



INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA
VI CURSO DE COMANDO E DIREÇÃO POLICIAL

Trabalho Individual Final

**A Sinistralidade Rodoviária com veículos policiais
no COMETLIS: a importância do perfil do condutor.**

Auditor

Armindo Manuel Lopes Tavares Teixeira

Lisboa, 15 de outubro de 2025

VICTORIA DISCENTIUM

Resumo

A Organização Mundial de Saúde considera a sinistralidade rodoviária como um fenômeno à escala mundial. A verdade é que os acidentes de viação são uma das principais causas de mortes e feridos em todo o mundo. Após diversos estudos, o comportamento humano foi identificado como o principal fator que contribui para este flagelo. Este estudo enquadra-se nos estudos de investigação sobre a sinistralidade rodoviária. Pretendemos compreender as circunstâncias do acidente de viação que envolve veículos policiais caracterizados do COMETLIS e o perfil dos polícias que têm mais acidentes de viação, para saber quantos anos tem de experiência na Polícia de Segurança Pública, saber quantos anos tem de habilitação legal para conduzir e se tem experiência na condução de veículos em ambiente urbano. Realizou-se um estudo qualitativo e recolheu-se dados dos acidentes de viação com veículos policiais no COMETLIS. Os dados recolhidos foram, posteriormente, analisados. Os resultados permitem caracterizar o tipo de acidentes de viação que ocorrem no COMETLIS e o perfil do condutor polícia, e evidenciam que a atuação sobre comportamento humano é uma oportunidade para melhorar a condução e reduzir o número dos acidentes de viação. Acima de tudo, pretende-se que este estudo fomente a elaboração de estratégias e medidas que visem reduzir a sinistralidade rodoviária no COMETLIS.

Palavras-chave: Polícia de Segurança Pública; sinistralidade rodoviária; veículo policial; experiência em condução; marcha de urgência.

Abstract

World Health Organization considers the road accidents as a major phenomenon worldwide. In fact, road accidents are one of the main causes of many deaths and injuries worldwide. After several studies, human behaviour was identified as the main factor contributing to this scourge. This study is part of the research studies on road accidents. It is intended to understand the profile of police officers who have the most traffic accidents in order to know how many years of experience they have in the Public Security Police, how many years they have been qualified to drive and if they have experience driving vehicles in urban environments. A qualitative study was conducted and data on traffic accidents involving police vehicles in COMETLIS was collected. The data obtained was later analyzed. The results obtained allow us to characterize the type of road accidents that happen in COMETLIS and the profile of the police driver and reveal that action on human behaviour is an opportunity to improve driving and reduce the number of road traffic. Above all, this research is intended to encourage the development of strategies and measures aimed at reducing road accidents in COMETLIS.

Keywords: Public Security Police; road accidents; traffic accidents; police vehicle; driving experience; emergency march.

Índice

| | |
|--|-----|
| Resumo | ii |
| Abstract..... | iii |
| Índice de Figuras | v |
| Índice de Anexos | vi |
| Introdução..... | 1 |
| Capítulo I – Enquadramento temático | 3 |
| 1. Conceitos e definições | 3 |
| 2. O sistema rodoviário: a via, o veículo, o Homem | 4 |
| 3. O comportamento humano | 4 |
| a. Características dos condutores..... | 6 |
| 4. A atividade policial e a promoção da segurança rodoviária | 8 |
| 5. A formulação do problema de investigação | 10 |
| Capítulo II – Método | 11 |
| 1. Enquadramento | 11 |
| 2. Caracterização da Amostra | 12 |
| 3. Instrumentos de recolha de dados..... | 12 |
| 4. Procedimento | 13 |
| Capítulo III – Apresentação e discussão dos resultados | 13 |
| 1. Apresentação e discussão dos resultados..... | 14 |
| 2. Discussão geral dos resultados | 21 |
| Capítulo IV – Conclusões..... | 24 |
| Referências | 26 |
| Anexos..... | 29 |

Índice de Figuras

| | |
|---|----|
| Figura 1 – Distribuição dos acidentes de viação com veículos policiais por Divisão Policial do COMETLIS. | 14 |
| Figura 2 - Média Diária de veículos policiais a circular por turno no COMETLIS..... | 15 |
| Figura 3 - Distribuição dos acidentes de viação com veículos policiais por turno no COMETLIS. | 15 |
| Figura 4 – Distribuição do número de acidentes de viação com veículos policiais no COMETLIS pela natureza do acidente..... | 16 |
| Figura 5 - Feridos e mortos resultantes de acidentes de viação com veículos policiais no COMETLIS. | 17 |
| Figura 6 - Número de acidentes e média de idades dos policiais condutores envolvidos em acidentes de viação com veículos policiais no COMETLIS. | 18 |
| Figura 7 - Número de acidentes de viação com veículos policiais no COMETLIS distribuídos por categoria do veículo policial, por género e por tipologia da marcha do veículo policial no momento da ocorrência do acidente de viação. | 18 |
| Figura 8 - Número de anos de experiência na Polícia de Segurança Pública dos policiais condutores envolvidos em acidentes de viação com veículos policiais no COMETLIS. ... | 19 |
| Figura 9 - Número de anos de experiência no exercício da condução dos policiais condutores envolvidos em acidentes de viação com veículos policiais no COMETLIS. | 20 |
| Figura 10 – Distribuição do número de policiais condutores envolvidos em acidentes de viação com veículos policiais no COMETLIS por localidade de obtenção da habilitação legal para conduzir..... | 21 |

Índice de Anexos

| | |
|---|----|
| Anexo 1 - Pedido de autorização para recolha de dados | 29 |
|---|----|

Introdução

A invenção da roda e o conseqüente desenvolvimento do automóvel revolucionaram a mobilidade das pessoas, o transporte de mercadorias e conduzir um veículo, nas sociedades modernas, tornou-se uma atividade imprescindível. É indiscutível que o aumento significativo dessa mobilidade trouxe inúmeras transformações vantajosas na vida das populações. No entanto, há uma desvantagem no uso regular e massivo do automóvel – a sinistralidade rodoviária, que se traduz em mortos, feridos leves e graves e custos económicos, por vezes, elevados.

Embora o espaço geográfico da União Europeia (UE) seja considerado aquele com melhores padrões de segurança rodoviária, todos os anos são elaborados estudos com dados estatísticos que de forma detalhada informam as circunstâncias dos acidentes rodoviários em toda a sua complexidade, com o objetivo final de se adotar medidas concretas para a redução da sinistralidade, em especial a sinistralidade grave.

Vários autores (Lewin, 1982; Sabey & Taylor, 1980) apontam o fator humano como sendo o principal responsável por mais de 90% dos acidentes de viação. Ao analisar este valor, torna-se essencial perceber de que maneira o Homem contribui para a elevada taxa de sinistralidade rodoviária. Existem fatores fisiológicos e psicológicos que influenciam o Homem diariamente, o que se reflete também na sua maneira de conduzir e que a podem influenciar negativamente. Quando se fala em idade, não podemos apenas incluir os jovens, alguns condutores com mais idade também cometem infrações que originam acidentes de viação, porque já não possuem a mesma capacidade de visão e audição que os jovens e a destreza mental e manual também diminuíram com o tempo.

Em 2024, Portugal tinha uma relação de 60 mortes por milhão de habitantes, número que representa menos 1% relativamente a 2023. No entanto, continua com uma média superior à registada na UE e não atingiu a meta proposta no Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária (PENSE) 2020, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017, de 19 de junho de 2017, que estabeleceu como meta para o ano de 2020, entre outras, a redução para 41 mortos/milhão de habitantes.

Este trabalho enquadra-se na temática na sinistralidade rodoviária e tem como objetivos compreender as circunstâncias do acidente de viação que envolve veículos policiais caracterizados no Comando Metropolitano de Lisboa, doravante COMETLIS, e o perfil dos polícias condutores, nomeadamente aqueles que têm mais acidentes de viação, para saber

quantos anos têm de experiência na Polícia de Segurança Pública, saber quantos anos têm de habilitação legal para conduzir e se têm experiência na condução de veículos em ambiente urbano.

No primeiro capítulo deste trabalho é apresentado o enquadramento temático, onde se explana sucintamente algumas definições relacionadas com a sinistralidade rodoviária e onde se aborda a trilogia: homem, veículo, via. Centramo-nos no comportamento humano por ser o fator que mais contribui para a sinistralidade rodoviária e elencaremos algumas características dos condutores que julgamos pertinentes para o nosso estudo. Este enquadramento justifica a escolha do método utilizado no estudo e estabelece, ao mesmo tempo, as bases teóricas que sustentarão a formulação do problema de investigação. Num segundo momento, faremos uma contextualização da atividade policial na promoção da segurança rodoviária. Este capítulo termina com a formulação do problema de investigação. No segundo capítulo, apresentamos o método utilizado e justificamos a sua escolha. Além disso, identificamos a amostra do estudo, os instrumentos de recolha e de análise de dados e, no final, o procedimento adotado para a realização deste estudo. No terceiro capítulo, apresentamos e discutimos os resultados obtidos, tendo como base o enquadramento temático. Por fim, no quarto capítulo apresentamos as conclusões e expomos algumas limitações verificadas durante a realização deste trabalho. Além disso, também apresentamos algumas sugestões para trabalhos futuros.

O presente trabalho revela-se pertinente na medida em nos permite conhecer os dados estatísticos relativos à sinistralidade rodoviária com veículo policiais caracterizados no Comando Metropolitano de Lisboa atendendo ao perfil do condutor e, ao mesmo tempo, pode servir de matéria inicial para futuras formações policiais no âmbito da condução automóvel de veículos policiais, contribuindo para melhorar a qualidade da condução dos polícias e colmatar eventuais dificuldades dos polícias na condução de veículos policiais.

Capítulo I – Enquadramento temático

1. Conceitos e definições

Para um melhor enquadramento, destacamos *ab initio* os conceitos de acidente e de sinistralidade rodoviária. Etimologicamente, a palavra acidente, vem do latim *accidens*, que significa “acontecimento casual ou inesperado; acontecimento que ocorre de forma repentina ou inesperada causando dano ou sofrimento; incidente nefasto provocado de forma não intencional” (Infopédia, 2025). Por sua vez, o conceito de sinistralidade está relacionado com a ocorrência de sinistros e provém do termo latim *sinistru*. Segundo a Infopédia (2025), sinistro significa um “acontecimento que acarreta dano, ferimento ou morte”, enquanto o conceito rodoviária provém do latim *rodovia* e significa estrada.

De acordo com o Manual de Preenchimento do Boletim Estatístico de Acidentes de Viação, elaborado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2018, p.4), um acidente de viação mais não é do que “uma ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo” em movimento, que seja do conhecimento das entidades fiscalizadoras (Guarda Nacional Republicana e Polícia de Segurança Pública, doravante GNR e PSP), e da qual resulte pelo menos uma vítima, ferida ou mortal, ou danos materiais.

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR, 2025, p.8) define o acidente com vítimas como uma “ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo em movimento, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) e da qual resulte pelo menos uma vítima”. As vítimas podem ser feridos leves, graves ou mortais. Por feridos leves, a ANSR (2025, p.9), entende que é a “vítima de acidente que não necessite de ser hospitalizada ou cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização inferior a 24 horas”, enquanto os feridos graves são aquelas vítimas “de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização igual ou superior a 24 horas.” (ANSR, 2025, p.9). Por vítima mortal, entende-se que é “a vítima cujo óbito ocorra no local do acidente ou durante o percurso até à unidade de saúde” (ANSR, 2025, p.9).

Podemos, então, dizer que o acidente de viação, esse acontecimento fortuito ou eventual, se distingue do acontecimento doloso, ou seja, quando existe intenção de provocar danos físicos ou materiais num terceiro utilizando um veículo.

2. O sistema rodoviário: a via, o veículo, o Homem

Para existir um acidente de viação é necessário que haja pelo menos um condutor a conduzir um veículo numa via, ou seja, é necessária uma interação entre três elementos que se complementam, mas que não têm o mesmo grau de influência quando ocorre um acidente de viação. O Manual de Investigação de Acidentes de Viação da PSP (2014) considera que o acidente pode considerar-se como o resultado final de um processo em que convergem diversos factos, condições e condutas, nomeadamente o veículo, a via e o Homem. Aragão (2011, p.84) também defende que “a etiologia dos acidentes de tráfego está circunscrita à decantada trilogia: homem – veículo – estrada, isolada ou conjuntamente, em interdependência com o meio ambiente”.

A mobilidade de pessoas, bens e mercadorias faz-se pela utilização das vias rodoviárias e torna-se, portanto, essencial ao condutor atender ao estado de conservação dessas vias e às condições ambientais, devendo haver uma resposta do conjunto condutor-veículo às exigências encontradas durante o exercício da condução (Montoro, Alonso, Esteban & Toledo, 2000). Se, por vezes, o Homem é o culpado da existência de um acidente, noutras vezes, o acidente acontece devido a falhas mecânicas do automóvel ou por degradação ou má construção da via onde circulamos. Podemos, então, considerar que o comportamento humano, a segurança do veículo e a infraestrutura representam os três pilares fundamentais da segurança rodoviária, ou seja, “é necessário um utilizador consciente, educado, informado e controlado; uma infra-estrutura adaptada às limitações das capacidades humanas através de um *design* correcto; um veículo que simplifica a tarefa de condução e que protege a vulnerabilidade do ser humano” (Wegman, 1998 cit in Castro, 2003, p.28).

Apesar de Reto & Sá (2003, p.187) salientarem que “a sinistralidade rodoviária em Portugal prende-se com um amplo leque de fatores, estando, portanto, longe de se tratar de uma matéria de causalidade linear”, para a elaboração deste estudo privilegiamos o fator humano, uma vez que, através da literatura de especialidade, percebemos que é responsável por cerca de 95% dos acidentes ocorridos (EC, 2024a).

3. O comportamento humano

Como referem alguns estudos sobre a sinistralidade rodoviária, há uma anuência em atribuir 90% da responsabilidade dos acidentes de viação às falhas humanas (Aragão, 2011; Rosas & Meireles-Coelho, 2011), 7% a deficiências nas infraestruturas e 3% a questões ambientais

(Aragão, 2011). Também Jesus (2016, p.29) considera que “os acidentes de viação têm na maior parte das vezes a sua origem em fatores humanos que residem nos próprios utentes das vias de comunicação, dizem respeito quer aos condutores quer aos peões”.

No que concerne ao Homem, ele é visto como um utilizador da via e caracteriza-se principalmente pela “complexidade da criatura humana [que] influencia directamente o tráfego rodoviário” (Chaves, 2002, p.15). No entanto, tal como refere Castro (2003) é preciso salientar fatores fisiológicos e psicológicos que influenciam o Homem durante o exercício da condução e que podem concorrer para a ocorrência de acidentes de viação. Entre os fatores fisiológicos destacam-se “a idade, o sexo, a capacidade de visão e audição, o grau de agilidade, a fadiga” (Castro, 2003, p.25). Quanto aos fatores psicológicos que podem influenciar o Homem durante a condução relevam-se “o estado emocional, a personalidade, as atitudes” (Castro, 2003, p.25). De acordo com Correia (2008), nas atitudes do Homem durante o exercício da condução englobam-se a procura de sensações (condução sob influência do álcool, excesso de velocidade e “picanço” entre condutores), a impulsividade, a agressividade e a extroversão, acrescentando também aos fatores psicológicos, já mencionados, a depressão, os estados de humor e o estilo de vida.

Na verdade, existem determinados comportamentos de risco dos condutores, como por exemplo utilizar o telemóvel durante a condução de veículos, conduzir veículos em excesso de velocidade ou sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas, que prejudicam a segurança rodoviária e contribuem para a ocorrência de acidentes de viação. Perante o incumprimento das regras básicas de circulação rodoviária, é importante uma “intervenção do Estado como regulador através da produção de normas jurídicas e da sua aplicação em caso de violação das mesmas” (Donário & Santos, 2012, p.17). No entanto, nem todos os alertas surtem efeito e apesar de todas as campanhas, “alguns condutores persistem em não alterar o seu comportamento infrator” (Rosas & Meireles-Coelho, 2011, p.107).

Salientamos a importância de o Homem ter um bom conhecimento da legislação em vigor, aliado a um acréscimo de competências através da formação ao longo da vida, pois só através da experiência é possível diminuir ou evitar os acidentes de viação causados por falha humana. Entendemos que a experiência é, sem dúvida, fulcral na condução de veículos.

Apesar da elaboração do Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR) datar do ano de 2003, já se apontava como principais problemas da segurança rodoviária portuguesa, entre muitos outros problemas, os “comportamentos inadequados (...) dos diferentes utentes da

infra-estrutura rodoviária, com frequentes violações do Código da Estrada; falta de educação cívica de uma parte significativa dos condutores (...); sistema de formação e avaliação de condutores inadequado” (PNPR, p.4). No PNPR (2003, p.10) considerava-se que o comportamento dos utilizadores da via dependia “da sua educação enquanto cidadãos e da sua formação enquanto utilizadores da infraestrutura rodoviária”, fator essencial para que os cidadãos interiorizem e enraízem “padrões comportamentais norteados pela segurança”.

Torna-se imprescindível a integração da educação rodoviária no processo de educação global, tanto ao nível familiar como ao nível escolar. No entanto, em Portugal ainda não existe uma educação rodoviária concreta e a que existe caracteriza-se por ter um “carácter não sistemático, dependente da vontade, e interesse e disponibilidade dos professores”, conforme nos refere Bento (2000, p.280). Ao nível escolar, Oliveira (2007, p.113) destaca a “importância da introdução de disciplinas de educação cívica e rodoviária, nas escolas tradicionais, com atividades pedagógicas diversas, e sujeitas a provas de avaliação obrigatórias”.

Na opinião de Júdice (2014, p.4), “o pilar da segurança rodoviária, por excelência, continua a ser (...) o do comportamento humano, sendo que o do veículo e infraestrutura apenas o complementam”, tendo este uma “importância decisiva e crítica para a segurança rodoviária”.

a. Características dos condutores

Relembramos que cada condutor tem os seus próprios hábitos e padrões de comportamento que irão refletir-se no modo como conduz diariamente (De Vrieze, 2001). Como a EC (2024a, p.5) refere, o termo “fator humano engloba um número de fatores que incluem características individuais, incluindo demográficas, conhecimento, habilidades, experiências, traços de personalidade, fatores de atitude/perceção/motivação, doença ou deficiência e o comportamento de risco durante a condução.”

Apesar de na nossa legislação estar previsto que os condutores têm de renovar o título de condução a uma determinada idade, essa renovação não contempla a realização de um exame prático de condução, exceto se deixarem caducar o título de condução ou se for determinado por entidade competente. Embora existam diversas formas de caracterizar os condutores, para o nosso trabalho importa apenas caracterizar os condutores por género e por idade.

Duarte, Mouro e Silva (2013) referem que, em Portugal, existem mais condutores do sexo masculino do que do género feminino. Segundo um relatório da ANSR (2020), confirma-se que em Portugal existiam 6,4 milhões de condutores com título de condução português válido, 56,5% dos quais eram do género masculino (3,6 milhões) e 43,5% eram do género feminino (2,8 milhões). Se verificarmos a estatística no mesmo relatório, constatamos que em Lisboa e Vale do Tejo foram emitidas 329.678 cartas de condução, o que representa 35,2% do total de cartas de condução emitidas a nível nacional. No estudo de Duarte e Mouro (2013), concluiu-se que os homens se consideram mais agressivos e mais ágeis do que as mulheres, enquanto estas reconhecem o risco de ações perigosas, pelo que estão dispostas a alterar o seu modo de conduzir.

Relativamente à idade, no mesmo estudo, Duarte e Mouro (2013) defendem que quando estão sozinhos, os condutores mais jovens acabam por adotar comportamentos de risco. Além disso, também têm tendência a gostarem de conduzir mais rápido (Jonah, 1986) e a realizar ultrapassagens arriscadas (Ulleberg, 2001). Como demonstram vários autores (Chliaoutakis et al., 1999; Dohery et al., 1998; Finn & Bragg, 1986; Mayhew et al., 1986; Summala, 1987; Williams, 1994 cit in Correia, 2008, p.61), os condutores mais jovens têm menos experiência e avaliam menos a situação, pois ainda não têm tempo de condução suficiente que lhes permita medir as distâncias para efetuar manobras sem causar perigo para eles e para os outros utentes, também não possuem a destreza necessária para verificar situações de risco e para reagir em caso de perigo iminente. Segundo o *website* da Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP), “os jovens, em particular, são muitas vezes mais confiantes sobre as suas capacidades de condução. Tendem a sobrestimar as suas capacidades e a subestimar os riscos”. Acrescentam ainda que “os jovens apresentam características, quer no domínio físico quer do psíquico, que condicionam o comportamento seguro no trânsito” (PRP) e entre essas características salientam a imaturidade, a exposição ao risco, a falta de experiência e a condução sob influência de álcool, substâncias psicotrópicas e fadiga/cansaço/distração.

Se, por um lado, temos condutores jovens a quem lhes falta experiência, por outro lado temos os condutores mais idosos que se caracterizam por ter uma maior experiência na condução. No entanto, não nos podemos esquecer que o envelhecimento acarreta uma “deterioração gradual de competências sensoriais, cognitivas e psicomotoras” (PRP) que comprometem não só a avaliação do ambiente rodoviário, mas, principalmente, a tomada de decisões e as consequentes respostas adequadas no momento certo. Ainda no seu estudo, Duarte e Mouro

(2013) revelam que os condutores idosos apresentam uma identidade mais forte e uma imagem mais positiva comparativamente com os condutores mais jovens. No entanto e ao contrário dos condutores mais jovens, não aceitam as suas limitações físicas e psíquicas, e não demonstram abertura à mudança de comportamento na estrada.

A EC (2023) indica-nos que em 2022 morreram 77% pessoas do género masculino e 23% do género feminino em toda a Europa. Relativamente à idade, o mesmo relatório indica que morreram mais homens entre os 25 e os 49 anos, enquanto no género feminino houve mais mortes com mulheres que tinham mais de 65 anos. Se precisarmos os dados estatísticos de 2022 em Portugal, os mais recentes disponíveis, verificamos que 54% dos acidentes de viação ocorreram em ambiente urbano e 37% em ambiente rural. No que concerne ao género masculino, em Portugal morreram 500 pessoas, das quais 37% estavam na idade entre os 25 e os 49 anos, 24% tinham entre 50 e 64 anos e 25% tinham mais de 65 anos. Quanto ao género feminino, registaram-se 118 mortes em Portugal, 35% das mulheres tinham mais de 65 anos, 21% tinham entre 50 e 64 anos e 27% das mulheres tinham entre 25 e 49 anos.

4. A atividade policial e a promoção da segurança rodoviária

A origem da fiscalização do trânsito na PSP tem início em 1893. Anos mais tarde, em 1918, uma reestruturação policial consolidou esta vertente de competências para a fiscalização automóvel. Surgiram, então, os míticos Polícias Sinaleiros que chegaram a ser 270 só na cidade de Lisboa, mas devido à evolução da estrutura viária e à sinalização foram desaparecendo. Neste momento, apenas existem dois polícias nessas funções, com uma forte componente de proximidade ao cidadão e essencialmente como símbolo de uma história a preservar.

Conforme disposto no artigo 3.º, n. 2 alínea f) da Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto, que aprova a Lei Orgânica da PSP, entre as muitas atribuições da PSP destacamos a que consiste em “promover e garantir a segurança rodoviária, designadamente através da fiscalização, do ordenamento e da disciplina do trânsito”. Ora, relembramos que a PSP exerce as suas funções essencialmente nos grandes centros urbanos, onde a segurança rodoviária constitui um dos principais desafios, dado o elevado volume de tráfego diário, rede viária e a diversidade de utilizadores, pelo que se torna importante continuar a investir na prevenção e fiscalização rodoviária, com o intuito de criar condições de segurança a todos os utentes da via.

De acordo com os dados disponibilizados pela ANSR (2025), em 2023 ocorreram 36.595 acidentes com vítimas nas estradas portuguesas, resultando 479 vítimas mortais, 2.646 feridos graves e 42.890 feridos leves. Em Portugal, os índices da sinistralidade rodoviária aumentaram em 2023 comparativamente a 2022, registando-se mais acidentes, mais vítimas mortais, mais feridos graves e mais feridos leves. A segurança rodoviária revela-se uma preocupação constante ao nível mundial, uma vez que os acidentes de viação são uma das principais causas de morte em todo o mundo e os riscos decorrentes da circulação rodoviária, pela magnitude, pela gravidade dos acidentes, pela quantidade de mortos, feridos e custos económicos merecem uma especial atenção. Torna-se, assim, necessário fomentar políticas públicas de segurança rodoviária apropriadas a reduzir todas as consequências negativas decorrentes dos acidentes de viação.

No panorama português, até 2017, todos os programas apresentaram objetivos estratégicos para melhorar a gestão da segurança rodoviária, tornar os utilizadores e as infraestruturas mais seguras, promover a segurança dos veículos e melhorar a assistência e o apoio às vítimas. Em 2017, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017, de 19 de junho, reconhece a importância de atualizar a estratégia nacional para a segurança rodoviária e aprova em anexo o Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária (PENSE 2020) elaborado pela ANSR. No entanto, o PENSE 2020 também não atingiu os objetivos propostos, pelo que o Governo Português através da ANSR, desenvolveu a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária para 2021-2030 – VISÃO ZERO 2030, “prevendo a preparação de relatórios técnico-científicos para apoio à preparação da nova estratégia, identificando os desafios emergentes” (RASI, 2021, p.97). Para Pereira (2016), a quantidade de legislação rodoviária em Portugal torna-se um entrave à atualização dos condutores sobre todas as normas que vão entrando em vigor. A verdade é que apesar de toda esta quantidade de legislação acerca da sinistralidade rodoviária, continuamos a morrer em consequência dos acidentes de viação.

Conforme defendem Reto e Sá (2003, p.121), para um “bom encadeamento das ações de convencimento (campanhas de comunicação), de constrangimento (regulamentação) e de controlo (fiscalização e penalização)”, é imprescindível uma mudança de comportamento por parte de todos os utilizadores da via. Assim, “para incrementar o grau de conformidade dos cidadãos às normas, é necessário adotar uma abordagem que combine, por um lado, a fiscalização policial e, por outro lado, a sensibilização dos cidadãos” (Matos, 2015, p.20). Face ao exposto, podemos dizer que o policiamento rodoviário é fundamental para prevenir

e reduzir a sinistralidade rodoviária e, além disso, também compreendemos o motivo de uma das preocupações da atividade policial ser a sinistralidade rodoviária e que “a política mais eficaz em ordem à redução do número de acidentes viários, de mortos e feridos é o incremento da fiscalização por parte dos agentes policiais” (Donário, 2010, p. 697).

5. A formulação do problema de investigação

Para além das funções de prevenção genérica e específica, a PSP tem funções de fiscalização rodoviária, conforme preceituado na al) a), n.º 1, artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 102-B/2020, de 09 de dezembro, pelo que não nos podemos esquecer que também é uma Instituição que coloca diariamente em circulação uma enorme quantidade de veículos. Os veículos policiais utilizam o mesmo espaço físico, enfrentam as mesmas dificuldades urbanísticas e a mesma diversidade de condutores e experiências que todos os outros utilizadores da via. Muitas vezes, a condução destes veículos em marcha de urgência acrescenta um grau de maior dificuldade ao exercício da condução.

A acrescentar à dificuldade técnica da condução em marcha de urgência em meio urbano, teremos que acrescentar que os polícias condutores advêm da sociedade em geral e que, devido à sua condição policial e no cumprimento da sua missão, têm de repartir o exercício da condução com a concentração pelo ambiente que o rodeia, o envolvimento intelectual, emocional e pelas comunicações que emite e recebe para uma rápida resolução da ocorrência policial. Ora, para além das capacidades que cada polícia possui para conduzir, a única proteção legal que existe está prevista na utilização das sirenes e os dispositivos luminosos de emergência, conforme previsto no artigo 64.º do Código da Estrada. No entanto, não podemos esquecer que o citado artigo impõe a condição fundamental de os polícias não poderem, em circunstância alguma, colocar em perigo os demais utentes da via.

A atividade policial está sujeita às exigências da sociedade, os cidadãos esperam sempre mais e melhor dos polícias, ao mesmo tempo que lhes exigem um elevado grau de profissionalismo, até no exercício da condução, pelo que se torna, então, necessário estudar a sinistralidade rodoviária que envolve veículos policiais caracterizados no COMETLIS e relacionar a sinistralidade rodoviária em meio urbano com os anos de experiência na PSP do polícia condutor e com o tempo de habilitação legal para conduzir que aquele tem.

Com a realização deste estudo pretendemos: (i) compreender as circunstâncias sinistralidade rodoviária que envolve veículos policiais caracterizados no COMETLIS; (ii) estudar o fator humano, nomeadamente o perfil do condutor polícia; (iii) averiguar quantos anos o polícia condutor interveniente em acidente de viação tem na PSP; (iv) saber quantos anos tem de habilitação legal para conduzir; e, (v) apurar se tem experiência na condução de veículos em ambiente urbano.

O estudo sobre a sinistralidade rodoviária com veículos policiais torna-se pertinente para a organização policial porque ao compreendermos as características do polícia condutor interveniente em acidente de viação pode ajudar-nos a reduzir a sinistralidade rodoviária com veículos policiais caracterizados e as consequências que deles advêm, nomeadamente as consequentes ausências ao serviço do efetivo, em caso de lesões sofridas, os veículos policiais indisponíveis que fazem falta para o serviço operacional e, naturalmente, os custos económicos associados. Conforme defende Syed (2010) só através da discência, da experiência e da prática é que conseguimos adquirir e dominar as técnicas e as competências necessárias para realizar uma determinada função.

Capítulo II – Método

1. Enquadramento

O presente estudo é realizado no âmbito do Trabalho Individual Final do VI Curso de Direção e Comando Policial, cujo tema é “A Sinistralidade Rodoviária com veículos policiais no COMETLIS: a importância do perfil do condutor”.

De acordo com Fortin (2009), o ponto de partida de uma investigação fundamenta-se com base numa situação que suscita interrogações, mal-estar e/ou inquietações e, consequentemente, procura-se uma explicação que promova uma melhor compreensão sobre a mesma.

A problemática deste tema incide na sinistralidade rodoviária que ocorre no COMETLIS, cujos intervenientes são polícias a conduzirem veículos policiais. Assim, com este estudo pretendemos conhecer o perfil do condutor polícia que tem acidentes de viação e saber se os polícias intervenientes em acidentes de viação são ou não polícias experientes na Instituição e se têm ou não muitos anos de título de condução.

Neste estudo utilizámos o método qualitativo para descrever e aumentar os conhecimentos acerca da temática em análise. Numa primeira fase, foi realizada uma revisão da literatura, de forma genérica. Na segunda fase, perante o nosso objeto de estudo, procedemos a uma análise da sinistralidade rodoviária com veículos policiais no COMETLIS, relacionando as variáveis em estudo, através de uma comparação da ocorrência dos acidentes de viação por turno de serviço e através de uma comparação dos polícias mais experientes e menos experientes e dos polícias com mais e menos anos de carta de condução, para discutir e interpretar os resultados, retirando as conclusões.

2. Caracterização da Amostra

A amostra deste estudo incidiu sobre todos os polícias que foram intervenientes em acidentes de viação com veículos policiais caracterizados do COMETLIS. O universo em estudo é composto por 394 polícias, considerando que ocorreram 394 acidentes de viação, 204 dos quais ocorridos em 2023 e 190 ocorridos em 2024, e todos os polícias intervenientes desempenhavam funções no COMETLIS no momento da ocorrência do acidente de viação. O leque etário dos polícias varia entre os 20 anos e os 59 anos, enquanto o tempo de experiência na Instituição varia entre o primeiro ano de serviço e os mais de 30 anos de serviço e o tempo de carta de condução varia entre o primeiro ano (ainda regime probatório) e os mais de 30 anos de habilitação legal para conduzir veículos na via pública. O efetivo policial obtido compreende polícias do género feminino e do género masculino de todas as divisões policiais do COMETLIS.

3. Instrumentos de recolha de dados

Para a recolha e tratamento dos dados estatísticos deste estudo foi utilizado o programa Microsoft Excel, uma vez que através de técnicas de análise estatística descritiva foi possível caracterizar a amostra, apresentar e interpretar os resultados obtidos e verificar a existência de relação entre as variáveis.

Para a realização da análise comparativa foram disponibilizados os dados dos polícias com mais e menos experiência na PSP e com mais ou menos tempo de carta de condução.

4. Procedimento

No que concerne à recolha de dados para a elaboração deste estudo, foi obtida autorização do Senhor Inspetor Nacional e do Senhor Diretor Nacional Adjuntos dos Recursos Humanos da PSP, conforme Anexo 1. Obtida a autorização necessária, solicitámos ao Departamento de Formação da Direção Nacional da PSP e ao COMETLIS as informações necessárias para a recolha e análise de informação relevante.

O COMETLIS foi o Comando da PSP escolhido para a elaboração deste estudo, uma vez que é o maior comando do país e, conseqüentemente, onde circulam mais veículos policiais por turno. Para a análise da sinistralidade rodoviária com veículos policiais no COMETLIS foram considerados os anos de 2023 e 2024.

Os dados foram enviados por email eletrónico institucional e outros dados foram consultados nas participações de acidentes de viação para caracterização dos acidentes de viação e do perfil do polícia condutor. Após o fornecimento dos dados e a consulta dos mesmos, procedemos a uma análise estatística simples dos resultados obtidos, o que nos permite apresentar e interpretar os resultados de uma forma descritiva, tendo em vista elaborar uma discussão dos resultados coerente com os objetivos deste estudo. Os dados obtidos foram agrupados por divisão, hora de ocorrência, causa e conseqüências do acidente de viação e se o mesmo ocorreu em situações de rotina ou em casos de deslocação em emergência. Quanto ao perfil do polícia condutor, dos dados obtidos apenas serão retirados os dados referentes ao género, data nascimento, anos de habilitação legal para exercício da condução na via pública e anos de experiência na PSP.

Este tipo de estudo, apesar das autorizações concedidas, pode causar sempre alguma reserva nas informações fornecidas, considerando que a “intervenção num sistema social que reage defensivamente, gerando uma opacidade mútua, entre o projeto de investigação e o sistema social investigado” (Wolf, in Flick, 2005, p. 58). De modo a desenvolver um processo transparente durante o nosso estudo e atendendo às regras éticas na condução de investigação científica, os dados fornecidos e os dados que constam no presente estudo respeitaram a Lei de Proteção de Dados Pessoais (Lei n.º 58/2019, de 08 de agosto).

Capítulo III – Apresentação e discussão dos resultados

A discussão dos resultados inicia-se com a apresentação geral dos valores relativos aos 394 acidentes de viação com veículos policiais distribuídos por Divisão Policial do COMETLIS,

o que nos permite fornecer uma visão mais completa e detalhada. Cada cor das figuras representa um ano diferente e os resultados apresentados encontram-se sempre em unidades.

1. Apresentação e discussão dos resultados

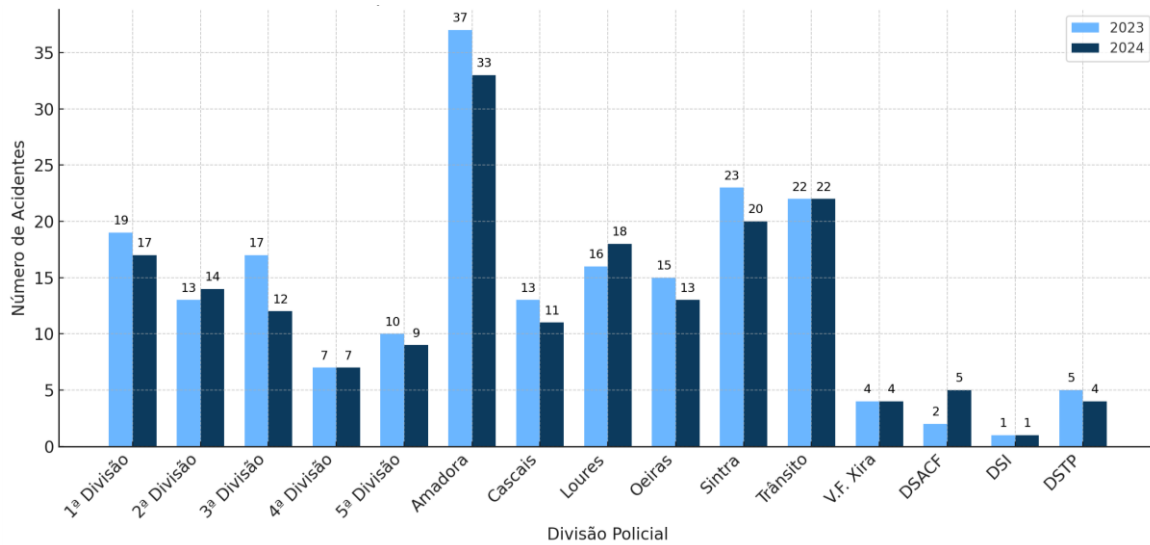


Figura 1 – Distribuição dos acidentes de viação com veículos policiais por Divisão Policial do COMETLIS.

Atendendo aos resultados obtidos, verificamos que em 2023 e em 2024 a divisão policial da Amadora é a divisão da COMETLIS onde ocorreram mais acidentes de viação com veículos policiais caracterizados, seguindo-se a Divisão Policial de Sintra e a Divisão de Trânsito. As divisões policiais da Amadora e de Sintra representam quase metade do total de acidentes por todo o COMETLIS. A 3ª divisão e, simultaneamente, a divisão da Amadora foram as divisões policiais onde ocorreram a maior redução de acidentes, menos 5 e menos 4 acidentes, respetivamente. Já as divisões policiais de Vila Franca de Xira, a 4ª e a Divisão de Trânsito mantiveram valores idênticos nos dois anos analisados. Nas divisões específicas (DSACF, DSI, DSTP), os números de acidentes de viação com veículos policiais são muito baixos e pouco representativos.

Considerando a figura 1, verificamos que a tendência global da sinistralidade por divisão policial entre 2023 e 2024 apresenta uma redução de quase 7% em 2024.

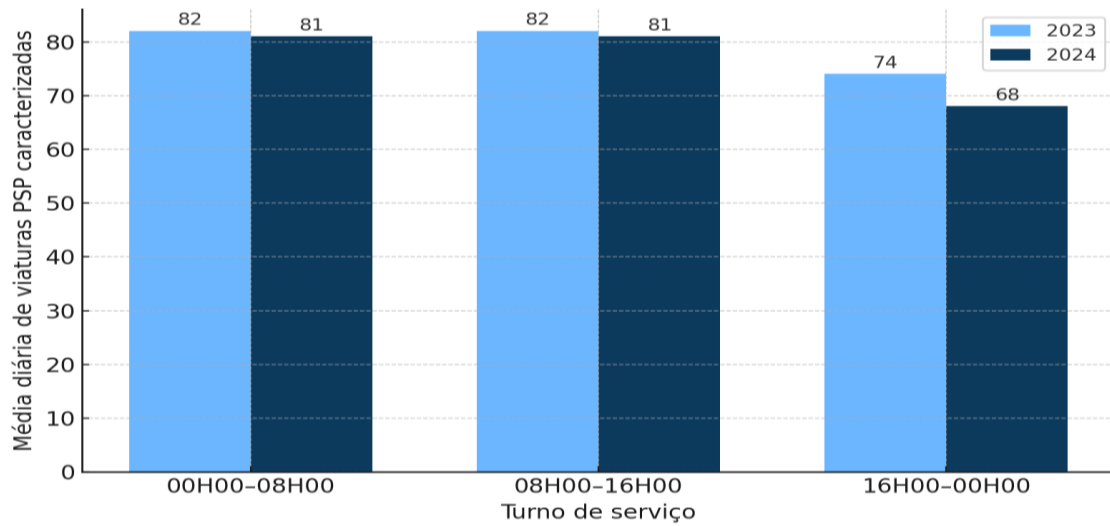


Figura 2 - Média Diária de veículos policiais a circular por turno no COMETLIS.

Perante os resultados obtidos na figura 2, podemos constatar que a média de veículos policiais a circular no COMETLIS é maior nos turnos de serviço 00h/08h00 e 08h/16h do que no turno 16h/00h, onde se regista uma redução de 8,1% veículos policiais a circular.

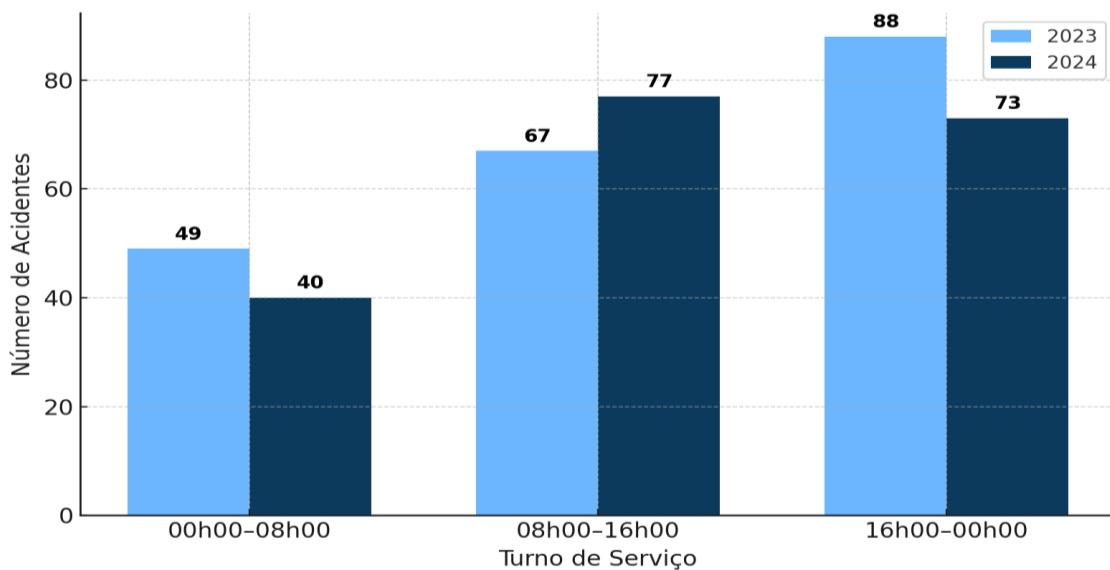


Figura 3 - Distribuição dos acidentes de viação com veículos policiais por turno no COMETLIS.

Ao analisar a sinistralidade por turno de serviço, verificamos que existe uma diminuição de acidentes de 2023 para 2024, no turno 00h/08h, bem como no turno das 16h/00h, com menos 9 acidentes e menos 16 acidentes, respetivamente. O turno 08h/16h, em 2024, apresenta um aumento de 10 acidentes relativamente ao ano de 2023.

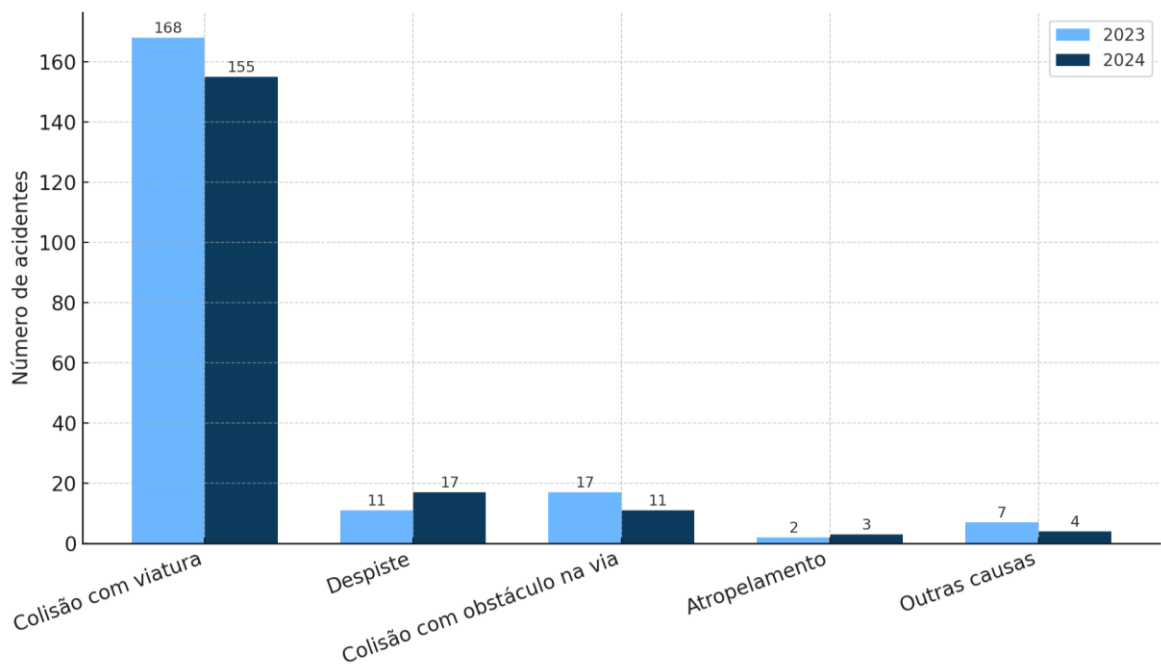


Figura 4 – Distribuição do número de acidentes de viação com veículos policiais no COMETLIS pela natureza do acidente.

Observando os resultados da figura 4, constatamos que a principal causa dos acidentes de viação com veículos policiais é a colisão com outro veículo, seguindo-se de despiste e colisão com obstáculos na via. Enquanto em 2023 registaram-se 168 colisões de veículos policiais com outros veículos, em 2024 registaram-se 155. Observamos também que o número de despistes de veículos policiais aumentou de 11, em 2023, para 17, em 2024. Em sentido inverso ocorreram as colisões de veículos policiais com obstáculos na via, de 17 em 2023 passaram para 11 em 2024.

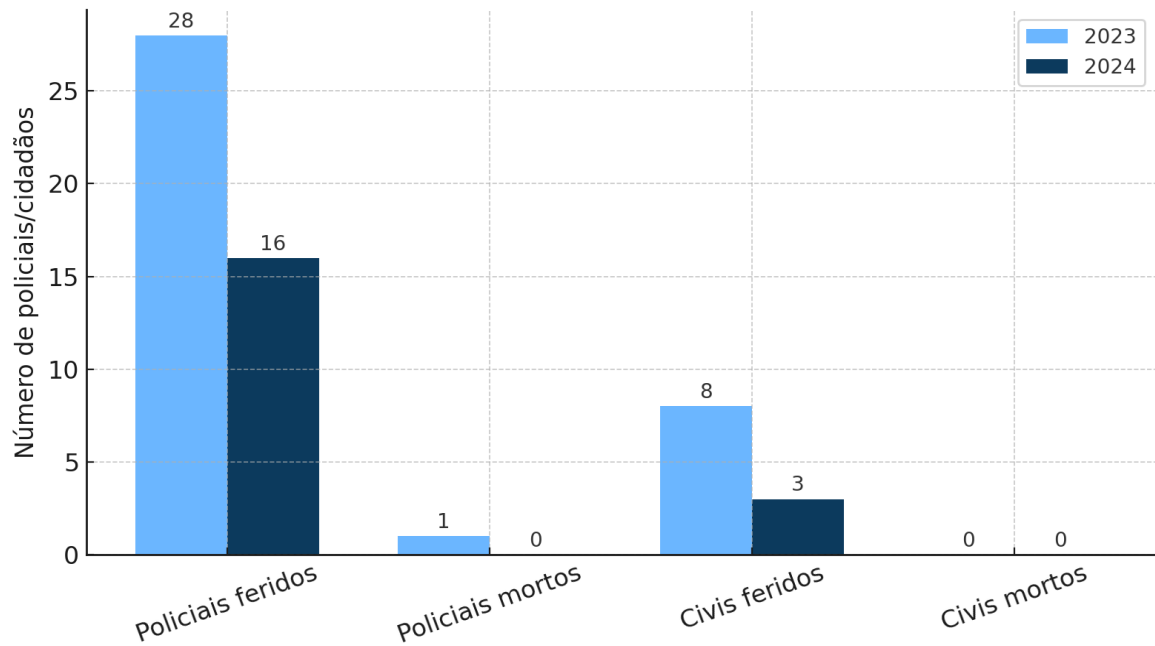


Figura 5 - Feridos e mortos resultantes de acidentes de viação com veículos policiais no COMETLIS.

Ao analisarmos o número de feridos e mortos, observamos que, em 2023, verificou-se um polícia condutor morto em consequência de acidente de viação. Relativamente aos polícias feridos graves e muito graves, o número diminuiu de 28 para 16 polícias, se comparamos os anos de 2023 e 2024, respetivamente. Também o número de civis feridos diminuiu de oito, em 2023, para três, em 2024.

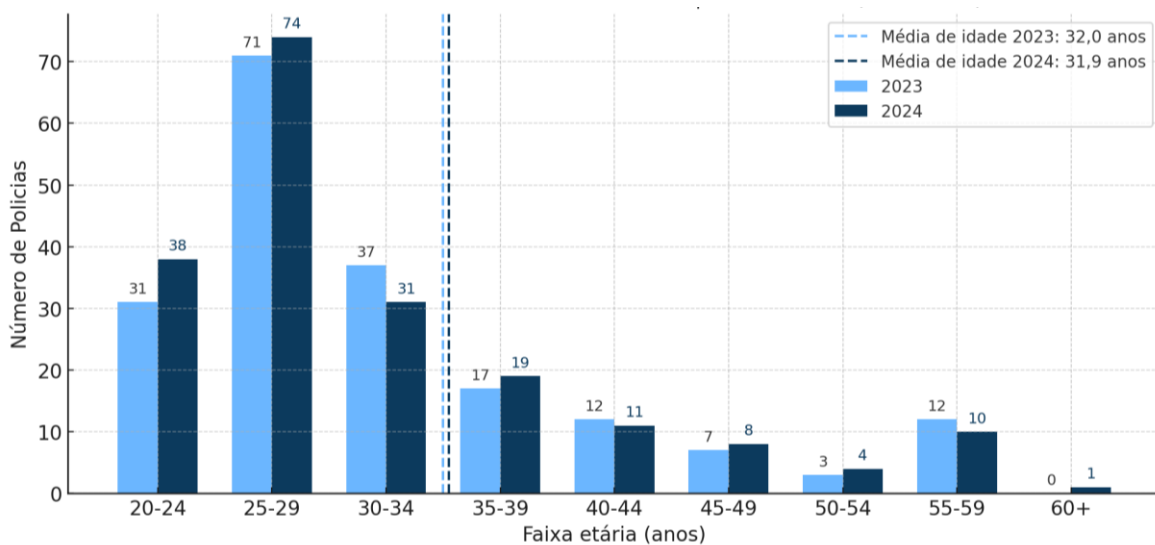


Figura 6 - Número de acidentes e média de idades dos policiais condutores envolvidos em acidentes de viação com veículos policiais no COMETLIS.

Verificamos que, tanto em 2023 como em 2024, a média de idade dos policiais intervenientes em acidentes de viação com veículos policiais é de 32 anos (arredondado às unidades). Além disso, podemos constatar que é nas idades entre os 25 e os 29 anos dos policiais que ocorrem o maior número de acidentes, sempre acima dos 70 acidentes por ano, número que decresce dos 35 anos em diante. Observamos também que até aos 34 anos, os policiais condutores estão predispostos à ocorrência de mais acidentes de viação, comparativamente com os policiais que têm mais de 35 anos.

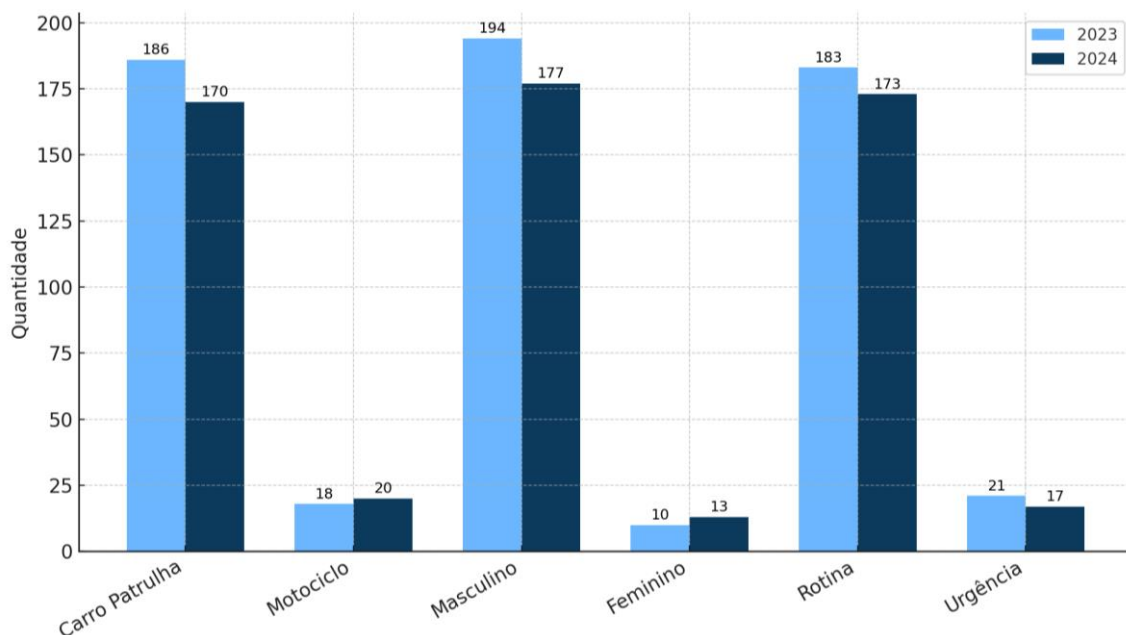


Figura 7 - Número de acidentes de viação com veículos policiais no COMETLIS distribuídos por categoria do veículo policial, por gênero e por tipologia da marcha do veículo policial no momento da ocorrência do acidente de viação.

Ao analisar os resultados obtidos, verificamos que existem mais acidentes de viação envolvendo o carro-patrulha, sendo que houve uma diminuição de 16 acidentes quando comparamos os dados de 2023 com os de 2024. Nos acidentes de viação que envolvem motocicletas policiais, verificamos que houve mais dois acidentes em 2024, quando comparado com o ano de 2023.

Atestamos também que os policiais do gênero masculino estão mais predispostos à ocorrência de acidentes de viação com veículos policiais do que os policiais do gênero feminino. Em 2023, registaram-se 194 acidentes com condutores polícia do gênero masculino e 10 acidentes em que os condutores eram do gênero feminino. Em 2024, ocorreram 177

acidentes em que os condutores eram polícias do género masculino e 13 acidentes em que os polícias condutores eram do género feminino.

Relativamente à tipologia de marcha do veículo policial no momento do acidente de viação, observamos que há mais acidentes de viação com os veículos policiais caracterizados em circulação de rotina.

Com o objetivo de aumentar o conhecimento sobre a sinistralidade rodoviária com veículos policiais no COMETLIS e conhecer o perfil do condutor, distinguimos e distribuimos os polícias condutores intervenientes em acidentes de viação com veículos policiais por número de anos de experiência na Instituição e por número de anos de título de condução. Para a realização desta análise foram utilizadas proporções de 5 anos, para conseguirmos obter resultados mais detalhados.

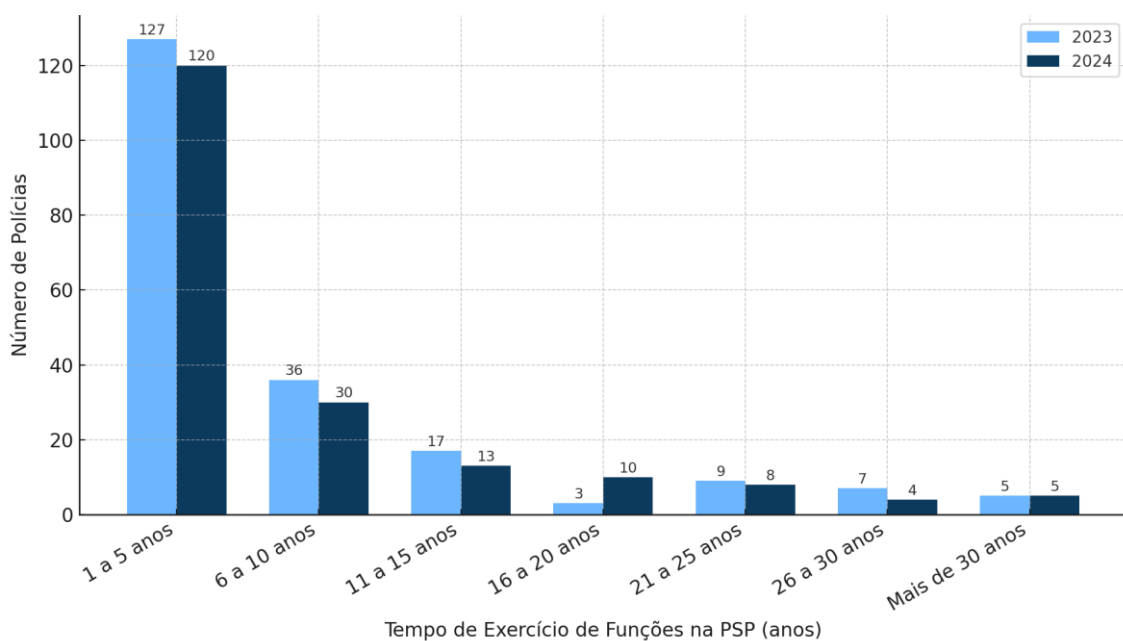


Figura 8 - Número de anos de experiência na Polícia de Segurança Pública dos polícias condutores envolvidos em acidentes de viação com veículos policiais no COMETLIS.

Ao fazermos esta análise, verificamos que os polícias condutores com menos anos de serviço estão mais propensos a serem intervenientes em acidente de viação com veículos policiais, enquanto os polícias condutores com mais anos de serviço na PSP têm menos acidentes de viação.

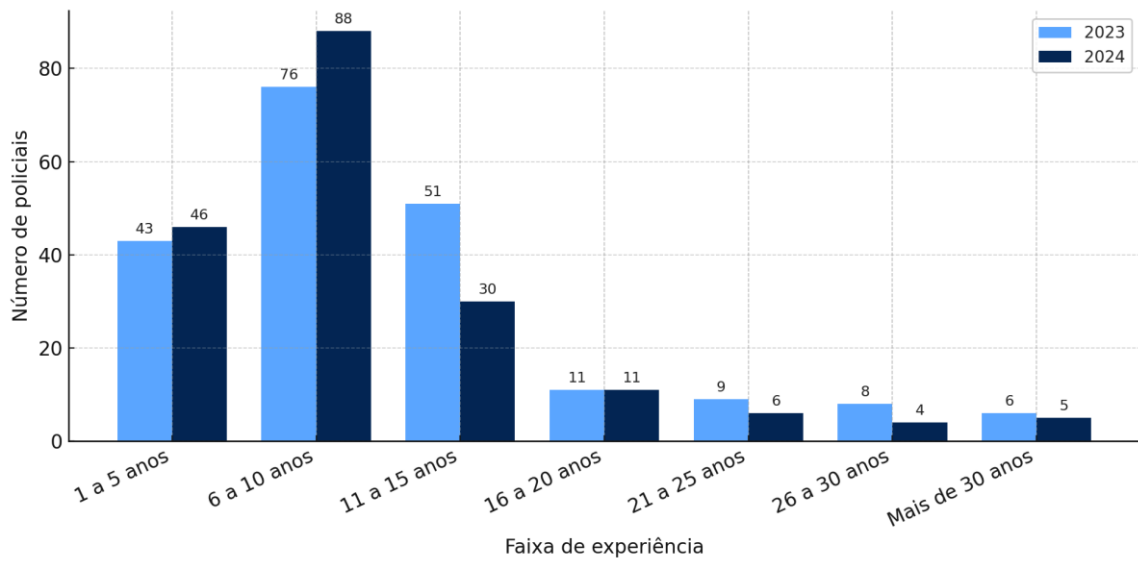
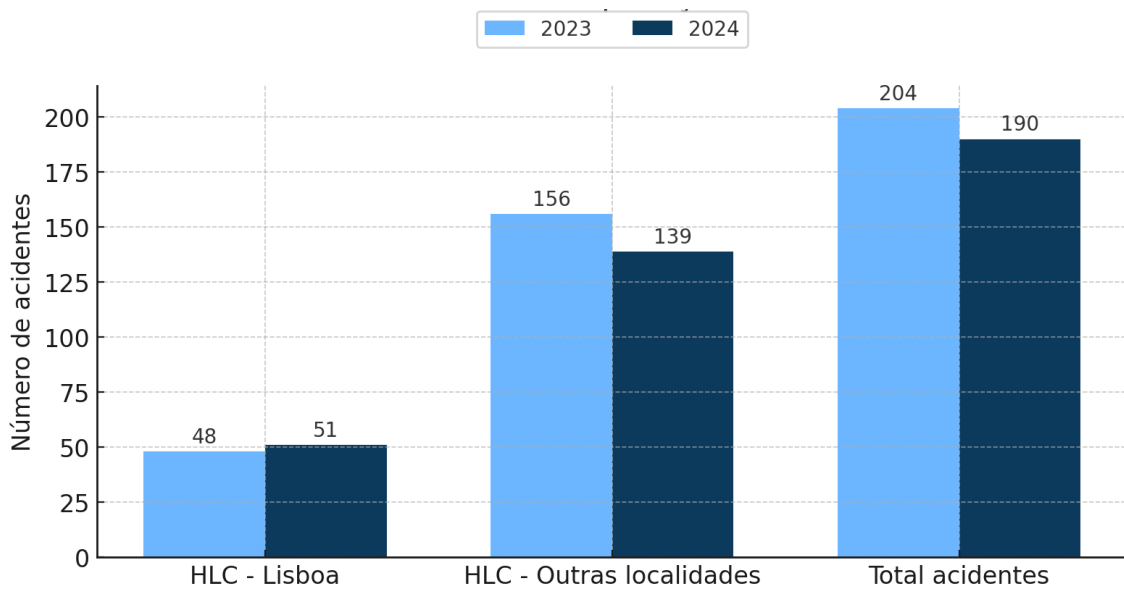


Figura 9 - Número de anos de experiência no exercício da condução dos polícias condutores envolvidos em acidentes de viação com veículos policiais no COMETLIS.

Relativamente aos anos de experiência no exercício de condução de veículos na via pública, constatamos que os polícias condutores que possuem título de condução entre os 6 e os 10 anos são aqueles que têm mais acidentes de viação, seguindo-se dos policiais que têm título de condução entre 1 e 5 anos. Os que têm menos acidentes de viação são os polícias que têm mais de 16 anos de carta de condução.



HLC - Habilitação Legal para Conduzir

Figura 10 – Distribuição do número de polícias condutores envolvidos em acidentes de viação com veículos policiais no COMETLIS por localidade de obtenção da habilitação legal para conduzir.

Dos dados obtidos, concluímos que, em 2023, 48 condutores polícias intervenientes em acidentes de viação tiraram o seu título de condução em Lisboa e que 156 condutores policiais obtiveram o título de condução fora da cidade de Lisboa. Enquanto os acidentes de viação que envolvem os condutores polícias, que obtiveram o seu título de condução em Lisboa, aumentou, o número de acidentes de viação que envolvem os condutores polícias, que obtiveram o seu título de condução fora da cidade de Lisboa, apresentou uma redução significativa de 10,9%.

2. Discussão geral dos resultados

Considerando o enquadramento teórico, pretendemos responder ao problema de investigação: qual o perfil do polícia condutor interveniente em acidente de viação com veículos policiais caracterizados no COMETLIS?

O COMETLIS é o Comando da PSP com maior flutuação de efetivo de entre todos os existentes. É o Comando onde a grande maioria do efetivo oriundo da Escola Prática de Polícia (EPP) é colocado após o término da sua formação policial e onde muitos aguardam para serem transferidos para outros comandos. Esta movimentação de efetivo acarreta um maior risco quanto ao desempenho da função de condutor, por desconhecimento da malha urbana, pouco tempo de habilitação legal para conduzir veículos na via pública e pouca experiência enquanto polícia.

A condução de veículos caracterizados na área do COMETLIS, em ambiente urbano, pode acrescentar o risco que aliado à intensidade de tráfego, à diversidade de condutores em conjugação com a inexperiência exponencia a possibilidade da ocorrência de acidentes de viação. Na verdade, as áreas urbanas concentram grande parte do tráfego rodoviário e apresentam características próprias que aumentam a complexidade da condução. A elevada densidade populacional, a coexistência de diferentes tipos de utentes da via, como os automóveis, transportes públicos, motociclos, bicicletas e peões, e a multiplicidade de interseções e passagens de nível tornam o risco de acidente significativamente maior. Se atendermos à sinistralidade em ambiente urbano, verificamos que também os polícias têm

acidentes de viação nas divisões policiais com maiores áreas geográficas do COMETLIS, como a divisão da Amadora, divisão de Sintra e Loures.

Como defende Carvalho (2019, p.6), “qualquer acidente rodoviário é um evento num contexto que ocorre em função da interação do comportamento do condutor do veículo, com as condições ambientais (incluindo as climatéricas, características da via, estado de manutenção, bem como intensidade de tráfego)”. Neste sentido, verificamos que é no turno noturno (00h/08h) que ocorrem menos acidentes de viação, uma vez que existe menos intensidade de tráfego. No entanto, torna-se curioso verificar que no turno em que existem menos veículos policiais a circular (16h/00h) é o turno em que ocorrem mais acidentes de viação.

Também foi possível constatar que a tipologia dos acidentes de viação é na grande maioria colisões em patrulhamento de rotina. Quando se trata de circulação em marcha de urgência, a causa do acidente de viação é devido a colisões entre veículos e residualmente com despiste dos veículos policiais. Os dados obtidos vão ao encontro dos dados a nível nacional. Segundo dados da ANSR (2024), em 2024, as colisões representaram 53,6% do total de acidentes, enquanto os despistes representaram 33% dos acidentes.

Como pretendemos caracterizar o perfil do polícia condutor interveniente em acidente de viação com veículos policiais caracterizados no COMETLIS, os dados obtidos mostram-nos que a média de idade em 2023 e 2024 é de 32 anos. Ora, segundo o website da PRP, os condutores jovens estão fortemente representados na sinistralidade rodoviária, uma vez que se destacam nessas estatísticas principalmente nos países desenvolvidos com veículos motorizados. À semelhança do que acontece a nível nacional, também os polícias condutores jovens se enquadram nesta representação para a qual contribuem dois fatores: a falta de destreza na condução devido à inexperiência, principalmente de veículos policiais no caso dos polícias; e os comportamentos de risco adotados durante a condução e que decorrem da dificuldade em identificar e avaliar os potenciais perigos, ao mesmo tempo que superestimam as suas capacidades.

De acordo com o PRP que para melhor compreendermos a razão por trás dos comportamentos de risco, é necessário perceber que o cérebro humano só está completamente desenvolvido aproximadamente aos 25 anos de idade, ou seja, se um polícia obtiver o título de condução aos 18 anos de idade, quando tiver 25 anos de idade já tem 7 anos de experiência na condução de veículos. Ora, este resulta confirma o padrão do número

de anos de experiência no exercício de condução em que ocorrem mais acidentes de viação com polícias condutores (de 6 a 10 anos). A respeito disto, Marta (2010, p.31) afirmou “ser necessário muitas das vezes o condutor ser portador de hábeis qualidades técnicas capazes de corretamente fazer frente às inúmeras situações de perigo inesperado que subitamente surgem sem que nada as faça prever”. De facto, para o exercício da função de conduzir um veículo da PSP, apenas é exigido que tenha a habilitação legal exigida para a categoria do veículo, sem exigência de qualquer outra formação específica e autorizado por Despacho do Sr. Diretor Nacional da PSP conforme estipula o artigo 160.º do Estatuto do Pessoal da Polícia de Segurança Pública (EPPSP).

Numa condução em ambiente normal em funções de policiamento de rotina, a exigência no exercício da condução é semelhante a qualquer outro condutor, com o acréscimo de o polícia condutor ter de estar mais atento aos estímulos que o rodeiam: exigência da profissão, comunicações rádio, responsabilidade se detetar contraordenações ou crimes praticados por outros condutores e o facto de muitas vezes não conhecer o ambiente urbano do COMETLIS. A inexperiência na condução de veículos policiais caracterizados, com todas as suas exigências, é confirmada pelo número de anos dos polícias na Instituição intervenientes em acidentes de viação, ou seja, um polícia do COMETLIS que tenha menos de 5 anos na Instituição está mais suscetível de ter acidentes de viação do que um polícia que esteja há mais de 16 anos no COMETLIS.

Salientamos que de um momento para outro, um polícia condutor pode ver-se confrontado com um serviço que exija uma condução mais ofensiva, obrigando-o a colocar todas as suas capacidades, qualidades e perícia no exercício da condução.

Os resultados obtidos reforçam a ideia de que a sinistralidade rodoviária com veículos policiais no COMETLIS não é uma fatalidade, mas uma consequência de falhas a nível estrutural nacional e da própria Instituição. A ausência de programas formais de educação rodoviária em Portugal compromete a construção de comportamentos seguros. Além disso, a formação ministrada em escolas de condução deveria ser orientada para a segurança rodoviária. Esta lacuna reflete-se na PSP, uma vez que, apesar dos números da sinistralidade rodoviária que envolvem os veículos policiais, não existe nem um programa de formação inicial para os polícias menos experientes nem um programa de formação de condução contínuo e de forma assídua que todos possam frequentar.

Capítulo IV – Conclusões

O estudo realizado insere-se na linha de investigação da sinistralidade rodoviária e pretendeu caracterizar os acidentes de viação que envolvem os veículos policiais caracterizados no COMETLIS, compreender as causas e as consequências dessa sinistralidade rodoviária e estudar o perfil do condutor polícia. No final deste trabalho, devemos destacar cinco resultados. O primeiro permite-nos afirmar que o número de acidentes de viação com veículos policiais caracterizados no COMETLIS é muito semelhante nos anos de 2023 e 2024. Daqui decorre que em estudos futuros se possam analisar mais anos, sendo que os anos de 2020 e 2021 foram marcados pela pandemia Covid-19. Um segundo resultado permite-nos comprovar que no turno noturno 00h/08h há menos acidentes de viação com veículos policiais, o que já era expectável, uma vez que existe uma menor intensidade de tráfego na área metropolitana de Lisboa e mesmo que os veículos policiais caracterizados circulem em marcha de urgência, o risco será sempre menor. O terceiro resultado é número de polícias condutores feridos intervenientes em acidentes de viação é maior do que o número de civis condutores feridos. Este resultado merece alguma atenção e deveria ser estudado mais aprofundadamente através de inquéritos aos polícias feridos e perceber quais os tipos de ferimentos que sofreram, e se resultam de condutores ou passageiros de carros-patrolha ou de motociclos.

O quarto resultado concerne ao número de anos enquanto polícias, ou seja, os polícias condutores com experiência de serviço até 5 anos têm muito mais acidentes do que os polícias com mais tempo de serviço na função. Como já foi referido anteriormente, os polícias, na sua generalidade, não possuem qualquer formação específica para a condução de veículos policiais. Em especial, a marcha de urgência exige do seu condutor capacidades e atitudes especiais para circular nas vias públicas, designadamente a destreza, a habilidade, a velocidade de reação a imprevistos, a prudência e a previsão para perceber a reação dos outros condutores quando percecionam a presença de um veículo a assinalar a marcha de urgência com as sirenes e os dispositivos luminosos. Os resultados obtidos demonstraram uma relação direta entre insuficiências na preparação dos polícias condutores mais jovens e a elevada taxa de sinistralidade, com destaque para os polícias jovens entre os 25 e os 29 anos. A PSP, ciente da importância de Técnicas de Condução Defensiva, tem formadores e administra a determinados polícias esta formação. Os polícias da Unidade Especial de Polícia, em especial do Corpo de Segurança Pessoal, têm formação específica nesta área. Para além dos polícias com as especialidades mencionadas, também alguns polícias da

Divisão de Trânsito do COMETLIS tiveram essa formação, tendo em conta o tipo de veículos policiais que conduzem, alta cilindrada descaracterizados, uma vez que devido ao exercício de funções específicas que desempenham, estão sujeitos a terem que atingir grandes velocidades. Por isso, estamos convencidos de que se torna imperioso e frutuoso no futuro, a implementação de uma formação para a condução de veículos policiais a todos os polícias com menos de 5 anos de experiência na Instituição e, especialmente, nas circunstâncias em que se deslocam em marcha de urgência. Posteriormente, deveria ser feita uma avaliação, quanto aos eventuais benefícios dessa mesma formação.

O quinto resultado digno de comentário remete para a experiência no exercício da condução, ou seja, os polícias condutores que têm título de condução há mais de 6 anos e menos de 10 anos têm mais acidentes de viação do que os outros polícias condutores. Na verdade, a sinistralidade rodoviária é fenómeno possível de ser prevenido mediante o reforço da implementação de programas de reciclagem após a emissão da carta de condução, principalmente após os 5 anos, altura em que os condutores acham que já conseguem dominar o exercício da condução.

O recurso a uma amostra de dois anos, anos de 2023 e 2024, não permitem uma generalização dos resultados obtidos, pelo que se revela pertinente a continuação desta investigação no COMETLIS em estudos futuros e até fazer uma análise comparativa com os anos aqui estudados. Só com o aumento de dados estatísticos relacionados com este tema será possível aceder a um conhecimento mais aprofundado e tomar decisões quanto ao polícia que irá conduzir um veículo policial. Também seria interessante desenvolver estudos dirigidos a polícias de outros comandos da PSP, com recurso a uma amostra aos anos de 2023 e 2024, e que os resultados fossem, posteriormente, comparados com os resultados obtidos no COMETLIS.

Como referem Costa e Farinha (2010, p. 1), “a atuação sobre o comportamento humano apresenta-se hoje como uma grande oportunidade de melhorar, reduzindo mais o número de acidentes e diminuindo a gravidade das consequências dos que ocorreram.” Para elevarmos o nível de segurança rodoviária é necessário que todos os utentes da via tenham a consciência pessoal daquilo que nos rodeia e que interpretam imediatamente todas as informações relevantes, pois só assim será possível antecipar perigos e evitar acidentes.

Referências

- ANSR (2018). *Ano de 2018. Sinistralidade Rodoviária: vítimas no local*.
- ANSR (2025). *Relatório Anual 2023. Sinistralidade 30 dias, fiscalização e contraordenações rodoviárias*.
- Aragão, R. F. (2011). *Acidentes de Trânsito: Análise da Prova Pericial* (5.^a Edição). Millenium Editora.
- Carvalho, A. (2019). *Prevenção rodoviária e o comportamento do condutor: Um estudo quase experimental*. Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais. ISCPSI.
- Castro, F. (2003). *Acidentes de Viação – O Contributo da PSP para a análise da sinistralidade rodoviária*. Dissertação de Licenciatura em Ciências Policiais. ISCPSI.
- Chaves, I. (2002). *Investigação Policial da Sinistralidade Rodoviária: A recolha de vestígios na cena do acidente*. Dissertação de Licenciatura em Ciências Policiais. ISCPSI.
- Correia, J. P. (2008). *A atitude e a motivação do bem conduzir*. Livpsic – Legis editora.
- Costa, D. & Farinha, L. (2010). *O contributo do comportamento para a segurança rodoviária*. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. [O contributo do comportamento para a segurança rodoviária.pdf](#)
- De Vrieze, N. (2001). Effectiveness of road safety campaigns. In *Traffic Psychology Today* (pp. 207-217).
- Donário, A. A. (2010). *Análise económica da regulação social: Causas, consequências e políticas dos acidentes de viação* (reimp.). Editora da Universidade Autónoma de Lisboa.
- Donário, A. A., & Santos, R. B. (2012). *Custo económico e social dos acidentes de viação em Portugal*. Editora da Universidade Autónoma de Lisboa.
- Duarte, A., & Mouro, C. (2013). *Estudo das Atitudes e Comportamentos dos Portugueses Face à Sinistralidade Rodoviária*. ISCTE, Cis-IUL.
- European Commission (2024a). *Road safety thematic report – Main factors causing fatal crashes*. European Road Safety Observatory. European Commission, Directorate General for Transport.

- European Commission (2024b). *Annual statistical report on road safety in the EU, 2024*. European Road Safety Observatory. European Commission, Directorate General for Transport.
- Flick, U. (2005). *Métodos qualitativos na investigação científica*. Monitor.
- Fortin, M.-F (2009). *O Processo de Investigação: Da concepção à realização*. Lisboa: Lusociência
- Jesus, G. S. (2016). Infrações estradais causais nos acidentes de viação. In Pinto, A. T., Amaral, F., Gemas, L., Aibéo, J & Pereira, A. A. (Ed.). *Direito Estradal*. (13 – 73).
- Jonah, B. (1986). Accident risk and risk-taking behaviour among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 255-71.
- Júdice, D. (2014). **Segura Ativa Automóvel. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.**
- Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto. *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 168.
- Lewin, I. (1982). *Driver training: a perceptual motor skill approach*. *Ergonomics*, 25, 917-925.
- Marta, R. (2010). *Seguro de Responsabilidade Civil nas viaturas policiais*. Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais. ISCPSI.
- Matos, R. (2015). *Segurança Rodoviária: Contributos para a cientificidade e legitimidade do policiamento rodoviário* (Trabalho de investigação, I curso de comando e direção policial, não publicado). ISCPSI.
- Montoro, L.; Alonso, F.; Esteban, C. & Toledo, F. (2000). *Manual de Seguridad Vial: El Factor Humano*. Editorial Ariel Intras.
- Oliveira, M. P. (2007). *Os Factores Potenciadores da Sinistralidade Rodoviária - Análise aos factores que estão na base da sinistralidade*.
- Pereira, P. (2016). *A sinistralidade rodoviária em ambiente urbano: a cidade de lisboa como objeto de estudo*. Dissertação de Mestrado não publicada. ISCPSI.
- Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (2003). Ministério da Administração Interna.
- PSP (2014). *Manual de Investigação de Acidentes de Viação da PSP*.

Rosas, P. I. P. & Meireles-Coelho, C. (2011). *Educação Rodoviária: Estudo de Caso*. Atas do XI Congresso da Sociedade Portuguesa de Ciências da Educação, 2(117), 103- 79 110. Instituto Politécnico da Guarda. Disponível em: http://cidtff.web.ua.pt/producao/carlos_meireles_coelho/117.pdf

Sabey, B. E. & Taylor, H., (1980). *The known risks we run: the highway*. Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory

Silva, Eduardo (2008). *Sinistralidade Rodoviária: o factor humano – caracterização dos grupos de risco*. Dissertação de Licenciatura em Ciências Policiais. ISCPSI.

Syed, M. (2010). *Bounce: How champions are made*. Fourth Estate.

Ulleberg, P. (2001). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4(4), 279-297.

World Health Organization (2025). *World health statistics 2025: Monitoring health for the SDGs, Sustainable Development Goals*. World Health Organization.

Websites consultados:

www.infopedia.pt

<https://prp.pt/prevencao-rodoviaria/>

Anexos

Anexo 1 - Pedido de autorização para recolha de dados

DN DEPFORM

De: Luis Miguel Fiães Fernandes
Enviado: 15 de setembro de 2025 15:24
Para: DN DEPFORM
Cc: Paulo Jorge Da Silva Onofre; DN INSPGER
Assunto: FW: Autorizações - solicitações

Autoridade, mediante o cumprimento das condicionalidades identificadas pelo EPD de PSP.

17 SET. 2025

Diretor Nacional Adjunto Recursos Humanos

Smuel Pereira Gaspar Jorge
Superintendente

Caro Diretor do DF,

- Do parecer previamente emitido pelo EPD não resulta a impossibilidade de acesso a qualquer dos dados identificados pelo auditor, já que apenas se informou e aconselhou a necessidade de obtenção prévia das necessárias autorizações por parte do responsável pelo tratamento, consoante os acessos solicitados, nomeadamente:
 - Consentimento prévio dos titulares dos dados, cfr, referido no ponto 7. do parecer emitido;
 - Autorização para utilização do email institucional, nos termos do normativo interno em vigor, cfr. referido no ponto 8;
 - Autorização para acesso aos NPP através do SEI, caso fosse essa a pretensão do auditor ao incluir na listagem solicitada este indicador, nos termos do ponto 9. do referido parecer.
- Quanto à solicitação do número de acidentes ocorridos em 2023 e 2024 envolvendo viaturas da PSP na área do COMETLIS, tal informação não comporta dados pessoais.
- Face ao exposto, reitera-se o parecer previamente emitido pelo EPD/PSP sobre a pretensão em análise, no âmbito das funções que lhe estão legalmente conferidas, nos termos do RGPD e legislação conexa.

Com os melhores cumprimentos,

“Presente pela Proximidade, Próxima na Segurança!” – Estratégia PSP 2025-2027

Luis Miguel Fiães Fernandes
Superintendente-chefe | chief Superintendent
Inspetor Nacional



T. +351 218 111 000

E. lmfernandes@psp.pt

Direção Nacional da PSP
Largo da Penha de França, n.º 1 | 1199-010 (Lisboa) | PORTUGAL



PSP Portugal



[policia-seguranca-publica](https://www.instagram.com/policia-seguranca-publica)



www.psp.pt



158
ANOS

De: DN INSPGER <inspger@psp.pt>
Enviada: 15 de setembro de 2025 07:58
Para: Luis Miguel Fiães Fernandes <lmfernandes@psp.pt>
Cc: Alexandra Maria De Carvalho Teixeira Gomes <amtgomes@psp.pt>
Assunto: FW: Autorizações - solicitações

| | |
|-----------------------------|-------------|
| DIRECÇÃO NACIONAL DA P.S.P. | |
| DEPARTAMENTO DE FORMAÇÃO | |
| Entrada Nº 2311 | Processo Nº |
| Data 15/9/2025 | SA02 |

Exº senhor EPD,

Submeto a despacho de V. Exª a comunicação infra, relacionado com a n/entrada 1057/2025.

“Presente pela Proximidade, Próxima na Segurança!” – Estratégia PSP 2025-2027