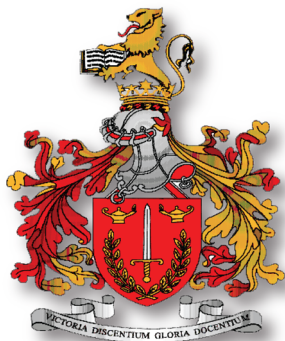


INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



SEGURANÇA RODOVIÁRIA: CONTRIBUTOS PARA A CIENTIFICIDADE E LEGITIMIDADE DO POLICIAMENTO RODOVIÁRIO

Relatório Final do Curso de Comando e Direção Policial

Autor: Ricardo Miguel de Castro Matos

Orientador: Superintendente Pedro Manuel Neto Gouveia

Lisboa, 18 de fevereiro de 2015



INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



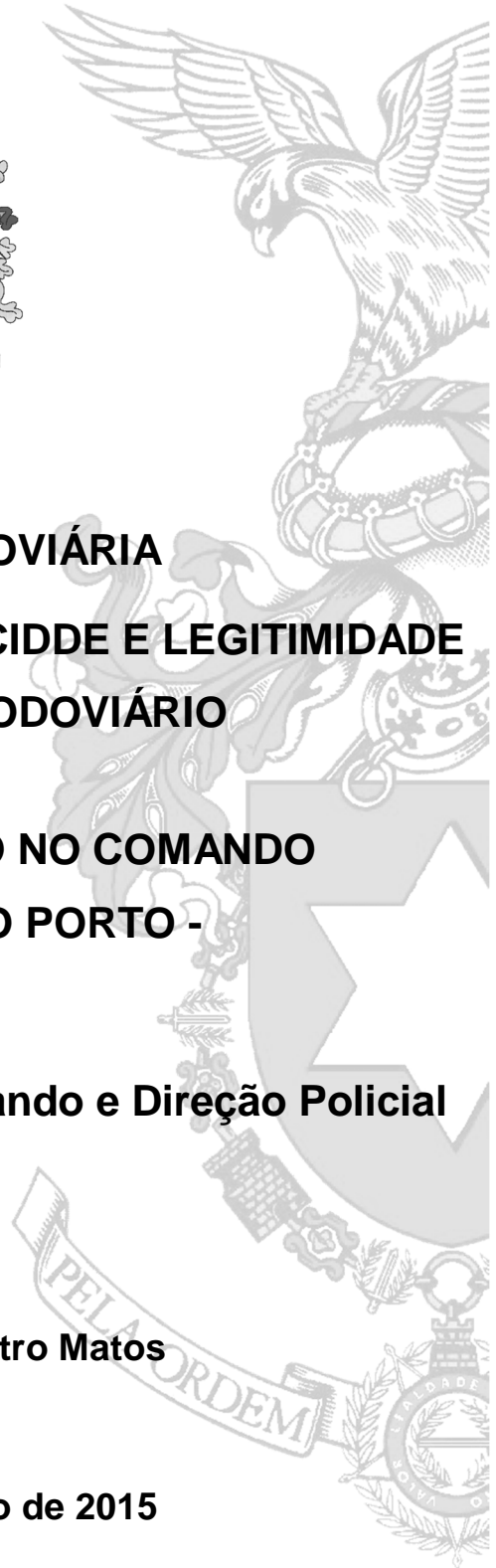
SEGURANÇA RODOVIÁRIA CONTRIBUTOS PARA A CIENTIFICIDADE E LEGITIMIDADE DO POLICIAMENTO RODOVIÁRIO

**- ESTUDO EXPLORATÓRIO NO COMANDO
METROPOLITANO DO PORTO -**

Relatório Final do Curso de Comando e Direção Policial

Ricardo Miguel de Castro Matos

Lisboa, 18 de fevereiro de 2015



RICARDO MIGUEL DE CASTRO MATOS

Comissário

- Adjunto da Divisão de Trânsito do Comando Metropolitano do Porto -

ORIENTADOR

PEDRO MANUEL NETO GOUVEIA

Superintendente



AGRADECIMENTOS

Face aos inúmeros anos de experiência e conhecimentos na área do policiamento rodoviário, ousei pela primeira vez abordar esta temática, numa perspetiva da Segurança Rodoviária. Este trabalho é dedicado a todos os elementos policiais da Polícia de Segurança Pública, que diariamente desempenham funções na área da segurança rodoviária, missão que é muitas vezes incompreendida e pouco vezes reconhecida.

Deste modo, não poderia deixar de mencionar aqueles cujo contributo marcou a diferença:

Em primeiro lugar, um especial agradecimento ao orientador deste trabalho, o Sr. Superintendente Pedro Gouveia, pelo seu pragmatismo e espírito crítico.

Ao Instituto Superior de Ciências Policiais e de Segurança Interna, pela formação pedagógica e humana ao longo de cinco anos de Licenciatura e do CCDP, pelo esforço permanente para acompanhar as exigências da formação dos Oficiais de Polícia.

A todos os meus Camaradas do CCDP, pelo companheirismo e conhecimentos partilhados, especialmente ao “Trio do Norte” pela amizade.

Uma palavra de apreço a todo o efetivo da Divisão de Trânsito do COMETPOR e COMETLIS, por diariamente cumprirem em toda a sua plenitude, o verdadeiro desígnio da fiscalização rodoviária, proteger a vida humana.

As minhas últimas palavras de agradecimento são dedicadas aos meus pais, ao Fábio e minha esposa Diana, pela sua inigualável compreensão e pelas palavras de conforto e incentivo ao longo deste trabalho.

A todos Muito Obrigado

Ricardo Miguel de Castro Matos

RESUMO

Atualmente, a segurança rodoviária desempenha um papel preponderante ao nível dos objetivos estratégicos na União Europeia, sintetizado na “Visão 0”, que considera que a morte ou o ferimento grave não é aceitável ou sequer admitido.

Apesar de todas as estratégias implementadas e das melhorias no ambiente rodoviário, nomeadamente na segurança dos veículos e nas infraestruturas, a sinistralidade rodoviária em Portugal mantém-se em valores comparativamente elevados. Assim, o policiamento rodoviário apresenta-se como um dos elementos essenciais ao reforço de comportamentos seguros. Nesta medida, é importante refletir, de que forma a fiscalização rodoviária pode contribuir para uma efetiva melhoria da segurança rodoviária e em que medida a sua ação é desenvolvida através da priorização de áreas de intervenção, afigurando-se pertinente tecer contributos que permitam relançar o paradigma atual do policiamento rodoviário.

Esta investigação foi desenvolvida no Comando Metropolitano da Polícia de Segurança Pública do Porto, recorrendo análise documental e estatística dos ilícitos criminais e das contraordenações detetadas no âmbito rodoviário, entre 2011 e 2013, na Cidade do Porto.

Foi possível concluir que urge obter uma real mudança das linhas orientadoras da fiscalização rodoviária, na medida em que não se verificou uma efetiva priorização e hierarquização do policiamento rodoviário, especialmente nas localidades e relativamente a manobras rodoviárias mais gravosas. Por outro lado, denotou-se a necessidade de incrementar a diminuição temporal entre o cometimento da infração e a notificação do infrator. Pelo que se torna essencial implementar melhorias na estratégia de fiscalização, nomeadamente no controlo de velocidade, condução sob a influência de álcool e sistemas de retenção, através da implementação de um Protocolo de Policiamento Rodoviário que contribua para a padronização, eficiência e legitimidade da atividade Policial.

Palavras-chave: Segurança Rodoviária, Sinistralidade Rodoviária, Policiamento Rodoviário.

ABSTRACT

Road safety plays a preponderant role in the achievement of the strategic objectives of the European Union. Vision Zero, a multi-national road safety project in the European context, considers that death or serious injury due to factors related to the transportation system are not admissible.

Despite the advances in the Portuguese road system, such as better infrastructures and safer vehicles, road accidents still present unacceptable values. Therefore, police surveillance is a necessary and essential element to enforce safe behaviour. Consequently, it is important to analyse whether the actual police enforcement is in concordance with the best practices, prioritizing areas of intervention according to their proneness to hamper road safety. The primary objective must be to increase legal compliance of citizens' behaviour.

This study was developed at Oporto Police Metropolitan Command and it is based in real-world data describing malpractices detected under road environments. The data sample was collected between the years of 2011 and 2013 in the city of Porto.

The data confirm a lack of prioritization of the police enforcement, especially in small locations and when considering risky road manoeuvres. Moreover, it is necessary to reduce the time elapsed between the infringement event and the notification of the lawbreaker. As a conclusion, it is essential to enhance both the strategy and the methodologies adopted by the current police enforcement. Action protocols to control vehicle speed and alcohol levels, as well as retention systems should be implemented in order to increase standardization, efficiency and legitimacy of police activity.

Key–Words: Road Safety; Road Accidents; Police Enforcement

AGRADECIMENTOS	i
RESUMO.....	ii
ABSTRACT	iii
Lista de Abreviaturas, Siglas e Acrónimos	vi
Introdução	1
Capítulo 1 - Caracterização da Segurança Rodoviária	4
1.1. Sinistralidade Rodoviária em Portugal	5
1.2. Comportamento de Risco e o Fator Humano.....	9
1.3. Legislação Rodoviária.....	12
1.3.1. Contraordenações Rodoviárias.....	13
1.3.2. Crimes Rodoviários.....	15
Capítulo 2 - Policiamento Rodoviário	16
2.1. Cientificidade e Legitimidade da Atividade Policial	17
2.2. Operacionalização da Fiscalização Rodoviária.....	19
2.3. Estatísticas Operacionais.....	23
Capítulo 3 - Estudo Exploratório no Comando Metropolitano do Porto.....	26
3.1. Caracterização e Contextualização do Estudo.....	27
3.2. Apresentação e Análise dos resultados	27
3.2.1. Resultados da Tipologia dos Ilícitos e Acidentes Rodoviários	28
3.2.2. Resultados da Modalidade da Notificação.....	31
3.2.3. Resultados da Localização Temporal.....	33
3.3. Medidas Adotadas	34
Capítulo 4 - Conclusões e Recomendações	37
Referências	44
Anexos	47

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Frequência Absoluta e Relativa do Tipo Ilícitos Criminais.	28
Tabela 2 - Frequência Absoluta e Relativa da Natureza dos Acidentes Rodoviários.....	28
Tabela 3 - Frequência Absoluta e Relativa da Natureza das CO	29
Tabela 4 - Frequência Absoluta e Relativa à Natureza do Tipo de CO	29
Tabela 5 - Frequência Absoluta e Relativa da Tipificação das CO.....	30
Tabela 6 - Frequência Absoluta e Relativa Infração por Excesso de Velocidade.....	30
Tabela 7 - Frequência Absoluta e Relativa Condição sob a Influência de Álcool.	31
Tabela 8 - Frequência Absoluta e Relativa da Modalidade da Notificação	31
Tabela 9 - Frequência Absoluta e Relativa à Tipologia do Pagamento	31
Tabela 10 - Frequência Absoluta e Relativa do Valor da Coima.	32
Tabela 11 - Frequência Absoluta e Relativa da Atividade Operacional da DT.....	36

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Relação do N.º de Km percorridos, N.º Veículos e Vítimas Mortais	6
Gráfico 2 - Evolução do N.º de Vítimas Mortais em Portugal, entre 2004 e 2013.....	8
Gráfico 3 - N.º de Infrações relativas à Localização Temporal (Hora).	33
Gráfico 4 - N.º de Infrações relativas à Localização Temporal (Dia).....	33

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1 – Autorização para a Recolha de Dados.....	47
Anexo 2 – Frequências Absolutas obtidas no Estudo	48
Anexo 3 – Relatório Diário Atividade da Divisão de Trânsito - 2014.....	52
Anexo 4 – Protocolo de Policiamento Rodoviário - 2014.....	53

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS

- ANSR** - Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
- ANCO** - Auto de Notícia por Contraordenação
- CE** - Código da Estrada
- COMETPOR** - Comando Metropolitano do Porto
- CP** - Código Penal
- DL** - Decreto-Lei
- ENSR** - Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
- ETSC** - European Transport Safety Council
- PNPR** - Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
- GNR** - Guarda Nacional Republicana
- IMT** - Instituto da Mobilidade e dos Transportes
- LSI** - Lei de Segurança Interna
- OCDE** - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
- ONU** - Organização das Nações Unidas
- PIB** - Produto Interno Bruto
- PNPR** - Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
- PRP** - Prevenção Rodoviária Portuguesa
- PSP** - Polícia de Segurança Pública
- RASI** - Relatório Anual de Segurança Interna
- RASR** - Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária
- RST** - Regulamento de Sinalização de Trânsito
- SARTRE** - Social attitudes to Road Traffic Risk in Europe
- SCOT** - Sistema de Contraordenações de Trânsito
- SEI** - Sistema Estratégico de Informação, Gestão e Controlo Operacional
- TAS** - Taxa de Álcool no Sangue (gramas de álcool por cada litro de sangue).
- UE** - União Europeia

***“Os números, além de governarem o mundo,
mostram ainda como o mundo é governado”***

(Goethe)

INTRODUÇÃO

Desde o aparecimento do primeiro veículo automóvel, a utilização das vias de comunicação terrestres exigiu a formulação de conjunto de normas que viessem regular a circulação rodoviária. Os Países começaram por fazer uso de inúmeros instrumentos para adequar o comportamento dos cidadãos às regras mais elementares de Segurança Rodoviária, dentro dos quais se destacam: normativos jurídicos, ensino da condução, campanhas de prevenção rodoviária; policiamento rodoviário e sancionamento. No entanto, à medida que as questões técnicas na segurança dos veículos e das infraestruturas rodoviárias foram sendo melhoradas, “a componente humana ganhou relevância enquanto elo mais fraco do sistema rodoviário” (Simão, 2010, p. 5).

Atualmente, a segurança rodoviária desempenha um papel preponderante a nível Mundial, tendo a ONU proclamado a “Década de Ação para a Segurança Rodoviária” para o período compreendido entre 2011 e 2020, na medida em que se verificou ser premente uma redução do número de vítimas de acidentes de rodoviários (CE, 2010). Apesar da eficácia das ações concretizadas na União Europeia e da melhoria dos índices de sinistralidade, o número de vítimas mantém-se inaceitavelmente elevado: “1,3 milhões de acidentes rodoviários por ano, responsáveis por 40 mil mortos e 1,7 milhões de feridos” (ANSR, 2014, p. 5).

Em Portugal, apesar da ENSR (2008-2015) ter estabelecido como objetivo salvar 1350 vidas, ainda se constata um número preocupante de vítimas mortais com elevadas taxas de alcoolemia, conjuntamente com um número elevado de vítimas mortais nas localidades. Em 2013, Portugal ainda apresentava índices de sinistralidade acima da média europeia, na ordem de 62 mortes/milhão habitantes (ANSR, 2014).

Os Estados Membros da UE, que evidenciam melhores resultados em termos de segurança rodoviária são também aqueles que conseguiram aplicar sistemas de fiscalização mais eficazes e persuasivos do comportamento humano (CE, 2003).

No entanto, segundo Graça & Ramos (Pinto, 2006, p. 19) “parece consensual a afirmação de que a prática social da condução rodoviária em Portugal é marcada por uma colectiva e generalizada interiorização da impunidade”, evidenciando-se

no desrespeito permanente das regras de circulação e na deficiente apreciação dos perigos do ambiente rodoviário. Neste contexto, o policiamento rodoviário apresenta-se como um dos elementos essenciais ao reforço de comportamentos seguros e ao cumprimento das regras de circulação (CE, 2003).

Em consequência dos argumentos apresentados, será relevante o contributo para a formulação de estratégias adequadas ao policiamento rodoviário, de acordo com as Orientações Estratégicas da PSP (PSP, 2014). Desta forma, após o enquadramento teórico da temática, definiu-se como objetivo analisar a natureza, frequência e evolução das infrações rodoviárias detetadas pela PSP, na cidade do Porto. Por outro lado, é importante verificar em que medida a ação fiscalizadora da PSP é desenvolvida através da priorização de áreas de intervenção e relativamente às condutas mais graves. Em segundo lugar, após análise do desempenho do policiamento rodoviário, foi nossa pretensão contribuir, ao nível estratégico e metodológico, para uma maior cientificidade da atividade policial, através da implementação de novos indicadores de desempenho e da redefinição de metodologias de policiamento rodoviário.

Na mesma linha de pensamento, iremos delinear linhas orientadoras estratégicas para o aperfeiçoamento da eficácia e eficiência da fiscalização policial. Por outro lado, propor novas metodologias ao nível da fiscalização rodoviária, através da implementação de um Protocolo de Policiamento Rodoviário, de forma a promover o incremento da padronização e legitimidade do desempenho policial.

Esta investigação foi desenvolvida no Comando Metropolitano da Polícia de Segurança Pública do Porto (COMETPOR), especificamente nas divisões territoriais que têm como área de intervenção, a Cidade do Porto. Procedeu-se a uma análise dos ilícitos criminais detetados no âmbito rodoviário e à extração dos dados contraordenacionais através do Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCOT Backoffice) ¹, referentes a todo expediente elaborado entre 2011 e 2013.

Estes dados foram tratados informaticamente recorrendo ao software Excel Microsoft Office, consistindo num programa informático que permite criar tabelas, calcular e analisar dados.

¹ De acordo com o Despacho n.º 19081/2008, foi criado Sistema de Contraordenações de Trânsito» (SCOT), que se traduz numa ferramenta de mobilidade para uso das forças de segurança que, para além do acesso a dados pertinentes no âmbito da fiscalização rodoviária, visa permitir a elaboração de ANCO, numa plataforma informática de âmbito nacional.

Para recolha da informação foram utilizadas diferentes técnicas, desde a análise documental de dados quantitativos com carácter retrospectivo (estatísticas da sinistralidade rodoviária, criminais, contraordenacionais e relatórios da atividade operacional), passando pela análise estatística dos ANCO relativos a factos ocorridos na Cidade do Porto, entre os anos de 2011 e 2013.

O trabalho divide-se em quatro capítulos. Na primeira parte irá proceder-se ao enquadramento teórico, onde se fará referência à temática da Segurança Rodoviária e seu enquadramento a nível Europeu e Nacional. Cumulativamente, uma breve abordagem à relevância do comportamento humano na sinistralidade e finalizando com a caracterização da legislação rodoviária vigente. No 2º Capítulo, abordagem da relevância das Forças de Segurança, enquanto instrumento de segurança rodoviária, na perspetiva de evidenciar a importância da cientificidade e da legitimidade policial no policiamento rodoviário. O 2º Capítulo finaliza como uma breve análise da proatividade operacional a nível nacional, no que diz respeito à sinistralidade rodoviária e ao policiamento rodoviário.

O 3º Capítulo inicia com a enunciação dos resultados obtidos da análise ao expediente contraordenacional do COMETPOR e pelas medidas implementadas pela Divisão de Trânsito, do mesmo Comando. Termina-se o trabalho, no 4º Capítulo, com a apresentação das conclusões e considerações finais, nas quais realçamos as principais ilações retiradas da análise estatística efetuada e procedemos a recomendações ao nível estratégico e metodológico, com vista alteração do paradigma do policiamento rodoviário.

Capítulo 1 - Caraterização da Segurança Rodoviária

A segurança rodoviária apresenta-se como um desafio ao desenvolvimento dos Países, na medida em que se tornou um “fenómeno civilizacional com elevada complexidade e abrangência”, fruto da massificação de veículos e crescente necessidade de mobilidade (Oliveira, 2011).

Dados estatísticos estimam que, anualmente, aproximadamente 1 milhão de pessoas em todo o mundo venham a morrer vítimas de acidentes de viação, conjuntamente com 30 a 50 milhões de feridos. Tendo em consideração o número de pessoas e veículos, a quantidade de tempo na atividade ou a distância percorrida verifica-se que o risco de mortalidade² é muito superior no transporte rodoviário em comparação com qualquer outro meio de transporte e, em alguns grupos etários, a principal causa de morte (Seco, Ferreira, Silva, & Costa, 2008; Simão, 2010). Apesar destes números, segundo o Conselho Europeu de Segurança Rodoviária (ETSC), os reais custos em termos de mortes, lesões e consequências socioeconómicas, excedem em muito as estimativas realizadas, visto que os impactos nos sobreviventes e na sua estrutura familiar e social, apesar de elevados e consideráveis, não são normalmente tidos em consideração (Simão, 2010).

Com efeito a sustentabilidade da diminuição do número de vítimas só pode ser alcançada através da redução do número acidentes e das suas consequências, atuando sempre nas causas e na prevenção deste fenómeno. Não obstante, a segurança rodoviária não se poderá consubstanciar num “objetivo reducionista”, já que importa salientar as suas consequências na mobilidade e no “abandono do espaço público e de modos de transporte mais eficientes” (Alves, 2011, p. 197).

Na verdade, quando falamos em segurança rodoviária, falamos em quatro grandes pilares, segundo a Matriz de Haddon³, que estipula como fatores determinantes para a ocorrência de acidentes rodoviários, dos seguintes

² O risco associado a utilização de cada meio de transporte é calculado dividindo os valores absolutos dos óbitos pela exposição a cada uma das atividades (risco = número de mortes / quantidade de exposição) (Simão, 2010).

³ William Haddon desenvolveu em 1980 uma matriz para identificação de fatores de risco, antes, durante e depois dos acidentes (Leal A. , 2011).

fatores⁴: Comportamento dos Utilizadores, Veículo, Meio-Envolvente e Infraestrutura Rodoviária (Costa & Farinha, 2010).

À medida que os problemas de ordem técnica na segurança dos veículos e das infraestruturas rodoviárias foram sendo melhorados, “a componente humana ganhou relevância enquanto elo mais fraco do sistema rodoviário”, suscetível da produção de comportamentos responsáveis por incidentes (Simão, 2010, p. 5). É hoje reconhecido, que o fator humano do comportamento⁵ é a condição mais relevante para a ocorrência de 90% dos acidentes rodoviários (Correia J. P., 2008; Pinto, 2006).

Nesta medida, as ações desenvolvidas por inúmeras entidades têm visado atuar sobre o comportamento dos cidadãos, entre os quais se destacam a conceção do sistema de segurança rodoviário, a divulgação dos riscos e a criação de regras normativas de comportamento, concebidas de forma “que o condutor a percecione, a compreenda (...) o aumento da capacidade do utente para prever, identificar e reduzir o risco...” (Farinha, 2012, p. 1).

Não obstante da eficácia das ações e medidas implementadas na União Europeia, a realidade dos números da sinistralidade continua a impor a implementação de novas estratégias, através de intervenções técnicas especializadas ao nível dos veículos e infraestruturas rodoviárias e na alteração do comportamento dos condutores (Seco, Ferreira, Silva, & Costa, 2008).

1.1. Sinistralidade Rodoviária em Portugal

A problemática da Segurança Rodoviária surge em Portugal, no virar do século XX com o aparecimento dos primeiros veículos automóveis. Um dos primeiros Regulamentos sobre a Circulação, publicado em 1901, prevê expressamente que “...podem os automóveis originar graves acidentes e constituir um perigo real (...) se forem guiados por mãos inhabeis; se no seu emprego não houver a

⁴ A ANSR define como conceito de acidentes de viação: “ a ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo, do conhecimento das entidades fiscalizadoras e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais” (Belo & Queirós, 2011, p. 117)

⁵De acordo com um relatório da NHTSA (1997), as principais causas humanas de acidentes de viação prendem-se pela falta de atenção (21%), velocidade (18,7%), influência de álcool (18,2%), erros de perceção (15,1%), erros de decisão (10,1%), entre outros. (Leal A. , 2011, p. 142)

necessária atenção e cautela” (Costa & Farinha, 2010, p. 3). O primeiro acidente rodoviário registado em Portugal ocorreu em 1895, quando um veículo automóvel importado pelo IV Conde de Avilez, logo na sua primeira viagem entre Lisboa e S. Tiago do Cacém, atropelou um burro (Silva, 2009). Desde então, a realidade dos transportes rodoviários em Portugal sofreu uma profunda revolução, já que no século XX, as deslocações começaram a fazer parte integrante da condição humana. O sistema rodoviário adaptou-se contribuindo para reduzir os tempos de viagem, através da construção de infraestruturas rodoviárias, proporcionando maior liberdade e qualidade de vida à comunidade (Donário & Santos, 2012).

Entre 1980 e 2010, Portugal sofreu alterações profundas nas suas infraestruturas rodoviárias e no parque automóvel, que passou de um veículo ligeiro para dez habitantes, para um veículo ligeiro por cada dois habitantes. Cumulativamente verificou-se o aumento do número de quilómetros percorridos e diminuição gradual da sinistralidade rodoviária, de acordo com o gráfico n.º 1 (Simão, 2010).

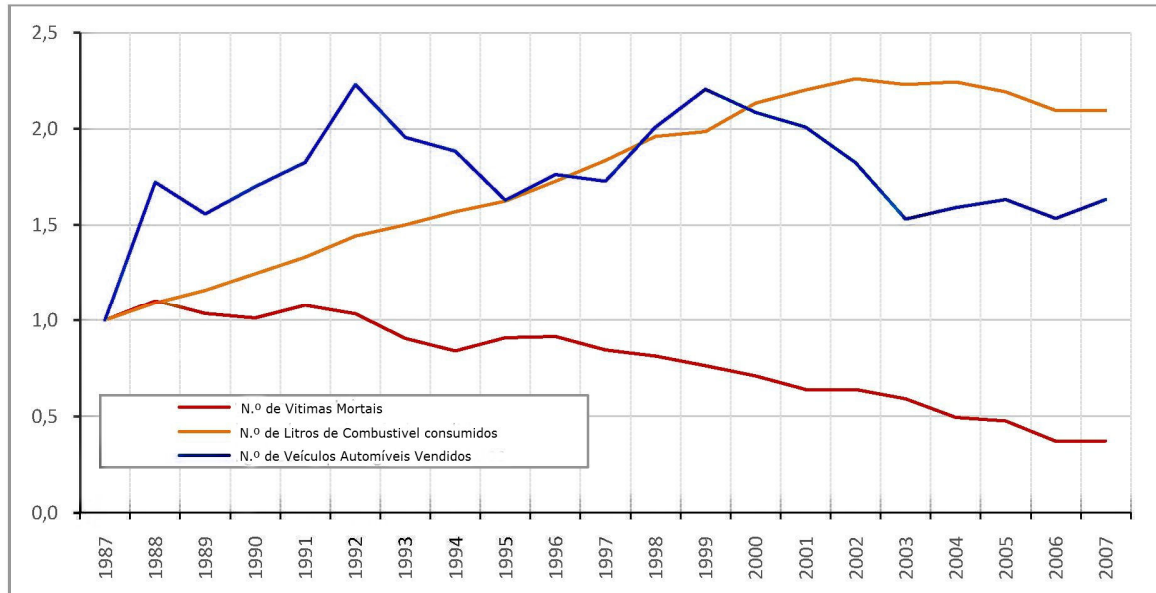


Gráfico 1 - Relação do N.º de Km percorridos, N.º Veículos e Vítimas Mortais (Adaptado Simão N., 2010)

Apesar do decréscimo da Sinistralidade, segundo Donato & Santos (2012), entre 1996 e 2010, a sinistralidade rodoviária custou em média ao Estado

Português 1,64% do total da riqueza gerada no nosso País. Perante esta realidade e no contexto das melhores práticas Europeias, Portugal iniciou no final do século XX, um planeamento estratégico e operacional na área da segurança rodoviária, circunscrevendo-se à realização de cinco planos de atividades anuais, designados – Plano Integrado de Segurança Rodoviária (PISER) – elaborados entre os anos de 1997 e 2001 (Lopes, Clemente, & Queiroz, 2013).

Na tentativa de implementar uma estratégia integradora a nível Europeu, a Comissão Europeia (CE) propôs, em 2001, no “Livro Branco” sobre a política europeia de transportes (CE, 2003), a redução para metade das vítimas mortais nas suas estradas europeias até ao ano de 2010. Neste contexto, surge o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR) 2003 - 2010. A caracterização da sinistralidade em Portugal (ANSR, 2014) evidenciava o peso assumido pelos acidentes dentro das localidades (68%), derivados, na sua maioria de colisões (54%) e atropelamentos (23%). O número de fatalidades relacionadas com os peões assume uma expressão significativa dentro das localidades, onde representa mais de 65% de todos os peões mortos (Seco, Ferreira, Silva, & Costa, 2008).

Neste contexto, o PNPR (2003 - 2010) preconizou como objetivo principal a redução em 50% do número de mortos e de feridos graves até 2010. Os resultados registados apresentaram reduções consideráveis nos índices de sinistralidade rodoviária, designadamente no índice de sinistralidade dos peões, veículos pesados e nos veículos de 2 rodas (Seco, Ferreira, Silva, & Costa, 2008).

Posteriormente, a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR)⁶, com âmbito de aplicação de 2008-2015, estabeleceu como novo objetivo salvar 1350 vidas em 7 anos, tendo existido a preocupação, no desenvolvimento e implementação do programa, de envolver um conjunto alargado de entidades, entre as quais a PSP. A ENSR definiu objetivos estratégicos e metas de redução da sinistralidade rodoviária, bem como objetivos operacionais, tendo

⁶ ENSR foi aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 14 de maio, enquanto instrumento nacional de gestão de combate à sinistralidade rodoviária (Lopes, Clemente, & Queiroz, 2013).

como finalidade colocar Portugal, entre os países da UE com mais baixa sinistralidade rodoviária a 30 dias, por milhão de habitantes (IMT, 2012). No entanto, a ENSR não alcançou a sua primeira Meta Quantitativa em 2011. Portugal, de acordo o Gráfico n.º 2, apesar dos progressos realizados, só conseguiu reduzir o índice de sinistralidade para 89 mortes por milhão de Habitantes, contra os 78 estabelecidos como Meta para a primeira fase da ENSR (Lopes, Clemente, & Queiroz, 2013).

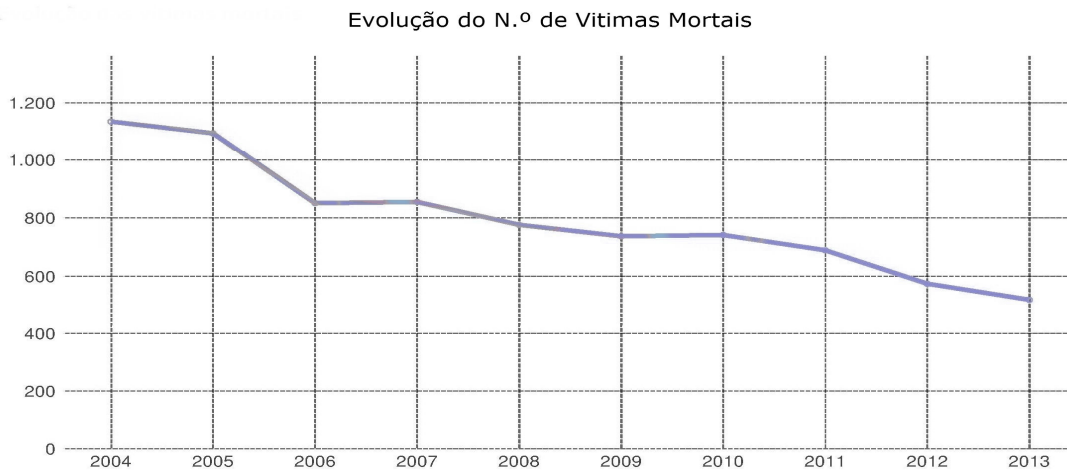


Gráfico 2 - Evolução do N.º de Vítimas Mortais em Portugal, entre 2004 e 2013 (ANSR, 2014).

Face a esta contingência, de acordo com a revisão intercalar da ENSR e tendo em consideração os resultados da sinistralidade até 2011, foram identificados novos fatores de risco, que conduziram a uma nova redefinição dos Objetivos Estratégicos, dentro os quais se destacam: “...OE2 – Proteção de utentes vulneráveis; OE3 – Aumento da Segurança dentro das localidades; OE4 – Redução dos principais comportamentos de risco...” (Lopes, Clemente, & Queiroz, 2013, p. 11). A ENSR atribuiu às entidades fiscalizadoras a implementação de uma fiscalização permanente sobre os comportamentos de risco dos condutores, nas localidades e orientada para a proteção dos utilizadores vulneráveis (Costa & Farinha, 2010). Com efeito, torna-se relevante refletir em que medida o fator humano poderá influenciar a segurança rodoviária.

1.2. Comportamento de Risco e o Fator Humano

O comportamento humano constitui um dos pilares da segurança rodoviária, dado que na vasta maioria dos acidentes rodoviários, as ações e as reações dos indivíduos têm uma contribuição significativa para a ocorrência do acidente, seja por terem infringido a sinalização, regras de trânsito ou por, perante algum acontecimento inesperado, não terem conseguido evitar o acidente (Correia A. , 2006).

Apesar do ambiente rodoviário constituir um potenciador de acidentes rodoviários, (Belo & Queirós, 2011), é do condutor que se esperam “atitudes adequadas relativamente a fatores de risco como a velocidade, álcool, fadiga, distração, utilização de telemóveis, dispositivos de segurança, etc.” (Meirinhos, 2011, p. 108). Face a esta realidade, o risco⁷ percecionado de determinada conduta encontra-se sempre muito aquém do risco objetivo que essa mesma comporta. Deste modo a comunicação do risco é “essencial à sensibilização e à facilitação da compreensão do risco por parte do público” (Fernandes L. , 2014, p. 68).

Por conseguinte, o Estado Português tem procurado desenvolver estratégias, no sentido de conformar o comportamento dos indivíduos com as regras mais elementares da segurança rodoviária, entre as quais se destacam as normas jurídicas e o policiamento rodoviário (Júdice, 2011). Na aplicação destas normas encontra-se subjacente o incremento de “custos pecuniários/sociais associados aos acidentes e principalmente sobre o seu causador”, dado que a variável económica assume-se como extremamente relevante na “tomada de decisão do individuo em contexto rodoviário, pelo que aplicação de um sistema de recompensas/penalizações” potenciam a segurança rodoviária (Meirinhos, 2011, p. 110).

De acordo com a Teoria Homeostática do Risco, desenvolvida por Gerald Wilde, o “nível de risco percebido surge assim como resultado da avaliação que o condutor faz dos custos/benefícios associados às suas decisões, que podem assim ser mais prudentes ou arriscadas” (Marques, 2011, p. 11). Estas decisões estão também dependentes da perceção individual dos custos

⁷ O risco é caracterizado pela “probabilidade da ocorrência de um evento e as suas consequências” (Fernandes L. , 2014, p. 69)

prováveis da sua ação (multas, acidentes, etc.) ou do benefício percebido sempre que realizada uma manobra (Meirinhos, 2011).

Nesta medida, a prática de condutas de risco é condicionada pelos custos/benefícios decorrentes do grau da probabilidade do infrator ser sancionado, da severidade da sanção aplicável e dos valores ético/morais intrínsecos a cada cidadão. Ou seja, a penalização legal deverá consubstanciar-se na proteção de bens jurídicos fundamentais e em valores morais, que normalmente são acompanhados por um sentimento de reprovação social (Donário & Santos, 2012; Farinha, 2012). Pelo que a expectativa do sancionamento “adequado e eficaz constitui o principal indutor da generalização do comportamento cívico ao volante” (Correia A. , 2006, p. 18).

Tendo em consideração a dinâmica e o funcionamento do sistema rodoviário cumulativamente com os pilares do comportamento humano e da gestão do sistema, a CE identificou as infrações/condutas mais relevantes do ponto de vista da segurança rodoviária⁸. Nestas condutas estão incluídas o excesso de velocidade, o desrespeito da obrigação de parar imposta pela luz vermelha de regulação do trânsito, utilização do cinto de segurança e a condução sob influência do álcool e substâncias psicotrópicas, à circulação em sentido oposto à circulação, a utilização de telemóvel, entre outras (Farinha, 2012).

Em 2013 foi levado a efeito um estudo pela Prevenção Rodoviária Portuguesa⁹ (PRP, 2014), que adaptou o questionário utilizado no estudo SARTRE IV¹⁰, no qual participaram 19 países da UE. Este estudo consistiu numa observação dos comportamentos dos condutores cumulativamente com aplicação de inquéritos presenciais, com o objetivo de obter dados sobre as opiniões, as atitudes e os comportamentos auto declarados dos portugueses sobre a segurança rodoviária.

⁸ No âmbito da diretiva n.º 2011/82/UE, de 25 de Outubro, visou facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações, entre Estados membros da União Europeia (EU) relativas a infrações às normas trânsito, relacionadas com a segurança rodoviária (Farinha, 2012).

⁹ Estudo realizado pela Prevenção Rodoviária, de natureza observacional do cumprimento de alguns normativos da legislação rodoviária, conjuntamente com aplicação de um inquérito presencial a 612 condutores de veículos ligeiros (PRP, 2014).

¹⁰ SARTRE é um estudo que afere as atitudes, percepções, opiniões e experiências dos condutores de veículos automóveis, a nível Europeu.

O estudo realizado pela PRP (2014) controlou a velocidade de aproximadamente a 246 mil veículos, dos quais 95% veículos ligeiros, no qual foi possível verificar que 42% dos veículos circulavam em excesso de velocidade¹¹. Se se atender ao tipo de infração, no que concerne aos veículos ligeiros e pesados, 82% das infrações correspondiam a contraordenações leves, enquanto as infrações graves e muito graves atingiram o valor de 19% das infrações detetadas. Analisando a velocidade controlada nas localidades, onde o limite máximo é de 50 km/h, foi possível concluir que 65% da totalidade de veículos ligeiros circulava acima dos 50 km/h, dos quais 22% constituem infrações graves e muito graves (acima dos 70km/h). Estes números ganham ainda maior relevância, sabendo que é nas localidades onde circula um maior número de utilizadores vulneráveis¹², entre os quais peões e ciclistas, sendo este um problema da estrutura rodoviária urbana que está desenvolvida numa ótica dos veículos automóveis e do escoamento de tráfego dentro das localidades (Gomes, 2008). Tendo-se como referência o número de condutores penalizados por excesso de velocidade nos últimos três anos, de acordo com o SARTRE IV e PRP (2014), em Portugal, somente 14% foram penalizados por circularem em excesso de velocidade, em comparação com a média europeia que se situa nos 23% (PRP, 2014).

No que se refere à condução sob a influência de álcool, entre 2011 e 2013 foram detetados anualmente, uma média de 27 mil condutores a conduzir sob a influência de álcool (RASI, 2014). No estudo realizado pela PRP (2014) procederam à realização do teste de despistagem ao ar expirado a 4666 condutores e verificou-se que somente 3,1% dos mesmos conduziam sob a influência de álcool (TAS superior a 0,5 g/l), com uma taxa de deteção de 1 condutor por 32 testes de despistagem. No entanto, se tivermos em consideração os valores do estudo SARTRE IV, Portugal nos últimos 3 anos apresenta uma taxa de fiscalização superior à média europeia, com 49%

¹¹ Segundo o IMT, o excesso de velocidade consubstancia-se na conduta de ultrapassar os limites legais de velocidade, impostos por lei. A velocidade excessiva refere-se à velocidade não adequada para as condições da via, do veículo ou de quaisquer outras circunstâncias.

¹² O art.º n.º 1 CE define utilizadores vulneráveis como peões e os utilizadores de velocípedes, bem como crianças, idosos, grávidas, pessoas com mobilidade reduzida ou pessoas com deficiência.

condutores alvo de fiscalização à condução sob a influência de álcool (PRP, 2014).

Comparativamente, o cumprimento da sinalização semafórica, num total de 1354 veículos observados no estudo da PRP (2014), 39% dos veículos observados não respeitaram a sinalização semafórica, no sentido da obrigatoriedade de parar, com especial relevância os motociclos. No cumprimento da cedência de passagem, verifica-se que 85% dos veículos ligeiros não param perante a sinalização vertical STOP (Sinal B1 do RST) e 17% destes não cedem passagem aos veículos com prioridade. No que concerne a cedência de passagem a peões em zona de travessia de peões foi possível verificar que 26% dos veículos não cederam passagem, enquanto aproximadamente 22% dos peões não utilizam as zonas destinados à travessia dos peões (PRP, 2014). No que se refere ao uso de telemóvel, numa observação a 7615 condutores, cerca de 2,5% foram detetados fazendo uso de telemóvel durante a condução (PRP, 2014). Relativamente à utilização de cinto de segurança, o estudo da PRP (2014) verificou que na observação de 7626 veículos, 4% dos condutores e passageiros da frente não faziam uso do cinto de segurança. Este valor aumenta consideravelmente no que diz respeito aos restantes passageiros, com uma percentagem superior 27%.

Perante esta realidade, segundo Graça & Ramos (Pinto, 2006, p. 19) “parece consensual a afirmação de que a prática social da condução rodoviária em Portugal é marcada por uma colectiva e generalizada interiorização da impunidade”, evidenciando-se no desrespeito permanente das regras de circulação e por não existir uma inequívoca reprobção por parte da comunidade. Face a esta contingência, é exigido do Estado Português assegurar a circulação de bens e pessoas em segurança, sendo “... caracterizado pela ausência de riscos inaceitáveis ou intoleráveis. É um estado em que qualquer risco é inferior ao seu limite superior aceitável” (Oliveira, 2011, p. 174).

1.3. Legislação Rodoviária

Num ambiente rodoviário sustentável e seguro, a regulamentação rodoviária apresenta-se assim como fundamental para a diminuição dos riscos inerentes

ao comportamento dos cidadãos, sendo necessário a existência de uma Polícia motivada e capacitada, a prosseguir as melhores práticas instituídas e os fins que a lei lhe confere (Simão, 2010).

A regulação normativa do comportamento dos utilizadores das vias públicas remonta ao aparecimento dessas mesmas vias, com as Ordenações do Reino de D. Pedro II de 1686, que já estabeleciam as regras de cedência, “prioridades para coches, seges e liteiras onde, pela estreiteza da rua, fosse preciso recuar”. Assim com a primeira legislação avulsa, posteriormente com os primeiros regulamentos (1901) e, mais tarde, com o primeiro Código da Estrada (1928), a circulação rodoviária encontra-se legalmente prevista e em permanente evolução (Costa & Farinha, 2010, p. 7). Esta normatização da circulação rodoviária pretende regular o princípio da liberdade de trânsito, nomeadamente no que diz respeito à “concepção, à interpretação e aplicação das normas jurídicas aos casos concretos”, definindo que os cidadãos devem “abster-se de actos que impeçam ou embarquem o trânsito ou comprometam a segurança ou a comodidade dos utentes das vias” (Costa & Farinha, 2010, p. 4).

1.3.1. Contraordenações Rodoviárias

Atualmente, o conjunto de legislação rodoviária prevê contraordenações Rodoviárias (CO), presentes no Código da Estrada (CE)¹³, legislação rodoviária complementar ou especial, de acordo com o regime geral das contraordenações. O CE prevê como contraordenação, todo o “facto típico e censurável”, sancionável com uma coima, nos termos do art.º 131º do CE (Vieira, 2007).

O CE, no seu artigo 135º, estipula a regra sobre quem impende a responsabilidade pela prática das infrações. O responsável é o agente dos factos constitutivos do tipo de ilícito, apesar de pessoas coletivas também poderem ser responsabilizadas pela prática de CO rodoviárias. O condutor é responsável pela violação de regras relativas ao exercício da condução, enquanto o proprietário é responsável pelas infrações respeitantes às

¹³ Lei n.º 72/2013, de 03 de Setembro, veio proceder à Décima terceira alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio;

condições de admissão de veículo à via pública. No direito das CO rodoviárias, a simples negligência é suficiente para a censura jurídica, na medida em que para a aplicação de sanções, não é necessário dolo (Costa & Farinha, 2010).

No caso das Forças de Segurança contactarem com o infrator, no ato de verificação da infração, elaboram ANCO (Art.º 170.º e 171.º CE) e nos termos do art.º 173 CE requerem o pagamento da coima pelo montante mínimo. Caso o pagamento não seja efetuado, procedem à apreensão provisória do título de condução e/ou do documento de identificação do veículo.

As CO rodoviárias classificam-se em leves, graves e muito graves (art.º 136.º CE). A classificação da infração como grave/muito grave esta diretamente relacionada, com o seu grau de perigosidade abstrata e dos bens jurídicos que são colocados em causa, estando essas condutas previstas no art.º 145 e 146.º CE (Vieira, 2007). As CO leves são sancionáveis apenas com coima¹⁴ e as CO graves ou muito graves são sancionáveis com coima e sanção acessória (art.º 138.º CE). A sanção acessória aplicável aos condutores consiste na inibição de conduzir veículos ou apreensão de veículo, caso sejam pessoas coletivas, pelo período de 1 mês a 1 ano ou 2 meses a 2 anos, respetivamente (art.º 147 CE)¹⁵ (Vieira, 2007). No que diz respeito ao valor ideal da coima, este corresponde à importância de cada conduta, de forma a “otimizar o nível de cuidado”, isto é a coima ideal prende-se com valores relativos à capacidade em dissuadir o condutor adotar comportamentos de risco (Costa & Farinha, 2010, p. 9).

Para minimizar os custos da sinistralidade há, por isso, necessidade de combinar na proporção ideal e equilibrada, a possibilidade dessa infração ser detetada e que a sanção tenha severidade correspondente à gravidade da própria conduta (Costa & Farinha, 2010).

¹⁴ A coima, característica do Direito de Ordenação Social, define-se como um montante pecuniário que o arguido terá que proceder ao pagamento, sendo prevista com montante mínimo e um montante máximo (Vieira, 2007)

¹⁵ Portugal brevemente irá substituir este regime pelo sistema de carta por pontos, de forma a aumentar o grau de perceção e de responsabilização dos condutores.

1.3.2. Crimes Rodoviários

O Direito Penal Rodoviário é a área do direito que se dedica ao estudo dos crimes rodoviários em geral, é ao DP que compete a função de tutela e punição das mais graves condutas praticadas na via pública, nas situações em que o direito de ordenação social não é bastante para prevenir a prática de ilícitos (Vieira, 2007). A tutela do bem jurídico da segurança rodoviária “tem como objetivo principal a manutenção de todas as condições garantidas pela ordem jurídica, de forma a existir uma circulação rodoviária sem riscos superiores aos permitidos por lei” (Rodrigues, 2012, p. 4). O direito penal rodoviário consubstancia-se em três princípios básicos: o princípio da confiança, da condução controlada e da segurança¹⁶ (Vieira, 2007)

São considerados como crimes rodoviários, entre outros, a condução perigosa de veículo rodoviário (art.º 291º CP), condução de veículo em estado de embriaguez, sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas (art.º 292º CP), condução sem habilitação legal (Lei n.º 138/2012) e o crime de ofensas à integridade física por negligência em acidente de viação (art.º 148º CP) (Rodrigues, 2012). São considerados crimes de perigo, dado o desconhecimento do nível de risco que cada situação rodoviária comporta. Em síntese, o tipo de crime considera-se preenchido, mesmo que o bem jurídico, da segurança na circulação rodoviária, não tenha sido efetivamente lesado (Vieira, 2007).

A probabilidade da deteção, aliada à efetiva aplicação da sanção constituem desde logo, instrumentos de prevenção criminal. Neste sentido, as Forças de Segurança tem que adequar a sua intervenção, enquanto “dissuasora de perigos e danos” e dirigir o seu policiamento às condutas que mais comprometem a segurança rodoviária (Costa & Farinha, 2010; Donário & Santos, 2012).

¹⁶ De acordo com o princípio da confiança, “a pessoa que participa na circulação rodoviária, respeitando as suas regras e de forma lícita, pode confiar que os restantes intervenientes atuem de igual modo, isto é, quem se orienta pelas regras de circulação rodoviária tem o direito de esperar que os outros também de comportem da mesma forma” (Rodrigues, 2012, p. 4).

Capítulo 2 - Policiamento Rodoviário

A segurança deve ser encarada como um direito adquirido, semelhante aos demais direitos, liberdades e garantias. Numa ótica humanista e humanizante, a segurança é a garantia da liberdade física e psicológica para usufruto pleno dos demais direitos fundamentais (Valente M. , 2012). Daqui se retira que a função do Estado relativamente à segurança é de “prever, prevenir e neutralizar todas as formas de violência privada, individuais ou colectivas, com vista a garantir a paz pública, a normal convivência em sociedade (...) o regular exercício dos direitos e liberdades fundamentais dos cidadãos” (Dias M. , 2005, p. 23).

Neste sentido, o Estado Português incumbe a Polícia¹⁷, como tarefa fundamental a Segurança Interna, que nos termos do art.º 1 n.º 1 da Lei 20/87, de 12 de julho - LSI, “em garantir a ordem, a segurança e a tranquilidade públicas, proteger pessoas e bens (...), o regular exercício dos direitos e liberdades fundamentais dos cidadãos e o respeito pela legalidade democrática”. Nos termos da Lei Orgânica da PSP (Lei 53/2007 de 31 de agosto), no seu art.º 3 n.º1 constitui atribuição da PSP “velar pelo cumprimento das leis e regulamentos relativos à viação terrestre e aos transportes rodoviários e promover e garantir a segurança rodoviária, designadamente através da fiscalização...”.

Incumbe à PSP, enquanto Força de Segurança, garantir a segurança rodoviária, através da fiscalização, do ordenamento e disciplina do trânsito; Investigar, participar e reconstituir acidentes rodoviários e colaborar em iniciativas e programas relacionados com a prevenção rodoviária. Uma das premissas fundamentais na atividade policial prende-se com o empenhamento de meios humanos e materiais no policiamento rodoviário, de acordo com a análise do risco rodoviário e assente numa estratégia assertiva de combate à sinistralidade rodoviária (Leal A. , 2010).

¹⁷ De acordo com Marcello Caetano, nos termos do art.º 272 CRP, a Polícia “consiste no modo de actuar da autoridade administrativa que consiste em intervir no exercício das actividades individuais susceptíveis de fazer perigar interesses gerais, tendo como objecto evitar que se produzam, ampliem ou generalizem os danos sociais que as leis procura prevenir” (Caetano, 1994, p. 1150).

2.1. Cientificidade e Legitimidade da Atividade Policial

As Forças de Segurança, além do seu papel preventivo enquanto regularizador de trânsito e de conflitos na circulação rodoviária, têm como missão promover a “alteração do comportamento dos condutores e dos demais utilizadores, considerando os incentivos criados pelas normas e pela probabilidade da sua aplicação...” (Donário & Santos, 2012, p. 20).

Os países com mais sucesso, na redução dos índices de sinistralidade rodoviárias foram os que “aparentam ter realizado um maior esforço na área da fiscalização e aplicação das leis em vigor” (Macário & Carmona, 2013, p. 4). No entanto, segundo Graça & Ramos, a condução rodoviária em Portugal evidencia uma “colectiva e generalizada interiorização da impunidade”, consubstanciada no desrespeito permanente das regras de condução (Pinto, 2006, p. 19; Graça & Ramos, 2001).

O conceito imagético de “ineficiência” da atuação policial está diretamente relacionado com a percepção dos cidadãos da “ausência de controlos sistemáticos e permanentes” por parte das autoridades, acabando por um “controlo ineficaz resultar num sentimento de impunidade generalizado” (Reto & Sá, 2003, p. 45). Assim, “sem um controlo permanente e generalizado, os cidadãos poderão vir a sentir que existe iniquidade na aplicação das sanções” (Reto & Sá, 2003, p. 138). Nesse sentido, “o controlo permanente e equitativo na sua aplicação (...) é a estratégia que melhor possibilita a integração social das regras e aceitação das sanções que o seu infringimento implica” (Reto & Sá, 2003, p. 139).

Paralelamente, a atividade policial processa uma ínfima parcela das infrações ocorridas em determinado local ou momento, dadas as limitações inerentes à atividade policial. Dentro desta ótica, a “mera prevenção” não é capaz de dissuadir e impedir os comportamentos mais gravosos, dado o sentimento latente de ineficácia da atividade policial (Evans, 2004).

Não obstante, as estratégias e metodologias de fiscalização apresentam-se como extremamente relevantes, pois devem adequar-se à finalidade da ação policial, a manutenção da segurança rodoviária. Neste medida, a fiscalização

policial terá que fazer uso do policiamento orientado pela Inteligência¹⁸ (POI), de forma maximizar a segurança rodoviária, através de uma fiscalização policial informada e baseada em dados científicos, que se concentre nas condutas e infrações que comprovadamente mais contribuam para a sinistralidade rodoviária (Fernandes L. , 2014).

Por outro lado, importa compreender o grau de legitimidade com que os cidadãos encaram a fiscalização rodoviária e em que medida a percebem como adequada e necessária (Evans, 2004). Em conformidade com Bittner, entre todas as instituições governamentais, “a polícia ocupa uma posição que desperta um interesse especial: Ela é, ao mesmo tempo, a mais conhecida e a menos compreendida de todas elas” (Fernandes L. , 2014, p. 170).

Neste contexto, a legitimidade policial é definida como a percepção da comunidade, da capacidade das Forças de Segurança atuarem, fazendo uso das suas competências legais, sendo esse desempenho reconhecido como necessário e equitativo. Impõe-se assim que função de Polícia “seja rosto da marca constitucional plasmada nos princípios gerais da nossa democracia (...) a marca da legitimidade sociológica – vontade do povo que se desenvolve para a vontade do cidadão” (Valente G. , 2012).

Não obstante, ainda atualmente os conceitos da “caça à multa”, “comissões em multas” e corrupção encontram-se enraizados na sociedade portuguesa, enquanto conceito imagético do desempenho das Forças de Segurança, afigurando-se como consequência da “criação de uma imagem de uma entidade ilegítima na sua função e que como tal, não merece ser respeitada” (Reto & Sá, 2003, p. 95).

A legitimidade da atividade policial é influenciada por inúmeros fatores, entre os quais, a metodologia de fiscalização e os tipos de infração em que concentram a sua ação. Os cidadãos frequentemente não compreendem o posicionamento, nem os locais das operações de fiscalização, designadamente no controlo de velocidade, encarando-a desta forma como ilegítima. Por outro lado, a

¹⁸ O modelo de policiamento orientado à inteligência (*intelligence-led policing*) é baseada na análise de dados, na obtenção de informação e geração de inteligência, a fim de instruir a tomada de decisão a nível estratégico, por parte dos gestores das organizações policiais, de forma a otimizar a atividade policial (Fernandes L. , 2014).

fiscalização da condução sob a influência de álcool ou “manobras perigosas” são consideradas mais pertinentes e ajustadas, do que infrações relativas a estacionamento irregulares ou por falta de documentos (Reto & Sá, 2003).

Por último, a comunicação e a publicitação da atividade policial constituem uma mais-valia, apresentando-se como uma das estratégias mais adequadas para obter uma maior consciencialização do risco rodoviário. Esta comunicação coordenada a nível nacional e reforçada ao nível local acarretaria uma maior proximidade do cidadão à PSP, conjuntamente com uma maior visibilidade das ações policiais (Master, 2012).

O policiamento rodoviário, quando considerado arbitrário e desproporcional, acarreta uma enorme falta de colaboração e compreensão por parte da comunidade (Correia A. , 2006). Neste contexto é necessário que as forças de segurança consigam “projectar uma imagem de legitimidade a partir da sua actuação concreta” (Reto & Sá, 2003, p. 190), principalmente através de metodologias de fiscalização que sejam percecionadas como equitativas e justas.

2.2. Operacionalização da Fiscalização Rodoviária

Com efeito, encontra-se devidamente comprovado a existência de um nexo de causalidade entre a violação das regras de circulação e a maior incidência da sinistralidade rodoviária (CE, 2003). De acordo com as orientações europeias relativas à política de segurança rodoviária de 2011 a 2020, o controlo do cumprimento das normas rodoviárias constitui um fator essencial na redução da sinistralidade. O reforço da coordenação e a partilha das melhores práticas¹⁹ a nível europeu contribuem para tornar mais eficiente o policiamento rodoviário, em especial quando intensivamente aplicado e amplamente divulgado na comunidade em que se insere (CE, 2010).

Relativamente à Política de Segurança Rodoviária da UE, existem três importantes referências: *The White Paper on European Transport Policy*, *The European Road Action Programme*, and *the Commission Recommendation on*

¹⁹ Dos inúmeros projetos e boas práticas de fiscalização, destacam-se: Projeto de Investigação de Acidentes de Viação; Projeto de Controlo Automático de Velocidade; Projeto de Fiscalização de Sistemas de Autoproteção; Projeto “DRUID”; Projeto de Fiscalização de Distâncias de Segurança; Projeto “ITS”; entre outros (Leal A. , 2010).

Enforcement in the field of Road Safety; O primeiro estabelece metas relativas à melhorar da segurança rodoviária; O segundo apresenta estratégias para a melhoria da regulamentação a nível da legislação rodoviária e técnicas de policiamento eficazes; o terceiro documento propõe um plano específico para a Fiscalização Policial nos Estados Membro da União da Europeia (Pepper, 2008).

As investigações realizadas revelaram que para incrementar o grau de conformidades 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. Esta abordagem implica uma ação coordenada e orientada para objetivos comuns.

Uma das estratégias mais aplicadas pelas Forças Policiais no combate à sinistralidade rodoviária passa pelo aumento da sua visibilidade, como forma de diminuição da sinistralidade e condicionamento do comportamento dos utilizadores na via pública. A visibilidade policial apresenta-se como vantajosa em zonas de acumulação de tráfego e de acidentes²⁰, dada a sua eficácia na redução de acidentes em zonas específicas, na medida em que obriga os condutores a adequar o seu comportamento, de forma a evitar serem fiscalizados. No entanto, o mero recurso à visibilidade policial não irá implicar alterações no comportamento dos condutores a médio/longo prazo, visto que não irá acarretar uma significativa perceção do risco de serem fiscalizados. Com efeito, os elementos policiais já despendem uma grande parte do seu tempo em funções de visibilidade e prevenção, sendo que alguns estudos evidenciaram que somente 5% é utilizado em funções de fiscalização rodoviária (PACTS, 2005).

As operações de fiscalização podem ser subdivididas em fiscalizações inopinadas e planeadas. As operações planeadas de elevada/média dimensão requerem um maior planeamento e utilização de um elevado número de recursos. Cumulativamente, costumam apresentar menos vantagens em termos do custo/eficiência, apesar do seu principal objetivo constituir o aumento da visibilidade policial. As operações de pequena dimensão, que se realizam diariamente, como missão das Forças de Segurança, acabam por ser

²⁰ Nos termos da NEP AUOOS/DO/01/20 de 06/02/14 - Policiamento de Visibilidade.

as mais eficientes, dada a sua flexibilidade e a necessidade de poucos recursos. Por outro lado, os utilizadores da via pública acabam por perceber a presença policial constantemente, em diversas localizações e períodos temporais. Por último, as fiscalizações inopinadas, que consistem numa ação não planeada, apresentam igualmente uma elevada eficiência, contribuindo para o aumento da incerteza e da perceção do risco por parte dos condutores, na medida em que podem ocorrer a qualquer momento (Master, 2012).

Relativamente à definição do objetivo das operações, em termos de eficiência, existe sempre a dicotomia entre operações centralizadas em infrações seletivas ou operações genéricas. As operações seletivas apresentam-se como mais eficientes, céleres e permitem fiscalizar um maior número de condutores, sendo adequadas à generalidade das infrações (Master, 2012). Por outro lado, as operações genéricas, além de não serem tão eficientes, apelam a uma elevada discricionariedade²¹ da fiscalização policial. Estas operações acabam por deixar ao critério de cada elemento policial, quais as condutas ou infrações a fiscalizar, contribuindo para um aumento da perceção da arbitrariedade da atividade policial.

A ação concertada a nível nacional justifica-se para que o cidadão percece a atuação policial enquanto uma Polícia Integral, não deixando ao critério de cada departamento policial as estratégias e as metodologias adotar no policiamento rodoviário (CE, 2003; Master, 2012).

Não obstante, não poderemos esquecer que dada a complexidade da legislação rodoviária e das diferentes tipologias de infrações existem inúmeros condicionantes e limitações na operacionalização da fiscalização policial, senão vejamos:

- 1) A natureza das infrações detetadas é muito variável, desde infrações relativas a manobras rodoviárias, comportamento dos condutores, infrações relativas ao veículo, falta de documentos, entre outros;

²¹ A discricionariedade policial poderá ser definida como se tratando “daquele espaço de liberdade que goza a Ação concreta da polícia e que ultrapassa largamente as margens dentro das quais a lei permite a intervenção de considerações de oportunidade da Polícia” (Dias & Andrade, 2013, p. 446).

- 2) Por outro lado, as infrações apresentam diferenciadas frequências de ocorrência, aliado a uma maior ou menor visibilidade e conseqüente influência na probabilidade de deteção;
- 3) Multiplicidade de procedimentos legais, desde apreensão de documentos, de veículos, objetos, passando pela realização de testes de despistagem de álcool ou substâncias psicotrópicas, que implica uma maior complexidade técnica e que afetam a eficiência da fiscalização;
- 4) A eficácia da fiscalização de condutas relativas a peões e passageiros encontra-se condicionada, na medida em que não estão obrigados a estar munidos de identificação, nos termos do art.º 85.º CE. Os ciclistas, embora estejam obrigados a se fazerem acompanhar de documento identificação, as dificuldades de identificação mantêm-se;
- 5) A deficiente interiorização dos conceitos da sinistralidade e a falta de capacitações técnicas do efetivo policial, no âmbito da legislação rodoviária.

Face as estas contingências, igualmente terá que se ter em consideração que o policiamento rodoviário condiciona a deteção de terminadas infrações, tendo como exemplo o excesso de velocidade. Tendo como referência o ano de 2013, no controlo de velocidade por radar realizado a nível nacional, a PSP detetou uma infração por excesso de velocidade por cada 35 veículos controlados. A explicação prende-se com o número de infrações leves serem em número tão elevada (82% das infrações de acordo com o estudo da PRP-2014), que o radar é normalmente programado para detetar excessos de velocidade só a partir de determinada velocidade. Desta forma, a taxa de deteção de um veículo em excesso de velocidade seria muito superior, se a fiscalização abrange-se igualmente as infrações leves. Por outro lado, não iria fomentar a perceção que os veículos podem circular em excesso de velocidade, sem serem alvo de fiscalização, desde que dentro de determinados limites.

Baseado no estudo da PNR (2014), a taxa de frequência do uso telemóvel na condução cingiu-se a uma infração por 40 veículos, cedência de passagem na

passadeira apresentou uma infração por 38 veículos e de cedência passagem a outros veículos situou-se em uma infração por 15 veículos controlados.

Neste sentido, inerente à fiscalização policial estará sempre subjacente um determinado grau de discricionariedade. Na medida em que a frequência das infrações rodoviárias são de tal forma diversificadas e numerosas, que não é exequível a cada elemento policial desempenhar a sua função, se tivesse que atuar perante toda e qualquer infração rodoviária (*full enforcement*).

Nesta medida, a fiscalização policial terá que consubstanciar-se num policiamento orientado pela Inteligência²² (POI), de forma maximizar a segurança rodoviária, através de uma fiscalização policial informada e baseada em evidências científicas. Dado ao exposto, a atividade policial terá que recorrer a estudos de comportamentos/percepções dos condutores, dados estatísticos relativos à sinistralidade, aliado à análise de risco, conjugada com a probabilidade da sua ocorrência. A interpretação desta informação possibilita uma diminuição da discricionariedade policial, através da definição ao nível estratégico de protocolos de atuação, nomeadamente no que concerne ao tipo de condutas, locais e períodos temporais que apresentam maior risco e a padronização da atividade policial (ETEP, 2011) (IRAP, 2010).

2.3. Estatísticas Operacionais

Considerando o período entre 2010 e 2013, inclusivé, as Forças de Segurança com competência em território nacional (PSP e GNR) planearam e executaram, por ano, aproximadamente 45 mil acções de fiscalizações rodoviárias e fiscalizaram aproximadamente 3 milhões de condutores (IMT, 2010; RASI, 2014).

No que concerne às infrações detetadas, no âmbito da legislação rodoviária, anualmente, a PSP e GNR verificam aproximadamente 1,4 milhões de CO, das quais 73% dizem respeito a infrações leves, seguidas das contraordenações graves e muito graves com 22% e 5%, respetivamente (RASI, 2014).

²² O modelo de policiamento orientado à inteligência (*intelligence-led policing*) é baseada na análise de dados, na obtenção de informação e geração de inteligência, a fim de instruir a tomada de decisão a nível estratégico, por parte dos gestores das organizações policiais, de forma a otimizar a atividade policial (Fernandes L. , 2014).

Se analisarmos os valores da Sinistralidade Rodoviária durante o período em análise, foram reportados às Forças de Segurança cerca de 132 mil acidentes, destacando-se a redução de 21% no número de acidentes do ano de 2010 a 2013, redução no número de mortos em 30%, redução de 22% dos feridos graves e 16% dos feridos leves (RASI, 2014). No entanto, em 2013 a média europeia de mortes por milhão de habitantes situava-se nas 52, enquanto Portugal ainda se encontrava nas 62. Se atendermos à localização dos acidentes rodoviários, poderá verificar-se que 75% do número de acidentes com vítimas, 65% do número de acidentes com feridos graves²³ e 58% dos acidentes com mortos ocorreram em localidades (ANSR, 2014, p. 13). Se tivermos em consideração o tipo de vítima, podemos concluir que os peões²⁴ constituem aproximadamente 19% das vítimas mortais e 23% do número de feridos graves, a nível nacional (ANSR, 2014, p. 18).

Tendo como base de comparação os resultados operacionais da PSP e GNR, atendendo ao ano de 2013, é possível verificar que a PSP é responsável pela verificação de 53% da totalidade das infrações a nível nacional, mas não ultrapassa os 27% de todas infrações por excesso de velocidade, de 39% dos condutores sob a influência de álcool e 25% de todas infrações por falta de cinto de segurança.

Se tivermos só em consideração as infrações apuradas pela PSP, o excesso de velocidade constitui 11% e a condução sob a influência de álcool 3%, do total das infrações verificadas pela PSP, em 2013. Relativamente aos dados da GNR, o excesso de velocidade constitui 34% e condução sob a influência de álcool constitui 6% de todas as infrações detectadas, por aquela força, a nível nacional. Nesta conjuntura se compreende, que apesar de a PSP detetar o maior número de infrações, as infrações mais gravosas apresentam uma baixa taxa de deteção em relação às restantes infrações rodoviárias e em relação à GNR. Esta evidência poderá ser em parte explicada, pelas diferentes

²³ De acordo com ANSR, ferido grave é “vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas e que não venha a falecer nos 30 dias após o acidente” (ANSR, 2014, p. 4).

²⁴ De acordo com ANSR, peão é a “pessoa que transita na via pública a pé e em locais sujeitos à legislação rodoviária. Consideram-se ainda peões todas as pessoas que conduzam à mão velocípedes ou ciclomotores de duas rodas sem carro atrelado ou carros de crianças ou de deficientes físicos” (ANSR, 2014, p. 4).

caraterísticas da área territorial de ambas as Forças de Segurança e dos meios disponíveis.

Por conseguinte, surge a necessidade de se verificar mais concretamente a tipologia de infrações apuradas pela PSP e outros aspetos relevantes do policiamento rodoviário.

Capítulo 3 - Estudo Exploratório no Comando Metropolitano do Porto

O Comando Metropolitano da PSP do Porto esta sediada na Cidade do Porto, cujo município é constituído por uma área de 41,42 km², dividida em sete freguesias, com uma população de 237 591 habitantes (2011). O Grande Porto forma um aglomerado populacional constituído por mais de 2 milhões de habitantes²⁵, com elevado fluxo de veículos e de pessoas.

Atualmente, o Comando Metropolitano do Porto (COMETPOR) tem jurisdição na Cidade do Porto, parcelas das Cidades de V.N. Gaia, Ermesinde, Gondomar, Maia, Matosinhos, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Valongo e Santo Tirso. A PSP encontra-se dividida em oito Divisões de competência genérica e três Divisões de competência específica, no que concerne ao Trânsito, Investigação Criminal e Segurança Aeroportuária²⁶. O efetivo do COMETPOR é constituído aproximadamente por 3400 elementos policiais, dos quais cerca de 30% assumem funções de apoio ou administrativas.

No que diz respeito à Sinistralidade Rodoviária, a Cidade do Porto, entre o ano de 2011 a 2103, registou 14 546 acidentes, 31 vítimas mortais, 59 feridos graves e 3333 feridos leves, que perfaz 4% da totalidade de vítimas verificadas pela PSP, a nível nacional. Relativamente aos utilizadores vulneráveis, o Cidade do Porto registou 891 atropelamentos, dos quais 52% ocorreram em passagens sinalizadas para a travessia de peões. As vítimas de atropelamentos constituíram 30% da totalidade de feridos e mortos decorrentes de acidentes de viação na Cidade do Porto (ANSR, 2014).

Na vertente operacional, nos anos de 2011 a 2013, o Comando Metropolitano do Porto teve como objetivos operacionais, a realização de uma média anual de 2200 operações no âmbito da fiscalização rodoviária, 240 mil veículos controlados pelo radar, 35 mil testes de álcool e o indicador de 170 mil veículos fiscalizados, de forma a minorar a sinistralidade rodoviária.

²⁵http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_unid_territorial&menuBOUI=13707095&contexto=ut&selTab=tab3, acedido 07 Fevereiro de 2015.

²⁶ Em 19 de Março de 2007, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 44/2007 e Portaria n.º 340-A/2007, aprovaram as novas áreas de competência da PSP e da GNR, ao nível do território nacional.

3.1. Caracterização e Contextualização do Estudo

A PSP, tal como os restantes órgãos de Polícia criminal, ao tomar conhecimento de um facto tipificado como ilícito criminal ou contraordenacional, levanta Auto de Notícia. Nas contraordenações rodoviárias procede-se à elaboração do Auto de Notícia por Contraordenação (ANCO), fazendo uso do SCOT ou em formulário manual, nos termos do art.º 170.º e 171.º CE.

Na presente investigação, realizou-se uma análise documental e estatística, através de apuramentos simples em valor absoluto e percentual, relativamente a todo o expediente criminal e contraordenacional, no âmbito da legislação rodoviária. Cumulativamente, como critério de inclusão foi considerado todo o expediente elaborado, entre 2011 e 2013, pelas subunidades com área de intervenção na Cidade do Porto²⁷. Nesta medida, procedeu-se à extração dos dados através do recurso ao SCOT (Backoffice), que posteriormente foram tratados informaticamente, recorrendo a folhas de cálculo do software *Microsoft Excel*.

O estudo circunscreveu-se aos anos de 2011, 2012 e 2013, face às limitações temporais da realização da investigação e por este período permitir obter dados válidos e representativos da atividade policial. Tratando-se de um estudo baseado em informações recolhidas em relatórios e dados inseridos no SCOT, alguns erros poderão surgir e afetar a validade interna do estudo. Esses erros poderão ser vieses de seleção ou de informação, nomeadamente algum ANCO que não tenha sido introduzido no SCOT ou existirem erros/omissões na sua elaboração.

Seguidamente irá proceder-se à análise da atividade policial desenvolvida na Cidade do Porto, em matéria de fiscalização rodoviária, nomeadamente a tipificação e natureza dos ilícitos/acidentes rodoviários, modalidade de notificação, gravidade das infrações, localização temporal, entre outros dados.

3.2. Apresentação e Análise dos resultados

De seguida irão ser apresentados os resultados globais, em termos de Frequências Absolutas e Relativas (Tabelas e Gráficos), da atividade

²⁷ 1ª, 2ª, 3ª Divisão, Divisão de Trânsito, Divisão de Investigação Criminal e UEP.

operacional da PSP na vertente da fiscalização rodoviária, num total de aproximado de 235 mil infrações registadas. Nesta análise, como termo de comparação igualmente recorreremos ao RASI (2011, 2012, 2013), Relatórios da Sinistralidade Rodoviária (2013) e aos Resultados da Proatividade Policial da DT do COMETPOR.

3.2.1. Resultados da Tipologia dos Ilícitos e Acidentes Rodoviários

Relativamente ao tipo de ilícitos criminais (Tabela n.º 1), foi possível verificar na que a maioria dos ilícitos (65%) correspondem ao crime de condução sob a influência de álcool, com TAS superior a 1,2 g/l. Se acrescentarmos as CO rodoviárias referentes à condução sob a influência de álcool (Tabela n.º 5), o somatório perfaz 6% do total das infrações. Dada a taxa de deteção da condução sob a influência de álcool, aliado à complexidade dos procedimentos legais nos meios de obtenção de prova (art.º 153.º CE), estes valores evidenciam a excelente proatividade da PSP, numa média de onze condutores detetados diariamente.

Tabela 1 - Frequência Absoluta e Relativa do Tipo Ilícitos Criminais.

Ilícitos Criminais	Nº	%
<i>Condução sob a Influência de Álcool</i>	7935	64,9
<i>Falta de Habilitação Legal</i>	4160	34,0
<i>Condução Perigosa</i>	133	1,1
<i>Total</i>	12228	100

No que se refere à Tabela n.º 2, atendendo à natureza dos acidentes que foram registados pela Divisão de Trânsito do COMETPOR, a vasta maioria corresponde a colisões devido a manobras rodoviárias ou à conduta adotada pelos condutores.

Tabela 2 - Frequência Absoluta e Relativa da Natureza dos Acidentes Rodoviários.

Natureza Acidentes Rodoviários	N.º	%
<i>Colisões</i>	11600	79,5
<i>Despistes</i>	1925	13,2
<i>Atropelamentos</i>	891	6,1
<i>Outros</i>	180	1,2
<i>Total</i>	14596	100

De acordo com a Tabela n.º 3, aproximadamente 73% das infrações detetadas constituem infrações leves, enquanto as infrações graves e muitos graves perfazem unicamente 27%, que representam 14% de todas as infrações detetadas pela PSP, a nível nacional.

Tabela 3 - Frequência Absoluta e Relativa da Natureza das CO

Natureza CO	Nº	%
<i>CO Leves</i>	162775	73,1
<i>CO Graves</i>	49771	22,4
<i>CO Muito Graves</i>	10099	4,5
<i>Total</i>	222645	100

Através da análise da Tabela n.º 4 contata-se que, 53% das infrações dizem respeito a paragens e estacionamento e somente 3% são referentes a manobras rodoviárias.

Tabela 4 - Frequência Absoluta e Relativa à Natureza do Tipo de CO

Tipo CO	N.º	%
<i>Estacionamentos</i>	118007	53,0
<i>Manobras Irregulares</i>	6882	3,1
<i>Admissão Veículos à Via Pública</i>	19349	8,7
<i>Condutas ou outras Infrações</i>	78307	35,2
<i>Total</i>	222645	100

No período em análise foram detetados 364 diferentes tipos de infrações (Tabela n.º 5 e Anexo n.º 2). Os estacionamento irregulares apresentam uma elevada prevalência, aliado a uma residual frequência do n.º infrações relativas a manobras rodoviárias. Apesar da intervenção da PSP ser maioritariamente localizada, em zonas urbanas densamente povoadas, as infrações relacionadas com desrespeito pela sinalização semaforica, pela cedência de passagem a peões e incumprimento das regras/sinais de cedência de passagem a veículos, só perfazem 1% da totalidade das infrações detetadas. Na tabela n.º 5 encontra-se patente, por ordem decrescente, a tipificação das CO verificadas pelo COMETPOR.

Tabela 5 - Frequência Absoluta e Relativa da Tipificação das CO.

Tipificação CO	N.º	%
1 – Estacionamento em Passeio	29697	13,3
2 – Paragem e Estacionamento Proibido	28593	12,8
3 – Excesso de Velocidade	18806	8,4
4 – Falta de Documentos (Art.º 85 CE)	15760	6,9
5 – Estacionamento Impedir Circulação/Acessos	15284	6,9
6 – Utilização aparelho Radiotelefónico (Telemóvel)	11801	5,3
7 – Estacionamento em Linha Amarela	9911	4,5
8 – Estacionamento em Faixa de Rodagem	9270	4,2
9 – Estacionamento em Local Reservado	7270	3,3
10 – Condução sob a influência de Álcool	6232	2,8
11 – Estacionamento em zona travessia de peões	5870	2,6
12 – Falta de Identificação Condutor (art.º 171 CE)	5466	2,5
(...)		
14 – Cinto de Segurança e Sistema Retenção	4884	2,2
15 – Desrespeito pela Sinalização Semafórica	1956	0,9
16 – Cedência de Passagem a Peões	679	0,3
17 – Regras e Sinais de Cedência de Passagem	330	0,1
18 – Ultrapassagens, Mudanças Direção Irregulares	248	0,1
(...)		
Outras Infrações	80282	36,1
Total	222645	100%

Tal como se pode verificar-se na Tabela n.º 6, 86% das infrações detetadas no controlo de velocidade constituem infrações graves e muito graves, enquanto as infrações leves perfazem unicamente 14%, num total de cerca de 8 milhões veículos controlados. Este número residual de infrações leves esta diretamente relacionado com a velocidade estipulada pelo operador do radar, relativamente à qual deteta veículos em excesso de velocidade, dado existir uma priorização das infrações graves e muito graves.

Tabela 6 - Frequência Absoluta e Relativa Infração por Excesso de Velocidade.

CO Excesso de Velocidade	Nº	%
CO Leves	2661	14,1
CO Graves	14461	76,9
CO Muito Graves	1684	9,0
Total	18806	100

No que concerne à condução sob a influência de álcool, a Tabela n.º 7 atesta que 56% das infrações detetadas constituem ilícitos criminais, enquanto as infrações graves e muito graves, perfazem unicamente 44% das infrações.

Tabela 7 - Frequência Absoluta e Relativa Condição sob a Influência de Álcool.

CO Condução sob a Influência Álcool	Nº	%
<i>Ilícito Criminal</i>	7935	56,0
<i>CO Graves</i>	1747	12,3
<i>CO Muito Graves</i>	4485	31,7
<i>Total</i>	14167	100

3.2.2. Resultados da Modalidade da Notificação

Nos termos da Tabela n.º 8, 9 e 10, relativa à modalidade de notificação e pagamento da CO, foi possível constatar uma taxa de notificação presencial relativamente reduzida (29%), isto é, no ato de verificação da infração. Tomando-se como ponto de análise que, 67% dos condutores notificados presencialmente procedem ao pagamento da coima, especialmente se a coima não ultrapassar o valor de 120 Euros (79%), esta percentagem comprova a importância da notificação no momento da infração, como meio de dissuasão dos comportamentos e do condicionamento do sentimento de impunidade.

Tabela 8 - Frequência Absoluta e Relativa da Modalidade da Notificação

Modalidade Notificação	N.º	%
<i>ANCO Indiretos (via postal)</i>	158689	71,3
<i>ANCO Diretos</i>	63956	28,7
<i>Total</i>	222645	100

Tabela 9 - Frequência Absoluta e Relativa à Tipologia do Pagamento

Tipologia do Pagamento	Nº	%
<i>Pagamento - Coima</i>	42233	66,0
<i>Pagamento - Depósito</i>	892	1,49
<i>Não Procedeu ao Pagamento</i>	20831	32,6
<i>Total</i>	222645	100

Tabela 10 - Frequência Absoluta e Relativa do Valor da Coima.

Tipologia Valor Pagamento	Pago	%	Não Pago	%
<i>0 até 60 Euros</i>	23498	87,1	3473	12,9
<i>60 até 120 Euros</i>	15099	69,7	6570	30,3
<i>Mais de 120 Euros</i>	4528	29,6	10788	70,4
Total	43125		20831	

Tendo como referência os resultados anteriores, verifica-se que a taxa de notificação varia de acordo com a tipologia da infração, sendo que nos estacionamento irregulares a percentagem de ANCO Diretos situa-se nos 16%, 32% no excesso de velocidade, alcançando os 70% na condução ao telemóvel e 97% na condução sob a influência de álcool. Este facto é de extrema pertinência, dado que as infrações graves e muito graves implicam sanção acessória de inibição de conduzir. Pelo que, nos termos do art.º 171 n.º 2 CE, quando as Forças de Segurança não conseguem identificar o autor da infração (ANCO Indiretos), o proprietário do veículo poderá identificar, pessoa distinta como autora da contraordenação, sendo o processo suspenso.

Neste sentido, os sistemas automáticos de fiscalização, nomeadamente o controlo de velocidade, apesar da maior capacidade de deteção de infrações, acaba por não ser eficaz, se a taxa de notificação presencial se situar nos 32%. O contato pessoal com o condutor constitui efetivamente uma mais-valia na componente da segurança rodoviária, ao possibilitar desde logo a consciencialização da gravidade da sua conduta. Cumulativamente, segundo Reto & Sá, a sanção de inibição de conduzir apresenta-se como a mais “aterrorizadora” na perspetiva dos condutores, revelando-se preponderante no condicionamento dos comportamentos de risco (Reto & Sá, 2003, p. 120).

Por conseguinte, os ANCO Indiretos implicam um elevado conjunto de diligências processuais administrativas, aumentando exponencialmente o lapso de tempo que medeia entre a prática da infração e notificação do condutor/proprietário.

Nesta linha de pensamento, os ANCO Diretos afiguram-se como a metodologia mais pertinente, na medida que o aumento da perceção da eficiência da atividade policial e a expectativa do sancionamento “adequado e eficaz

constitui o principal indutor da generalização do comportamento cívico ao volante” (Correia A. , 2006, p. 18).

3.2.3. Resultados da Localização Temporal

Em relação, aos Gráficos n.º 3 e 4, relativos à Localização Temporal, 62% das infrações detetadas estão concentradas no período 09h00 - 12h00 e 14h00 - 17h00, sendo que nas restantes fases do dia, o número de infrações decresce consideravelmente. No que diz respeito, ao policiamento aos fins de semana, estes representam apenas 8% do total das infrações, apesar do número elevado de operações de média e grande dimensão realizadas naquele período.

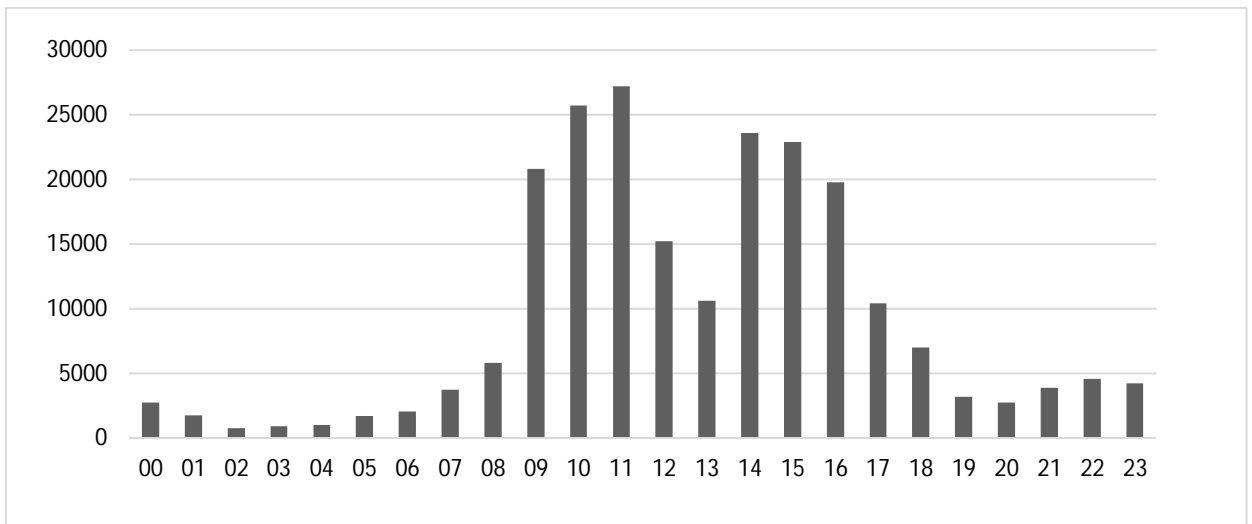


Gráfico 3 - N.º de Infrações relativas à Localização Temporal (Hora).

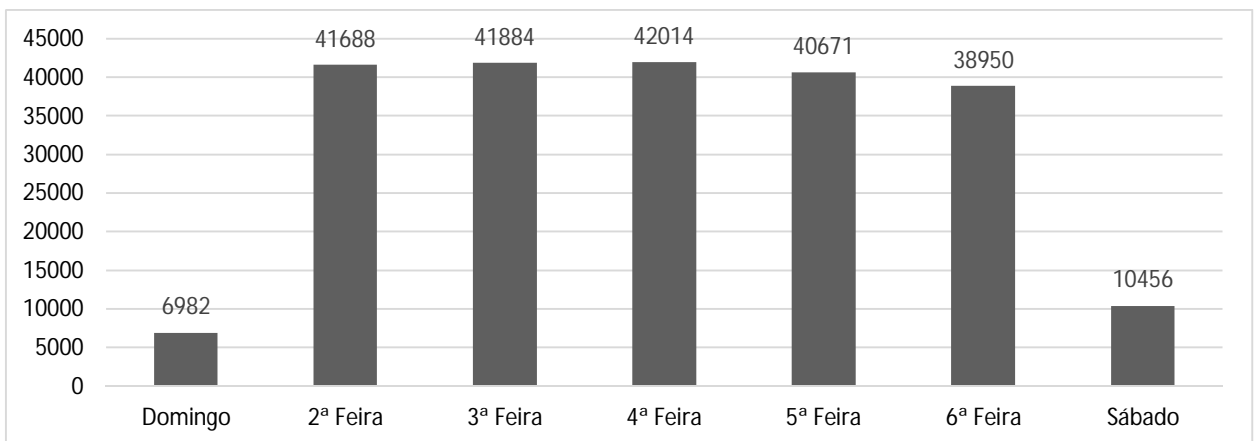


Gráfico 4 - N.º de Infrações relativas à Localização Temporal (Dia).

Ao efetuar-se uma análise cruzando diferentes variáveis com a localização temporal, conclui-se que na condução sob a influência de álcool (Anexo n.º 2), 60% das infrações detetadas ocorrem entre as 05h00 - 09h00 e 41% correspondem ao dia de sábado, enquanto o dia de domingo só representa 10% do total .

No que diz respeito ao controlo de velocidade (Anexo n.º 2), 98% das infrações foram detetadas em dias úteis, representando os fins de semana unicamente 2% das infrações. O período das 09h00 - 12h00 e 15h00 - 18h00 concentra 63% das infrações, enquanto o lapso temporal das 01h00 às 07h00 representa unicamente 1% da totalidade das infrações.

A sinistralidade rodoviária apresenta uma maior dimensão, no período das 16h00 - 22h00, com 36% da totalidade de acidentes. Os fins de semana concentram 32% das vítimas mortais e 18% dos feridos graves, entre 2011 e 2013, na mesma tendência dos valores nacionais (ANSR, 2014).

Estes números evidenciam uma elevada prevalência de ações de controlo de velocidade em dias úteis e nos períodos diurnos, acabando por descurar os fins de semana e os períodos noturnos com maior índices de sinistralidade rodoviária. Por outro lado, o controlo da condução sob a influência de álcool evidencia uma forte componente de fiscalização aos sábados de madrugada, em detrimento da madrugada de domingo. Estes resultados são consequência de uma programação desajustada das operações de fiscalização planeadas, verificando-se a necessidade de se proceder às devidas correções na estratégia e metodologia adotadas.

3.3. Medidas Adotadas

No sentido de fazer face aos problemas detetados no policiamento rodoviário do COMETPOR, entre 2011 e 2013, a Divisão de Trânsito do Porto implementou um Plano de Atividades, tendo em consideração o Plano Estratégico Objetivos e Operacionais do COMETPOR. Esta estratégia baseou-se na identificação das vulnerabilidades do policiamento rodoviário, através da análise da proatividade operacional, dados da sinistralidade rodoviária,

socorrendo-se de evidências científicas e das melhores práticas ao nível da segurança rodoviária. Numa 2ª fase avaliou-se as oportunidades de melhoria da eficácia e eficiência da fiscalização rodoviária, através da implementação de um Plano de Atividades e respetivo Protocolo de Policiamento Rodoviário para 2014, estabelecendo-se objetivos e indicadores, de forma a monitorizar diariamente a atividade policial utilizando o Relatório da Atividade Diária (RAD). O Plano de Atividades e Protocolo de Policiamento foram implementados através de reuniões com todo o efetivo, sensibiliza-os para os objetivos e problemática da segurança rodoviária. Foram implementados novos indicadores da atividade operacional, nomeadamente no N.º infrações graves/muito graves e modalidade da notificação.

Após aprovação do Plano de Atividades DT em 2014, através do ajustado emprego de meios humanos e materiais, implementou-se ações de fiscalização seletivas, especialmente direcionadas para períodos temporais com elevados índices de sinistralidade e eixos rodoviários que propiciem comportamentos de risco. A fiscalização rodoviária centrou-se no controlo da velocidade, condução sob a influência de álcool, cedência de passagem a peões, sinalização semafórica, utilização de telemóvel, circulação em rotundas e cumprimento das regras/sinais de cedência de passagem. Cumulativamente, através do Protocolo de Policiamento Rodoviário foram implementadas diferenciadas metodologias de fiscalização, de acordo com a tipologia da conduta. No Protocolo, constante no Anexo n.º 4, foram elencados os procedimentos operacionais a observar, nomeadamente: períodos e locais de fiscalização, grupos-alvo, posicionamento do efetivo, forma de abordagem, comunicações rádio, fardamento, tipo de expediente, modalidade de notificação, recursos humanos e materiais, entre outros aspetos.

Durante o ano de 2014, DT do Porto obteve os seguintes resultados operacionais (dados provisórios) constantes na Tabela n.º 11, com base dos Relatórios Atividade Diária da DT (Anexo n.º3) de 2014, salientando-se os seguintes aspetos:

- 1) No ano de 2014 verificou-se aumento de 2% no n.º de operações de fiscalização, mas com diminuição do total de efetivo empenhado. No

entanto, obteve-se uma maior eficiência da atividade operacional, através do aumento das infrações detetadas na ordem dos 10%.

- 2) Ao nível do tipo de infrações verificou-se um aumento do n.º de infrações graves e muito graves na ordem dos 22%, nomeadamente com um incremento de 253% das infrações respeitantes ao desrespeito da sinalização semafórica, 21% nas infrações relativas à velocidade e 6% na condução fazendo uso de telemóvel, em comparação com o ano de 2013.
- 3) As infrações graves e muito graves perfizeram 52% do total das infrações, enquanto em 2013 representavam 48% da totalidade das infrações.
- 4) Cumulativamente o n.º ANCO Diretos aumentou 24%, enquanto o n.º ANCO Indiretos cresceu 5%.

Tabela 11 - Frequência Absoluta e Relativa da Atividade Operacional da DT em 2013 e 2014.

Divisão de Trânsito	2013	2014	Varição
<i>Ações de Fiscalização²⁸</i>	1875	1907	+2%
<i>Efetivo Empenhado</i>	10629	10245	- 4%
<i>Infrações Detetadas</i>	30769	35611	+16%
<i>CO Leves</i>	15889	17344	+9%
<i>CO Graves</i>	13247	15771	+19%
<i>CO Muito Graves</i>	1633	2496	+53%
<i>ANCO Diretos</i>	12835	15692	+24%
<i>ANCO Indiretos</i>	19365	19928	+5%

Apesar de se tratar de resultados preliminares, os números apresentados são extramente positivos, evidenciando as vantagens da padronização e priorização da fiscalização rodoviária, constituindo uma excelente base de partida para a implementação de novo paradigma do policiamento rodoviário.

²⁸ Nas condições definidas pelos Objetivos Operacionais Anuais - 2014.

Capítulo 4 - Conclusões e Recomendações

A Segurança Rodoviária requer que atividade policial se focalize, de forma permanente e intensiva, sobre comportamentos de risco, principalmente sobre condutas que têm elevada prevalência e maior impacto na sinistralidade rodoviária. Nesse sentido, é essencial que do ponto de vista policial se proceda à gestão do risco decorrente da sinistralidade rodoviária, através da identificação e antecipação das consequências de determinada conduta e da probabilidade da sua ocorrência (Fernandes L. , 2014).

Deste modo, uma fiscalização rodoviária baseada na inteligência policial surge como um dos mecanismos privilegiados no combate à sinistralidade rodoviária, constituindo “o principal indutor da generalização do comportamento cívico ao volante” (Correia A. , 2006, p. 18).

Porém, há que atender à complexidade e diversidade das normas rodoviárias, conjuntamente com as dificuldades da operacionalização do policiamento Rodoviário, entro os quais se destacam:

- 1) Em primeiro lugar, há que ter em consideração a diversidade de tipologias de infrações, que podem consistir num estacionamento irregular ou passar por alterações das características construtivas ou funcionais de um veículo, requerendo competências específicas do efetivo policial;
- 2) Os condicionalismos técnico-legais existentes, nomeadamente o demorado processo de identificação, elaboração e pagamento de um ANCO; disponibilidade de meios informáticos essenciais ao desempenho de funções de fiscalização; exigências normativas para a obtenção de meio de prova, na condução sob a influência de álcool e controlo de velocidade; entre outros;
- 3) A necessidade de implementação de diferenciadas metodologias de fiscalização para cada tipologia de infração, tendo em consideração a eficiência e padronização do policiamento rodoviário;

- 4) Por último, a falta de interiorização da problemática e das estratégias de segurança rodoviária, implica uma elevada discricionariedade do policiamento rodoviário.

As dificuldades enunciadas evidenciaram-se na atividade operacional do COMETPOR, nos anos de 2011 a 2013, na medida em que apesar do COMETPOR ter cumprido os objetivos quantitativos delineados, não adequou integralmente a sua atividade à estratégia definida pela Direção Nacional da PSP, no que concerne à segurança rodoviária. Esta estratégia contemplava a fiscalização permanente e intensiva sobre os comportamentos de risco dos condutores; a necessidade de privilegiar a notificação no ato de verificação das infrações; incremento ações de fiscalização e controlo de velocidade em zonas de maior probabilidade e/ou incidência de despistes e atropelamentos²⁹.

Em virtude dos resultados da presente investigação, somos levados a concluir que no período em análise, o COMETPOR evidenciou pouco direcionamento da sua atividade para as infrações graves e muito graves (27%). A ausência de uma fiscalização hierarquizada e seletiva é comprovada pelo pequeno número de infrações detetadas relativas ao excesso de velocidade, utilização de sistemas de retenção, regras e sinais de cedência de passagem, sinalização semaforica e manobras rodoviárias. Concomitantemente, não foram detetadas infrações relativas à condução sob influência de substâncias psicotrópicas ou ao comportamento dos peões/ciclistas. Por outro lado, a atividade policial encontra-se demasiado direcionada para os estacionamento irregulares e mobilidade urbana (53%), o que acaba por contribuir para a perceção da ilegitimidade e da iniquidade da atividade policial, ao concentrar o seu esforço em condutas menos gravosas e que apresentam menor risco objetivo.

Por outro lado, a PSP não conseguiu reduzir o lapso temporal entre a deteção da infração e a respetiva notificação, dado o elevado número de ANCO Indiretos (71%), o que não reforça a dissuasão de comportamentos de risco. Aliado a este facto foram detetadas algumas incongruências relativamente aos períodos temporais de fiscalização e o tipo de infração detetadas,

²⁹ De acordo com o Plano Estratégico e Objetivos Operacionais de 2011, 2012 e 2013, do COMETPOR.

nomeadamente nas operações de controlo de velocidade e de controlo da condução sob influência de álcool. O controlo da velocidade necessita de orientações técnicas mais específicas, nomeadamente na definição da velocidade de deteção de infrações e na percentagem de condutores que são abordados e notificados.

Para fazer face a estas vicissitudes, em 2014, a Divisão de Trânsito do COMETPOR procedeu ao estudo das vulnerabilidades e oportunidades relativas ao policiamento rodoviário. Além dos objetivos quantitativos delineados, a DT integrou no seu planeamento operacional, a estratégia definida pela Direção Nacional. Com a informação produzida, delineou-se um Plano de Atividades e um Protocolo de Policiamento, de forma a incrementar a eficácia e eficiência, cumulativamente com a definição e padronização de metodologias de policiamento rodoviário.

Como resultado destas medidas, a DT em 2014 obteve uma maior eficiência da sua atividade, através do aumento do n.º operações em 2%, crescimento de 22% da deteção de infrações graves e muito graves e do n.º ANCO Diretos na ordem dos 24%. Estes resultados foram potenciados através do incremento de operações seletivas de pequena e média dimensão, o que originou um aumento considerável na deteção do incumprimento da sinalização semafórica, velocidade excessiva e utilização de telemóvel, entre outros.

Estes dados preliminares permitem-nos concluir, que é indispensável obter uma real mudança do paradigma do policiamento rodoviário, ao nível dos Comandos Policiais, de forma a potenciar o policiamento orientado pela inteligência na fiscalização rodoviária. Esta estratégia passaria por efetivamente identificar-se os riscos, hierarquizando a fiscalização e padronizando as metodologias de fiscalização. Por outro lado, nas áreas territoriais da competência da PSP, há a necessidade de intensificar as ações de fiscalização nas localidades, nomeadamente no controlo da velocidade, sinalização semafórica, utilização de telemóvel, cumprimento da regra/sinais de cedência de passagem a veículos e peões, de forma a potenciar um ambiente rodoviário mais seguro. Em segundo lugar, definir-se um Protocolo Policiamento Rodoviário para cada tipologia de infração, designadamente períodos e locais de fiscalização, grupos-alvo, posicionamento do efetivo,

forma de abordagem, comunicações rádio, fardamento, tipo de expediente, modalidade de notificação, recursos humanos e materiais, entre outros aspetos (Anexo n.º 4).

A aplicação efetiva desta estratégia iria fomentar um maior grau de credibilização e legitimidade da atividade policial. Por outro lado, a padronização e a publicitação do policiamento rodoviário iria potenciar a marca PSP enquanto Polícia Integral, através projeção de “uma imagem de legitimidade a partir da sua atuação concreta” (Reto & Sá, 2003, p. 190).

De forma a sistematizar os conceitos e os objetivos deste trabalho, apresentamos um conjunto de recomendações que poderão trazer uma maior valia em termos de eficiência e padronização do policiamento rodoviário:

Dimensão Estratégica

- 1) Implementação de Norma de Execução Permanente (NEP), na linha de orientação da Diretiva “Pela Vida Trave”, que estipule protocolos de fiscalização de acordo com a tipologia da infração;
- 2) Prever a introdução de Indicadores Desempenho respeitantes à natureza das infrações detetadas (leves, graves/muito graves), modalidade notificação (ANCO Diretos ou Indiretos), N.º Operações de Fiscalização Seletiva e respetiva monitorização;
- 3) Redefinição das Operações de Fiscalização Seletiva definidas pela Direção Nacional, implicando a atribuição trimestral/semestral de um número restrito condutas/infrações, sobre as quais o policiamento rodoviário deverá ser direcionado;
- 4) Incremento da divulgação prévia das Operações de Grande Dimensão, nos mesmos moldes das Operações de Controlo da Velocidade, no sentido de promover o aumento da visibilidade policial e o sentimento de legitimidade da fiscalização policial junto da comunidade;
- 5) Apetrechamento do efetivo policial com melhores meios informáticos e tecnológicos portáteis, de forma a potenciar a eficiência da fiscalização, nomeadamente através uso do SCOT.

Dimensão Local/Operacional

- 6) Priorização das ações de fiscalização seletiva e controlo de velocidade em locais de maior probabilidade e/ou incidência de acidentes rodoviários em detrimento dos eixos rodoviários com maior número de infrações, mas que não apresentem um significativo risco para a segurança rodoviária;
- 7) Incremento do N.º Operações de Fiscalização Seletiva em localidades, relativamente ao excesso de velocidade, uso de telemóvel, desrespeito da sinalização luminosa, cedência de passagem de peões e a veículos, utilização do cinto de segurança à retaguarda ou outras infrações definidas pela PSP;
- 8) Estipular orientações técnicas relativas aos critérios de programação do radar, relativamente à velocidade de deteção de infrações. Esta medida pretende contribuir para a diminuição da perceção da possibilidade de circular em excesso de velocidade, desde que não ultrapassem determinados limites (infrações leves);
- 9) Privilegiar a notificação do infrator no ato de cometimento da infração, em detrimento da notificação via postal, especialmente nas infrações graves e muito graves, através da estipulação de indicadores operacionais;
- 10) No que concerne a mobilidade urbana e face à dimensão deste fenómeno, estabelecer prioridades na tipologia de infrações a fiscalizar;
- 11) Ao nível do processamento administrativo das CO indiretas (COI), estudar e implementar mecanismos para priorizar e agilizar a notificação via postal das infrações mais graves, nomeadamente no que concerne ao excesso de velocidade.

Tomando em consideração todos os aspectos abordados, a Polícia de Segurança Pública, enquanto Força de Segurança com competência na área da segurança rodoviária, necessita de direcionar a sua atividade para o reforço de comportamentos seguros através implementação de estratégias e metodologias de fiscalização específicas. O futuro do policiamento rodoviário terá que necessariamente passar pela efetiva priorização de áreas de intervenção, através da adoção de metodologias sustentadas em evidências científicas e que se apresentem como legítimas aos olhos da comunidade que servem.

Trabalho realizado por:

Ricardo Miguel de Castro Matos

Comissário nº 146189

REFERÊNCIAS

- Alves, M. (2011). Algumas Notas sobre Segurança Rodoviária Sustentável. Em *Risco e Trauma* (pp. 195-218). Lisboa: Associação de Cidadão Auto-Mobilizados.
- ANSR. (2014). *Sinistralidade Rodoviária 2013*. Lisboa: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.
- Belo, A., & Queirós, C. (2011). Sinistralidade Rodoviária: virtudes e falhas do seu registo estatístico. Em *Risco e Trauma* (pp. 113-136). Lisboa: Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados.
- Caetano, M. (1994). *Manual de Direito Administrativo - Volume III*. Lisboa.
- CE. (2003). *Reduzir para metade o número de vítimas da estrada na União Europeia até 2010: uma responsabilidade de todos*. Obtido em 12 de Novembro de 2014, de http://www.parlamento.pt/sites/COM/XLEG/9COPTCposRAR/SCSRposRAR/Documents/com2003_0311pt.pdf
- CE. (2003). *Salvar 20 000 vidas nas nossas estradas*. Bruxelas: Comissão Europeia Europeia.
- CE. (2010). *Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária*. Bruxelas: Comissão Europeia.
- CE. (13 de Outubro de 2014). *Road Safety Planning - good practice examples from national road safety strategies in EU*.
- Correia, A. (2006). *Factores de Risco, tolerância zero e caracterização dos acidentes: um estudo no IP4*. Porto: Faculdade Direito do Porto.
- Correia, J. P. (2008). *A Atitude e a Motivação do Bem Conduzir*. Porto: Legis Editora.
- Costa, D., & Farinha, L. (2010). *O contributo do comportamento para a segurança rodoviária*. Lisboa: ANSR. Obtido em 14 de Novembro de 2014, de <http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=389&language=pt-PT>
- Dias, F., & Andrade, C. (2013). *Criminologia: o homem delincente e a sociedade criminógena*. Lisboa: Almedina.
- Donário, A., & Santos, R. (2012). *Custo Económico dos Acidentes de Viação em Portugal*. Lisboa: Universidade Autónoma.
- ETEP. (2011). *Enhanced Traffic Enforcement Program - Strategic Plan 2012-2017*. Canada: Gouvernance Council. Obtido em 29 de Novembro de 2014, de http://www.pssg.gov.bc.ca/policeservices/shareddocs/enhancedtrafficeenforcementstrategicplan2012_17.pdf
- Evans, L. (2004). *Traffic Safety*. Estados Unidos da América: Science Serving Society.

- Farinha, L. (2012). *A Aplicação de Sanções por Infrações às Regras de Trânsito da União Europeia*. Lisboa: ANSR.
- Fernandes, L. (2014). *Apontamento Relativos à Inteligência Policial - I CDDP*. Lisboa.
- Fernandes, L. (2014). *Intelligence e Segurança Interna*. Lisboa : Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.
- Gomes, P. (2008). *Benefícios Associados à Redução dos Limites de Velocidade*. Lisboa.
- Graça, J. M., & Ramos, M. J. (2001). A Insegurança Rodoviária e a Gestão da Impunidade. *Actas do I Congresso Rodoviário Português - Estrada 2000*. Centro Rodoviário Português.
- IMT. (2010). *Evolução do número de novas Cartas de Condução emitidas em Portugal (1950 - 2009)*.
- IMT. (2012). *Directrizes Nacionais para a Mobilidade*. Lisboa: IMT.
- IRAP. (28 de Novembro de 2010). *Road rules will only be obeyed if people believe that not obeying them will result in unwanted outcomes like fines or license cancellation*. Obtido de Road Safety Toolkit: <http://toolkit.irap.org/default.asp?page=treatment&id=36>
- Júdice, D. (2011). O Contributo do Ser Humano para a Segurança Rodoviária. *Auto-Motor*. Obtido em 11 de Novembro de 2014, de <http://www.automotor.xl.pt/Not%C3%ADcias/DetailhedeNot%C3%ADcias/tabid/178/itemId/12633/Default.aspx>
- Leal, A. (2010). *Sinistralidade Rodoviária: Causas e Consequências*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa.
- Leal, A. (2011). *Modelação do Sistema Rodoviário: Conflito Emergente*. Em *Risco e Trauma* (pp. 137-154). Lisboa : Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados.
- Lopes, P., Clemente, H., & Queiroz, J. (2013). *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária - Resposta portuguesa a um problema mundial de dimensões trágicas*. *7 Congresso Rodoviário Português - Novos Desafios para Atividade Rodoviária*. Lisboa: Centro Rodoviário Português.
- Macário, M., & Carmona, M. (2013). *A Intervenção Comunitária em matéria de Legislação e Fiscalização Rodoviária: Harmonização Legal e cooperação Transfronteiriça como Estratégias de Combate à Sinistralidade*. *7ª Congresso Rodoviário Português - Novos Desafios para a Atividade Rodoviária*. Centro Rodoviário Português.
- Marques, C. (2011). *A influência da Publicidade na Segurança Rodoviária*. Lisboa: Instituto Politécnico de Lisboa.
- Master. (2012). *Master for Selective Traffic enforcement on European Roads*. Lifesaver Tispol .

- Meirinhos, V. (2011). Risco e Atribuição: Representações dos Atropelamentos em Lisboa. Em *Risco e Trauma* (pp. 99-112). Lisboa.
- Oliveira, P. (2011). A Segurança Rodoviária Existe? Pontos de Reflexão em Relação à Questão da Segurança Rodoviária. Em M. J. Ramos, *Risco e Trauma Rodoviários em Portugal* (pp. 171-195). Lisboa: Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados.
- PACTS. (2005). *Policing Road Risk: Enforcement, Technologies*. London: Parliamentary advisory council for transport safety. Obtido em 05 de Dezembro de 2014, de <http://www.pacts.org.uk/wp-content/uploads/sites/10/docs/pdf-bank/Policing%20Road%20Risk.pdf>
- Pepper. (2008). *Police Enforcement Policy and Programmes on European Roads*. União Europeia. Obtido em 28 de Novembro de 2014, de http://www.transport-research.info/Upload/Documents/201003/20100318_173636_67806_PEPPEP_Final_Report_20081014.pdf
- Pinto, C. C. (2006). *Autorepresentação e Heterorepresentação dos Condutores de Veículos Automóveis Ligeiros*. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa.
- PRP. (2014). *Estudos de Atitudes, Comportamentos e Opiniões*. Lisboa.
- PSP. (2014). *Plano de Actividades da PSP para 2014*. Lisboa: Polícia Segurança Pública.
- RASI. (2014). *Relatório Anual de Segurança Interna 2013*. Lisboa: Ministério da Administração Interna.
- Reto, L., & Sá, J. (2003). *Porque nos matamos na Estrada*. Lisboa: Editorial Notícias.
- Rodrigues, A. (2012). *O Papel do Serviço da Polícia Municipal da Maia na prevenção de crimes rodoviários*. Porto: Universidade Fernando Pessoa.
- Seco, Ferreira, Silva, & Costa. (2008). *Sinistralidade Rodoviária, Manual do Planeamento de Acessibilidades e Transportes*. Portugal: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região do Norte.
- Silva, P. (2009). *Alguma da História do Código da Estrada e da Legislação Rodoviária*. Lisboa: ANSR.
- Simão, N. (2010). *Análise agregada da eficácia das políticas de segurança rodoviária em Portugal*. Lisboa: Instituto Superior Técnico.
- Valente, G. (2012). Os desafios emergentes de uma Polícia num Estado Direito e Democrático. *Lição Inaugural - Abertura do Ano Lectivo 2012/2013*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.
- Valente, M. (2005). *Teoria Geral do Direito Policial - Tomo I*. Lisboa: Almedina.
- Valente, M. (2012). *Teoria Geral do Direito Policial - 3ª Edição*. Coimbra: Almedina.
- Vieira, F. (2007). *Direito Penal Rodoviário: crime dos condutores*. Coimbra: Coimbra Editora.

ANEXOS

Anexo 1 – Autorização para a Recolha de Dados



MINISTERIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA
POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA
INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E
SEGURANÇA INTERNA
DIRECÇÃO DE ENSINO
SECRETARIA ESCOLAR

[Handwritten signature]
Diretor Nacional-Adjunto

[Handwritten signature]
José Ferreira
Superintendente

Exmo. Senhor
Diretor Nacional Adjunto/Unidade Orgânica
de Recursos Humanos
(Departamento de Formação)
DN/PSP Largo da Penha de França, 1
1199 - 010 Lisboa

*Schick in Penseu
00 00 e Collet P&R.
17/01/2015
Paulo Jorge Silva Onofre
Intendente*

S/Referência

S/Comunicação

N/Referência

Data

22/SECDE/2015 ✓

2015-01-13

Processo:

Classificador: 080.10.02

Assunto: PEDIDO DE COLABORAÇÃO PARA A REALIZAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL DO CCDP

1. O Curso de Comando e Direção Policial (CCDP), no seu plano de estudos, aprovado pela Portaria n.º 199/2014, de 3 de outubro, compreende a elaboração de um relatório final, conforme o art.º 4.º, n.º 2, da referida portaria, que deverá, obrigatoriamente, incidir sobre um dos temas aprovados por despacho de SEXA. o Diretor Nacional da PSP, de 29 de outubro de 2014. *[Handwritten mark]*

2. Neste sentido, o Comissário Ricardo Miguel de Castro Matos irá realizar o seu relatório final subordinado ao tema "Fiscalização e Sinistralidade Rodoviária - Contributos para a Legitimação e Cientificidade da Atuação Policial", do qual é Orientador o Exmo. Sr. Superintendente Pedro Miguel Neto Gouveia. *M1146189*

3. Deste modo, solicita-se a V.ª Ex.ª autorização para que o Comissário Ricardo Matos tenha acesso aos dados estatísticos relativos a ilícitos contra-ordenacionais detetados pelo Comando Metropolitano do Porto, extraídos do SCOT, no período compreendido entre os anos de 2010 e 2013, inclusive, de acordo com a tipologia de contra-ordenações, número de infrações e outros dados relevantes em termos de fiscalização rodoviária.

DIREÇÃO NACIONAL	Entrada Nº
D.A.P.S.P.	1391
D.A.G.	po 3 FOS
SEÇÃO	15 JAN. 2015
CORRESPONDÊNCIA	Data

SEVO

Anexo 2 – Frequências Absolutas obtidas no Estudo

1) Código da Infração

Código	N.º	Código	N.º	Código	N.º	Código	N.º
1540490110	24191	2550240108	46	2540450104	8	2540440201	2
1550240112	18771	2540820102	44	2540740101	8	2540450101	2
2540840102	11801	1540520101	43	2541030302	8	2540470105	2
2540280103	10806	1540620101	43	1540490107	7	2540650201	2
1550240111	9822	1541170101	43	1540710101	7	2540730302	2
1540500101	7920	1540590104	42	1550270107	7	2540810104	2
1550620101	7556	3540280105	42	2540140303	7	3540310102	2
1540480402	7380	1711180501	41	1540080102	6	3540380202	2
1540500108	7229	3540170102	40	1540640101	6	3540380206	2
2540270102	6838	2540750110	39	1540850301	6	3540490204	2
1510030101	6690	1540480502	38	1540880301	6	3550240110	2
1540850401	6311	1540560302	38	1550240113	6	3550600105	2
1540850201	5605	1570060102	38	1570090202	6	1340200802	1
1540490111	5506	1550690102	37	2540130101	6	1340210305	1
1541710601	5466	1780070201	37	2540840104	6	1340210306	1
3540810102	4475	1340210301	35	3540810103	6	1340290601	1
1540500105	4353	2540440101	35	1490020101	5	1340300301	1
2541500102	4205	2540310103	34	1540610606	5	1340300401	1
2540490105	4000	2540460101	34	1541640501	5	1340300402	1
1540850101	3838	1540870102	33	1570060201	5	1340300802	1
1550270106	3808	1540140301	32	1570060204	5	1540080401	1
1780070101	3697	1540140201	31	1670090102	5	1540100101	1
1540710104	3231	1541221201	31	1711180401	5	1540160201	1
2540280107	3118	1540790201	30	2540250106	5	1540200101	1
1540770101	2923	1550240115	30	2540410103	5	1540200201	1
1540500102	2680	2540930201	30	2540470102	5	1540220601	1
1540820101	2508	3540270111	30	2540610107	5	1540220602	1
1550640101	2428	1540220101	29	3540270419	5	1540270312	1
2540550101	2300	2540880201	29	3540880202	5	1540280110	1
3550690101	1883	1540280114	28	3801230401	5	1540280513	1
2540490106	1870	1550270103	28	1340210101	4	1540290201	1
1550620103	1828	1570070101	27	1340210201	4	1540490201	1
1540480401	1805	2540120101	27	1340210304	4	1540490203	1
2540810101	1745	3540280112	27	1340210604	4	1540490205	1
1540490104	1326	3721230101	27	1340301101	4	1540530103	1
1540280106	1290	1540270113	26	1540030401	4	1540530202	1
1540490102	1003	1540790101	26	1540080202	4	1540540101	1
1540490103	829	2540360101	26	1540540302	4	1540550202	1

1550270101	822	1541170102	25	1540560307	4	1540580103	1
3540040301	808	1540860101	24	1540690101	4	1540580201	1
3540280104	781	3540130402	24	1541160201	4	1540590402	1
3550600102	747	1540590103	23	1550270104	4	1540620103	1
1550600101	742	1711610801	22	1550690203	4	1540620303	1
1540270315	725	1780130201	22	1620120101	4	1540640501	1
1550630101	555	1540620304	21	1620150101	4	1540750101	1
3540270103	541	1540720207	21	2540180101	4	1540780201	1
1540270101	536	2540240101	21	2540270313	4	1540900103	1
1550620102	527	2540450105	21	2540310101	4	1540900110	1
2540280506	485	3540720209	21	2540380101	4	1540910301	1
2550240101	479	1540080201	20	2540380201	4	1540920201	1
1541221101	472	1540540401	20	3551030102	4	1540940101	1
1540540301	422	3550210102	20	1340210605	3	1540940201	1
1570060101	410	1540230401	19	1340300701	3	1541010301	1
1711181001	398	1540500110	19	1340300901	3	1541220601	1
1550240102	361	3540270104	19	1510030501	3	1541220901	1
1540490101	358	1340300303	18	1510080101	3	1541270301	1
1711180301	346	1540560309	18	1510120301	3	1550030101	1
2541030201	288	1711180802	18	1540160101	3	1550240104	1
1540110201	286	3801230301	18	1540490109	3	1550270108	1
1540500103	233	1340300902	17	1540500106	3	1550270109	1
2541500101	205	1540140101	17	1540530201	3	1550600104	1
1540880102	204	1540580202	17	1540550401	3	1550600109	1
1541140502	186	1540590401	17	1540800101	3	1550610102	1
2550240106	180	1540820302	17	1540910101	3	1550690202	1
1540840101	177	2540410105	17	1550600108	3	1550710101	1
1340300201	160	3540890201	17	1570070104	3	1570060202	1
3540280108	148	1340220101	16	1620190101	3	1570080102	1
2540130401	146	2540280111	16	1660140101	3	1570080103	1
1540170101	144	2540610101	16	1801211403	3	1570080104	1
2540720208	138	1540100201	15	2540250101	3	1620160302	1
1540880101	137	2540280115	15	2540250104	3	1670070102	1
1540870101	134	1540500111	14	2540270302	3	1670070104	1
1541300601	133	1550640102	14	2540380301	3	1711180601	1
2540430101	127	1540570101	13	2540390104	3	1721230102	1
1540490112	125	1540590101	13	2540410102	3	1760230101	1
1540210101	117	1570090201	13	2540650101	3	1800640101	1
1540610201	116	2540270110	13	2540820303	3	1800640501	1
1550270102	115	2540270316	13	2540930101	3	1801270101	1
1570060203	112	1540230501	12	3540380102	3	1810620101	1
1540220201	108	1540890101	12	3540720201	3	2540140302	1
2550210101	107	1550270105	12	3540720211	3	2540250102	1
1540210201	96	1570070103	12	3540730101	3	2540270114	1

1540620102	96	1670090101	12	3540810105	3	2540270406	1
1711180801	88	2540450102	12	3540870303	3	2540270418	1
1540500107	85	1340300101	11	3730400101	3	2540310201	1
1540610401	85	1540490108	11	1050340401	2	2540320402	1
2540300101	84	1540560308	11	1340210601	2	2540330101	1
3550210103	80	1540580101	11	1340210703	2	2540380205	1
1340300102	78	1540610301	11	1340220302	2	2540380207	1
1540040101	75	1540900104	11	1340301001	2	2540390101	1
3550690201	73	1780040201	11	1540120102	2	2540410101	1
2540610102	72	2540140203	11	1540210202	2	2540410104	1
2540350101	71	1540500104	10	1540240201	2	2540410108	1
1510120201	69	1570070102	10	1540270105	2	2540440102	1
1540760101	69	1801211401	10	1540280101	2	2540440103	1
1801211402	69	2540610103	10	1540550201	2	2540610106	1
1801300701	69	3540280508	10	1540550301	2	2540750121	1
3540280507	67	1540550203	9	1540560201	2	2540870302	1
1541250401	66	1540580102	9	1540560303	2	2540930102	1
1540710103	64	1540620104	9	1540590201	2	2540930103	1
1540030201	63	1540870301	9	1540820501	2	2541040116	1
1540730301	61	1540880401	9	1540940102	2	2541040133	1
1510080102	58	1541610701	9	1541160202	2	2541040134	1
1540590102	57	1570090203	9	1541270302	2	3540270112	1
1540820301	57	1600400401	9	1550600103	2	3540270303	1
1540080101	55	1711180803	9	1550600106	2	3540270314	1
1540480501	53	1801250301	9	1620120201	2	3540270411	1
2541030101	53	3540280109	9	1670090103	2	3540270424	1
1540730201	52	1340240301	8	1780040301	2	3540380304	1
1770300102	51	1540050201	8	1780130301	2	3540390102	1
3551030101	51	1540110101	8	1801250401	2	3540610601	1
1541140501	50	1540230201	8	2540140202	2	3540750113	1
1550270112	50	1540500109	8	2540150101	2	3540750115	1
1770300101	50	1540720101	8	2540270402	2	3540810106	1
3540360102	50	1540750109	8	2540380203	2	3550710201	1
1540280102	49	1541150201	8	2540380303	2	3551030103	1
		2540290101	8			Total Geral	222645

2) Localização Temporal das Infrações Relativas ao Excesso Velocidade

Hora	N.º	Dia da Semana	N.º
00h	165	Domingo	32
01h	43	2ª Feira	5269
02h	15	3ª Feira	6308
03h	33	4ª Feira	6030
04h	39	5ª Feira	5233
05h	33	6ª Feira	5245

06h	92	Sábado	516
07h	923		
08h	1199		
09h	2611		
10h	3632		
11h	2819		
12h	951		
13h	1485		
14h	1553		
15h	2118		
16h	3794		
17h	3193		
18h	1437		
19h	244		
20h	152		
21h	474		
22h	951		
23h	677		
Total Geral	28633	Total Geral	28633

3) Localização Temporal das CO relativas à condução sob a influência de Alcool

Hora	N.º	Dia da Semana	N.º
00h	30	Domingo	766
01h	22	2ª Feira	823
02h	52	3ª Feira	684
03h	97	4ª Feira	562
04h	225	5ª Feira	720
05h	729	6ª Feira	1051
06h	1200	Sábado	2898
07h	1391		
08h	1128		
09h	609		
10h	348		
11h	327		
12h	178		
13h	162		
14h	322		
15h	258		
16h	135		
17h	66		
18h	76		
19h	48		
20h	19		
21h	28		
22h	23		
23h	31		
Total Geral	7505	Total Geral	7505

Anexo 3 – Relatório Diário Atividade da Divisão de Trânsito - 2014



Visto
O Comandante da DT

Data
2014

Relatório Actividade Diária (RAD)

1 - Informação Geral																							
Efectivo	Oficiais	Chefes	Agentes	Logística	Veículos	Mot/Cid	Alcoolim.	Sonometro	POS	Tablet PC's	Outros	Veic. Fisc.	Ligados	Mot/Cid	Pesados	Expediente	Elaborado	ANCO com notificação entregue	ANCO Indiratos	Alcoo apresentação docs.	Outro	Sinistralidade registada	
																						4636	3629
69	2 522	15 712			5 393	2 179	3 872	19	2 655	3 144	879		64	1 588	2 527			15 892	20 262	1 456	284	Fenido(s) leve(s)	1165
Bloqueamento(s)					2332		Consulta(s) POS					64		1	Nº ANCO pagos					10 693	Fenido(s) grave(s)	24	
Reboque(s) por infração					1721		Teste(s) álcool					32 282	182	542	Nº ANCO não pagos					5 199	Morto(s)	4	
Reboque(s) por infr. Outras DIV.					120		Veic. Recuperados					96	2	11	Autos de Notícia					654	S/ Efeito	1751	
Reboque(s) outros					1 044		Alcool de 1,20 e 1,26 g/l					7		Op. Conjuntas					19	Reg. Outras Div.	6		

2 - Resultados																	
Detenções				Apreensão Docs				Apreensão veículo									
Ligados	Mot/Cid	Pesados		Ligados	Mot/Cid	Pesados		Ligados	Mot/Cid	Pesados		Ligados	Mot/Cid	Pesados			
80	16			14	1	3		243	5	1							
479				10				92	4								
25				1				1									
2				26		2		20									
2				2				22									
8				2 448		2		22		1							
2								48									
				82				4									
4	1			181	1	41		149		11							
CO Graves/Mgraves				CO Leves				CO Leves									
713				26	4			226									
25				5				21									
191	10			109				653									
35		842		272				303									
1 958		2		1 383	5	15		2 188	6								
126				1 307		2		314									
343	2	1		23	1			9 382	4	325							
35	1			2				CO fora do âmbito do IMT									
29				6	5												
863				33				61		993							
32				23		1		34		24							
16				55				38		139							
180	3			5				270		98							
Velocidade														CO Álcool			
533	1	106		761	10	1		13	13								
11 127	40	5		332 630				237	236	1							
														Muito Grave(s) - 0,8 a 1,19			
														565 565			



Informação acumulada - ANUAL						3 - Informação Complementar					
Serviço	Ligados	Mot/Cid	Pesados	Totais	%	Operações de Fiscalização	Operações de Visibilidade	Ações de Visibilidade	Oficiais	Chefes	Agentes
Detenções	602	17		619	83,9%	1 907	222	702	73	1 437	8 375
Infrações Detectadas	34 520	89	2 558	37 167	110,1%					207	857
Apreensões Documentos	2 764	2	48	2 814	107,5%					61	1 457
Apreensões Veículo	579	9	13	601	89,4%						
CO Leves	16 869	22	453	17 344	111,3%						
CO Graves	14 767	53	951	15 771	119,1%						
CO Mgraves	2 481	14	1	2 496	152,8%						
CO fora âmbito do IMT	403		1 254	1 657	61,9%						
Testes de Alcool	32 282	182	542	33 006	103,1%						
Bloqueamentos/Remoções				4 053	101,3%						

SINISTRALIDADE
N/registada
37,77%

Valores 2013 e objetivos

% de referência 100,0% Mês 12,0

Anexo 4 – Protocolo de Policiamento Rodoviário - 2014

 Ministério da Administração Interna POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA		
 Comando Metropolitano do Porto Divisão de Trânsito		

ASSUNTO: Protocolo Policiamento Rodoviário - 2014

SITUAÇÃO:

De acordo com o plano de atividades para 2014 para a Divisão de Trânsito do COMETPOR e tendo em consideração a evolução dos índices de sinistralidade associado a atropelamentos e a manobras irregulares, estes constituem um fator perturbador do sentimento de segurança das populações. Dada a enorme diversidade de infrações existentes na legislação rodoviária e face aos limitados recursos de fiscalização, é exigido às Forças de Segurança uma maior eficiência, no sentido de adequar a sua atividade à prossecução dos objetivos e metas estabelecidas, especialmente no que concerne à priorização das condutas fiscalizadas e aos locais e espaços temporais de execução dessas ações. Cumulativamente terá que se definir as infrações rodoviárias que mais influenciam e contribuem para a sinistralidade rodoviária e centrar a fiscalização na deteção dessas infrações. Esta metodologia não poderá ser aplicada a espaços temporais curtos, mas sim em períodos mais alargado, para desta forma produzir efetivamente resultados no comportamento dos condutores. A delineação dos métodos de fiscalização e a definição de prioridades nas matérias a fiscalizar irão contribuir decisivamente para uma efetiva melhoria da segurança rodoviária, aliado a um aumento da visibilidade policial, surgindo uma adequada fiscalização do trânsito, como um dos instrumentos privilegiados no combate à sinistralidade rodoviária, suscetível de produzir resultados a curto/médio prazo. Desta forma, a Divisão de Trânsito tendo como base os índices de sinistralidade

rodoviária e a sua capacidade para fiscalização, irá implementar ações direcionadas para as seguintes áreas:

- 1) Circulação em Rotundas;
- 2) Sinalização Semafórica;
- 3) Regra e Sinais de Cedência de Passagem;
- 4) Regra de Cedência de Passagem em zona de travessia de Peões;
- 5) Velocidade;
- 6) Condução sob a influência de Álcool;
- 7) Condução fazendo uso de aparelho radiotelefónico;

MISSÃO:

Durante o ano de 2014, a Divisão de Trânsito, através do ajustado emprego de meios humanos e materiais de que dispõe, irá tentar promover e implementar ações de fiscalização do trânsito, com pessoal uniformizado, em toda a sua área de responsabilidade, devidamente planeadas e especialmente direcionadas para as condutas anteriormente mencionadas, nos seguintes moldes:

1 - Locais de Fiscalização

As Esquadras da Divisão de Trânsito deverão selecionar locais na área Metropolitana do Porto, onde se propicie a ocorrência de infrações mais gravosas e onde cumulativamente se verifiquem elevados índices de sinistralidade rodoviária, nomeadamente locais com elevada a ocorrência de atropelamentos, rotundas, cruzamentos e entroncamentos com grande intensidade de trânsito, bem como nos principais eixos viários que, pelas suas características propiciem comportamentos de risco;

2 - Períodos de Fiscalização

As Fiscalizações programadas devem ser realizadas com um mínimo de 2 elementos policiais e planeadas em período horário que não interfira com as “horas de ponta” definidas.

Os locais selecionados para fiscalização devem garantir que se adequam à fiscalização das infrações pretendidas e que cumulativamente não ofereçam perigo para os condutores e elementos policiais. As Fiscalizações não planeadas podem realizar-se em

qualquer período do dia, na medida em que os elementos policiais venham a detetar em flagrante alguma das infrações mencionadas.

3- Procedimentos Operacionais

- a) Nestas operações deve-se privilegiar a identificação do condutor e a respetiva notificação do mesmo nos termos do art.º 170.º e 173.º CE (ANCO Diretos).
- b) Dado tratarem-se de infrações passíveis de sanções acessórias, a identificação do infrator ganha maior relevância, pelo que se deverá identificar o infrator no ato da fiscalização, nos termos do art.º 171.º CE. Igualmente a necessidade da notificação da infração prende-se pela maior celeridade processual decorrente da notificação no ato de infração, nos termos do art.º 173.º CE.
- c) As infrações relacionadas com o excesso de velocidade devem ser priorizadas e agilizadas pelos serviços administrativos da DT (SIPE), de forma a diminuir o período que decorre entre a infração e a notificação.
- d) Os ANCO devem ser preferencialmente elaborados no SCOT, tendo em consideração no seu preenchimento, a descrições sumárias fornecidas e os dados referentes ao Número de Contribuinte, Título de Condução e Documento de Identificação do infrator.
- e) As operações realizadas deverão adequar-se ao fim que se destinam, tanto no local e no período de fiscalização, de forma a existir uma maior eficiência na fiscalização e uma maior adequação dos meios envolvidos.
- f) Os locais de fiscalização deverão estar devidamente sinalizados, seja através da utilização de cones e/ou supressão de vias de trânsito, de forma a restringir a velocidade de circulação dos veículos quando necessário, sem que para tal ocorram grandes congestionamentos na circulação.
- g) A abordagem dos condutores deverá ser realizada em condições de segurança e a fiscalização em local que reúna as condições de segurança adequadas, quer para os condutores quer para os agentes fiscalizadores.
- h) Comunicações Rádio Modo Direto: O Modo Direto permite a comunicação entre rádios que estejam a curtas distâncias, não interferindo com as comunicações via rádios da central.

- i) Procedimentos Modo Direto: Ligar o Rádio – Pressionar alguns segundos a Tecla # ou Tecla 3 (*dependendo do software dos rádios*) – Passa a Modo Direto (*Indicação no canto superior direito*) – Pressionar novamente a Tecla # ou Tecla 3 – Passa ao Canal 483.

Metodologia de Fiscalização

1 – Fiscalização da Circulação em Rotundas

- a) Esta fiscalização deverá ser realizada de preferência em períodos diurnos e em locais com elevada intensidade de trânsito.
- b) A abordagem dos condutores deverá ser realizada na rotunda, quando tal seja tecnicamente viável ou numa artéria adjacente à própria rotunda, desde que reunidas as condições de segurança adequadas, quer para os condutores quer para os agentes fiscalizadores.
- c) A fiscalização deverá tender para a fiscalização do cumprimento das disposições da circulação nas rotundas, nomeadamente na obrigação de utilização da via da direita para mudar de direção e da aproximação do limite direito da faixa de rodagem com a devida antecedência para proceder à mudança de direção.

2 - Fiscalização Sinalização Luminosa

- a) Esta fiscalização deverá ser realizada em qualquer período do dia/noite e em locais com elevada intensidade de trânsito.
- b) Esta fiscalização pretende detetar condutores que em entroncamento ou cruzamentos não respeitem a sinalização luminosa de cor vermelha e que desta forma propiciam a ocorrência de acidentes de elevada gravidade e difícil apuramento da responsabilidade.
- c) Neste sentido, dois elementos policiais uniformizados deverão colocar-se em local em que seja permitido uma boa visualização dos veículos que circulam e se dirijam para zona regulada por sinalização luminosa. Os dois elementos devem sinalizar via rádio (modo direto) para local de fiscalização, qualquer condutor que venha a infringir a sinalização luminosa. O local de fiscalização deverá estar colocado em

local que permita uma eficaz abordagem, principalmente em termos de segurança.

- d) Após verificação de alguma infração, o veículo deverá ser sinalizado via rádio, abordado e fiscalizado. Um dos elementos que verificou a infração, após elaboração do ANCO, deverá dirigir-se ao local de fiscalização, assinar o ANCO e proceder à notificação o condutor, enquanto agente atuante.

3 - Fiscalização da Cedência de Prioridade

- a) Esta fiscalização deverá ser realizada de preferência em períodos diurnos e em locais com elevada intensidade de trânsito.
- b) Esta fiscalização pretende detetar condutores que em entroncamento ou cruzamentos não respeitem a regra de prioridade ou a sinalização vertical de obrigatoriedade de cedência de passagem a veículos que circulem na via que pretendem entrar, sem que altere a velocidade ou a trajetória do veículo e que desta forma propiciam a ocorrência de acidentes de média/elevada gravidade.
- c) A fiscalização poderá ser realizada de duas formas, dependendo dos locais em fiscalização:
- Dois elementos policiais uniformizados deverão colocar-se em local em que seja permitido uma boa visualização dos veículos que circulem e se dirijam para zona regulada por sinalização vertical. Os dois elementos devem sinalizar via rádio (modo direto) para local de fiscalização, qualquer condutor que venha a infringir a regra de prioridade. O local de fiscalização deverá estar colocado em local que permita uma eficaz abordagem, principalmente em termos de segurança.
 - Caso o local de fiscalização o permita, a fiscalização poderá ser realizada ai, desde que permita uma correta verificação das infrações em causa e estejam reunidas as melhores condições de segurança, quer para os condutores quer para os agentes fiscalizadores;
 - Após verificação de alguma infração, o veículo deverá ser sinalizado via rádio, abordado e fiscalizado. Um dos elementos que verificou a infração,

após elaboração do ANCO, deverá dirigir-se ao local de fiscalização, assinar o ANCO e proceder à notificação o condutor, enquanto agente atuante.

4 - Fiscalização da Cedência de Passagem a Peões

- a) Esta fiscalização deverá ser realizada de preferência em períodos diurnos e em locais com elevada intensidade de trânsito pedonal.
- b) Esta fiscalização pretende detetar condutores que em locais com elevada intensidade de tráfego pedonal e sinalizados como locais de ocorrência de acidentes, não respeitem a regra de cedência de passagem a peões.
- c) Para a ocorrência desta infração os peões já devem ter iniciado o atravessamento da via, tendo os condutores possibilidade de abrandar ou imobilizar antes ou na zona regulada para travessia peões. Quando os condutores nas condições anteriormente mencionadas, não abrandarem/imobilizarem o veículo de forma a ceder passagem aos peões, principalmente quando interrompem a travessia dos peões, devem ser alvos de fiscalização e respetiva notificação da infração.
- d) A fiscalização poderá ser realizada de duas formas, dependendo dos locais em fiscalização:
 - Dois elementos policiais uniformizados deverão colocar-se em local em que seja permitido uma boa visualização dos veículos que circulam e se dirijam para zona regulada por sinalização vertical. Os dois elementos devem sinalizar via rádio (modo direto) para local de fiscalização, qualquer condutor que venha a infringir a regra de prioridade. O local de fiscalização deverá estar colocado em local que permita uma eficaz abordagem, principalmente em termos de segurança.
 - Caso o local de fiscalização o permita, a fiscalização poderá ser realizada ai, desde que permita uma correta verificação das infrações e desde que estejam reunidas as melhores condições de segurança quer para os condutores quer para os agentes fiscalizadores;
 - Após verificação de alguma infração, o veículo deverá ser sinalizado via rádio, abordado e fiscalizado. Um dos elementos que verificou a infração, após elaboração do ANCO, deverá dirigir-se ao local de fiscalização, assinar o ANCO e proceder à notificação o condutor, enquanto agente atuante.

5 - Fiscalização de Controlo de Velocidade

- a) Esta fiscalização deverá ser realizada de preferência em locais com elevada intensidade de trânsito, em que se propicie a verificação a velocidades excessivas e/ou locais de ocorrência de acidentes de viação.
- b) A colocação do radar deve obedecer aos critérios técnicos definidos.
- c) Esta fiscalização pretende detetar veículos que em locais com elevada intensidade de tráfego, especialmente de utilizadores vulneráveis, circulem a velocidades excessivas, dando prioridade à deteção e identificação de condutores que cometam infrações graves ou muito graves.
- d) A colocação do veículo radar ou o método de fiscalização deverá ser diversificado de forma adaptar-se às vias alvo de fiscalização, de forma a obter uma maior eficácia na fiscalização realizada; Cumulativamente na fiscalização realizada, principalmente naquelas que são divulgadas antecipadamente na comunicação social, o radar deverá ser colocado de forma alternar os locais e método da sua colocação.
- e) A fiscalização das infrações graves ou muito graves deverão ser priorizadas, tanto em termos de fiscalização, tal como em termos de abordagem dos veículos, devendo proceder-se à identificação do condutor e à sua notificação, nos termos do art.º 170.º e 173.º CE.

6 - Fiscalização da Condução sob a Influência de Álcool

- a) Esta fiscalização deverá ser realizada de preferência em períodos noturnos e em locais com elevada intensidade de trânsito, em que se propicie a verificação da condução sob a influência de álcool.
- b) A abordagem dos condutores deverá ser realizada em local de passagem de elevado número de veículos e com supressão de vias de trânsito de forma a reduzir a velocidade dos veículos e a condicionar a sua passagem.
- c) A fiscalização deverá ser realizada de forma eficaz e verificando os condutores que aparentem sinais de estarem a conduzir sob a influência de álcool ou que, sujeitando à realização ao teste ao ar expirado e posterior preenchimento dos dados e resultado para fins estatísticos

- d) No caso de deteção de algum condutor com taxa de alcoolémia superior ao permitido, o seu veículo deverá ser devidamente estacionado ou por solicitação do condutor entregue a pessoa da sua confiança e proceder à revista sumária antes de ser conduzido à Divisão de Trânsito.

7 – Fiscalização da Condução fazendo uso continuado de aparelho Telemóvel

- a) Esta fiscalização deverá ser realizada de preferência em períodos diurnos e em locais com elevada intensidade de trânsito.
- b) A fiscalização deverá tender para a fiscalização do cumprimento das disposições da utilização do telemóvel, nomeadamente da não utilização de sistema mãos livres ou auricular;
- d) A fiscalização poderá ser realizada de duas formas, dependendo dos locais em fiscalização:
- Dois elementos policiais uniformizados deverão colocar-se em local em que seja permitido uma boa visualização dos veículos que circulam e se dirijam para zona regulada por sinalização vertical. Os dois elementos devem sinalizar via rádio (modo direto) para local de fiscalização, qualquer condutor que venha a infringir a regra de prioridade. O local de fiscalização deverá estar colocado em local que permita uma eficaz abordagem, principalmente em termos de segurança.
 - Caso o local de fiscalização o permita, a fiscalização poderá ser realizada aí, desde que permita uma correta verificação das infrações em causa e estejam reunidas as melhores condições de segurança, quer para os condutores quer para os agentes fiscalizadores;
 - Após verificação de alguma infração, o veículo deverá ser sinalizado via rádio, abordado e fiscalizado. Um dos elementos que verificou a infração, após elaboração do ANCO, deverá dirigir-se ao local de fiscalização, assinar o ANCO e proceder à notificação o condutor, enquanto agente autuante.

EXECUÇÃO:

As Esquadras da Divisão de Trânsito levam a efeito estas ações direcionadas, tendo em consideração os objetivos definidos pelo Comando Metropolitano do Porto e nos seguintes termos:

- 1 - A EIFT leva a efeito pelo menos uma ação diária direcionada para o controlo de velocidade e uma ação diária para o total das restantes infrações.
- 2 - A 1.^a e 2.^a Esquadra levam a efeito pelo menos uma ação diária direcionada para o conjunto de infrações.
- 3 - A Esquadra da Sinistralidade Rodoviária realiza pelo menos duas ações semanais direcionadas para o conjunto de infrações.
- 4 - A Divisão de Trânsito realiza pelo menos duas ações mensais de grande envergadura direcionada para o conjunto de infrações.
- 5 - No final de cada operação efetuada remetem o respetivo Relatório para a Pasta (U:\DT\RELATORIOS_RAD_RCA\RELATORIOS);
- 6 - Os serviços da Divisão de Trânsito procedem ao tratamento dos relatórios e respetiva estatística, nomeadamente através da controlo diário dos indicadores de desempenho.

Pontos Negros e Locais de Acidentes – Concelho do Porto

LOCALIZAÇÃO	N.º Acid.	Feridos		Mortos	Valor Ponto Negro
		Leves	Graves		
A20 (Km 9.6 - Sentido crescente)	7	10			30
A20 (Km 11.6 - Sentido decrescente)	17	23			69
A20 (entre o Km 8.9 e 8.8 - Sentido decrescente)	10	12			36
A20 (Km 13.5 - Sentido crescente)	6	8			24
A20 (Km 15.3 - Sentido crescente)	5	7			21
A20 (entre o Km 12.7 e 12.9 - Sentido crescente)	15	20			60

A20 (Km 14.5 - Sentido decrescente)	5	7			21
A20 (entre o Km 4.7 e 4.5 - Sentido decrescente)	7	10			30
Ramal de acesso A20 (decrescente) para EN14 (crescente)	9	11			33
Ramal de acesso da Rua Faria Guimarães para A20 (crescente)	5	8			24
Ramal de acesso AEP (decrescente) para A20 (decrescente)	15	19			57
EN12 (Cruzamento do Viso - Km 4.3)	8	13			39
EN12 (Cruzamento do Alto do Viso - Km 4.9)	5	4		1	112
EN12 (entre o Km 6.4 e 6.6 - Sentido crescente)	8	11			33
EN12 (Cruzamento do Asprela - Km 8.3)	8	13			39
Avenida Associação Empresarial Portugal (Poste 104 - Sentido Matosinhos/Porto)	7	10			30
Avenida Associação Empresarial de Portugal (Km 3 - Sentido Matosinhos/Porto)	10	12			36
Viaduto da Areosa	12	23			69
Avenida Fernão Magalhães c/ Rua Santa Justa	6	9			27
Rua Oliveira Monteiro c/ Rua Egas Moniz	5	8			24

ANO 2012/2013	TOTAIS	
LOCAL ACIDENTE - COLISÕES	2012	2013
A20	329	321
EN12	222	243
A28	171	171
FERNÃO DE MAGALHÃES (AV. DE)	93	113
A.E.P. (AV. DA)	88	106
BOAVISTA (AV. DA)	88	90
EN14	89	70
CONSTITUIÇÃO (R. DA)	52	51

FARIA GUIMARÃES (R. DE)	54	45
A.E.P. (ROT.)	59	45
AMIAL (R. DO)	54	33
CAMPO ALEGRE (R. DO)	41	32
MARECHAL GOMES DA COSTA (AV. DO)	39	32
ALEGRIA (R. DA)	30	29
COSTA CABRAL (R. DE)	25	29
MOUZINHO DE ALBUQUERQUE (P. DE)	26	26
SÁ DA BANDEIRA (R. DE)	----	25
5 DE OUTUBRO (R. DE)	26	23
JÚLIO DINIS (R. DE)	----	20
GONÇALO CRISTOVÃO (R. DE)	----	19

ANO 2012/2013	TOTAIS	
LOCAL ACIDENTE - ATROPELAMENTOS	2012	2013
EN12	15	17
FERNÃO DE MAGALHÃES (AV. DE)	7	11
COSTA CABRAL (R. DE)	6	8
CONSTITUIÇÃO (R. DA)	7	8
ALEGRIA (R. DA)	6	7
FERNANDES TOMÁS (R. DE)	-----	5
BOAVISTA (AV. DA)	-----	5
S. ROQUE DA LAMEIRA (RUA DE)	6	5
AMIAL (R. DO)	6	4
REPÚBLICA (P. DA)	6	4
MARECHAL GOMES DA COSTA (AV. DO)	7	4
S. DINIS (R. DE)	-----	4

BONFIM (R. DO)	6	4
ANTERO DE QUENTAL (R. DE)	-----	4
MOUZINHO DE ALBUQUERQUE (P. DE)	-----	3
FRANÇA (AV. DA)	-----	3
VALE FORMOSO (R. DE)	-----	3
CAMPO ALEGRE (R. DO)	-----	3
MONTE DOS BURGOS (R. DO)	4	3
DIOGO BOTELHO (R. DE)	-----	3