

## Relatório Final

Petição n.º 236/XIII/1ª

**Relator: Deputado Carlos  
Silva (GP - PSD)**

**Petição 236 /XIII/1.ª:**

**1.º Peticionário: UVP-  
Federação Portuguesa de  
Ciclismo**

**N.º de assinaturas: 9 845**

## **ÍNDICE**

- I. Nota Prévia**
- II. Objeto da Petição**
- III. Análise da Petição**
- IV. Diligências Efetuadas**
- V. Opinião do Relator**
- VI. Conclusões e Parecer**

## **I – Nota Prévia**

A petição 236/XIII/1.<sup>a</sup>, tem como primeiro peticionário a UVP-Federação Portuguesa de Ciclismo, conta com 9 845 assinaturas, e deu entrada na Assembleia da República em 3 de janeiro de 2017, endereçada ao Presidente da Assembleia da República, e baixou à Comissão Parlamentar de Economia, Inovação e Obras Públicas a 6 de janeiro de 2017 para apreciação sendo atribuída a elaboração do respectivo relatório ao Deputado signatário.

## **II – Objeto da Petição**

Os Peticionantes, a quem se juntou também a MUBI-Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta, pretendem que *«sejam adoptadas medidas com vista à defesa do direito a pedalar em segurança»*.

Reconhecendo *«as recentes melhorias significativas conseguidas com a Revisão do Código da Estrada em 2014, nomeadamente em relação à protecção dos utilizadores vulneráveis»* pedem em concreto:

- Maior fiscalização e cumprimento do Código da Estrada;
- Mais e melhor sinalética;
- Mais pedagogia e formação em cidadania rodoviária;

Mais especificamente apelam *«ao Governo e demais entidades competentes»* que procedam:

- à fiscalização com maior intensidade do cumprimento da lei, em particular dos comportamentos perigosos em relação aos utilizadores vulneráveis como os excessos de velocidade e o incumprimento das regras de ultrapassagem – que implicam o abrandamento de velocidade, a ocupação da via adjacente no caso da ultrapassagem de ciclistas e a respectiva distância mínima de 1,5m a cumprir – e o estacionamento ilegal sobre ciclovias entre outras situações;

- 
- à revisão e publicação com urgência do Regulamento de Sinalização de Trânsito, de forma a incluir sinalética específica para proteger peões e condutores de bicicleta e alertar para a necessidade de comportamentos mais responsáveis por parte dos condutores de automóvel;
  - ao incremento do esforço de educação para a cidadania rodoviária e protecção dos utilizadores mais vulneráveis nos currículos escolares e na obtenção da carta de condução;
  - ao agendamento de audiência com a Ministra da Administração Interna para «*propor criação de grupo de trabalho inter-ministerial*» para concretização das medidas que propõem.

### III – Análise da Petição

A presente petição cumpre todos os requisitos formais, nomeadamente quanto ao objecto, que se encontra devidamente especificado, estando presentes os requisitos formais e de tramitação constantes dos artigos 9.º e 17.º da Lei 43/90, de 10 de agosto - Exercício do Direito de Petição -, na redacção dada pelas, Lei n.º 6/93, de 1 de março, Lei n.º 15/2003, de 4 de junho e Lei n.º 42/2007, de 24 de agosto.

### IV – Diligências efetuadas

#### a) Pedido de informação ao Governo

Foi enviado um pedido de informação ao Governo em 19 de abril de 2017, o qual mereceu resposta em 09.05.2017 por parte do gabinete da Ministra da Administração Interna, cujo texto conclui que «*as preocupações resultantes da Petição em apreço foram já devidamente consideradas no âmbito das acções constantes do novo Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária (PENSE 2020)*» baseada em síntese nos seguintes elementos que expõe:

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

- 1) Os dados mais recentes da sinistralidade a nível europeu «*não permitem alcançar as conclusões enunciadas pelos peticionários*» chamando a atenção para o facto de que «*entre 2010 e 2016, Portugal foi o País com maior taxa de redução de mortos, vítimas de acidentes de viação...*», «*Apesar de ainda se registar um valor de mortos por milhão de habitantes superior à média europeia – 54 versus 50 ...*»
- 2) «*No que diz respeito aos peões e condutores de velocípedes vítimas mortais também não encontramos fundamento para as afirmações constantes da petição.*

*De acordo com os dados mais recentes, disponíveis no observatório europeu de segurança rodoviária, em 2014, as mortes em Portugal representavam 5% da totalidade das vítimas mortais, valor inferior à média europeia, que era de 8%. No mesmo ano, registou-se um número de mortos destes utentes por milhão de habitantes (3,4), também inferior à média europeia (4,2).*

- 3) Acrescenta que «*O Conselho de Ministros aprovou na reunião de 20 de abril de 2017 o PENSE 2020 – Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária, que estabelece novamente metas ambiciosas:*

*41 Mortos por Milhão de Habitantes; (...)*

*178 Feridos Graves por Milhão de Habitantes; (...)*»

- 4) «*No que concerne às preocupações expressas pelos peticionários, saliente-se que o Plano de Ação do PENSE 2020 para além das medidas transversais visando o aumento da segurança dos veículos: prevê programas específicos dirigidos aos peões e aos utentes de velocípedes», nomeadamente «proteção pedonal e de combate aos atropelamentos», «proteção aos utilizadores de velocípedes» acompanhado de estudo de caracterização dos acidentes com utilizadores de velocípedes, campanhas dirigidas aos utilizadores de velocípedes alertando para os comportamentos de risco, incluindo a não utilização dos equipamentos de protecção, e dirigida aos condutores de veículos automóveis com enfoque na interação com os utilizadores de*

---

*velocípedes, tendo em consideração, nomeadamente, a dimensão de género, e a Criação de implementação e monitorização do Plano Nacional de Fiscalização, de acordo com os princípios contidos na Recomendação 2004/345/CE, definindo prioridades plurianuais”.*

*No que concretamente respeita à solicitação dos peticionários relativa à criação de “um grupo de trabalho interministerial”, saliente-se que na Resolução do Conselho de Ministros que aprova o PENSE 2020 está prevista a criação de uma Comissão Interministerial para a Segurança Rodoviária (CISR), que integra membros do Governo de várias áreas governativas, com a missão de acompanhar a execução do PENSE 2020 e assegurar o respetivo cumprimento efetivo e atempado.»*

#### **b) Dados ANSR- Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária**

*Os primeiros dados disponibilizados pela ANSR relativamente a 2017 evidenciavam contudo um agravamento no ano passado do número de vítimas mortais de 508, que sendo o maior número verificado desde 2013, inverteu a tendência decrescente que se vinha verificando desde então.*

*Ao nível dos velocípedes, a situação está longe de ser melhor segundo o último Relatório da ANSR-Principais Indicadores de Sinistralidade de 10.01.2018, com dados acumulados de Novembro de 2017 comparado com os homólogos dos anos anteriores:*

- 1) O número total de vítimas em acidentes com utentes de velocípedes foi em 2017 de 1.911, o número mais elevado dos últimos dez anos, isto é, desde 2008.
- 2) O número de vítimas mortais em acidentes com utentes de velocípedes foi de 21 em 2017, sendo o mais elevado desde 2012, e a aumentar anualmente desde 2014.
- 3) O número de feridos graves, e feridos ligeiros, em acidentes com utentes de velocípedes em 2017, aumentou também relativamente ao ano de 2016, sendo respetivamente de 117, o segundo mais alto desde 2008, e de 1.773, o mais elevado desde 2008.

Os últimos dados disponíveis no site da ANSR referentes à sinistralidade em 2018, referem-se ao período decorrido entre 1 de janeiro e 21 de junho não especificando por grupos de utentes envolvidos dão conta de uma ligeira melhoria dos indicadores, com uma redução do número de mortos, 211 (redução face ao ano anterior), e dos feridos graves, 819 (os menores dos últimos 3 anos) embora com um aumento do número global de acidentes rodoviários, 60.252 (o maior dos últimos 3 anos).

### **Audição dos Peticionários**

Procedeu-se à audição dos petiçãoários Sandro Araújo, Vice-Presidente da União Velocipédica Portuguesa-Federação Portuguesa de Ciclismo, Ricardo Ferreira, Presidente da MUBi-Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta e Mário Alves, da Estrada Viva, no dia 18 de maio de 2017, pelas 14:10 horas.

Estiveram presentes além do Deputado Relator Carlos Silva (PSD), os Deputados António Cardoso (PS), Heitor de Sousa (BE) e Miguel Tiago (PCP).

Recorrendo ao relatório elaborado pela Assessoria da CEIOP, relativa à audição realizada, destaca-se argumentação adicional da causa que sustenta a Petição apresentada, **expressando da parte dos petiçãoários as preocupações sentidas e os objetivos que perseguem:**

- o número de vítimas que se regista é inaceitável e a sinistralidade elevada;
- a visão da *'nova mobilidade'* ainda não está implementada, havendo a lamentar algum *'bullying rodoviário'*, e persistindo de várias violações da lei diárias impunes;
- Pretendem uma maior fiscalização do cumprimento das regras;
- Reclamam a implementação do regulamento da nova sinalética, que devia ter entrado em vigor em 2014, criticando a permanência do antigo sinal de ciclovia que está na origem de dificuldades criadas depois pelas seguradoras em casos de ocorrência de sinistros;
- Propõem a realização de mais ações de formação;

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

---

- Consideram que a utilização de uma bicicleta não é diferente da utilização de outros veículos e é um direito de cidadania;
- Entendem que enquanto os jovens não puderem ir para a escola de bicicleta, pelo perigo de circularem na estrada, a situação não estará resolvida;
- Lembram o processo muito participado da revisão do Código da Estrada, longo, que durou quase 10 anos, para concluir depois que o Estado não conseguiu fazer cumprir as alterações do Código da Estrada, exemplificando com o incumprimento da regra que impõe faixa de proteção lateral de 1,5m nas ultrapassagens pelos automóveis face aos ciclistas;
- Notam que boa parte das campanhas de divulgação se dirigem às potenciais vítimas e não aos automobilistas, e defendem uma grande mudança de paradigma;
- Rejeitam a abordagem estatística que é feita por conduzir a interpretações erradas sobre a sinistralidade envolvendo ciclistas;
- Defendem uma melhor fiscalização, pedindo aos Deputados uma resolução para que as forças policiais implementem essa melhor fiscalização.

Usaram da palavra os Senhores Deputados:

- o Miguel Tiago (PCP) – que referiu ter tomado boa nota das posições expostas e da necessidade de criar condições para maior uso da bicicleta;
- o Heitor de Sousa (BE) – que alertou para a forma de ler a realidade, defendendo outros indicadores que a completem, analisou a questão do respeito da faixa de 1,5m e da prova em tribunal; acentuou ainda a necessidade de resolver a pouca pro-atividade das Polícias, semelhante em outras inspeções (laborais, etc.), considerou estas preocupações justas, e relacionou o assunto com questões mais gerais, referindo a importância das vias para transportes públicos e de vias cicláveis, por fim questionou sobre a eventual recomendação para que ciclistas usem as ciclovias.



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

- António Cardoso (PS) agradeceu contributos, referiu-se à redução da sinistralidade, a qual considerou nunca ser suficiente, e à resposta do MAI quanto à Comissão interministerial e às medidas incluídas no PENSE 2020.
- Relator Carlos Silva (PSD) saudou os peticionários, esperando que esta pretensão muito antiga venha a ter sucesso, rejeitou o sentido de satisfação do MAI, na base de estatísticas evidenciadas na resposta que foi dada ao parlamento, referiu-se a alguma conflitualidade crescente entre automobilistas e ciclistas, a partir da conquista de alguns direitos por parte dos utilizadores de bicicleta desde a aprovação do novo código de estrada e à necessidade de clarificar a questão do uso de ciclovias pelos ciclistas, venceu a conveniência e a importância do aconselhamento do uso de capacete e posse de um seguro para quem anda na estrada, por fim referiu ainda não estar confortável com a escassez das medidas incluídas no Plano de Segurança Rodoviária.

Em resposta, os peticionários acrescentaram ainda a título individual:

- que reconhecem a redução estatística e as medidas incluídas no PENSE 2020, mas que consideram insuficientes; que consideram que a fiscalização fica aquém da Lei; recordam o elevado número de vítimas mortais em estrada (500/ano) e citam caso caricato de multa ilegal por falta de capacete (a Federação aconselha o uso mas não é obrigatório), e lembram a não obrigatoriedade do uso das ciclovias, que consideram úteis para atrair novos utilizadores ou menos capacitados; consideram quanto à questão da segurança que a resposta do MAI é insuficiente, dispendo-se a enviar informação; vincam que a resposta negativa às propostas feitas não tem sentido.
- que além da faixa de 1,5m, o Código da Estrada também preconiza a utilização da faixa adjacente destinada à circulação em sentido contrário ou, se existir mais que uma via de trânsito no mesmo sentido, a via de trânsito à esquerda daquela em que circula o veículo ultrapassado.
- que andar a par, facilita a ultrapassagem automóvel pois reduz o comprimento da ultrapassagem.
- que a Polícia é pouco ativa na fiscalização, sugerindo a utilidade no uso de radares fixos.

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

---

- o que a utilização de ciclovias, podem significar dificuldade para ciclistas atletas e o Código da Estrada prevê preferencialmente.
- o que a formação, que não devia ser preferencialmente dirigida a ciclistas e peões, mas ao elemento mais perigoso e forte: o automóvel.
- o que a redução do número de mortos, também decorre da década de crise e da melhoria verificada em geral no automóvel.
- o que a Comissão interministerial que propõem, poderia incluir a Sociedade Civil,
- o que gostariam de ver concretizar-se a audiência com o MAI.
- o que o seguro, em nenhum país é obrigatório e na maioria da Europa a cobertura de custos com estes acidentes é da responsabilidade das seguradoras, admitindo o recurso ao Fundo de Garantia Automóvel quanto a peões.
- o que a situação seria resolvida pelo princípio geral de quem bate por trás é responsável e no sentido de que quem “opera máquina perigosa” e bate seria responsável.
- o que a utilização de capacete obrigatório na Austrália e Nova Zelândia e alguns Estados dos EUA, causou redução do número de utentes em 40 a 60% .
- o que a responsabilidade não pode recair sobre as vítimas, que normalmente são os mais fracos e vulneráveis.
- o que no facebook das Polícias do MAI, em Abril, surgiram de forma incompreensível campanhas para o uso de capacete e respeito do 1,5m de distância dirigidas ao ciclista, mas que na Polícia metropolitana a campanha estava completa.

O registo desta audição pode ser consultado [Aqui](#).

### V – Opinião do Relator

Sendo a opinião do Relator de elaboração facultativa, nos termos do artigo 137.º do Regimento, o Deputado Relator exime-se de emitir quaisquer considerações adicionais sobre a petição em apreço.

### VI - Conclusões e Parecer

Face ao exposto, a Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas emite as seguintes conclusões e parecer:

- O objeto da petição é claro e está bem especificado, encontrando-se devidamente identificados os peticionários, estando reunidos todos os demais requisitos formais e de tramitação previstos no artigo 9.º da Lei de Exercício do Direito de Petição.
- Contando com 9.945 subscritores, a sua audição assume carácter obrigatório nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 21.º, e, nos termos da alínea a) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 24.º e na alínea a) do n.º 1 do artigo 26.º da Lei do exercício do Direito de Petição, é a mesma objecto de publicação obrigatória em Diário da Assembleia da República, sendo remetida, ao Presidente da Assembleia da República, para efeitos de agendamento da sua apreciação em Plenário.

Palácio de S. Bento, 26 de junho de 2018.

O Deputado Relator

(Carlos Silva)

O Presidente da Comissão

(Hélder Amaral)