



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Moção Pelo Aumento da Segurança Rodoviária e pela Erradicação da Sinistralidade Rodoviária Grave e Letal na Cidade de Lisboa

Considerando que:

- 1) No passado Sábado dia 21 de dezembro de 2024 na Avenida da Índia um atropelamento com fuga ceifou, demasiadamente cedo, a vida de mais uma pessoa que se deslocava em bicicleta na cidade de Lisboa.^{1, 2, 3, 4, 5}
- 2) Realizou-se no passado domingo, 12 de janeiro de 2025, a manifestação "Estrada segura para todos!"^{6 7 8}, convocada em memória de Pedro Sobral vítima do trágico atropelamento com fuga na Avenida da Índia:
 - a. Este evento foi promovido para reivindicar segurança rodoviária, melhor infraestrutura para quem anda de bicicleta e o respeito na estrada, seja para a prática desportiva, para lazer ou quem usa a bicicleta como meio de transporte diariamente.

¹ Correio da Manhã, “Ciclista morre atropelado junto à Cordoaria Nacional em Belém. Condutor está em fuga”, 21 de dezembro de 2024 às 09:27, <https://www.cmjornal.pt/portugal/detalhe/um-morto-em-atropelamento-junto-a-cordoaria-nacional-em-belem>

² Comunicado MUBI: “Avenida da Índia: a história de uma tragédia e os seus responsáveis”, 23 de dezembro de 2024: <https://mubi.pt/2024/12/23/avenida-da-india-a-historia-de-uma-tragedia-e-os-seus-responsaveis/>

³ Abel Coentrão, “Oito breves notas sobre a morte de mais um ciclista em Portugal”, 24 de Dezembro de 2024: <https://medium.com/@acoentrao/oito-breves-notas-sobre-a-morte-de-mais-um-ciclista-em-portugal-20b86ef80545>

⁴ Público: “Federação pede medidas para proteger utilizadores de bicicleta após morte de Pedro Sobral”, 23 de Dezembro de 2024, <https://www.publico.pt/2024/12/23/local/noticia/federacao-pede-medidas-protoger-utilizadores-bicicleta-apos-morte-pedro-sobral-2116694>

⁵ Bernardo Campos Pereira, in Público, “A morte de Pedro Sobral, Portugal e o flagelo da sinistralidade viária: prioridades a mudar”, 23 de Dezembro de 2024, <https://www.publico.pt/2024/12/23/local/opiniao/morte-pedro-sobral-portugal-flagelo-sinistralidade-viaria-prioridades-mudar-2116658>

⁶ Sofia Vieira da Silva, TVI, “Homenagem a Pedro Sobral junta mais de 500 ciclistas por maior respeito nas estradas”, 12 de Dezembro de 2025: <https://tvi.iol.pt/noticias/videos/homenagem-a-pedro-sobral-junta-mais-de-500-ciclistas-por-maior-respeito-nas-estradas/6783d0d70cf23e044af7645d>

⁷ Rádio Renascença, “Centenas de ciclistas em homenagem a Pedro Sobral”, 12 de Dezembro de 2025: <https://rr.sapo.pt/noticia/pais/2025/01/12/centenas-de-ciclistas-em-homenagem-a-pedro-sobral/409309/>

⁸ Mario Rui André, Lisboa para Pessoas, “Ciclistas desportivos e urbanos unidos por uma mensagem comum: mais respeito na estrada”, 12 de Dezembro de 2025: <https://lisboaparapessoas.pt/2025/01/12/ciclistas-desportivos-urbanos-avenida-da-india-pedro-sobral/>



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- b. A Marcha de Bicicleta que percorreu a Marginal entre Lisboa e Cascais, desde a Praça das Indústrias até à Baía de Cascais, com uma paragem no parque do Jamor no percurso de regresso.

No final da marcha, realizou-se um minuto de silêncio junto à Cordoaria Nacional no local do atropelamento, num gesto de memória e solidariedade a Pedro Sobral.⁹

Com dois percursos disponíveis (50 km e 7 km)^{10 11 12}, a manifestação procurou incluir todos os utilizadores de bicicleta, desde praticantes de desporto a utilizadores em lazer ou transporte diário, bem como crianças e pessoas com mobilidade reduzida.

- c. Todos os grupos responderam à chamada: participação mais de 500 pessoas em bicicletas e bicicletas elétricas ou adaptadas. Os participantes exigiram **mais infraestrutura para bicicletas, redução de velocidades nas cidades e uma Av. da Índia e Marginal acessível e segura para todas as pessoas, reforçando a necessidade de um espaço seguro e partilhado, onde ciclistas e peões não corram risco de vida.** Esta marcha não só deu visibilidade à causa, como também mobilizou cidadãos de todas as idades, famílias e grupos organizados. Demonstrações de união e compromisso como esta são fundamentais para garantir ruas mais seguras e um futuro sustentável nas nossas cidades.

Considerando também os dados recentes da Sinistralidade Rodoviária em Lisboa:

- 3) Segundo dados da Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária (ANSR)¹³ entre janeiro de 2023 e julho de 2024 registaram-se:
- 732 atropelamentos e mais 104 atropelamentos com fuga no Município de Lisboa totalizando 836.
 - No total de sinistros neste período, dos Peões atropelados em sinistros rodoviários, mais de metade, 807, foram na passagem de peões assinalada.
 - Os atropelamentos resultaram em 36 feridos graves e 4 peões mortos.

⁹ Nelson Chantre, “Homenagem a Pedro Sobral vista do ar”, 12 de Dezembro de 2025:

<https://www.instagram.com/p/DEvXbKWssC1/>

¹⁰ Kidical Mass Portugal, “Primeira Parte” da Manifestação, 12 de Dezembro de 2025:

https://www.instagram.com/p/DEu_X7Fs4Qt/

¹¹ Kidical Mass Portugal, “Segunda Parte” da Manifestação, 12 de Dezembro de 2025:

<https://www.instagram.com/p/DEvCaoXsa17/>

¹² Raul Carlos Monteiro Fernandes, “Do lado esquerdo está o Padrão dos Descobrimentos”, 12 de Dezembro de 2025: <https://www.facebook.com/raulcarlos.monteirofernandes/videos/595602166746572/>

¹³ Analisados pelo gabinete do Vereador do LIVRE e publicamente disponíveis em:

https://app.powerbi.com/links/F7NL-Loa-d?ctid=a26deebc-837d-4e99-87a2-8fd002467172&pbi_source=linkShare



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

732

Total Atropelamentos de peões

104

Total Atropelamentos com Fuga

807

Peões Atropelados em Passagens

4

Atropelamentos Peões Mortos

Ano

2023

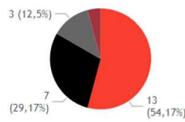
2024



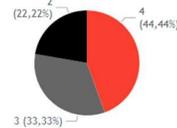
Sinistros com Vítimas por Natureza



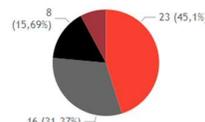
2024 Feridos Graves a 24H por Natureza



2023 Vítimas Mortais a 30 dias por Natureza



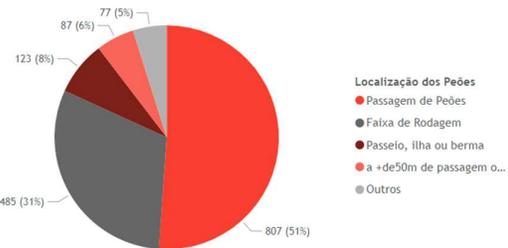
2023 - Feridos Graves a 30 dias por Natureza



2024 - VM por Natureza

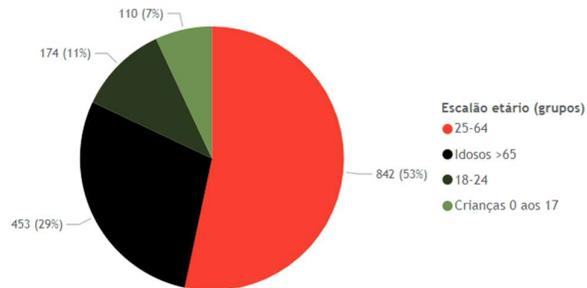


Peões Atropelados por Localização



- d. No que toca a faixa etária dos peões atropelados no mesmo período de 1 ano e meio na cidade de Lisboa, pelo menos 110 eram crianças, 7% do total de atropelamentos, e 453 idosos com mais de 65 anos, 29% do total.

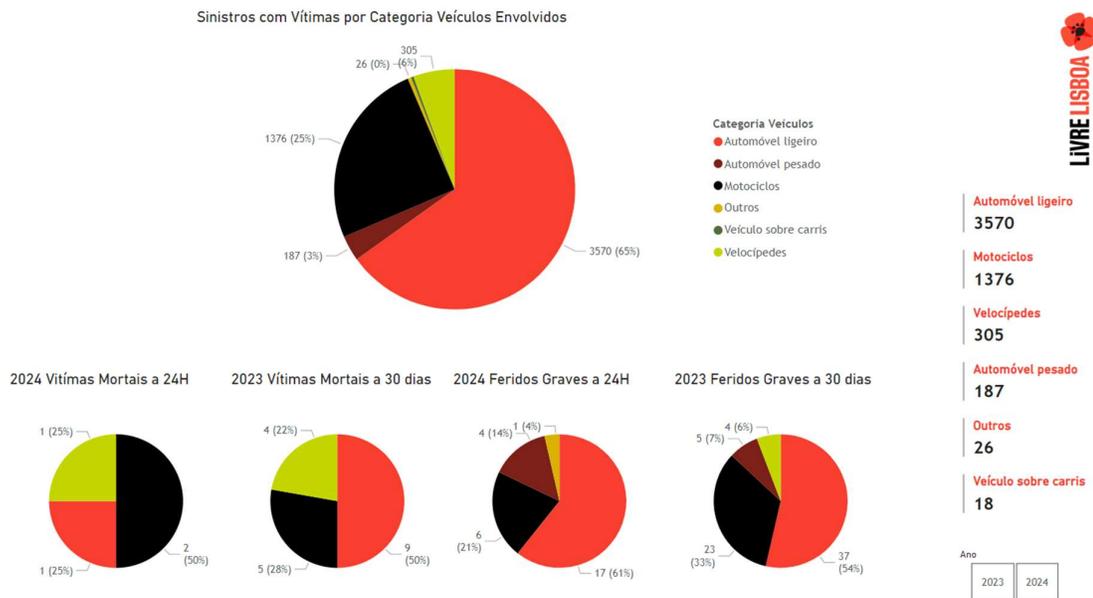
Peões Atropelados por Idade



- e. No que toca à Categoria de Veículos envolvidos em sinistros com vítimas neste período, 65% dos veículos envolvidos são automóveis ligeiros, mas só 50% das vítimas mortais em 2023 (9 mortos) e ¼ das vítimas mortais até julho de 2024.
- f. Em contraste os velocipedes envolvidos são apenas 6% do total de em sinistros com vítimas e 6% dos feridos graves em 2023, mas representam 22% das vítimas mortais de nesse ano, e já 25% das vítimas mortais até julho de 2024.



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE



- 4) A estes dados há ainda a acrescentar e lamentar este ano pelo menos mais 3 atropelamentos mortais entre agosto e setembro, nas Avenidas das Forças Armadas, Estados Unidos da América e Mouzinho de Albuquerque, e agora um quarto em dezembro, atropelamento com fuga na Avenida da Índia que custou a vida a Pedro Sobral, presidente da APEL – Associação Portuguesa de Editores e Livreiros¹⁴.
- 5) Estes dados e o seu preocupante agravamento são corroborados por notícias recentes de que: “Atropelamentos fizeram 487 vítimas em Lisboa. PSP preocupada com acidentes em passeadeiras”¹⁵:
- “Segundo dados da PSP consolidados até ao domingo passado, a que o DN teve acesso, destes mais de 15 mil acidentes, 5021 foram no concelho de Lisboa. E, esmiuçando os números, é possível perceber que os atropelamentos, apesar de não serem o tipo mais comum de acidente, foram 487, ou seja, quase 10% da totalidade. As colisões representam a maior fatia (3972 registos), seguidas dos despistes (562).”
 - “João Ramos, chefe da Divisão de Trânsito e Segurança Rodoviária da PSP, explicou ao DN que “as passeadeiras” nas artérias com mais trânsito preocupam”

¹⁴ Notícias Minuto, “Pedro Sobral, da APEL, é a vítima de atropelamento mortal em Belém”, 21 de Dezembro de 2024, <https://www.noticiasaminuto.com/cultura/2694597/pedro-sobral-da-apel-e-a-vitima-de-atropelamento-mortal-em-belem>

¹⁵ Rui Miguel Godinho in Diário de Notícias, “Atropelamentos fizeram 487 vítimas em Lisboa. PSP preocupada com acidentes em passeadeiras”, 20 de Dezembro de 2024, <https://www.dn.pt/3262868215/atropelamentos-fizeram-487-vitimas-em-lisboa-ssp-preocupada-com-acidentes-em-passeadeiras/>



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- Olhando para os dados agrupados por distrito, há uma relação que salta à vista: apesar de os números só estarem fechados até dia 15 de dezembro, já houve, em todo o distrito de Lisboa, mais mortes em acidentes rodoviários do que em 2023.
 - Com praticamente o mesmo número de acidentes com vítimas (5186 este ano, 5418 no ano passado), houve mais 12 mortos, bem como feridos graves.
 - «“O que se verifica, nos últimos anos é que, em termos de sinistralidade, o distrito de Lisboa é aquele onde há mais acidentes e mortes”, analisa João Ramos. Isto deve-se, sobretudo, “ao número de pessoas que residem na área metropolitana de Lisboa e no distrito”. “Há claramente um ligeiro aumento entre os números deste ano e do ano passado”, conclui.»
- 6) Os dados recentes a fechar o ano de 2024 mostram novo agravamento da sinistralidade grave e mortal: **“Vinte e cinco pessoas morreram nas estradas portuguesas no Natal e no Ano Novo. Nos últimos seis dias, foram mais de 1.600 os acidentes rodoviários, que provocaram 561 feridos.** Resultados que mostram um agravamento em relação a 2023, apesar das campanhas de prevenção.”¹⁶

Considerando também que:

- 7) Na sequência da morte trágica na Avenida da Índia foi lançada a **“PETIÇÃO CICLOVIA NA AVENIDA DA ÍNDIA - Nenhuma vida pode ser perdida por falta de infraestrutura.”** submetida à Assembleia Municipal de Lisboa a 21 de janeiro de 2025 com 1589 subscritores¹⁷, fazendo um apelo “à criação urgente de uma ciclovia na Avenida da Índia, que ligue de forma contínua e segura as ciclovias de Algés e Alcântara”. Conta neste momento com mais de 1600 assinaturas¹⁸.
- 8) A Câmara de Lisboa tem desde novembro de 2020 um projeto¹⁹ de uma Ciclovia Definitiva²⁰ na Avenida da Índia elaborado pela **Equipa Técnica do Departamento de Gestão da Mobilidade da Direção Municipal de Mobilidade. Este projeto que visa aumentar a segurança de quem se desloca em bicicleta naquela artéria, e reduzir o espaço rodoviário induzindo à redução de velocidades e reduzir os incumprimentos dos limites máximos de velocidade de circulação na via que hoje se verificam;**

¹⁶ RTP, “Natal e Ano Novo. Vinte e cinco mortos em acidentes rodoviários”, 2 de janeiro de 2025, https://www.rtp.pt/noticias/pais/natal-e-ano-novo-vingte-e-cinco-mortos-em-acidentes-rodoviarios_v1624924

¹⁷ Petição 03/2025 - <https://www.am-lisboa.pt/401500/1/.000867/index.htm>

¹⁸ “PETIÇÃO CICLOVIA NA AVENIDA DA ÍNDIA - Nenhuma vida pode ser perdida por falta de infraestrutura”, <https://lisboapossivel.pt/avenidaindia>

¹⁹ Projecto CML disponível e consultado em: https://lisboaparapessoas.pt/wp-content/uploads/2021/02/avenidaindia_projecto.pdf

²⁰ Lisboa Para Pessoas, “Novas ciclovias avançam para obra em Lisboa”, 27 de fevereiro de 2021: <https://lisboaparapessoas.pt/2021/02/27/novas-ciclovias-obra/>



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- 9) A construção desta ciclovia foi anunciada no dia mundial da bicicleta de 2020²¹ e estava contemplada no Plano de Atividades e Orçamento da EMEL 2021/2024, integrando o “Plano de abertura de ciclovias definitivas a cargo da EMEL”, classificada como “planeada até final de 2022”²²

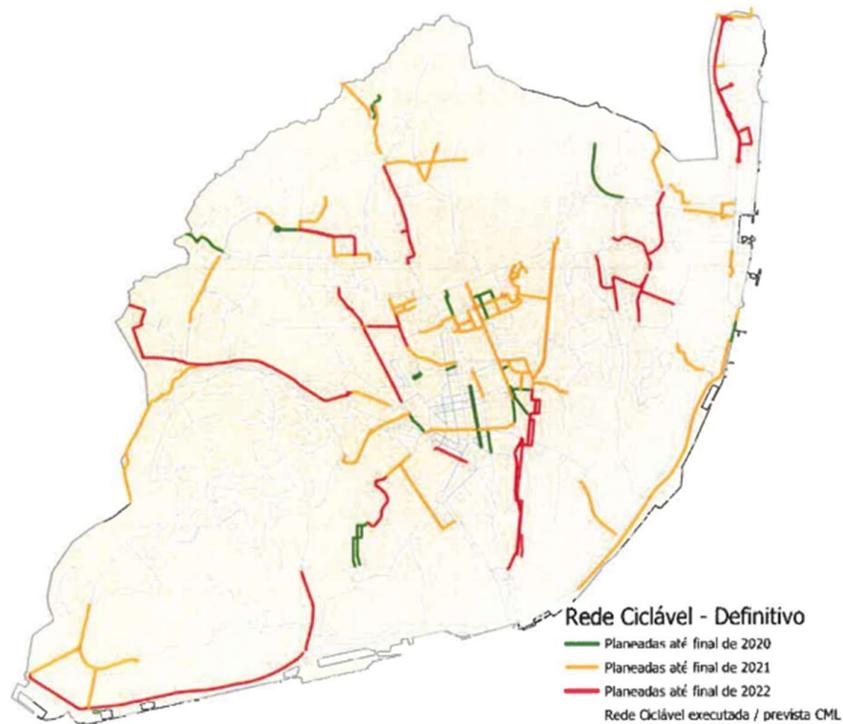


Gráfico 3-2 Plano de abertura de ciclovias definitivas a cargo da EMEL

- 10) Relativamente à segurança rodoviária que as ciclovias introduzem no espaço público para reduzir a sinistralidade rodoviária de velocípedes e não só:
- a. Apesar de esta Avenida figurar no “TOP 3: Ruas com problemas de segurança”²³ da Auditoria à Rede Ciclável de Lisboa, é sublinhado na auditoria que os “dados de acidentes envolvendo ciclistas no período de 2010 a 2019”²⁴ entregues pela própria Cidade de Lisboa se referem “a um período em que a pista de bicicletas na

²¹ Lisboa para Pessoas, “Vão nascer mais de 76 km em ciclovias pop-up em Lisboa”, 3 de junho de 2020: <https://lisboaparapessoas.pt/2020/06/03/ciclovias-pop-up-lisboa/>

²² Plano de Atividades e Orçamento da EMEL, Capítulo 3.1.1 Ciclovias, Página 30.

https://www.emel.pt/fotos/financeiro/pao_2021-assinado_1631075237629de3bf8e64a.pdf

²³ Auditoria à Rede Ciclável Na Cidade De Lisboa, Relatório Final | Análise multicritérios da rede existente | dezembro 2023, página 57,

https://www.lisboa.pt/fileadmin/portal/temas/mobilidade/rede_ciclavel/Fase_2_Relatorio.pdf

²⁴ Idem.



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Almirante Reis ainda não tinha sido construída. Isto mostra a importância da ligação atualmente construída”²⁵.

- b. Também sobre a ciclovia da Av. Almirante Reis, outros dados publicados recentemente pela Câmara Municipal de Lisboa no âmbito da Requalificação do eixo da Almirante Reis²⁶, no Relatório Técnico do Projeto Integrado de Requalificação do Espaço Público do Eixo da Almirante Reis²⁷, vêm reiterar o papel fundamental que a implementação de ciclovias tem na redução da sinistralidade rodoviária:

Segundo o gráfico apresentado pela CML na página 128 do relatório, depois da instalação da ciclovia da Av. Almirante Reis em 2020 reduziram-se os números de despistes e colisões, e o nº de atropelamentos com vítimas registados.

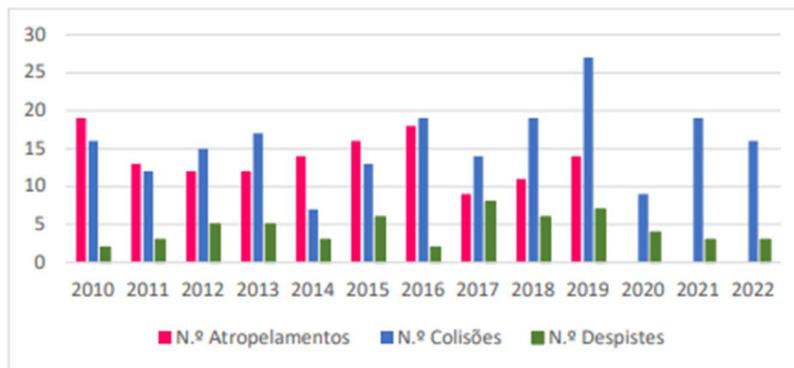


Fig.106 – Tipo de sinistro com vítimas na Av. Almirante Reis e Rua da Palma, entre 2010 e 2022

Considerando ainda que:

- 11) A Câmara Municipal de Lisboa aprovou diversas propostas durante o corrente mandato que continham medidas concretas que visavam o aumento da segurança rodoviária que continuam por implementar, nomeadamente:

- a. **Nº 836/CM/2024 - Zero Mortes nas Ruas de Lisboa & Criar um Eixo de Mobilidade e Emergência no Eixo Av. das Forças Armadas – Av. Estados Unidos da América**, aprovada por maioria na 189ª Reunião Extraordinária de Câmara de 18 de dezembro de 2024.

²⁵ Idem, página 57, ponto 2 do Mapa 14 Segurança e proteção

²⁶ **Requalificação do eixo da Almirante Reis:** <https://informacao.lisboa.pt/dossies-tematicos/eixo-almirante-reis/entrada>

²⁷ Página 128, Projeto Integrado de Requalificação do Espaço Público do Eixo da Almirante Reis, Relatório Técnico – 2023, https://informacao.lisboa.pt/fileadmin/informacao/dossies/areis/relatorio_tecnico_global.pdf



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- b. **Nº 621/CM/2024 - Vias da Liberdade – Programa para as Ciclovias de Lisboa 2024-2030** aprovada por maioria na 172ª Reunião de Câmara de 9 de outubro de 2024
- c. **Nº491/CM/2024**, aprovada na 165.ª Reunião Extraordinária da Câmara Municipal de Lisboa, de 26 de julho de 2024, nomeadamente as medidas aditadas na proposta de ALTERAÇÃO N.º 491-A/2024 aprovada por unanimidade, **que visava destinar 45% das receitas provenientes de coimas de infrações de estacionamento para financiar melhorias na mobilidade urbana e na segurança rodoviária em Lisboa**,
- d. **N.º 631/CM/2023** aprovada por unanimidade na 113ª Reunião de Câmara, de 25 de outubro de 2023, intitulada **“Por ruas mais seguras para as crianças das escolas de Lisboa”**
- e. **N.º 251-A/CM/2022** aprovada por unanimidade na 33ª Reunião de Câmara, de 25 de maio de 2022 e reiterada pelo ponto 6. da deliberação nº 836/CM2024, que fixou em 18 de janeiro o prazo para apresentação do **“Estudo técnico e financeiro sobre o impacto da redução em 10km/h da velocidade de circulação permitida nas várias vias da rede de circulação viária”** e respetivo Plano de Implementação;
- f. **Nº 233/CM/2022 “Contra a Guerra e pelo Clima”** na 30.ª Reunião Privada de Câmara, de 11 de maio de 2022, nomeadamente o seu no ponto 2), também reiterado pela deliberação nº 836/CM2024,

Considerando que ao nível nacional:

- 12) **Em janeiro de 2018** o XXI Governo Constitucional de Portugal anunciou, **em resposta ao aumento do número de mortes por atropelamento**, que introduzir diversas alterações ao Código da Estrada. Uma dessas alterações era a **“Velocidade máxima nas cidades vai ser reduzida para 30 Km/h”**²⁸, declarou o ministro da Administração Interna, Eduardo Cabrita em entrevista à Antena 1.
- 13) **Em fevereiro de 2019**, na sequência da petição **“Pelo Direito a Pedalar em Segurança”**²⁹, **subscrita mais de 10 mil pessoas**, a Assembleia da República deliberou por unanimidade a

²⁸ RTP Notícias **“Velocidade máxima nas cidades vai ser reduzida para 30 Km/h”**, 12 janeiro 2018,

https://www.rtp.pt/noticias/pais/velocidade-maxima-nas-cidades-vai-ser-reduzida-para-30-kmh_v1051722

²⁹ Pelo Direito a Pedalar em Segurança: <https://peticaopublica.com/?pi=PT79814>



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Resolução n.º 29/2019, de 19 de fevereiro ³⁰, a recomendar ao Governo a adopção de medidas de redução do risco rodoviário sobre os utilizadores vulneráveis³¹, nomeadamente:

- a. A criação de um grupo de trabalho interministerial para lançar e coordenar a implementação de medidas com este fim,
- b. O reforço das acções de educação e sensibilização para a cidadania rodoviária e proteção dos utilizadores mais vulneráveis,
- c. **A intensificação da fiscalização rodoviária de comportamentos perigosos em relação aos utilizadores vulneráveis, e**
- d. **A colaboração com os municípios para a criação de mais zonas de velocidades reduzidas nas cidades portuguesas.**

“Passados 5 anos, os sucessivos governos continuam sem dar uma resposta a estas fortes e urgentes recomendações em uníssono dos representantes dos portugueses no Parlamento nacional.”³²

- 14) **Em agosto de 2019**, foi publicada a Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC) 2020-2030 que tem como metas, entre outras, a redução da sinistralidade envolvendo utilizadores de bicicleta em 25% até 2025 e em 50% até 2030.
- 15) **Em fevereiro de 2020**, Portugal assinou a **Declaração de Estocolmo**. Nela se estabeleceu claramente que os Estados signatários deverão priorizar a gestão da velocidade como uma intervenção chave de segurança rodoviária, em particular no seu ponto 11 para **“fortalecer a aplicação da lei, para prevenir o excesso de velocidade e determinar uma velocidade máxima de 30 km/h conforme apropriado nas áreas onde utilizadores vulneráveis e veículos se misturam (...)”**³³
- 16) **Em novembro 2021**, a Sociedade Civil lançou a petição **“Cidades seguras para todas as pessoas”**³⁴ que exige que Portugal cumpra a Declaração de Estocolmo, as recomendações da OMS e do Parlamento Europeu e **altere o limite máximo de velocidade de 50 km/h para 30 km/h em áreas urbanas**, onde o tráfego motorizado interage com peões e utilizadores/as de bicicleta.

³⁰ **Resolução da Assembleia da República n.º 29/2019, de 19 de fevereiro:**

<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-assembleia-republica/29-2019-119847705>

³¹ Petição ‘Pelo Direito a Pedalar em Segurança’ na Assembleia da República:

<https://mubi.pt/2019/01/22/peticao-pelo-direito-a-pedalar-em-seguranca-na-assembleia-da-republica/>

³² Comunicado MUBI: *“Avenida da Índia: a história de uma tragédia e os seus responsáveis”*, 23 de dezembro de 2024: <https://mubi.pt/2024/12/23/avenida-da-india-a-historia-de-uma-tragedia-e-os-seus-responsaveis/>

³³ Stockholm Declaration - Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 Stockholm, 19–20 February 2020 :

<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>

³⁴ Petição **Cidades seguras para todas as pessoas**: <https://peticaopublica.com/?pi=PT110646>



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- 17) Segundo o último relatório do European Transport Safety Council³⁵ **Portugal está entre os seis países com mais mortes nas estradas entre 32 analisados**³⁶ e registou uma subida de 1,5% no número de vítimas mortais em sinistros rodoviários em 2023 face ao ano anterior.
- 18) **Em 50 anos a sinistralidade rodoviária tirou a vida a mais de 75.000 pessoas e fez mais de 2 milhões de feridos em Portugal.**

Segundo uma notícia do Público citando dados oficiais: *“nos últimos 50 anos. 75.151 pessoas perderam a vida nas estradas nacionais. Mas terão sido ainda mais, se tivermos em conta que só a partir de 2010 a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) começou a contar as vítimas a 30 dias. Ou seja, antes, as pessoas que morriam nos hospitais dias depois, como consequência do desastre, não entravam nas estatísticas que o PÚBLICO recolheu tanto em relatórios da ANSR como em anuários do Instituto Nacional de Estatística (INE). (...) “Só desde 1987, uma vez que os números oficiais não faziam distinção entre graus, nos anos anteriores, houve 217,7 mil feridos graves e 1,7 milhões de feridos ligeiros.”*³⁷

- 19) Segundo dados da ANSR *“só no ano de 2019, os acidentes rodoviários em Portugal, atingiram um custo económico e social estimado em 6.423 milhões de euros, valor que corresponde a 3,03% do Produto Interno Bruto (PIB) desse ano.”*³⁸
- 20) No artigo de Abel Coentrão sobre a morte na Av. da Índia é citado um estudo da ANSR para o período 2010–2015 onde *“é assumido que esta [sinistralidade com velocípedes] é uma sinistralidade essencialmente urbana, e que 80 por cento dos “acidentes” envolvendo pessoas em bicicleta foram colisões por parte de condutores de automóveis, e, nestas, a maioria foram colisões laterais, por não cumprimento das distâncias nas ultrapassagens, que desde 2013 é de 1,5 metros.”*³⁹

Considerando os exemplos internacionais de outras cidades europeias:

- 21) Várias cidades europeias têm vindo nas últimas décadas a adoptar medidas concretas para a redução da sinistralidade rodoviária grave e letal em meio urbano, nomeadamente:

³⁵ 18th Annual Road Safety Performance Index (PIN Report)

<https://etsc.eu/18th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

³⁶ <https://www.publico.pt/2024/06/19/sociedade/noticia/portugal-seis-paises-mortes-estradas-32-analisados-2094647>

³⁷ Camilo Soldado, Público, *“Em 50 anos, estradas portuguesas fizeram mais de 75 mil mortos e de dois milhões de feridos”*, 16 de Novembro de 2024,

<https://www.publico.pt/2024/11/16/local/noticia/50-anos-estradas-portuguesas-fizeram-75-mil-mortos-dois-milhoes-feridos-2112120>

³⁸ Visão Zero: <https://visaozero2030.pt/#visao>

³⁹ Abel Coentrão, *“Oito breves notas sobre a morte de mais um ciclista em Portugal”*, 24 de Dezembro de 2024: <https://medium.com/@acoentrao/oito-breves-notas-sobre-a-morte-de-mais-um-ciclista-em-portugal-20b86ef80545>



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- a. **Em Graz, na Áustria, foi introduzido um limite de velocidade de 30 km/h há 32 anos, em 1992.**

Este aplicava-se a todas as ruas classificadas como estradas secundárias, o que na prática significa que **esta regra se aplica a 80% das ruas, em mais 800 quilómetros de extensão**. Nos primeiros dois anos da política, o número de sinistros rodoviários diminuiu 25%.⁴⁰

- b. **Em Helsínquia, a primeira vaga de introdução de restrições em grande escala de 30 km/h ocorreu em 2004**, tendo o sistema sido depois alargado em 2019. Após introdução em 2004, nas ruas com limites de velocidade mais baixos, os sinistros com feridos diminuíram 9%. Nos locais onde o limite de velocidade foi alterado de 40 km/h para 30 km/h, os ferimentos nos peões diminuíram 19% e os danos nos veículos 34%. **A maior melhoria foi observada no centro da cidade, onde o número de lesões relacionadas com o trânsito diminuiu 42%**. Heikki Palomäki, chefe do Departamento de Sistemas de Transportes da Câmara Municipal, salientou que é **muito importante que as autoridades monitorizem a velocidade através de um sistema de câmaras**. Em 2023 estavam instaladas cerca de 30 câmaras nas ruas e estavam previstas instalar mais 40 nos próximos anos.⁴¹

- c. **Em Zurique foram introduzidos limites de velocidade de 30 km/h em áreas residenciais em 1991**, às quais se seguiram a introdução de limites de velocidade de 30 ou 20 km/h em outras ruas menores sem transporte público nos últimos anos, cobrindo 370 quilómetros dos 680 quilómetros de estradas totais dentro da cidade.

Uma nova onda de restrições de 30 km/h será introduzida em breve e envolverá ruas maiores, incluindo aquelas com transporte público. Em novembro de 2021, os cidadãos de Zurique aprovaram em referendo o plano de infraestrutura da cidade, o que envolve também os limites de velocidade.

Zurique tem mais de 80 câmaras para fiscalização do cumprimento da semaforização e dos limites de velocidade.

Na Suíça, com o programa "Via Sicura" aprovado no parlamento em 2010, as infrações por excesso de velocidade quando mais de 15 km/h acima do limite estabelecido em vias urbanas ou 20 km/h em autoestradas dão origem a um processo criminal e as multas são calculadas e proporcionalmente agravadas em função do rendimento tributável do infrator, garantindo maior equidade na aplicação da lei.⁴²

⁴⁰ Laszlo Arato, European Data Journalism Network, *"None of the European cities that lowered the speed limit to 30 km/h regrets it"*, 20 de fevereiro de 2023, https://www.europeandatajournalism.eu/cp_data_news/none-of-the-european-cities-that-lowered-the-speed-limit-to-30-km-h-regrets-it/

⁴¹ Idem.

⁴² Ch.ch, *"Driving over the speed limit"*, <https://www.ch.ch/en/travel-and-emigrate/holidays-in-switzerland/how-to-behave-in-road-traffic/driving-over-the-speed-limit/#speeding>



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- d. **Em Bruxelas, o limite de velocidade de 30 km/h é desde 1 de janeiro de 2021.** As medições anuais de velocidade ocorrem em 80 pontos da cidade, mostram que a velocidade diminuiu, mas o tempo de viagem não aumentou significativamente.⁴³ A fiscalização dos limites de velocidade também aqui tem um papel essencial: há **85 câmaras de direção única disponíveis para verificar a velocidade e cruzamentos de semáforos vermelhos**, e 28 câmaras de direção dupla, que registam apenas a velocidade. Segundo Inge Paemen, porta-voz do conselho municipal de Bruxelas, *“Outros benefícios dos limites de velocidade incluem ruas mais limpas, áreas mais silenciosas, trânsito mais fluido e melhor saúde, já que mais pessoas escolhem caminhar ou pedalar”*⁴⁴
- e. **Em Glasgow, na Escócia a introdução de um limite de velocidade de 32 km/h (20mp/h) em toda a cidade foi aprovada pela Câmara Municipal em 2020**, com o plano de segurança rodoviária do município a comprometer-se a introduzir o limite na maioria das estradas até 2030. Atualmente Glasgow já tem **1.400 ruas designadas com um limite de velocidade de 20 mph, cerca de cerca de 340 km de arruamentos**. Depois de avaliar 5.740 ruas com um limite de velocidade de 20 mph ou 30 mph, foi proposto que o limite de velocidade fosse reduzido em **3.868 ruas**.⁴⁵
- f. **Em Londres, vigora como limite máximo de velocidade os 32 km/h (20 milhas por hora).** Uma decisão que entrou em vigor em 2020 tendo alcançado uma redução de **25% (de 94 para 71 no período analisado) em colisões que resultaram em morte ou ferimentos graves no período de 26 meses anteriores a fevereiro de 2023.** Já as os sinistros que envolveram peões, ciclistas e motociclistas caíram 36% (de 453 para 290). **A queda foi ainda mais acentuada envolvendo apenas peões: 63% (de 124 para 46).** Alinhados com a **política Visão Zero** subscrita pela cidade de Londres, a TfL (Transport for London) também trabalhou com a Met Police, a polícia metropolitana londrina, para aumentar sua capacidade de tomar medidas coercivas contra condutores que desrespeitam os limites de velocidade: No período entre 2021 e 2022, **a Met aplicou**

⁴³ European Transport Safety Council, “Brussels 30 km/h limit has led to long-term reductions in speed”, 27 de Janeiro de 2023 <https://etsc.eu/brussels-30-km-h-limit-has-led-to-long-term-reductions-in-speed/>

⁴⁴ Laszlo Arato, European Data Journalism Network, “None of the European cities that lowered the speed limit to 30 km/h regrets it”, 20 de fevereiro de 2023, https://www.europeandatajournalism.eu/cp_data_news/none-of-the-european-cities-that-lowered-the-speed-limit-to-30-km-h-regrets-it/

⁴⁵ Jenness Mitchell, Sky News, “Speed limit on almost 4,000 Glasgow streets to be cut to 20mph”, 2 de maio de 2024 <https://news.sky.com/story/speed-limit-on-almost-4-000-glasgow-streets-to-be-cut-to-20mph-13127342>



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

476.685 infrações por excesso de velocidade, um aumento de 72% em comparação com o ano anterior.⁴⁶

A rede de Câmaras de Velocidade da Tfl conta com mais de 800 pontos estáticos e 6 esquemas de câmaras para controlo de velocidade média. A prioridade para a instalação destas câmaras foi locais onde pessoas foram mortas ou gravemente feridas (KSI - killed or seriously injured) por sinistros rodoviários, ou locais onde o não cumprimento do limite cria um risco significativo devido aos condutores ou passageiros que excedem o limite de velocidade ou desrespeitam o sinal vermelho.

- g. **Em Itália, a 17 de janeiro de 2024, Bolonha foi a primeira grande cidade a impor o limite de 30 km/h⁴⁷.** A restrição aplica-se a 70% das vias do centro da cidade, de acordo com o plano "Città 30", anunciado pela primeira vez em 2022. Ao fim do primeiro ano de vigência do plano a cidade comunicou os resultados⁴⁸:
- i. Pela primeira vez nenhum Peão morreu atropelado no último ano.
 - ii. Houve uma Redução de **13% do total de sinistros rodoviários e menos 31% de Sinistros Graves** nos quais:
 1. **Menos 49% de vítimas mortais;**
 2. Menos 11% de feridos;
 3. Menos 9% sinistros com lesões;
 4. Menos 20,71% de sinistros sem lesões;
 - iii. Mais 10% de deslocações em Bicicleta;
 - iv. **Mais 69% de viagens no sistema de bicicletas partilhadas de Bolonha;**
 - v. **Mais 31% de deslocações em Transporte Público;**
 - vi. Menos 5% de tráfego rodoviário;
 - vii. **Uma quebra de 29% nos níveis de NO₂ (dióxido de azoto).**

Em Itália a restrição de 30 km/h está em vigor em 66 capitais provinciais, cobrindo mais de 2700 quilómetros de estradas. A primeira cidade italiana a experimentar um limite de velocidade de 30 km/h foi Cesena, a sul de Bolonha, que o introduziu em 1998. Desde então, a autoridade local concluiu que os sinistros graves caíram para metade.⁴⁹

⁴⁶ BBC News Brasil, "Como Londres reduziu mortes no trânsito com limite de velocidade de 30 km/h, 6 de setembro de 2023, <https://www.bbc.com/portuguese/articles/crg49knx45lo>

⁴⁷ Elisabetta Povoledo, The New York Times, "The Land of Ferrari and Lamborghini Has a New Speed Limit: 30 K.P.H.", 8 de Fevereiro de 2024
<https://www.nytimes.com/2024/02/08/world/europe/italy-bologna-speed-limit.html>

⁴⁸ Iperbole, Comuna di Bologna, "Bologna Città 30, dopo 1 anno dimezzato il numero di persone decedute", 16 de Janeiro de 2025: <https://www.comune.bologna.it/notizie/citta30-dati-primi-anno> & https://www.comune.bologna.it/myportal/C_A944/api/content/download?id=6788f8a9bddf27009a65496e

⁴⁹ Clare Speak, The Local.it "Città 30: Which Italian cities will bring in new speed limits?" 23 de Janeiro de 2024.
<https://www.thelocal.it/20240123/citta-30-which-italian-cities-will-bring-in-new-speed-limits>



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- h. **Na Capital de Espanha entrou em vigor em 2018 a iniciativa *Madrid Central*: uma zona de baixas emissões e com trânsito limitado.** Nas vias urbanas com faixa de circulação única o limite de velocidade é de 30 km/h, sendo que nas vias com duas ou mais faixas, a velocidade é 50 km/h. Esta iniciativa que procurou melhorar tanto a qualidade do ar da capital espanhola, como favorecer os peões e os ciclistas e procura-se também devolver protagonismo aos transportes públicos da cidade. **Em maio de 2021, o ministro da Administração Interna espanhola, Fernando Grande-Marlaska, estendeu esta medida de redução de velocidade para 30 km/h nas zonas urbanas a todo o território⁵⁰, aplicável a 70% das ruas de Espanha.⁵¹**
- i. **Em Paris desde 30 de agosto de 2021, a velocidade máxima permitida nas ruas é 30 km/h,** “havendo no entanto algumas excepções onde a velocidade pode ir aos 50 e aos 70 km/h, concretamente nas vias estruturantes e de escoamento de tráfego. Na base da decisão, está o objectivo de aumentar a segurança na cidade, através da diminuição de sinistros que envolvam automóveis, ciclistas e peões. Através da redução da velocidade limite, está previsto que o número de sinistros graves e fatais possa ser reduzido em pelo menos 40%. A redução da poluição sonora e ambiental e a melhoria da qualidade do ar são outros objectivos visados pela redução da velocidade na capital francesa.”^{52 53}

A 4 de novembro de 2024 Paris introduziu também Zona de Tráfego Limitado (ZTL) no centro da capital. A zona cobre 5.5 quilómetros quadrados e inclui os quatro primeiros *arrondissements* do centro de Paris.⁵⁴ França foi condenada pelo Tribunal de Justiça da União Europeia em 2019 por não ter cumprido as normas de qualidade do ar. Face a estes desafios ambientais, a ZTL parece ser uma resposta concreta para limitar o tráfego em trânsito e promover modos de transporte mais sustentáveis.

- 22) Num Relatório de Julho de 2024, **o Grupo de Especialistas para a Mobilidade Urbana da Comissão Europeia, emitiu Recomendações** para a revisão do Quadro Estratégico da União

⁵⁰ Tiago Lourosa, Público, “*Limites de velocidade nas cidades: o exemplo europeu*”, 12 maio de 2022, <https://www.publico.pt/2022/05/12/local/noticia/limites-velocidade-cidades-exemplo-europeu-2005990>

⁵¹ Observador, “*Proibido circular a mais de 30 km por hora em 70% das vias urbanas espanholas*” 11 maio 2021, <https://observador.pt/2021/05/11/proibido-circular-a-mais-de-30-km-por-hora-em-70-das-vias-urbanas-espanholas/>

⁵² Tiago Lourosa, Público, “*Limites de velocidade nas cidades: o exemplo europeu*”, 12 maio de 2022, <https://www.publico.pt/2022/05/12/local/noticia/limites-velocidade-cidades-exemplo-europeu-2005990>

⁵³ Catarina Carvalho, A Mensagem de Lisboa, “*Sem carros: Paris quer centro sem trânsito e Espanha com limite de 30Km/hora*”, 13.05.2021 <https://amensagem.pt/2021/05/13/paris-madrid-sem-carros-limite-velocidade/>

⁵⁴ Carlton Reid, Forbes, “*Central Paris To Limit Through Motor Traffic From Next Week*”, 1 de Novembro de 2024, <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2024/11/01/central-paris-to-ban-through-motor-traffic-from-next-week/>



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Europeia em matéria de Segurança Rodoviária para o período 2021-2030⁵⁵. Entre elas está um apelo para que a Comissão Europeia emita uma recomendação em toda a UE para a implementação de limites de velocidade de 30 km/h em áreas urbanas. O grupo também insta a Comissão a estabelecer padrões de alta qualidade para infraestrutura para peões e ciclistas, conforme exigido pela Diretiva (UE) 2019/1936 sobre gestão da segurança da infraestrutura rodoviária. As recomendações do grupo também se estendem a regras adicionais sobre design de veículos — limitando peso e potência — para reduzir mortes e ferimentos graves de forma eficaz. Os padrões mínimos para a tecnologia Intelligent Speed Assistance (ISA), exigidos em todos os veículos novos vendidos na UE a partir de julho deste ano, devem ser fortalecidos para realmente limitar a velocidade, em vez de apenas operar como uma função de alerta de velocidade.

Considerando finalmente que:

23) Proteger vidas tem de ser um desígnio nacional.

Para isso é preciso agir e é esse o objetivo desta moção:
Instar a que as diferentes escalas do poder político em Portugal e as diferentes forças políticas do espectro partidário ajam de forma coordenada e determinada para erradicar de uma vez e para sempre a sinistralidade grave e letal nas ruas e avenidas das cidades portuguesas, começando já esse esforço pela capital, Lisboa.

Assim, a Vereadora do LIVRE propõe que a Câmara Municipal de Lisboa, reunida em sessão a 8 de janeiro de 2025, delibere:

1. **Instar o Presidente da Câmara Municipal de Lisboa e o seu Vice-Presidente com o Pelouro da Mobilidade, a cumprirem e fazerem cumprir as deliberações de Câmara aprovadas no corrente mandato no que concerne ao aumento da Segurança Rodoviária no Município de Lisboa, mandatando os serviços Camarários a implementar as medidas aprovadas na Avenida da Índia e noutros locais onde se tenha registado Sinistralidade Grave e Letal durante o presente mandato, nomeadamente as medidas preconizadas nas Deliberações:**
 - a. **Nº 836/CM/2024 - Zero Mortes nas Ruas de Lisboa & Criar um Eixo de Mobilidade e Emergência no Eixo Av. das Forças Armadas – Av. Estados Unidos da América**, aprovada por maioria na 189ª Reunião Extraordinária de Câmara de 18 de dezembro de 2024;

⁵⁵Recommendations for the Commission’s mid-term review of the EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 With a specific focus on active mobility and road safety for Vulnerable Road Users, 4 de Julho de 2024: https://transport.ec.europa.eu/document/download/882dbb03-1701-492a-9e05-0b601e4e4e7c_en?filename=EGUM_sg5_recommendations_on_the_Commissions_road_safety_policy_framework.pdf



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- b. **N.º 621/CM/2024 *Vias da Liberdade – Programa para as Ciclovias de Lisboa 2024-2030*** aprovada por maioria na 172ª Reunião de Câmara de 9 de outubro de 2024;
 - c. **N.º 491/CM/2024**, aprovada na 165.ª Reunião Extraordinária da Câmara Municipal de Lisboa, de 26 de julho de 2024, nomeadamente as medidas aditadas na proposta de ALTERAÇÃO N.º 491-A/2024 aprovada por unanimidade;
 - d. **N.º 251-A/CM/2022** aprovada por unanimidade na 33ª Reunião de Câmara, de 25 de maio de 2022 e reiterada pelo ponto 6. da deliberação n.º 836/CM2024, que fixou em 18 de janeiro de 2025 o prazo para apresentação do “Estudo técnico e financeiro sobre o impacto da redução em 10km/h da velocidade de circulação permitida nas várias vias da rede de circulação viária” e respetivo Plano de Implementação;
 - e. **N.º 631/CM/2023** aprovada por unanimidade na 113ª Reunião de Câmara, de 25 de outubro de 2023, intitulada “**Por ruas mais seguras para as crianças das escolas de Lisboa**”
 - f. **N.º 233/CM/2022 “Contra a Guerra e pelo Clima”** na 30.ª Reunião Privada de Câmara, de 11 de maio de 2022, nomeadamente o seu ponto 2), também reiterado pela deliberação n.º 836/CM2024;
 - g. **Implementar na Av. da Índia o Projeto de Ciclovia pop-up no primeiro trimestre de 2025**, que visa aumentar a segurança de quem se desloca em bicicleta naquela artéria, e reduzir o espaço rodoviário induzindo à redução de velocidades e dos incumprimentos dos limites máximos de velocidade de circulação na via.
2. **Instar o Governo, a Ministra da Administração Interna e os partidos com assento parlamentar:**
A legislar a redução de velocidade máxima de circulação dentro das localidades em segmentos de via com atravessamento de peões para os 30 km/h, para redução dos números da sinistralidade rodoviária grave e letal;
- a. **À revisão do Código da Estrada no sentido:**
 - i. Da redução de velocidades em meio urbano e dentro das localidades;
 - ii. Da proteção absoluta dos utilizadores vulneráveis da via;
 - b. **À revisão do Regulamento de Sinalização de Trânsito**, no sentido de adotar as melhores práticas e recomendações internacionais no desenho e sinalização viários, adotando em especial medidas que privilegiem a acalmia de tráfego tendo como valor absoluto a proteção da vida dos utilizadores vulneráveis e a construção de um ambiente urbano seguro e saudável;
 - c. **Criar um Fundo Nacional para a Segurança Rodoviária**, com linhas de financiamento para municípios e outras entidades gestoras da via, que visem a realização de obras de acalmia de tráfego e instalação de dispositivos de redução e fiscalização de velocidades, o



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

aumento da fiscalização automática, para aumento da segurança dos utilizadores vulneráveis da via, através da requalificação do espaço público dentro das localidades e da expansão da rede ciclável;

- d. A Legislar de forma a conferir instrumentos aos municípios para, a exemplo de outras cidades europeias, instalar em meio urbano as soluções de controlo e fiscalização automática de excesso de velocidade, desrespeito pela sinalização semaforica e violação de corredores de transporte público e da rede ciclável;**

3. Instar a Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária:

- a. Ao reforço da partilha da informação sobre a sinistralidade rodoviária grave e letal com os municípios e com público em geral:**
- i. Passando a desagregar os dados publicados no Relatório Diário da Sinistralidade⁵⁶ ao Concelho, Freguesia e Arruamento (com coordenadas geográficas do sinistro), bem como pela natureza do sinistro, género e idade das vítimas;
 - ii. A permitir o acesso em formato dados abertos à base de dados fina de todos os sinistros desde que há registos informatizados, com o maior detalhe possível sobre cada um, sem colocar em causa proteção de dados pessoais e cumprindo o Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD).
- b. Direcionar as campanhas de sensibilização para a responsabilização dos condutores e proteção dos utilizadores vulneráveis da via.**

4. Enviar esta moção e em anexo as deliberações enumeradas no ponto 1, reafirmando o compromisso da cidade de Lisboa com a Segurança Rodoviária:

- a. Ao Governo e aos Ministérios da Administração Interna, das Infraestruturas e do Ambiente;**
- b. Aos Partidos com assento Parlamentar;**
- c. À Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária;**
- d. Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil;**
- e. Ao Instituto de Mobilidade e Transportes;**
- f. Ao Comando Geral e ao Comando Territorial de Lisboa da Guarda Nacional Republicana;**
- g. À Direção Nacional e ao Comando Metropolitano de Lisboa da Polícia de Segurança Pública, e em especial à sua divisão de Trânsito;**
- h. À Associação Nacional de Municípios Portugueses;**
- i. À 8ª Comissão Permanente da Assembleia Municipal;**
- j. Às Juntas e Assembleias de freguesia da Cidade de Lisboa;**

⁵⁶ ANSR, *Relatório Diário da Sinistralidade Rodoviária*, disponível em:
<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoioTQwYmZiYjQ0ZGU4MS00ZDg2LWJmMzQ0NjIzOWQ2YTQ5YzRIiwidCI6IjIhYmI0MDI3LTRiODItNDA2Yy05MDVjLTgxZWVhOGVIY2M3NyIsImMiOjI9>



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- k. **Às Direções Municipais e todos serviços e divisões da Proteção Civil, Mobilidade, Urbanismo, Espaço Público, Polícia Municipal e Centro de Gestão Inteligente de Lisboa;**
- l. **Às associações que lutam por mais segurança rodoviária e melhor acessibilidade no espaço público da cidade de Lisboa e em Portugal, nomeadamente à Estrada Viva, à ACA-M - Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados, à MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta e à Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta.**
- m. **Aos amigos de Pedro Sobral organizadores da Manifestação “Estrada Segura para Todos”, nomeadamente os que promoveram a organização da marcha, Francisco Valentim Rafael, Vasco de Matos Pinto e Miguel Ferreira Pinto bem como as entidades, clubes e associações da mobilidade urbana e desportivas e aos atletas que se associaram ao evento e nele participaram, como reconhecimento do seu papel ativo e da sua contribuição para esta causa.**
- n. **Aos subscritores da petição “PETIÇÃO CICLOVIA NA AVENIDA DA ÍNDIA - Nenhuma vida pode ser perdida por falta de infraestrutura.”**

Lisboa, 5 de fevereiro de 2025

A Vereadora

Patrícia Gonçalves