



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
G A B I N E T E D O V E R E A D O R D O L I V R E

**PROPOSTA DE ALTERAÇÃO N.º 491-A/2024
À PROPOSTA N.º 491/2024**

Assunto: Aprovar o tratamento a dar ao produto das coimas aplicadas por contraordenação rodoviária em matéria de estacionamento proibido, indevido ou abusivo, em resultado da atividade de fiscalização realizada pela EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E. M., S. A., nos termos da proposta

Preâmbulo: Esta Proposta de Alteração visa consignar a verba mencionada na Proposta 491/2024 - 45% do “produto das coimas aplicadas por contraordenação rodoviária em matéria de estacionamento proibido, indevido ou abusivo,” (antes entregues 10% à ANSR e 35% ao Estado), para dotar a EMEL da melhores e mais modernos meios de fiscalização rodoviária e dos impactos do transporte rodoviário no ambiente da cidade de Lisboa.

Ao mesmo tempo que propõe utilizar esta verba para melhorar o transporte público, a acessibilidade pedonal, a mobilidade ativa e em especial a segurança rodoviária na cidade de Lisboa.

Considerando que:

- 1) A Mensagem do Conselho de Administração no último Plano de Atividades e Orçamento da EMEL 2024-2027¹ referia:

“A EMEL é hoje uma empresa de mobilidade com foco muito bem definido no horizonte 2030. No seu planeamento a empresa coloca as pessoas no centro para onde todas as iniciativas convergem, visando proporcionar conveniência, acessibilidade e inclusão, sempre com uma abordagem de proximidade.”

¹ https://www.emel.pt/fotos/financeiro/pao_2024-2027-assinado_1755292672662fc6c002db7.pdf



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

A ambição colocada no desenvolvimento de novas capacidades colocará a EMEL num patamar em que poderá aprofundar a sua participação na economia circular, acelerando a transição para uma mobilidade mais verde, com menos emissões, menos dependência do automóvel e oferecendo mais tempo às pessoas.

- 2) A “última revisão de estatutos da EMEL, que teve lugar em 2019, veio conferir ao objeto social da empresa uma abrangência que viabiliza uma participação plena na gestão da mobilidade em Lisboa”. Entre outras:
 - a) *Construção e operação de infraestruturas de suporte a todos os modos de mobilidade;*
 - b) *Prestação de serviços de implementação e gestão de redes semaforicas;*
 - c) *Promoção de estudos e desenvolvimento de experiências-piloto no âmbito da aplicação de novas tecnologias, no contexto das suas atividades;*
 - d) *Administrar o domínio público e privado do Município de Lisboa que lhe venha a ser afeto para a prossecução das suas atribuições, no contexto das suas atividades.*
- 3) Até à alteração legislativa de 2018, a EMEL, de acordo com a deliberação 245/AM/2018, de 28 de junho de 2018, tratava a parcela de 55% do produto das coimas como receita própria, entregando 10% à ANSR e 35% ao Estado.
- 4) Após a alteração legislativa (n.º 3 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 107/2018, de 29 de novembro), a EMEL continuou a tratar, como anteriormente, 55% do produto das coimas como receita própria.
- 5) Segundo o Relatório e Contas da EMEL, só no ano de 2023 a empresa recebeu 9 099 312 € em pagamentos de Coimas.

Considerando os seguintes dados da Sinistralidade Rodoviária em Lisboa:



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- 6) O mais recente *Relatório de Sinistralidade a 24h e fiscalização rodoviária março de 2024*² da ANSR relativo ao primeiro trimestre de 2024 dá conta de que o distrito de Lisboa registou o maior número de feridos graves entre os distritos, com um total de 73 feridos graves no primeiro trimestre de 2024.
- 7) No Continente e dentro das localidades houve um aumento de 8,9% do número de vítimas mortais e 18,6% dos feridos graves face ao período homólogo de 2023, tendo havido também um aumento de 21,2% dos feridos graves em arruamentos.
- 8) No que toca à categoria de utilizador, no primeiro trimestre de 2024 houve um aumento de 22,6% no número de peões feridos gravemente face a 2023, totalizando 114 feridos graves.
- 9) Segundo a apresentação do 2º Encontro do Laboratório de Dados Urbanos de Lisboa, sobre “*Caracterização dos principais fatores de influência na ocorrência de sinistros rodoviários em Lisboa*”³, foi possível perceber que uma percentagem elevada, mais de 15% dos sinistros da amostra de dados disponibilizada aos alunos para responder ao desafio, foi provocada por desrespeito da sinalização semafórica.
- 10) Os Radares ou câmaras de sinal vermelho são um dispositivo de fiscalização de infrações de trânsito inventado na Holanda nos anos 60 do século XX e muito disseminado em cidades por toda a Europa e pelo mundo com resultados encorajadores na redução efetiva da sinistralidade grave e que resulta em mortes em meio urbano.
- 11) Em Espanha estão em funcionamento desde 2022⁴ tendo sido instalados 35 em Madrid e 42 em Barcelona⁵

2

<http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2024/Relat%C3%B3rio%20de%20Sinistralidade%20a%2024h%20e%20fiscaliza%C3%A7%C3%A3o%20rodovi%C3%A1ria%20mar%C3%A7o%20de%202024.pdf>

³ <https://lisboaaberta.cm-lisboa.pt/index.php/pt/component/content/article/9-uncategorised/81-caracterizacao-dos-principais-fatores-de-influencia-na-ocorrencia-de-sinistros-rodoviarios-em-lisboa?Itemid=920>

⁴ https://www.autopista.es/noticias-motor/nuevos-radares-semaforo-como-son-por-multan-todotienes-saber_249734_102.html

⁵ https://www.autopista.es/noticias-motor/dgt-avisa-radares-ya-multan-por-saltarse-stop-linea-continua-semaforo_279948_102.html



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- 12) Em Lisboa estão prometidos “Equipamentos para detetar desobediências à sinalização semafórica” “para próximo ano” desde 1983, como comprova a entrevista ao Major Tapadinhas, comandante da Divisão de Trânsito da PSP na reportagem *O Trânsito na Cidade de Lisboa – Parte II*, disponível no Arquivo da RTP ⁶

Considerando ainda o impacto do tráfego rodoviário no Ruído da Cidade de Lisboa:

- 1) Na página da Internet do Município de Lisboa dedicada à Qualidade Ambiental⁷ é perentoriamente afirmado que *“O excesso de ruído prejudica a saúde e a qualidade de vida. A principal fonte de ruído em Lisboa é, de longe, o tráfego rodoviário, seguido pelos caminhos-de-ferro e pela aviação.”*
- 2) O mesmo é reafirmado no sumário executivo do Plano de Ação do Ruído de Lisboa⁸: *“Tendo em conta que a principal fonte de ruído na cidade de Lisboa é o tráfego rodoviário (...)”*
- 3) Mais se afirma nas Conclusões do Relatório do Plano de Acção do Ruído de Lisboa⁹ que *“Da análise dos mapas estratégicos de ruído verifica-se que as zonas que apresentam valores de ruído ambiente superiores a 60 e 70 dB(A) para Ln e Lden, **correspondem a áreas próximas de vias de tráfego rodoviário intenso, sendo esta a principal fonte de ruído. (...) Da análise dos Quadros 1 e 2, relativos à exposição da população aos diferentes níveis de ruído para todas as fontes, constata-se que cerca de 18% da população está sujeita a níveis superiores aos limites regulamentares para o Lden e aproximadamente 23% para o indicador Ln. Comparando estes valores com a exposição ao ruído rodoviário, verifica-se uma variação de 14 e 16% respetivamente. Pelo exposto, poder-se-á inferir que as outras fontes de ruído contribuem em aproximadamente 4% para o total da população exposta a níveis de ruído não***

⁶ Aos 4 minutos do Vídeo: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/o-transito-na-cidade-de-lisboa-parte-ii/>

⁷ <https://www.lisboa.pt/temas/ambiente/qualidade-ambiental/ruído>

⁸

https://www.lisboa.pt/fileadmin/portal/temas/ambiente/documentos/SumarioExecutivo_PlanoAcaoRuidoLisboa.pdf

⁹ <https://www.lisboa.pt/fileadmin/portal/temas/ambiente/documentos/PlanoAcaoRuidoLisboa.pdf>



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

regulamentares, pelo que, se confirma que a principal fonte de ruído na cidade é proveniente do tráfego rodoviário.”

- 4) No mesmo documento no Subcapítulo *Benefícios da Medidas do Capítulo 5 - Programação* é afirmado que: “É reconhecido **que as doenças cardiovasculares e alguns distúrbios psicológicos (reações de stress, distúrbios do sono) são perturbações de saúde provenientes do ruído.** Em paralelo, os distúrbios de saúde levam à **perda de produção e a custos de tratamento.** Por outra parte, para além dos riscos para a saúde economicamente relevantes, **podem observar-se também reduções nos rendimentos de arrendamento e vendas de imóveis o que, por sua vez, poderá afetar as receitas fiscais.”**
- 5) Assim, por motivos de qualidade de vida, ambiental, económica e principalmente de saúde pública, torna-se urgente e imperativo tomar medidas concretas para a monitorização, fiscalização e combate ao excesso de ruído provocado pelo Tráfego Rodoviário, podendo a EMEL ter uma parte ativa e determinante na solução para este problema.
- 6) O Código da Estrada e o Regulamento Geral do Ruído (RGR) estabelecem os limites ao ruído que pode ser emitido pelos veículos. De acordo com o artigo 22.º do Regulamento Geral do Ruído - RGR - Decreto-Lei n.º 9/2007 em vigor¹⁰ : “*É proibida, nos termos do disposto no Código da Estrada e respectivo Regulamento, a circulação de veículos com motor cujo valor do nível sonoro do ruído global de funcionamento exceda os valores fixados no livrete, considerado o limite de tolerância de 5 dB(A).*”
- 7) E no artigo 26.º relativo à fiscalização está estabelecido que “*A fiscalização do cumprimento das normas previstas no presente Regulamento compete*” entre outras entidades a “*Às câmaras municipais e polícia municipal, no âmbito das respectivas atribuições e competências;*”

¹⁰ <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/decreto-lei/2007-34526375>



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Assim, tenho a honra de propor que a Câmara Municipal de Lisboa delibere alterar esta proposta, acrescentando os seguintes pontos à Proposta 491/2024:

2) Aprovar que os 45% da receita própria da EMEL, resultante do produto das coimas aplicadas por contraordenação rodoviária em matéria de estacionamento proibido, indevido ou abusivo, que, anteriormente, entregava à ANRS e ao Estado, **depois de entregue ao acionista,** seja canalizado para projetos de mobilidade enquadrados numa estratégia integrada e global para a cidade de Lisboa, realizados pelo universo da CML e empresas municipais, de acordo com as suas competências e mecanismos existentes de financiamento, concretizando designadamente e dentro da verba disponível, as seguintes iniciativas:

- a) **Melhorar a rede e níveis de serviço do transporte público na cidade de Lisboa,** através da:
 - i) Expansão da Rede de Corredores BUS - dotando-os de segregação física que garanta a sua inviolabilidade por automóveis ligeiros de transporte individual;
 - ii) Instalar sistemas de priorização do transporte público em todas as intersecções semaforicas da Rede da Carris;
- b) **Melhorar a acessibilidade pedonal,** reabilitando o espaço público da cidade para criar percursos pedonais acessíveis que devem ter em todo o seu desenvolvimento um canal de circulação contínuo e desimpedido de obstruções com uma largura não inferior a 1,50m, com pavimento confortável, e criando passeadeiras sobre-elevadas, seguindo e respeitando as normas do Manual de Espaço Público;
- c) **Expandir e melhorar a rede ciclável** para fazer cumprir os objetivos e recomendações da Auditoria à Rede Ciclável da Cidade de Lisboa;



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

d) Melhorar a segurança rodoviária da cidade de Lisboa, através de:

- i) Promover intervenções de acalmia de tráfego no espaço rodoviário seguindo as medidas preconizadas no Manual de Espaço Público de Lisboa¹¹ e no Manual de apoio à implementação de Zonas 30 da Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária¹²,
- ii) Priorizar os peões nas intercepções semaforicas instalando botões e sensores de detecção de peões para abertura automática do verde para peões, e reduzir o tempo de espera do sinal verde para peões nas restantes interseções semaforicas não sensorizadas;
- iii) Aumentar os dispositivos de fiscalização automática para segurança rodoviária, sem precisar de meios humanos, conforme especificado no ponto seguinte;

3) Aumentar os meios de fiscalização automática, sem precisar de meios humanos da EMEL para contraordenações rodoviárias, nomeadamente através de:

- e) **Radares de Sinal Vermelho e excesso de velocidade** – a instalar em intersecções semaforicas com registo atropelamentos e outros sinistros com vítimas mortais ou com feridos graves;
 - i) Devem ser instalados protótipos até ao final do ano de 2024, com prioridade absoluta para as intersecções semaforicas onde ocorreram atropelamentos resultando em mortes ou feridos graves. Esta solução deve ser progressivamente alargada a todas as intersecções semaforicas com registos de sinistros de elevada gravidade.
- f) **Sistemas de fiscalização e autuação automática de violações das Vias Reservadas a Transporte Público da cidade de Lisboa**, por uso proibido,

¹¹ https://www.lisboa.pt/fileadmin/portal/temas/urbanismo/Manual_espaco_publico.pdf

¹²

<http://www.ansr.pt/Legislacao/RegulamentoSinalizacaoTransito/RegulamentoSinalizacaoTransito/Manual%20Zonas%2030.pdf>



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
G A B I N E T E D O V E R E A D O R D O L I V R E

permanência ou bloqueio por veículos não autorizados, conforme estipulado na subsecção V do Código da Estrada, Artigos 76.º a 78.º-A;

g) **Radares de Ruído Rodoviário:**

- i) Instalar Protótipos de Radares de Ruído Rodoviário com o intuito de monitorar e fiscalizar do excesso de ruído rodoviário com efeitos nocivos para a saúde dos Lisboetas.
- ii) Com o objetivo de assim que for legalmente possível, o município criar uma rede destes dispositivos para cobrir todas as vias que constam do Mapa de Ruído Global Noturno classificadas como “Ln > 60” que permitam a fiscalização e processamento de coimas automática dos incumprimentos aos níveis legais do ruído rodoviário.

4) Instar o governo e os partidos com representação parlamentar a reverem com urgência o Regulamento Geral do Ruído, para permitir a fiscalização e processamento e aplicação de coimas relativos a veículos a motor.

Lisboa, 26 de Julho de 2023

O Vereador do LIVRE

Rui Tavares