

Petição “Uso obrigatório de capacete para utilizadores de trotinetas”

1. Sobre a Associação Novamente

A **Novamente, Associação de apoio aos Traumatizados Crânio-Encefálicos**, nasceu em 2010 com a missão de 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 e 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.

2. 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. Segundo os dados mais recentes da Direção Geral de Saúde

(análise de 2010, relativa ao ano de 2008), diariamente em Portugal há cerca de 15 novos casos de TCE, sendo que 63% são do sexo masculino.

Um traumatismo pode provocar perda de memória, paralisias, epilepsia, dificuldade de concentração, alterações de linguagem, da visão ou 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.

Fora todas as graves lesões físicas que mudam drasticamente a vida das pessoas, os TCE podem desencadear uma série de reações emocionais e psicológicas, tanto na pessoa afetada como nos seus familiares. Isto pode incluir sintomas de depressão, ansiedade, stress pós-traumático e alterações de humor, bem como à diminuição da autoestima e da confiança devido à dificuldade de aceitação da nova condição de saúde do acidentado. Para além disso, a pessoa afetada pode ainda ter dificuldades em manter relacionamentos sociais devido a alterações comportamentais, dificuldades de comunicação ou isolamento social.

Estas graves lesões que incapacitam a pessoa afetada de viver a sua vida quotidiana de forma normal e o tornam altamente dependente de terceiros, geram também impactos na atividade profissional e nas relações familiares e sociais. Na maioria dos casos o TCE afeta a capacidade de realização da atividade profissional, uma vez que as dificuldades cognitivas, físicas e/ou emocionais podem dificultar o regresso ao trabalho ou exigir adaptações significativas no ambiente de trabalho, o que pode levar a uma diminuição da produtividade, à perda de emprego ou até mesmo à necessidade de começar uma nova carreira. Para além desse impacto na vida do próprio, os familiares podem ter de assumir o papel de cuidadores informais, adaptar as suas rotinas diárias e enfrentar desafios emocionais, consequências essas que podem ter custos elevados em cuidados e levar também à perda de emprego por parte dos mesmos, uma vez que passam a ter de estar totalmente disponíveis para cuidar de alguém totalmente dependente. O TCE destrói e muda drasticamente não só a vida da pessoa afetada, mas também dos seus familiares.

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.

3. Enquadramento Legal

Com a entrada em vigor, no dia 8 de janeiro de 2021, do **Decreto-Lei n.º 102-B/2020**, a definição de velocípedes com motor e trotinetas foi clarificada, bem como 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.

4. Fundamentos para alteração da Legislação

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.

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, pelo que 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 muitos 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.

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.

5. Proposta de norma de utilização de trotinetas elétricas

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. A frequência dos acidentes com velocípedes, e a sua potencial gravidade e consequências devastadoras, exigem que essas políticas sejam complementadas com legislação adequada para a sua condução responsável e segura.

Nesse sentido, torna-se urgente que o legislador considere regras de segurança para a utilização destes velocípedes, que passem por:

- Obrigatoriedade de utilização de capacete completo (mesma homologação para moto) 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.

A utilização de capacete faz com que o impacto da queda ou colisão seja absorvido, pelo que reduz o risco de TCE's e outras lesões graves no cérebro, na cabeça e no rosto (principalmente na região do queixo e do maxilar), podendo reduzir o risco de fraturas no crânio, cortes, escoriações e contusões. Para além de prevenir lesões ao nível da cabeça, reduz o risco de lesões na coluna cervical, como fraturas ou danos na medula espinhal, e previne ainda lesões oculares.

Contactos

Mariana Ribeiro Ferreira – Presidente da Associação Novamente -

Vera Bonvalot – Membro da Direção da Associação Novamente -