

Primeiros Subscritores

Alexandre Castro Caldas	Neurologista. Diretor do Instituto de Ciências da Saúde da Universidade Católica
Alfredo Calheiros	Diretor de Neurocirurgia do Centro Hospitalar Universitário do Porto
Ana Garcia Martins	Digital Influencer
Carlos Barbosa	Presidente da ACP
Carlos Carreiras	Presidente da Câmara de Cascais
Catarina Jardim	Apresentadora de TV
Clara Romero	Neurocirurgiã. Centro Hospitalar Universitário do Algarve
Diana Chaves	Apresentadora TV
Francisca Pinto Ribeiro	Digital Influencer
João Paulo Sousa	Apresentador TV
João Varandas Fernandes	Diretor do Centro de Responsabilidade Integrado de Traumatologia Ortopédica do CHULC
Julia Pinheiro	Apresentadora TV
Laurinda Alves	Jornalista
Mafalda Anjos	Diretora da Visão
Manuel Cunha e Sá	Director do Serviço de Neurocirurgia do Hospital Garcia da Horta
Marcos Barbosa	Neurocirurgião. Director Clínico do Hospital Universitário de Coimbra
Margarida Pinto Correia	Jornalista, com trabalho no setor social
Marta Atalaya	Jornalista
Miguel Costa	Actor
Óscar Gaspar	Ex. Secretário Estado da Saúde - Presidente da APHP
Pedro Couceiro	Piloto automobilismo
Filipe Vargas	Ator
Ricardo Carriço	Ator
Rosália Amorim	Diretora do Diário de Notícias
Rui Almeida	Neurocirurgião. Hospital de Braga
Rui Coimbras	Presidente da Federação das Associações Portuguesas de Paralisia Cerebral
Rui Pêgo	Locutor de Rádio
Sónia Morais Santos	Jornalista/Digital Influencer
José Avillez	Chef

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia da República,

Proposta de alteração da legislação sobre o uso obrigatório de capacete na utilização de trotinetas elétricas em Portugal

A presente petição nasce da preocupação da Novamente, Associação sem fins lucrativos criada por pais, médicos e amigos de Traumatizados Crânio-Encefálicos (TCE) que se constituiu com o objetivo de prestar um melhor apoio às vítimas de TCE e às suas famílias.

1. CONTEXTO TRAUMATISMO CRÂNIO-ENCEFÁLICO

O Traumatismo Crânio-Encefálico consiste na lesão física do tecido cerebral que, temporária ou permanentemente, incapacita a função cerebral, geralmente provocada por uma pancada forte na cabeça, que pode atingir o cérebro e provocar sangramento e coágulos.

Segundo a Organização Mundial de Saúde, os Traumatismos Crânio-Encefálicos (TCE) são a principal causa de mortalidade e incapacidade em crianças e jovens adultos em todo o mundo.

Os acidentes rodoviários (carro, mota, atropelamento, bicicletas e trotinetes), quedas, crimes, acidentes de trabalho e desporto são as principais causas de TCE nos adultos jovens do sexo masculino dos 15 aos 25 anos e adultos com idade superior a 65 anos.

Em Portugal, há 15 novos casos de TCE cada dia que passa, sendo que 63% são do sexo masculino, segundo os dados mais recentes da Direção Geral de Saúde (análise de 2010, relativa ao ano de 2008).

Um traumatismo pode provocar perda de memória, descontrolo emocional, paralisias, epilepsia, dificuldade de concentração, alterações de linguagem, da visão ou de outros órgãos dos sentidos ou alteração de personalidade. Os casos mais graves associam-se a estado de coma com internamento prolongado, várias cirurgias e um processo de reabilitação lento e complexo.

Apesar do número de famílias atingidas, da alta mortalidade por TCE e da enorme gravidade em termos sociais, esta problemática continua a não merecer necessária atenção.

2. CONTEXTO LEGAL

Desde o dia 8 de janeiro de 2021, com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 102-B/2020, que foi clarificada a definição de velocípedes com motor e trotinetas e legislado o seu uso.

Assim, as bicicletas e as trotinetas com motor elétrico passaram a ser referidas no Código da Estrada, sendo as previsões aplicáveis aos dispositivos de mobilidade pessoal (DMP) em quase tudo idênticas às aplicáveis para os ciclistas, com algumas especificidades.

As sanções e as coimas respeitantes às trotinetas e bicicletas (e demais veículos) estão previstas nos artigos **17.º, 82.º e 90.º do Código da Estrada**.

O **artigo 17.º** delimita os **locais onde podem circular**: "*Os veículos só podem circular nas bermas ou nos passeios desde que o acesso aos prédios o exija, salvo as exceções previstas em regulamento local. (...) Os velocípedes podem circular nas bermas fora das situações previstas, desde que não ponham em perigo ou perturbem os peões que nelas circulem. Os velocípedes conduzidos por crianças até 10 anos podem circular nos passeios, desde que não ponham em perigo ou perturbem os peões.*" (...).

O n.º 3 do **artigo 82.º** incide sobre a **utilização de dispositivos de segurança, nomeadamente os capacetes para**: "*Os condutores e passageiros de ciclomotores, motociclos com ou sem carro lateral, triciclos e quadriciclos devem proteger a cabeça usando capacete de modelo oficialmente aprovado, devidamente ajustado e apertado.*".

Os n.ºs 3 e 4 do **artigo 90.º** estabelecem **regras especiais de condução aplicadas aos velocípedes**. "*Os velocípedes podem circular paralelamente numa via, exceto em vias com*

reduzida visibilidade ou sempre que exista intensidade de trânsito, desde que não circulem em paralelo mais que dois velocípedes e tal não cause perigo ou embaraço ao trânsito.”

“Os condutores de velocípedes devem transitar pelo lado direito da via de trânsito, conservando das bermas ou passeios uma distância suficiente que permita evitar acidentes”.

Os n.ºs 1, 2 e 3 do **artigo 112.º** descrevem o que se entende por **velocípede**: *“É o veículo com duas ou mais rodas acionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos”; “Velocípede com motor é o velocípede equipado com motor auxiliar com potência máxima contínua de 0,25 kW, cuja alimentação é reduzida progressivamente com o aumento da velocidade e interrompida se atingir a velocidade de 25 km/h, ou antes, se o condutor deixar de pedalar”; e*

(...), são equiparados a velocípedes:

- a) Os velocípedes com motor;*
- b) As trotinetas com motor elétrico, bem como os dispositivos de circulação com motor elétrico, autoequilibrados e automotores ou outros meios de circulação análogos com motor, quando equiparados com motor com a potência máxima contínua de 0,25 kW e atingindo a velocidade máxima em patamar de 25km/h.”*

Em suma, estabelece o Código da Estrada as seguintes regras aplicáveis aos DMP:

- i. Não são permitidas trotinetas elétricas no passeio (a menos que levadas à mão, sem as conduzir ou se tal for autorizado pelo município);*
- ii. Os velocípedes devem ser conduzidos nas ciclovias ou, caso estas não existam, circular na estrada;*
- iii. A velocidade máxima não deve exceder os 25 km/h;*
- iv. Um DMP só pode transportar uma pessoa de cada vez;*
- v. O estacionamento no passeio das trotinetas é permitido, se não prejudicar os peões;*
- vi. Quando circulam, é proibida a utilização de auscultadores ou auriculares; e*

- vii. Deve usar-se vestuário ou equipamento retrorrefletor à noite ou quando a visibilidade é fraca durante o dia.

Apesar do que está determinado no Código da Estrada, **a Instrução Técnica n.º 1/2018 elaborada pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), vem confirmar a não obrigatoriedade do uso de capacete na utilização de velocípedes simples e velocípedes com motor auxiliar.**

Esta orientação técnica apenas recomenda o uso de acessórios de segurança que, mesmo não sendo obrigatórios, possam contribuir para uma melhor proteção individual dos utilizadores de velocípedes.

3. FUNDAMENTOS PARA ALTERAÇÃO DA LEGISLAÇÃO

Por razões de diversa ordem, e que são publicamente conhecidas, os números publicados não espelham a realidade. A verdade é que existem cada vez mais vítimas de acidentes de trotineta elétrica a chegar aos hospitais, muitas vezes em estado grave, nomeadamente com lesões cerebrais e a precisar de cuidados intensivos.

Em 2019 registaram-se 577 acidentes com trotinetas em Portugal. Apesar de uma ligeira descida em 2020, com 367 acidentes registados, em 2021 assiste-se a um aumento do número de acidentes para 946 (mais 369 do que em 2019), tendo-se verificado em 2022, 1691 acidentes, segundo fonte do Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM). Durante o ano de 2022, registou-se uma média mensal de 140 acidentes com trotinetas em Portugal.

Porém, estes números não refletem a total realidade, uma vez que muitos dos acidentes envolvem apenas as trotinetas, sem colisão com outros veículos, e estes casos não são comunicados à PSP.

Carlos Nascimento, Diretor Médico do Hospital Egas Moniz e chefe de equipa de Cirurgia Geral do Hospital São Francisco Xavier, em Lisboa, afirma que os casos resultam, com frequência, em traumatismos cranianos graves e muito graves.

O Centro Hospitalar de Lisboa Central, que integra o Hospital de São José, recebeu no último semestre de 2021 uma média mensal de 31 casos graves de acidentes com trotinetas e bicicletas a requerer internamento e cirurgia.

João Varandas Fernandes, coordenador do Centro de Responsabilidade Integrado de Traumatologia Ortopédica de Lisboa Central, refere que em 25% dos casos de acidentes com trotinetas há traumatismo crânio-encefálico.

Também no Porto, foi registada uma subida acentuada deste tipo de ocorrências. Alfredo Calheiros, diretor do serviço de Neurocirurgia do Centro Hospitalar do Porto, afirma que têm recebido casos bastante graves de acidentes com trotinetas e bicicletas elétricas, que resultam em traumatismos crânio-encefálicos, com necessidade de internamento em cuidados intensivos.

O problema não é exclusivo do nosso país. Em algumas cidades nórdicas, como Helsínquia (capital da Finlândia), o número de acidentes levou mesmo os hospitais a terem de reforçar as equipas de Urgência durante as noites de fim de semana, quando se notava um pico de ocorrências. O mesmo padrão foi identificado na Noruega, que proibiu o aluguer de trotinetas elétricas naqueles períodos.

Em Portugal não é obrigatório o uso de capacete pelos condutores de trotinetas com motor. A lei e as políticas de mobilidade têm incentivado o uso de velocípedes (bicicletas e trotinetas, por exemplo), que constituem uma alternativa ecológica para percursos mais curtos de deslocação rápida entre o transporte coletivo e o destino, tornando mais viável a deslocação sem recurso ao automóvel privado. Porém, só será uma boa alternativa se for segura. E é responsabilidade do legislador acautelar essa segurança. Sabendo-se que, as quedas de

trotineta são não só possíveis como frequentes, medidas para a proteção da cabeça é o mínimo que se exige, pelas sequelas muito graves que daí podem advir.

Neste sentido, e porque a lei não prevê a obrigatoriedade do uso de capacete, o que não se compreende, é urgente proceder à alteração da legislação no sentido de tornar obrigatório o uso de capacete para os utilizadores de trotinetas.

É imprescindível repensar o Código da Estrada e possibilitar a circulação na via pública, em segurança, de condutores de velocípedes de todas as idades. **A adoção de regras de segurança para quem utiliza velocípedes não é um entrave à utilização destes veículos, mas sim um estímulo à condução responsável e segura.** Importa ter em atenção que este é o meio de transporte em que condutor está mais exposto a impactos fortes em caso de acidente.

Um acidente de trotineta deveria ser tratado como qualquer outro acidente (carro, mota, atropelamento) uma vez que este pode causar as mesmas consequências no que se refere a um ferimento traumático no cérebro.

Por esta razão e, particularmente, porque quem recorre aos serviços de aluguer de trotineta elétrica são as gerações mais novas, é urgente alterar as regras de utilização desse mesmo serviço e garantir condições de segurança durante a utilização deste equipamento.

4. PROPOSTA DE NORMA DE UTILIZAÇÃO DE TROTINETAS ELÉTRICAS A SER IMPLEMENTADA

A lei e as políticas de mobilidade têm incentivado o uso de velocípedes (bicicletas e trotinetas, por exemplo), com inquestionáveis benefícios para o ambiente e para a saúde. Porém, faltam os requisitos específicos para a condução de velocípedes relativamente à obrigatoriedade de uso de capacete.

De facto, e enquanto veículo terrestre motorizado, torna-se urgente que o legislador considere regras de segurança para quem utiliza estes velocípedes numa lógica de estímulo a uma condução responsável e segura, que passem por:

- Obrigatoriedade de utilização de capacete completo (mesma homologação para mota) como meio de proteção para todas as trotinetas com motor.
- Determinar que a obrigatoriedade de uso de capacete deixe de ser apenas uma regra de algumas empresas que disponibilizam o serviço, mas que passe a estar determinada na lei, em geral, para todas as trotinetas com motor.

5. SOBRE ASSOCIAÇÃO NOVAMENTE

Em 2010 nasceu a **Novamente, Associação de apoio aos Traumatizados Crânio-Encefálicos**. A sua missão é dar apoio às vítimas de Traumatismo Crânio-Encefálico e às suas famílias, informando os familiares sobre as estruturas e direitos existentes e assegurando a ligação aos mesmos, quando necessário, permitindo o acesso a apoios. Propondo às autoridades a melhoria de estruturas onde se identificam falhas ou necessidades. Atuando na área da prevenção, da ligação entre famílias. Recolhendo dados estatísticos relativos aos traumas. Cooperando com entidades sobre áreas que abordem o tema Traumatismo Crânio-Encefálico.

A **Novamente**, Instituição Particular de Solidariedade Social, com o NIPC 509310354, é uma associação de solidariedade social de direito privado, sem fins lucrativos, de natureza não governamental, independente de partidos políticos e de confissões religiosas, com sede em Valadares, Vila Nova de Gaia e polo em Cascais, criada por familiares de Traumatizados Crânio-Encefálicos, técnicos de saúde e amigos, para dar APOIO AOS TRAUMATIZADOS CRANIO-ENCEFÁLICOS E SUAS FAMILIAS, que atualmente apoia 500 famílias em todo o país.

Órgãos sociais:

Assembleia Geral: Manuel Simões de Carvalho, Francisco Abecassis e Assunção Borba Veiga.

Direção: Luiz Godinho Lopes, Mariana Ribeiro Ferreira, Roque da Cunha Ferreira, José Luis Carvalho e Rui Diniz.

Conselho Fiscal: Filipa Bonvalot, Paulo Diniz e Francisco Simão.

CONTACTOS:

Nome: Vera Bonvalot

E-mail: vbbonvalot@novamente.pt

Telefone:

Site: www.novamente.pt