho, não classificadas ou classificadas pelo PRN e transferidas para a autarquia, pertencem ao património viário municipal.

Do ponto de vista da salvaguarda da rede rodoviária da responsabilidade desta empresa, o EERRN, aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, regula a proteção das estradas nacionais e regionais constantes do Plano Rodoviário Nacional (2000) e respetivas faixas

envolventes, fixando, também, as condições de segurança e circulação dos seus utilizadores e as de exercício das atividades relacionadas com a sua gestão, exploração e conservação, bem como das estradas nacionais desclassificadas, isto é, não classificadas no PRN, mas ainda sob jurisdição da IP, S.A., e das ligações à rede rodoviária nacional, em exploração à data da entrada em vigor do novo Estatuto. O plano deverá respeitar este normativo.

Refere-se ainda, no que diz respeito à rede concessionada, o concelho de Belmonte é atravessado pela A23/IP2, nesta fase da revisão do plano, importa referir a alteração da zona *non aedificandi* que se verificou com a entrada em vigor do novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, informando-se ainda que o contrato de concessão desta via é gerido pelo Instituto de Mobilidade e Transportes, IP (IMT) que integra a Comissão Consultiva.

Rede Ferroviária

Identifica-se (figura 1), na área do plano, uma linha da Rede Ferroviária Nacional (RFN), com exploração – Linha da Beira Baixa.

As linhas ferroviárias existentes, com ou sem exploração, continuam a ser Domínio Público Ferroviário (DPF), pelo que se mantêm sujeitas ao regime de proteção definido pelo Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, com zonas *non aedificandi* associadas, tal como previstas nos artigos 15.º e 16.º do supracitado Decreto-Lei.

Neste contexto, a revisão ao PDM deverá acautelar este regime, nomeadamente, o Regulamento e a Planta de Condicionantes.

4. AMBIENTE SONORO

Em termos de ambiente sonoro, as preocupações da Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.) prendem-se sobretudo com a qualificação funcional dos solos propostos na revisão do PDM de Belmonte na envolvente das estradas e ferrovias sob sua jurisdição, na medida em que poderá conduzir ao aparecimento de novos recetores sensíveis (edifício habitacional, escolar, hospitalar ou similar ou espaço de lazer, como utilização humana) em zonas onde se verificam situações de incumprimento do Regulamento Geral de Ruído (RGR) – zonas de conflito.

O artigo 16.º do Regulamento do PDM salvaguarda estas preocupações, no entanto, sugere-se que a Autarquia, de modo a clarificar a localização das zonas de conflito acústico, com auxílio de Mapas de Ruído devidamente atualizados (os mapas de ruído apresentados datam de 2009), identifique estas zonas em planta constituinte do PDM.

Anotamos, desde já, que todas as medidas de minimização de ruído que forem tidas como necessárias para que novos recetores sensíveis propostos para a envolvente de uma dada via sejam compatíveis com os níveis de ruído ambiente aí registados, serão da inteira responsabilidade do seu promotor, não se responsabilizando a IP, S.A. por qualquer tipo de conflitos e/ou reclamações que daí resultem.

5. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA

No âmbito do procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), da análise ao Relatório Ambiental (RA), elaborado em fevereiro de 2022, considera-se ser de reiterar o referido no

nosso parecer anterior quanto à representação da IP, S.A., no presente procedimento, salvaguardando que o entendimento desta empresa tem sido o de que a pertinência do seu contributo decorre da sua qualidade como “entidade representativa de interesse a ponderar” (ERIP), ou seja, como entidade com competências específicas no sector rododiferroviário, e não propriamente nas componentes ambientais (como ar, água, clima, biodiversidade, solo e subsolo), as quais correspondem, de uma forma geral, aos critérios que permitem qualificar um plano como suscetível de ter efeitos significativos no ambiente e, portanto, como sujeito a um procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE).

Mesmo na perspetiva de que as vias rododiferroviárias podem acarretar riscos e/ou danos ambientais (como é o caso do ruído enquanto fator gerador de poluição) é a Proposta de Plano, em última instância, que à IP, S.A. caberá avaliar (sendo que a defesa, em geral, contra as fontes de poluição sonora – para utilizar o mesmo exemplo - competirá a outras entidades).

No entanto, numa lógica de colaboração ativa para a melhoria do processo, após análise do relatório agora apresentado, considera-se que globalmente, nada há a opor ao encadeamento metodológico desenvolvido.

No âmbito do Quadro de Referência Estratégica (QRE), no qual se identificam as macro orientações de política nacional e internacional, bem como os objetivos de longo prazo estabelecidos em matéria de ambiente e sustentabilidade, verifica-se que foi contemplado o PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL (PRN2000) como um dos instrumentos estratégicos relevantes na análise do presente PDM, opção que merece a nossa concordância, atento o fato de se estar perante um plano sectorial, possível territorializar, à escala adequada, as propostas do Plano com incidência no concelho de Belmonte.

Apreciação fundamentada na relevância que a temática da mobilidade e acessibilidades apresenta ao nível dos FCD e das Questões Estratégicas definidas no âmbito da revisão do presente PDM.

Em complemento salvaguarda-se que todas as referências à rede rododiferroviária deverão estar em sintonia com os restantes elementos apresentados.

6. ANÁLISE DE ELEMENTOS DISPONIBILIZADOS

Como ponto prévio da análise, importa referir que se entende profício que se proceda corretamente, desde logo, à identificação das infraestruturas rodoviárias na proposta de Revisão do PDM de Belmonte, de acordo com a sua nomenclatura, classificação e jurisdição, conforme mencionado nos pontos 2 e 3 desta apreciação e de acordo com o PRN.

Em alguns documentos apresentados, verifica-se que as referências sobre alguns troços de estradas da rede rodoviária, no concelho de Belmonte, não se encontram corretas de acordo com o PRN 2000, nem com o referido no presente e no anterior parecer, pelo que o conteúdo de alguns capítulos ou subcapítulos, bem como representações gráficas, dos elementos disponibilizados deverão ser revistos/corrigidos e ajustados de acordo exposto anteriormente.

No **Regulamento e na Planta de Condicionantes**, na identificação das servidões rodoviárias, devem observar-se os condicionalismos definidos no EERRN, devendo remeter-se para a legislação em vigor os seus condicionalismos específicos.

ML

Considera-se adequado que se proceda, em secção própria e/ou artigo único do **Regulamento**, à identificação e hierarquização da rede rodoviária, devendo ser respeitada a sua jurisdição, tal como atrás indicado. Esta identificação, quer em termos de representação cartográfica quer em termos de legenda, deve ser assegurada uma legibilidade que as permita distinguir com clareza da rede municipal.

O ponto “a. PRN”, da subalínea “vi) Rede rodoviária” da alínea “d) Infraestruturas” do número 1 do artigo 9.º do **Regulamento**, deverá ser revisto/corrigido e adaptado de acordo com o exposto nos pontos 2 e 3 do presente parecer e de acordo com o PRN.

A alínea “a) Rede rodoviária: PRN e rede municipal;”, do número 2 do artigo 75.º, deverá ser substituída por “a) Rede rodoviária: PRN, Estrada Nacional Desclassificada sob jurisdição da IP e rede municipal;”.

A proposta de hierarquização viária do concelho a constar do **Regulamento** e também da **Planta de Ordenamento** não deverá suscitar dúvidas quanto aos níveis hierárquicos em que se integram os troços das estradas sob jurisdição da IP e as tuteladas pelo IMT.

O conteúdo da alínea “a) Rede rodoviária principal”, do número 1 do artigo 76.º, deverá ser revisto/corrigido e adaptado de acordo com o exposto nos pontos 2 e 3 da presente apreciação e de acordo com o PRN.

Desconhece-se em que níveis se enquadram os troços da Estrada Regional ER345 integrada na Concessão da Beira Interior e da Estrada Nacional Desclassificada EN18 sob jurisdição da IP, S.A., pelo que deverá ser esclarecido.

Em sede de **Regulamento** deverá ficar consagrado que *“qualquer proposta de intervenção, direta ou indireta, na rede rodoviária sob jurisdição da IP S.A., deve ser objeto de estudo específico e de pormenorizada justificação, devendo os respetivos projetos cumprir as disposições legais e normativas aplicáveis em vigor, e ser previamente submetidos a parecer e aprovação das entidades competentes para o efeito, designadamente da Infraestruturas de Portugal, IP, S.A., na qualidade de gestora das infraestruturas sob sua administração”*.

As apreciações anteriormente aludidas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos documentos que lhe fizer referência.

De salientar, ainda, que a especialização da estratégia de desenvolvimento municipal na **Planta de Ordenamento** não deve comprometer o nível de serviço e função inerente às estradas da RRN e às estradas desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A., nem o cumprimento dos requisitos legais em matéria de ruído ambiente, desaconselhando-se, grosso modo, a qualificação de “espaços residenciais” e “espaços destinados a equipamentos” na proximidade dessas estradas. Sem prejuízo do respeito pela zona de servidão aplicável, trata-se de resguardar as estradas de futuras pressões urbanísticas e, ao mesmo tempo, de resguardar o ambiente urbano, e em particular os recetores sensíveis, do ruído proveniente da circulação rodoviária.

Ainda no âmbito das propostas de qualificação funcional do solo urbano deve assegurar-se que a articulação das futuras acessibilidades às estradas da rede rodoviária nacional seja sustentada na captação e ligação aos nós e intersecções existentes.

As propostas de acessibilidades diretas constituem, regra geral, pontos de conflito que comprometem o nível de serviço das vias e condicionam a fluidez do tráfego e segurança da circulação.

Analisada a **Planta de Ordenamento - Classificação e qualificação do solo**, verifica-se que é indicado/representado erradamente o troço da Estrada Regional ER345, integrado na Concessão da Beira Interior, como “acesso A23”, entre o IP2/A23 e a rotunda após passagem superior à Linha de caminho-de-ferro, onde inicia o troço municipalizado da mesma estrada (ER345), pelo que deverá ser corrigido como “ER345”; é ainda representado erradamente um troço da Estrada Regional ER345 municipalizada como EN18-3.

Mais se esclarece que, de acordo com o PRN 2000, a Estrada Regional ER345 (incluindo troço municipalizado), no concelho de Belmonte, tem como pontos extremos e intermédios o IP2 – Caria (entroncamento com a ER18-3 municipalizada).

Verifica-se ainda que os níveis hierárquicos mencionados nesta Planta são diferentes dos níveis hierárquicos definidos no artigo 76.º, pelo que deverá ser esclarecido e/ou corrigido de acordo com o Regulamento; sugere-se ainda na legenda a indicação das vias associadas a cada nível hierárquico, de forma a distinguir os troços de estradas da rede da IP, S.A., da Concessão do Estado e da rede Municipal.

Esta Planta, incluindo a legenda, deverá ser revista/corrigida e melhorada, de acordo com o referido atrás e de forma a distinguir os troços de estradas da rede da IP, S.A., da Concessão do Estado e da rede Municipal.

Relativamente a **Planta de Ordenamento - Infraestruturas territoriais e lineares**, constata-se que é de difícil leitura e interpretação, uma vez que na representação gráfica dos troços de vias, falta a indicação / identificação nos troços de estradas de acordo com o PRN (IP, IC, EN, ER) e Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A., o que facilitaria a leitura; não distingue troços de Estradas Nacionais das Estradas Regionais e das Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A., utiliza o mesmo traço para estas estradas, pelo que sugere-se a utilização de traços de cores diferentes, forma a distinguir os mesmos.

Esta Planta, incluindo a legenda, deverá ser revista/corrigida e melhorada, de acordo com o mencionado antes e de forma a distinguir os troços de estradas da rede da IP, da Concessão do Estado e da rede Municipal.

As considerações atrás mencionadas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos documentos que lhe fizer referência.

No que se refere à **Planta de Condicionantes**, em conformidade com a legislação em vigor, deverá a mesma contemplar a representação cartográfica das zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis aos troços da Rede Rodoviária Nacional (RRN), das Estradas Regionais e das Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A. com desenvolvimento na área do concelho de Belmonte, devendo a respetiva legenda estar adequada ao articulado e conteúdo do regulamento.

Da análise da **Planta de Condicionantes - Outras Condicionantes**, verifica-se que é de difícil leitura e interpretação, uma vez que na representação gráfica dos troços de vias, falta a indicação / identificação nos troços de estradas de acordo com o PRN (IP, IC, EN, ER) e Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A., o que facilitaria a leitura;

1712

Também não distingue troços de Estradas Nacionais das Estradas Regionais e das Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A., utiliza o mesmo traço para estas estradas, pelo que se sugere a utilização de traços de cores diferentes, forma a distinguir os mesmos; verifica-se que falta a representação cartográfica das zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis aos troços da rede sob jurisdição da IP, S.A. e da rede concessionada, bem como indicação / identificação na legenda das respetivas zonas de servidão *non aedificandi* dos troços de estradas.

Esta Planta, incluindo a legenda, deverá ser revista / corrigida e melhorada, de acordo com o aludido anteriormente e de forma a distinguir os troços de estradas da rede da IP, S.A., da Concessão do Estado e da rede Municipal.

As alterações anteriormente mencionadas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos elementos que lhe fizer referência.

7. SALVAGUARDA DA REDE VIÁRIA

Salvaguarda-se desde já, relativamente às intervenções previstas na Proposta de Revisão do PDM (alheias a esta empresa) e que impliquem alterações na rede rodoviária existente (ou prevista) da jurisdição da IP, S.A., que todos e quaisquer projetos elaborados devem ser compatibilizados com os estudos/projetos que estejam a decorrer nesta empresa.

Salvaguarda-se, ainda, a eventual necessidade de elaboração de um Estudo de Tráfego, que cumpra as normas em vigor na IP, S.A. e que permita avaliar o impacto das novas acessibilidades urbanas municipais previstas no PDM na rede rodoviária da jurisdição da IP, S.A.. Este Estudo deverá, ainda, ser dirigido para que, sempre que possível, não sejam criados mais acessos à rede rodoviária nacional, promovendo, simultaneamente, o encerramento dos redundantes.

Refere-se ainda que, eventuais alterações na rede rodoviária da jurisdição da IP, S.A. carecem, igualmente, da aprovação desta empresa e a introdução de novos polos geradores de tráfego deverá obedecer, na íntegra, ao exposto anteriormente.

8. CONCLUSÃO

Face ao exposto e no que respeita às infraestruturas sob jurisdição da IP, S.A. na área territorial abrangida pelo PDM de Belmonte, considera-se que os elementos da Proposta da Revisão de Plano deverão atender à informação constante no presente parecer.

Relembra-se que no que se refere aos lanços integrados na Concessão do Estado, deverá ser consultado o IMT, a quem compete a emissão de parecer e imposição de eventuais condicionalismos.

A Gestora Regional



Rosa de Jesus Tomé Saraiva

(Ao abrigo da subdelegação de competências, conferida pela Decisão DRP 1/2019)