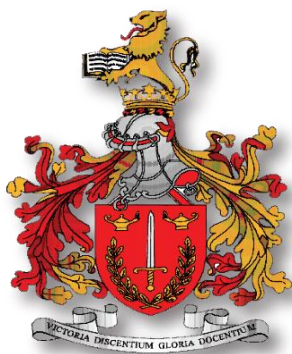


INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



**OS ACIDENTES DE VIAÇÃO SEM VÍTIMAS: UM OLHAR SOBRE A ATUALIDADE E
PERSPETIVAS DE FUTURO NA RESPOSTA POLICIAL**

Estudo Empírico

**Trabalho Individual Final
5.º Curso de Comando e Direção Policial**

Autor: Diogo Nuno Martins Paulo, Comissário M/152242

ISCPSI, 27 de fevereiro de 2023



RESUMO

A sinistralidade rodoviária constitui ainda hoje um flagelo mundial que, pelo elevado número de vítimas, justifica preocupações acrescidas nos Estados. Em contrapartida, a realidade dos acidentes sem vítimas não tem colhido tamanha preocupação na sociedade. Do presente estudo, baseado nos dados recolhidos pela PSP no período 2018-2022, resulta que 62,7% dos acidentes participados na cidade de Lisboa respeitam a acidentes dos quais resultam somente danos materiais. Tal, parecendo secundário, tem impactos não apenas na taxa de empenhamento operacional desta polícia enquanto entidade fiscalizadora mas também no quotidiano da cidade. Os números, contudo, não retratam a realidade, pois muitos acidentes são participados amigavelmente às seguradoras sem qualquer ação policial. Neste estudo, não se pretendendo uma análise jurídica ao regime, contextualizou-se os procedimentos atualmente definidos para a resposta a acidentes sem vítimas bem como se caracterizou a dimensão desta tipologia de acidentes na cidade de Lisboa, avaliando-se o panorama atual na relação entre a resolução amigável de sinistros e a ativação de recursos policiais. Através de entrevistas junto de profissionais da área procurou-se a avaliar o modelo e projetar alternativas de futuro, equacionando-se a transferência da responsabilidade de participação policial dos acidentes sem vítimas para as Polícias Municipais.

Palavras-chave: acidentes sem vítimas; declaração amigável; polícia; polícia municipal; sinistralidade rodoviária.

ABSTRACT

Even today, road accidents are a worldwide scourge which, due to the high number of victims, justifies increased concern in the States. On the other hand, the reality of accidents without victims has not caused such concern in society. The present study, based on data collected by the PSP in the period 2018-2022, shows that 62.7% of the accidents reported in the city of Lisbon are accidents that result only in material damage. This, seemingly secondary, impacts not only the operational commitment rate of this police force as a supervisory entity, but also the daily life of the city. The numbers, however, do not portray reality, since many accidents are reported amicably to the insurance companies without any police action. This study does not intend to provide a legal analysis of the regime, but rather to contextualize the procedures currently defined for the response to accidents without victims and to characterize the dimension of this type of accident in the city of Lisbon, assessing the current panorama in the relationship between friendly settlement of claims and the activation of police resources. Through interviews with professionals in the area we sought to evaluate the model and to project future alternatives, considering the transfer of the responsibility for police participation in the case of accidents without victims to the Municipal Police.

Keywords: Friendly declaration; municipal police; police; road accidents; victimless accidents.

ÍNDICE

RESUMO	i
ABSTRACT	ii
Introdução	1
A sinistralidade rodoviária	2
O modelo atual de resposta	3
As competências dos municípios e as Polícias Municipais	7
Um breve olhar exterior	9
Método	11
Instrumentos	12
Procedimento	12
Caraterização da sinistralidade sem vítimas na cidade de Lisboa	13
Análise das entrevistas	16
Discussão dos resultados	21
Referências	24
ANEXOS	28

Introdução

A sinistralidade rodoviária assume hoje particular relevo e preocupação para os Estados, especialmente sempre que daí resultam vítimas, acomodando repercussões negativas devastadoras tanto em termos sociais como económicos (Cardoso, P., & Fonseca, M., 2012).

Compulsada a literatura, relatórios oficiais e demais documentação relacionada com a temática, rapidamente se conclui pela inequívoca preocupação na redução do número de vítimas, particularmente as mortais. Evidencia-se ainda um longo caminho a percorrer, não obstante os resultados globalmente positivos que os diferentes programas têm permitido alcançar.

Nas sociedades modernas e particularmente nas grandes cidades, a sinistralidade assume impactos significativos pelos custos (diretos e indiretos) associados e pelos constrangimentos na mobilidade, numa realidade já de si complexa.

Se a sinistralidade com vítimas ocupa parte significativa do universo e repositório académico, já a da qual resultam somente danos materiais não colhe idêntico interesse. Tal poderá compreender-se pelas consequências menos danosas, mas também por se afastar de uma questão vista como global para se aproximar a problemática eminentemente contratual, de natureza cível, entre particulares e seguradores. A resolução amigável, válida e amplamente promovida, parece abrir caminho à aparente desnecessidade de intervenção do Estado. Contudo, em si mesma e a par das circunstâncias em concreto verificadas, não se assume como condição imediata de dispensa da presença policial, pontualmente criticada por atrasos na resposta.

Às forças de segurança competem diversas atribuições, nomeadamente funções de prevenção e fiscalização rodoviária, nas quais se enquadram a resposta e participação dos acidentes rodoviários. Tal diversidade de atribuições exige-lhes um esforço contínuo de readaptação, priorização e resposta, para o qual esta realidade não é alheia.

Por outro lado, a IV revisão Constitucional veio estabelecer a criação das Polícias Municipais, que assumem funções de natureza eminentemente administrativa. De entre o elenco das suas atribuições destaca-se a participação de acidentes de viação em que não haja procedimento criminal, circunstância que não obstante se mantém sobre a responsabilidade da polícia nacional e territorialmente competente.

Em face do quadro descrito afigura-se então pertinente refletir acerca desta realidade. O presente trabalho incide sobre a o atual modelo de resposta à resolução de acidentes de

onde resultam somente danos materiais, perspetivando opções de futuro que permitam melhor responder ao cidadão. Para tal adotaremos as definições da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)¹, devendo considerar-se acidente de viação aquele que ocorra ou tenha origem numa via pública ou equiparada, que envolva pelo menos um veículo em movimento e do qual pelo menos uma pessoa tenha morrido ou ficado ferida (acidente com vítimas), ou ainda aquele do qual tenham resultado apenas danos materiais (acidente sem vítimas).

O presente estudo começa por apresentar uma revisão da literatura relativa à sinistralidade, às competências e procedimentos legais de responsabilidade das entidades fiscalizadoras, bem como uma análise às atribuições previstas para as Polícias Municipais nesta matéria, à qual acrescentamos breves notas comparadas ao modelo espanhol. Após definido o método, apresentamos a caracterização estatística deste tipo de sinistralidade na cidade de Lisboa, bem como a apresentação dos resultados apurados através das entrevistas realizadas a profissionais com experiência na área, terminando com as conclusões obtidas.

A sinistralidade rodoviária

Conforme nos refere Pereira (2019), os acidentes de viação são uma problemática complexa, cuja resolução obriga à intervenção agregada de múltiplas instituições.

No contexto internacional, a Organização Mundial de Saúde (OMS) estima que cerca de 1,35 milhões de pessoas perdem a vida anualmente como consequência da sinistralidade rodoviária, sendo “a principal causa de morte de jovens entre os 5 e os 29 anos de idade e a oitava em todas as idades” (ANSR, 2022, p. 5). Já a Organização das Nações Unidas (ONU) estabelece como meta para a década 2021-2030 a redução de 50% das mortes e feridos graves. Também a União Europeia (UE) assume como desígnio o aproximar da redução absoluta da mortalidade na estrada para 2050, através da designada “visão zero”.

Para cumprimento de tais desígnios e considerando que a pandemia surgida em 2020 se refletiu numa redução dos indicadores de sinistralidade, a Comissão Europeia “considerou 2019 como o ano base de referência para efeitos de avaliação da evolução da sinistralidade rodoviária durante a presente década” (ANSR, 2023, p. 9).

Olhando para o contexto nacional, vários têm sido os programas destinados a reduzir a sinistralidade e consequente mortalidade nas estradas portuguesas nas últimas décadas,

¹ Disponível em <http://www.ansr.pt/Estatisticas/BEAV/Documents/BEAV.pdf>

destacando-se mais recentemente o Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária (PENSE 2020).

Os dados de 2021, publicados no Relatório Anual de Segurança Interna (RASI) e comparativamente a 2020, demonstram um total de 114.960 acidentes (+6,9%), a estabilização das vítimas mortais em 400 (-1%) e o aumento dos feridos graves e leves (+13,7% e 10,4%, respetivamente). Já nos dados da ANSR é possível retirar informações mais objetivas da sinistralidade com vítimas, de onde resulta uma tendência positiva (-15,1%) no período de 2017-2021 (ANSR, 2023, pp. 3, 16). De acordo com os mesmos dados e para o período de janeiro-outubro de 2022, conclui-se pela maior incidência no interior das localidades, território que representa 78,3% do total de acidentes com vítimas. A 6.^a feira representa 15,8% do total destes acidentes, sendo as consequências da sua gravidade mais efetivas ao domingo e sábado. Em termos horários o período das 15h00/18h00 concentra 21,1% do total de acidentes (e o maior número de mortos e feridos leves), sendo o período das 18h00/21h00 aquele que concentra o maior número de feridos graves.

Conforme resulta do descrito, as preocupações com a sinistralidade têm sido várias a nível nacional e internacional. São contudo reduzidos os dados que caracterizem a realidade dos acidentes só com danos materiais bem como os custos que lhes estão associados, sendo as referências habitualmente corporizadas por breves passagens em estudos relacionados com os custos da sinistralidade com vítimas.

Não obstante e enquadrado neste contexto, refere-nos Simões (2015) que os custos com a sinistralidade podem ser classificados entre morais ou patrimoniais, podendo de entre estes ser diretos (e.g. danos materiais ou custos da intervenção das entidades fiscalizadoras) ou indiretos (custos administrativos ou perda de produtividade).

Silva et al. (2021), num estudo exaustivo sobre o impacto económico e social da sinistralidade em Portugal promovido para a ANSR, concluíram que em 2019 o custo económico e social da sinistralidade representou 3,03% do PIB nacional, correspondendo 83,5% deste a acidentes com vítimas e os restantes àqueles em que resultaram somente danos materiais, que representaram assim cerca de 0,5% do PIB. Apuraram ainda que o domingo foi o dia com custos mais elevados, assim como o mês de agosto.

O modelo atual de resposta

A Constituição da República Portuguesa (CRP) define, no seu art.º 272.º que a organização das forças de segurança é única para todo o território nacional. Já a Lei de Segurança Interna vem remeter para as respetivas leis orgânicas a sua organização,

atribuições e competências (art.º 25.º). No que à PSP e Guarda Nacional Republicana respeita, as respetivas leis orgânicas atribuem-lhes competência em matéria de segurança rodoviária, cumprindo-as ao abrigo do princípio da territorialidade.

Pontualmente vêm a público notícias que dão conta de períodos considerados excessivos na resposta policial a acidentes na cidade de Lisboa². Procuremos, portanto, melhor perceber a problemática.

A Lei Orgânica da PSP (LO PSP) atribui-lhe competências em matéria de segurança rodoviária, em particular através da fiscalização, ordenamento e disciplina de trânsito, assumindo esta a competência territorial na cidade de Lisboa.

No atual modelo, qualquer cidadão que solicite a presença policial na sequência de um sinistro verá a polícia a deslocar-se ao local, independentemente da motivação ou gravidade.

De entre outros fatores que também para ela concorrem e decorrentes dos normativos internos instituídos, a resposta policial encontra-se padronizada por critérios de precedência e gravidade sendo que, em circunstâncias de normalidade, é distinta a resposta aos acidentes apenas com danos materiais daquela em que se registam vítimas (especialmente as graves e mortais). Tal sucede dado que estes últimos carecem de uma resposta especializada, também com formação na área da investigação dos acidentes de viação, atentas as competências próprias de órgão de polícia criminal (OPC). O fator gravidade releva na medida em que poderá priorizar uns em detrimento dos outros, na certeza de que em caso de “conflito” serão sempre os acidentes com danos a aguardar para segundo plano.

Daqui resulta que face à dinâmica das cidades e em períodos específicos do dia, poderão concorrer diversos acidentes em simultâneo, com diferente gravidade e dispersão geográfica. Tal poderá obrigar ao reajustar constante das prioridades mas, acima de tudo, poderá conseqüentemente dilatar tempos de resposta aos primeiros, com conseqüências imediatas quer nos sinistrados quer nos demais automobilistas diretamente afetados. Tal parece ainda agravado pela impossibilidade de padronizar o tempo de resolução de um sinistro, que poderá prologar-se por minutos ou horas dependendo de múltiplos fatores.

Por outro lado, as competências próprias da PSP exigem resposta simultânea a diversas exigências diárias que motivam um empenhamento operacional adicional, como sejam a garantia da segurança (rodoviária) em manifestações, eventos desportivos, desembaracamentos de trânsito, transporte de órgãos, ou outros, muitas vezes de caráter

² A exemplo: [Visão | Condutores envolvidos em acidentes em Lisboa chegam a esperar \(e a desesperar\) cinco horas pela chegada da polícia. "Não há elementos disponíveis", justifica fonte da PSP \(sapo.pt\)](#)

inopinado que motivam, primordialmente, a alocação de recursos afetos à valência de trânsito.

Retomando o cenário dos acidentes sem vítimas e para além da segurança, compete genericamente às polícias o auxílio aos sinistrados, a garantia da mobilidade (e.g. na promoção da retirada das viaturas para garantir a fluidez de trânsito ou na criação de alternativas aos demais condutores), a fiscalização rodoviária dos intervenientes e a consequente participação e elaboração do boletim estatístico de acidente de viação (BEAV).

Este BEAV³ tem como finalidade a coleta e reporte de dados estatísticos à ANSR, sendo preenchido pelas entidades policiais fiscalizadoras “sempre que tomem conhecimento da ocorrência de um acidente de viação”, porquanto “é a principal fonte de informação sobre o fenómeno da sinistralidade rodoviária”, conforme nos referem as notas de preenchimento inscritas no seu *site*. Contrariamente aos acidentes com vítimas, que obrigam ao preenchimento completo do BEAV (para daí obter dados relevantes para o estudo da sinistralidade, identificação de pontos negros ou índices de gravidade), no caso dos acidentes sem vítimas apenas se exige o preenchimento do campo genérico de “identificação do acidente”.

Se a questão da garantia da mobilidade e a promoção de alternativas de circulação não suscita especial clarificação, olhemos então para procedimento legal. O Código da Estrada (CE) estabelece, no seu art.º 87.º, que em caso de imobilização forçada por avaria ou acidente o condutor deve proceder imediatamente ao regular estacionamento do veículo ou, não sendo isso viável, procurar retirá-lo da faixa de rodagem, sendo tal objeto de sanção contraordenacional em caso de incumprimento.

Concretiza depois, no art.º 89.º, que o condutor interveniente em acidente deve fornecer aos restantes intervenientes a sua identificação, a do proprietário do veículo, da seguradora e respetiva apólice. Complementa definindo que “se do acidente resultarem mortos ou feridos, o condutor deve aguardar, no local, a chegada de agente de autoridade” (n.º 2). Daqui resulta que a presença policial apenas parece legalmente exigível nos acidentes com mortos ou feridos, ainda que nada obstando a que possa ser solicitada nos restantes casos.

Adicionalmente o art.º 156.º define que os condutores intervenientes em acidente devem, se tal lhes for fisicamente possível, ser submetidos a exame de pesquisa de álcool, prevendo os n.ºs 2 e 3 alternativas ao procedimento como a realização de exame em unidade

³ Acessível em <http://www.ansr.pt/Estatisticas/BEAV/Pages/default.aspx>

hospitalar. Porém, conforme atrás referimos, muitos são os acidentes resolvidos sem a presença policial, pelo que serão da mesma ordem de grandeza os acidentes em que tal procedimento não é realizado.

Afigura-se, portanto, que serão estes os dois principais fatores que motivam a presença policial num acidente rodoviário sem vítimas: a potencial necessidade de regularização de trânsito e a fiscalização dos intervenientes. Esta última, para além de decorrente do código da estrada, poderá relevar para os seguradores pois “existem situações em que o segurador, satisfeita a indemnização tem direito de regresso contra o segurado” (Pina, 2014, p. 42), conforme resulta do art.º 27.º do DL n.º 291/2007, de 21 Ago.

Por outro lado e também por desígnio europeu, para esta tipologia de acidentes a promoção da resolução amigável é uma realidade patrocinada pelas diferentes entidades com responsabilidade nesta matéria, como a ANSR ou seguradores. Assim resulta da informação pública disponibilizada aos condutores⁴ acerca da forma como podem participar um sinistro, sendo aí também destacado que caso se verifiquem feridos deverão solicitar a presença das autoridades. A forma de participação do sinistro pelo segurado vem prevista no art.º 35.º do referido diploma, devendo ser feita “em impresso próprio fornecido pela empresa de seguros”.

Esta resolução amigável, concretizada através do preenchimento da Declaração Amigável de Acidente de Viação (DAAA – atualmente também via *App*⁵), procura permitir a simplificação, celeridade e agilidade administrativa nos casos de acidentes apenas com danos materiais. Se assinada por ambos os intervenientes permite presumir que o acidente se verificou nos moldes ali descritos, conforme prevê o art.º 35.º do DL n.º 291/2007, já antes referido e relativo ao sistema do seguro de responsabilidade civil automóvel.

Enquadrado o regime da resolução amigável, vejamos então a circunstância da presença policial e conseqüente redução a auto. O Art.º 78.º do DL acima referido vem obrigar a entidade fiscalizadora que tome conhecimento da ocorrência de um acidente a “recolher todos os dados necessários ao preenchimento da participação de acidente” (ainda que nada obste a que o cidadão possa participar um sinistro numa esquadra policial). Os autos elaborados são remetidos ao tribunal nos casos em que é obrigatório (atenta a possibilidade de procedimento criminal, se verificados feridos ou mortos) ou remetida cópia às empresas de seguros se registados danos corporais (n.º 5). Nos restantes casos o auto fica arquivado na entidade fiscalizadora, disponível para eventual consulta ou emissão de

⁴ Basta consultar os websites do ACP, da ASF ou dos diferentes seguradores.

⁵ <https://www.e-segurnet.pt/>

certidão aos intervenientes/seguradoras, se por eles solicitados e, no caso de cedência, mediante pagamento nos termos da Portaria n.º 1334-C/2010, de 31Dez.

De todo o quadro descrito resulta que “muitos acidentes que causam exclusivamente danos materiais não são registados pelas autoridades policiais porque as partes implicadas decidem resolver o conflito de interesses entre elas mediante acordo directo” (Donário, 2010).

As competências dos municípios e as Polícias Municipais

A atribuição de competências em matéria de trânsito às camaras municipais é anterior à revisão constitucional que consagra a criação das polícias municipais no modelo atual. O DL n.º 100/84, de 29Mar, atribuía às Autarquias Locais competência para deliberar acerca de assuntos relativos à segurança e comodidade do trânsito, lugares públicos e estacionamento.

Também a primeira versão do atual código da estrada veio atribuir aos municípios responsabilidades no ordenamento do trânsito ou definição de limites de velocidade. Ainda que sem prolongadas reflexões, acompanhamos da opinião de Castro (2003), que partilha a de Gomes Canotilho e Vital Moreira, quando consideram que há muito que os municípios têm já poderes locais de polícia, em concreto no que a matéria rodoviária respeita. Destacam-se, a este respeito, também os planos municipais de segurança rodoviária. Ainda a exemplo, aos Conselhos Municipais de Segurança, criados pela Lei n.º 33/98, de 18Jul, compete “avaliar os números da sinistralidade rodoviária”, bem como formular propostas de ações que contribuam para a redução da sinistralidade no município.

É neste contexto municipal que agora nos focamos. À IV revisão Constitucional atribui-se um marco histórico no modelo de policiamento existente em Portugal, “ao prever a possibilidade de criação das polícias municipais” (Castro, 2003, p. 11), num caminho de uma “progressiva descentralização administrativa da segurança, delegando nos municípios responsabilidades em matéria de segurança e proteção das comunidades” (Pereira, 2015, p. 18). Tal consubstancia-se pela autonomização destas na própria sistematização da Constituição, enquadrando-as no art.º 237.º relativo à descentralização administrativa e daqui as excluindo do art.º 272.º relativo às Polícias, de carácter nacional.

A primeira lei enquadradora surge então em 1999, através da Lei n.º 140/99, de 28Ago, que veio estabelecer o regime e forma de criação das Polícias Municipais, mais tarde revogada pela Lei n.º 19/2004, de 20Mai.

No seu art.º 1.º define-se que “as polícias municipais são serviços municipais especialmente vocacionados para o exercício de funções administrativas”, ali se prevendo as competências e seus poderes de autoridade que, por regra, se esgotam na área do município (art.º 5.º). Como atribuições prioritárias encontramos a fiscalização do cumprimento das leis e regulamentos diretamente relacionados com as competências da autarquia, competindo-lhes ainda a cooperação com as forças de segurança na manutenção da tranquilidade pública e na proteção das comunidades locais.

É, contudo, no art.º 3.º que encontramos as funções de polícia. Sendo funções de polícia administrativa, destacamos o n.º 2 porquanto lhes permite já uma latitude adicional, ainda que lhes estejam vedadas competências próprias dos OPC, conforme procurou esclarecer o legislador constitucional ao autonomizá-las do regime do art.º 272.º (Castro, 2003).

São funções, entre outras, “a regulação e fiscalização do trânsito rodoviário e pedonal na área de jurisdição municipal” (al. e)). No mesmo sentido e das competências previstas no art.º 4.º, destacamos “a fiscalização do cumprimento das normas de estacionamento de veículos e de circulação rodoviária, incluindo a participação de acidentes de viação que não envolvam procedimento criminal”. Tal consubstancia assim um caminho para o “exercício de tarefas municipais que vão além da mera atividade de polícia administrativa” (Castro, 2003, p. 156).

A este propósito, a constante evolução motivou já alterações ao histórico recente no que respeita à concretização operacional das suas atribuições e competências, uma vez assumirem hoje, por exemplo, a operação de radares de velocidade ou a realização de exame de pesquisa de álcool.

Todavia, atentas as especificidades das duas maiores cidades portuguesas, o legislador admitiu para Lisboa e Porto um regime especial, definido no DL n.º 13/2017, de 26Jan. As atribuições e competências são as já descritas na lei quadro, contudo destacam-se das demais desde logo pelo pessoal que as compõe, exclusivamente proveniente dos quadros da PSP, com um quadro teórico-prático prévio próprio de uma força de segurança, ainda que agora sem competências próprias de OPC enquanto “Polícias municipais”.

Para estas o legislador veio atribuir um enfoque especial em matéria de cooperação, estabelecida mediante contrato (interadministrativo) a celebrar entre a PSP e os municípios, concretizado em 2018 para o município do Porto e em 2019 para o de Lisboa. Do referido contrato resultaram diversos mecanismos de concretização da cooperação (e.g. em matéria de acesso a recursos tecnológicos), ficando estabelecido que em matéria de sinistralidade

rodoviária a participação de acidentes se mantém sob a responsabilidade da PSP, ainda que deles resultem somente danos materiais.

Uma breve reflexão ainda para o contexto criminal, melhor clarificada no parecer da Procuradoria Geral da República n.º 28/2008. Ainda que não tendo competências próprias de OPC, a lei quadro atribui-lhes responsabilidades sempre que verifiquem o cometimento de um crime (art.º 3.º, n.º 4), podendo proceder à identificação e revista de suspeitos da prática de crime, devendo “de imediato entregar o detido ou à AJ ou ao OPC competentes” (Valente, 2005, p. 45). Devem ainda praticar atos cautelares e urgentes para assegurar os meios de prova, sendo-lhes ainda permitindo, no quadro de fiscalização contraordenacional, a identificação de infratores (Mendonça, 2020).

Um breve olhar exterior

Pretende-se agora uma breve abordagem externa no que respeita às competências das polícias municipais nesta matéria. Não é nosso objetivo analisar questões de organização administrativa, subordinações ou outras especificidades, mas antes destacar a modalidade de intervenção adotada.

Em Espanha a organização administrativa é descentralizada, organizando-se o território nas comunidades autónomas, províncias e municípios, sendo todos estes autónomos.

O art.º 149.1.29 da Constituição consagra as competências exclusivas do Estado, onde se inclui a segurança pública. Admite, contudo, a criação de polícias pelas comunidades autónomas, atribuindo-lhes “a coordenação e demais faculdades em relação com as polícias locais nos termos que estabeleça uma lei orgânica” (art.º 148.1.22). Na mesma linha o art.º 104 estabelece que as funções, princípios e estatutos das forças e corpos de segurança serão definidos em lei orgânica enquadradora (Lei n.º 2/1986, de 13 de março) que, no seu art.º 2, integra os corpos de polícia locais nesta definição. Assim, através de várias referências e, em alguns casos, aproximações ao regime das polícias nacionais, vem o art.º 53 atribuir-lhe também “funções de segurança” (Amado, 2016, p. 86).

Às polícias locais são-lhes reconhecidas “funções de ordenamento, sinalização e orientação de trânsito na área de jurisdição municipal” e a “instrução de autos de notícia por acidentes de viação dentro do perímetro urbano” (Castro, 2003, p. 128). Assim e conforme nos descreve Rodríguez (2014, p. 48), em Espanha “quem faz a recolha de dados sobre os acidentes de viação é a Polícia Municipal”. Neste contexto ainda vejamos, a título de exemplo, os dados publicitados pela polícia municipal de Madrid, onde destacam os

relatórios de acidentes elaborados e as detenções e testes de alcoolemia em contexto de sinistralidade⁶.

Uma vez explanados os conceitos e teorização subjacente à temática em análise, a presente investigação terá como guia orientador o seguinte problema: será o modelo atual de resposta aos acidentes nos quais apenas se registam danos materiais o mais adequado à atualidade?

⁶ Estatísticas acessíveis em [Home - Câmara Municipal de Madrid](#).

Método

O presente estudo centrou-se na sinistralidade de onde apenas resultam danos materiais. Com base no problema de investigação e concetualização anteriormente feita, formularam-se os seguintes objetivos da investigação:

- Caracterizar a sinistralidade apenas com danos materiais na cidade de Lisboa, nas componentes que à resposta policial respeitam;
- Compreender a resposta policial e a avaliação que dela é feita;
- Compreender se o atual modelo e os mecanismos atualmente definidos para a participação dos sinistros e resposta policial estarão adequados;
- Compreender se existem alternativas ou opções de futuro válidas que permitam melhorar a realidade atual.

Uma vez que as estatísticas oficiais não permitem uma caracterização da nossa realidade de estudo, os dados sobre sinistralidade foram solicitados à PSP, atenta a competência territorial. A credibilidade da informação mantém-se pois estes constituem os dados transmitidos à ANSR por esta entidade fiscalizadora. Daqui se excluem, desde já, os acidentes participados via declaração amigável às seguradoras que não tenham intervenção policial.

Os dados reportam-se à cidade de Lisboa e aos anos de 2018 a 2022, considerando que as restrições à mobilidade decorrentes da pandemia iniciada em 2020 poderiam ter impacto nos resultados.

Após cumpridos os requisitos de solicitação e cedência foram os dados analisados e tratados estatisticamente quanto aos indicadores considerados relevantes para o estudo.

Atenta a reduzida expressão e disponibilidade de informação acerca da temática, optou-se pela realização de entrevistas. Como nos refere Albarello et al. (2005, p. 103), “o critério que determina a amostra passa a ser a sua adequação aos objetivos da investigação”, tendo a escolha recaído sobre profissionais com experiência na área da sinistralidade.

Com base neste enquadramento foram assim realizadas quatro entrevistas setoriais que constituem o nosso *corpus*, abarcando os diferentes quadrantes da equação: três a profissionais com experiência policial na área, quer na PSP (E01 e E3) quer na Polícia Municipal de Lisboa (E02), sendo ainda garantida uma visão externa, concretamente da APS - Associação Portuguesa de Seguradores (E04). Todos os entrevistados são do sexo masculino, com idades compreendidas entre os 47 e os 58 anos, com experiência policial

profissional situada entre os 25 e os 36 anos e, em concreto, em matéria de trânsito e sinistralidade rodoviária entre os 08 e os 34 anos.

Instrumentos

Para caracterizar o fenómeno recorreremos aos dados obtidos diretamente pela entidade fiscalizadora, correspondendo estes à extração automática efetuada dos registos da PSP.

Já quanto às entrevistas realizadas, como nos ensinam Quivy e Campenhoudt (2008), estas assumem-se como um instrumento relevante de recolha de informação enquanto diálogo com objetivos definidos em função da matéria em investigação, possibilitando a recolha das interpretações dos entrevistados, através da sua experiência e conhecimento.

Para a sua concretização foi criado um guião de entrevista em função do problema de investigação (cf. Anexo 1). Optou-se por uma entrevista semiestruturada, conduzida de forma semidiretiva, com a flexibilidade suficiente na sua implementação por forma a permitir ao entrevistado explanar de forma livre as suas opiniões e reflexões acerca da matéria e desta forma obter “elementos de reflexão muito ricos” (Quivy & Campenhoudt, 2008, p. 192).

No que aos instrumentos de análise respeita e conforme nos ensinam Albarello et al. (2005, p. 117), “cada investigador tende frequentemente a desenvolver o seu próprio método em função do seu objeto de investigação”. Neste sentido e atenta a multiplicidade de informações disponibilizadas pelas entrevistas, optámos pelo método de análise de conteúdo, pois “oferece a possibilidade de tratar de forma metódica informações e testemunhos que apresentam um certo grau de profundidade e complexidade” (Quivy & Campenhoudt, 2008, p. 227).

Procedimento

Os dados da PSP foram disponibilizados em formato excel e aí organizados e trabalhados estatisticamente quanto à sua frequência para sua posterior descrição.

Já no que às entrevistas respeita e após convite individual foram estas realizadas pessoalmente nos locais de trabalho dos entrevistados, gravadas e depois transcritas, com exceção do entrevistado 04 cuja entrevista se realizou por meio digital. A duração média das entrevistas foi de 23 minutos. A todos foi clarificado o objetivo do presente estudo, reforçando-se o carácter voluntário, anónimo e confidencial dos resultados obtidos, documentado através de consentimento informado.

Atento o problema de investigação e conforme nos ensina Bardin (1977), foram os dados agrupados em categorias temáticas, tendo em conta critérios como os da exclusividade (não repetição de categorias) e pertinência, em função das intenções de investigação traçadas.

Resultados

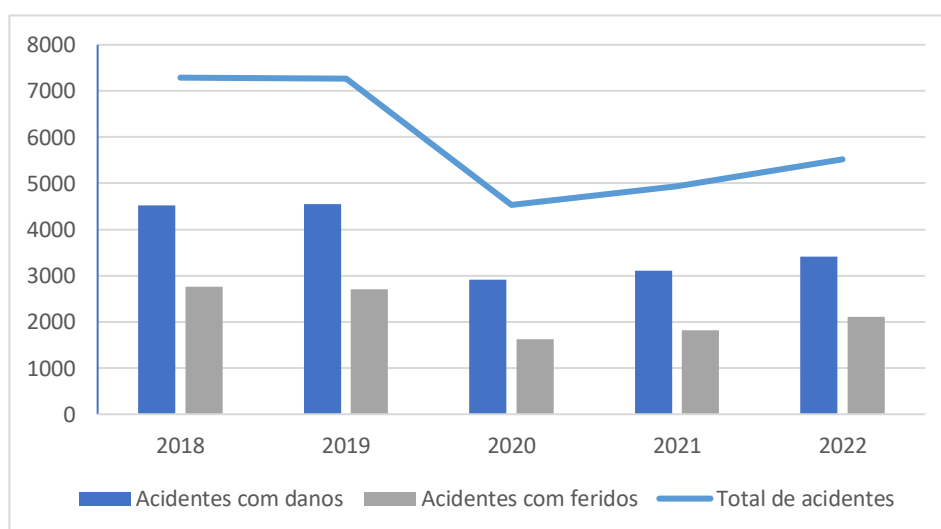
Caraterização da sinistralidade sem vítimas na cidade de Lisboa

Conforme inicialmente referimos, o ano de 2019 constitui-se como referência para a comparação de dados relativos à sinistralidade, pelo que a análise comparativa para o pré e pós pandemia afigurou-se em alguns casos relevante.

Da leitura dos dados obtidos conclui-se, em primeiro lugar, que o universo de acidentes sem vítimas quando comparado com o total de sinistros é estável: os acidentes apenas com danos materiais representam, em média, 62,7% do total de acidentes no período 2018-2022, com os valores a oscilarem entre 64,3% (2020) e 61,7% (2022). Também a redução do número total de acidentes registada após a pandemia não altera significativamente a proporção, conforme nos demonstra a figura 1.

Figura 1

Caraterização da sinistralidade na cidade de Lisboa por tipologia de acidente



Em termos globais e comparativamente a 2019, no ano de 2022 o número total de acidentes com e sem vítimas decresceu (-23,9%, de 7261 para 5526). A tabela 1 evidencia os dados relativos aos acidentes apenas com danos materiais, constatando-se um decréscimo na ordem dos 25,1% no mesmo período, em linha com a proporção antes identificada.

Tabela 1

Sinistralidade com danos, por ano e mês

	2018		2019		2020		2021		2022	
Janeiro	367	8,1%	348	7,6%	359	12,3%	213	6,8%	229	6,7%
Fevereiro	345	7,6%	352	7,7%	357	12,2%	152	4,9%	265	7,8%
Março	490	10,8%	391	8,6%	188	6,4%	211	6,8%	293	8,6%
Abril	394	8,7%	371	8,2%	108	3,7%	239	7,7%	307	9,0%
Mai	421	9,3%	412	9,1%	167	5,7%	289	9,3%	340	10,0%
Junho	345	7,6%	368	8,1%	207	7,1%	256	8,2%	315	9,2%
Julho	352	7,8%	376	8,3%	214	7,3%	251	8,1%	267	7,8%
Agosto	306	6,8%	275	6,0%	237	8,1%	241	7,7%	236	6,9%
Setembro	370	8,2%	394	8,7%	261	9,0%	318	10,2%	269	7,9%
Outubro	393	8,7%	432	9,5%	282	9,7%	365	11,7%	276	8,1%
Novembro	378	8,3%	398	8,7%	246	8,4%	295	9,5%	282	8,3%
Dezembro	367	8,1%	435	9,6%	289	9,9%	280	9,0%	331	9,7%
	4528		4552		2915		3110		3410	

Nota. As percentagens representam a prevalência que cada mês representa no mesmo ano.

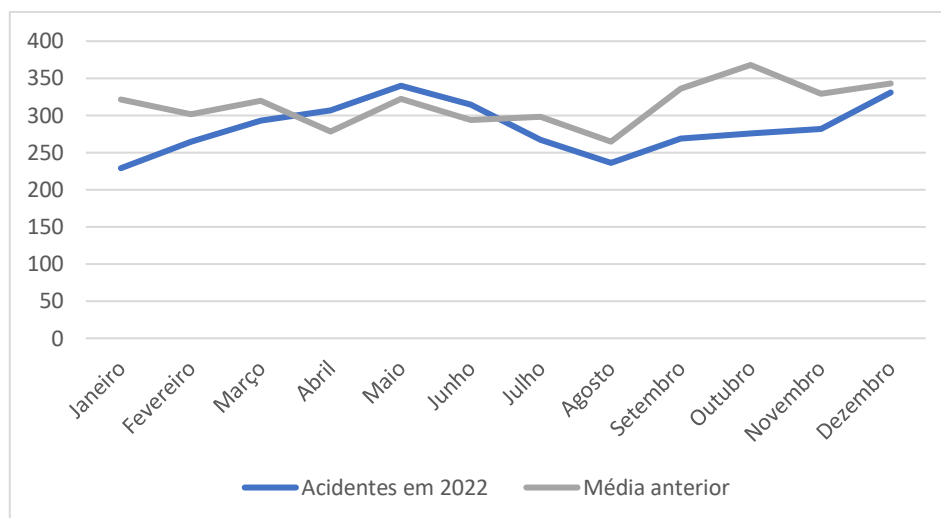
Os meses de maior incidência são variáveis, nem sempre coincidindo com meses de condições meteorológicas menos favoráveis. Nos 60 meses em análise, janeiro e fevereiro de 2020 registaram os valores mais elevados, imediatamente antes das restrições impostas pelo estado de emergência.

Retira-se destes dados que em Lisboa a média diária de acidentes com danos em 2018-2019 foi de 12,4/dia. Já nos anos de 2020-2021 foi de 8,2/dia, tendo em 2022 representado 9,3 acidentes por cada período de vinte e quatro horas.

No que à distribuição mensal respeita, 2022 apresenta variações à tendência global. Os meses de maio e dezembro demonstram os valores mais elevados, contrapondo com agosto e janeiro/fevereiro onde a sinistralidade atingiu os valores mais baixos. Em termos comparativos com os anos anteriores, o 2.º trimestre apresenta resultados mais aproximados, em contraciclo com período setembro-janeiro (com exceção de dezembro), conforme nos ilustra a figura 2.

Figura 2

Sinistralidade com danos por mês



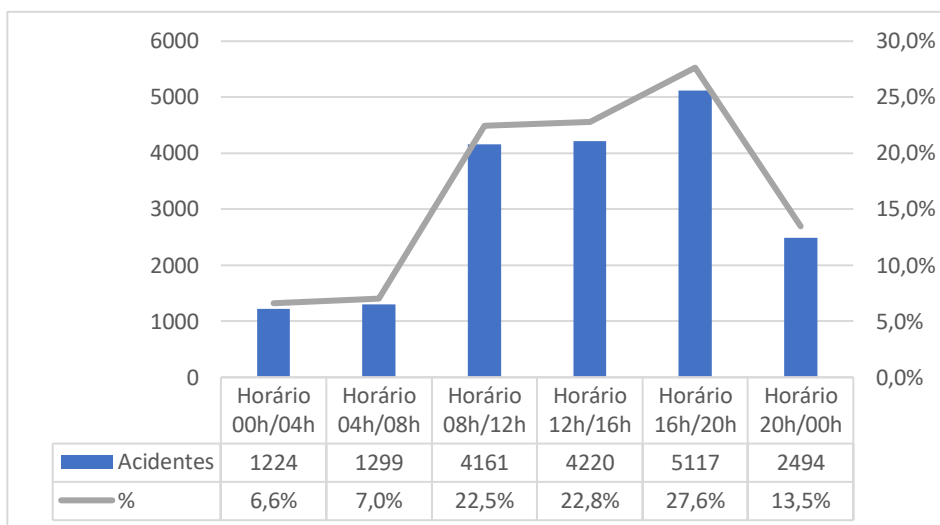
Já numa leitura semanal o domingo surge como o dia com menor número de acidentes, quer em 2022 quer na globalidade dos quatro anos anteriores. Por outro lado, os valores mais elevados encontram-se à quinta-feira, com 16,2% em 2022, contrariamente á media dos anos anteriores em que tal se verificou à sexta-feira (15,7%). Em todo o caso, no período 2018-2022 os valores não oscilaram significativamente entre os diferentes dias da semana, com variações entre os 14,7% e os 15,1%, sendo o cenário similar no ano de 2022 (14,1% - 15,4%). Destaque para o domingo que apresentou sempre os valores mais baixos (10,5%), seguido do sábado, na ordem dos 14%.

Recordando os dados relativos à sinistralidade com vítimas apresentados pela ANSR, verifica-se que a sexta-feira coincide enquanto dia com maior prevalência (no período anterior a 2022). Já as consequências daqueles são mais gravosas ao domingo e sábado, dias que na sinistralidade sem vítimas correspondem aos valores mais baixos.

Por último e considerando a dinâmica urbana de circulação rodoviária, optámos pela desagregação dos dados diários por períodos de quatro horas. O período “diurno” concentra 72,9% dos acidentes, com especial incidência no período 16h00/20h00 (figura 3). Já relativamente ao ano de 2022 os dados espelham idênticos resultado, com ligeiras variações de percentagens que não alteram a distribuição diária.

Figura 3

Sinistralidade com danos por período horário



A leitura destes dados reflete a tendência de circulação rodoviária decorrente da dinâmica social. O mero exercício matemático dir-nos-á que a média em 2022 será de cerca de 1,6 acidentes a cada período de quatro horas. Contudo os dados demonstra-nos períodos de concentração de sinistros bem definidos, o que se reflete num esforço concentrado de resposta pelas entidades fiscalizadoras e num maior impacto na circulação rodoviária.

Análise das entrevistas

Neste capítulo apresentamos os resultados obtidos através da análise de conteúdo das entrevistas. Após o seu tratamento identificaram-se diferentes subcategorias que se agruparam em três áreas centrais.

Na categoria “preocupação social” integra-se a perceção dos inquiridos acerca da importância social que os acidentes com danos representam no universo da sinistralidade (e.g. subcategoria A1 – “A preocupação com a sinistralidade em Portugal prende-se, em primeira, razão, com feridos ou mortos” – E01).

Na avaliação do “modelo atual”, agrega-se:

- A avaliação da resposta policial e fatores que para ela concorrem (e.g. subcategoria B1 – “um dia de chuva então é uma loucura” – E02)
- A resolução amigável e papel dos intervenientes no processo, com enfoque na relação entre a regularização amigável e a requisição policial (e.g. subcategoria B5 – “a participação amigável tem todos os dados para aquilo ser resolvido pelas

seguradoras” – E03; subcategoria B7 – “ajuda a caracterizar de forma mais fiel e fidedigna o que foi o acidente” – E04)

Já nas “perspetivas” de futuro refletem-se os contributos dos entrevistados para potenciais melhorias (e.g. subcategoria C3 – “é um caminho, que é passar essa responsabilidade para as Polícias Municipais” – E02)

A globalidade dos resultados obtidos é apresentada na tabela 2.

Tabela 2

Distribuição das subcategorias pelas u.r.

Categoria	Total	Subcategoria	Total
A - Preocupação	4	A1 - Centrada nas vítimas	4
		A2 - Preocupação com danos	0
B - Modelo Atual	25	B1 - Qualidade da resposta	3
		B2 - Preterição operacional	2
		B3 - Presença policial	4
		B4 - Limitações	4
		B5 - Resolução amigável	4
		B6 - Intervenientes	4
		B7 - Seguradoras	4
C - Perspetivas	8	C1 - Recentrar prioridades das FS	2
		C2 - Sensibilização dos condutores	1
		C3 - Polícias Municipais	3
		C4 - Alargamento de competências das PM	1
		C5 - Simplificação administrativa	1

O discurso dos entrevistados demonstra que as preocupações sociais e policiais se centram na sinistralidade com vítimas. Não significa que não reconheçam que para os seguradores, intervenientes ou, até no plano individual para os demais condutores diretamente afetados, tal se afigure relevante, contudo não consideram que seja globalmente visto como uma área prioritária. Tal, não sendo uma questão de pormenor, reflete-se por exemplo na subcategoria B2, conforme veremos de seguida.

Quanto ao atual modelo de resolução de sinistros, algumas das subcategorias mereceram concordância unânime por todos os entrevistados.

Das respostas obtidas conclui-se que na visão de três dos entrevistados a resposta policial nem sempre será a mais adequada, estabelecendo como critério a tempestividade da resposta (E01 a 03). Tal encontra particular motivação nas subcategorias B2 e B4, pois “os acidentes só danos acabam por ficar para segundo plano sempre que ocorrem acidentes com feridos” (E01), sendo que para os quais concorrem ainda particularidades como as horas de ponta ou circunstâncias não controláveis (e.g. condições climatéricas), fatores igualmente identificados pelos entrevistados, uma vez que “podemos ter 20 homens disponíveis e não haver nenhum acidente [...] e, de repente, podemos ter uma cidade cheia” (E01).

A tabela 3 permite melhor compreender a categoria B, desagregada nas diferentes subcategorias.

Tabela 3

Subcategorias, unidades de registo e unidades de contexto

Subcategoria	Unidades de registo	Unidades de contexto
B1 - Qualidade da resposta	Avaliação negativa	<i>Acabam por ficar muito tempo à espera (E01)</i>
	Especificidades/Particularidades	
B2 - Preterição operacional	Carácter secundário	<i>Se tiverem escoltas ponto final (E3)</i>
B3 - Presença policial	(Des)necessidade	<i>Indícios de infração ao CE [...] aí é que deveriam ter a presença (E01)</i>
	Garantia de Mobilidade	
	Fiscalização	
B4 - Limitações	<i>Timings</i> de fiscalização	<i>Porque a carga administrativa é, de facto, muito grande (E03)</i>
	Carga administrativa	
	Recursos	
B5 - Resolução amigável	Benefícios	<i>Pode ser feito pelos dois intervenientes, juntando 50/60 fotografias (E03)</i>
	Limitações	
B6 - Intervenientes	Apoio	<i>Essa mobilidade também pode ser garantida pelos próprios (E01)</i>
	Aspetos legais	
	Responsabilidades	
B7 - Seguradoras	Salvaguarda jurídica	<i>Para as seguradoras é um tema importante (E04)</i>

Enquanto limitações reforçam, com particular destaque e unanimidade, a carga administrativa decorrente da elaboração do auto, pois obriga ao preenchimento de diversos campos bem como à caracterização fidedigna do acidente, também mediante a elaboração de croqui, processo moroso ainda que para profissionais rotinados. A demora no processo de fiscalização é igualmente considerada pelos entrevistados como fator crítico, essencialmente fruto da potencial deslocação a hospital para realização de exame, circunstância que retira da disponibilidade uma equipa por tempo indeterminado, motivando atrasos de resposta em escala (e.g. “pode demorar 2h a resolver. Se estão três em espera...” (E03).

São identificados benefícios para a presença policial, como a fiscalização dos intervenientes ou a criação de alternativas à circulação, uma vez que mesmo quando se manifesta possível a retirada das viaturas pelos intervenientes nem sempre tal se verifica. Contudo, para este acionamento de recursos policiais três dos entrevistados (E01 a E03) confluem na opinião acerca da sua desnecessidade, considerando que se justificaria somente em caso de conflito (discordância) entre as partes, feridos, suspeitas de infração ou constrangimento na circulação rodoviária por via da impossibilidade de retirada das viaturas. Tal sustenta-se na ausência de obrigatoriedade legal expressa mas também na possibilidade da resolução amigável.

Surge depois outro aspeto unânime entre os entrevistados e que cruza várias subcategorias (B3, B5, B6 e B7): a declaração amigável e posição das seguradoras no processo *vs* a presença policial (atrás explanada).

Quanto à resolução amigável as respostas dos entrevistados convergiram no sentido de ser o instrumento adequado (e por regra suficiente) à resolução do sinistro, prescindindo-se assim, sempre que possível, da presença policial. Tal encontra-se cada vez mais facilitado pelo recurso generalizado a telemóveis, possibilitando a junção de fotografias pelos intervenientes (hoje até facilitada via *app*). Esta possibilidade assume especial destaque pelo entrevistado 04, pois permite uma melhor interpretação do (nem sempre bem) descrito pelos intervenientes na declaração, dado que de entre o universo de acidentes participados às seguradoras “muitos são só com declaração amigável” (E04). Neste contexto, destaca-se ainda a reduzida expressão que a necessidade de sensibilização dos condutores para a DAAA obteve.

Conclui-se, contudo, que de acordo com os inquiridos a requisição da presença policial apresentam dois motivos fundamentais: o desconforto que a situação cria nos intervenientes, bem como a salvaguarda legal futura, quer para os particulares (e.g. em

viaturas de aluguer ou de empresas) quer para as seguradoras, uma vez reduzida a probabilidade de fraude.

Por último, a categoria C decorre, em grande medida, das subcategorias B1, B2 e B3. Refere-se que o atual panorama “deve ser repensado” (E01), por forma a privilegiar a alocação de recursos policiais “a questões prioritárias de segurança” (E01).

Como perspectivas de futuro dois dos entrevistados (E03 e E04) sugerem a simplificação do auto policial, porquanto no cenário de acidentes apenas com danos não se afigura necessária a informação atualmente padronizada, permitindo assim reduzir o tempo despendido na dimensão administrativa (subcategoria B4).

Por outro lado, a passagem da responsabilidade da participação destes acidentes para a Polícia Municipal colhe concordância entre os inquiridos (E01 a E03). A opinião é sustentada pela previsão legal e considerada potencialmente benéfica pois “seria um ganho para o cidadão, porque demoraria menos tempo certamente [...] não por falta de vontade da PSP [...] mas porque existe uma priorização também das suas competências” (E01). Reforça-se, contudo, que tal opinião respeita às Polícias Municipais de regime especial, pelas suas especificidades próprias (e.g. “podiam fazer esse serviço sim, nomeadamente a Polícia Municipal de Lisboa e do Porto” – E02).

Como nos refere o entrevistado daquela Polícia: “a parte da mobilidade claramente encaixa-se naquilo que é a competência da Polícia Municipal em Lisboa. A parte da fiscalização também”, sendo que a potencial confrontação com matéria criminal tem já consolidado o procedimento.

A experiência dos entrevistados permite ainda antecipar potenciais situações de fronteira que poderão suscitar questões adicionais no cenário de assunção destas competências pelas Polícias Municipais; a verificação de feridos leves (critério ANSR), que implica que a competência recaia na PSP. Para ultrapassar tal limitação um dos entrevistados admite o estabelecimento de critérios (para situações de reduzida gravidade) que pudessem ser igualmente participados pela Polícia Municipal mas depois remetidos para tramitação processual pela PSP, nos moldes atuais.

Discussão dos resultados

Focado na sinistralidade rodoviária, o objeto do nosso trabalho incidiu exclusivamente na sinistralidade da qual não resultam vítimas mas apenas danos materiais.

A revisão da literatura e metodologia adotada permitiu extrair conclusões em face daqueles que eram os objetivos do trabalho e a problemática de partida.

Do estudo realizado conclui-se que quase 63% da sinistralidade participada pela PSP na cidade de Lisboa corresponde a acidentes de onde apenas resultaram danos materiais, padrão que se manteve mesmo após a redução da sinistralidade decorrente da pandemia de 2020. Acreditamos que tais resultados devem motivar alguma reflexão, mas não apenas no ramo dos seguradores. Deverão motivar reflexões globais pelo impacto que tal representa na sociedade (e.g na produtividade), mas também no seio policial.

Da caracterização feita à realidade na cidade de Lisboa resulta uma distribuição semanal relativamente equitativa, com exclusão do domingo. Resulta ainda que o período diurno demonstra elevados registos de sinistralidade (cerca de 73%), particularmente ao final de tarde - período das 16h00/20h00, ao encontro até dos dados da ANSR para os acidentes com vítimas. O padrão agora identificado poderá assim constituir-se como uma excelente ferramenta de ajustamento operacional, fazendo corresponder uma maior capacidade de resposta aos momentos de maior sinistralidade.

No que à resposta policial respeita, esta rege-se maioritariamente por razões de precedência, fator para o qual concorrem ainda critérios de gravidade, seja em função dos intervenientes ou da artéria onde se verificou o acidente. Neste quadro, e quando assente no critério da demora na chegada ao local do sinistro, as conclusões do estudo apontam para uma imagem nem sempre positiva da resposta policial. Para tal leitura foram identificados diversos fatores, como sejam diversas particularidades (e.g. climatéricas ou horárias) ou os tempos de fiscalização dos condutores que, se prolongados, vêm a refletir-se em escala na capacidade de resposta aos acidentes entretanto ocorridos.

Dos resultados da avaliação ao modelo em uso, a dicotomia declaração amigável vs participação policial mostrou-se particularmente rica, uma vez que o acionamento policial se faz maioritariamente por opção dos intervenientes, umas vezes baseada em critérios de necessidade reais e outras somente para aquilo que designámos como o “conforto na validação da participação amigável”.

Ainda neste contexto a carga administrativa decorrente da elaboração do auto foi evidenciada no presente estudo por todos os entrevistados. A este propósito sugere-se a

aposta na simplificação do processo de registo porquanto o auto, por regra, não tem qualquer reencaminhamento, ainda que possa vir a ser solicitado pelos intervenientes. Todavia e neste particular os seguradores não carecem de elevados níveis de detalhe mas antes de um complemento à informação prestada pelos intervenientes na DAAA bem como a verificação da regularidade da situação em sede de fiscalização (e.g. ausência de consumos). Já para a ANSR releva antes o BEAV para a recolha estatística.

Por outro lado, resulta da revisão da literatura e entrevistas realizadas que a declaração amigável se constitui o instrumento privilegiado e suficiente para a participação desta tipologia de acidentes às seguradoras, contrariamente aos acidentes com feridos em que se afigura obrigatória a participação policial (e conseqüente presença). Acreditamos que tal deverá motivar reflexões futuras acerca da matéria, pois coloca assim em equação a real necessidade da intervenção policial nos acidentes sem vítimas enquanto regra, pois muitos são já os acidentes participados sem presença/participação policial. Propomos como pontos de partida para esta ponderação as circunstâncias em que haja: (1) a necessidade de garantir alternativas à circulação rodoviária, (2) a suspeição de infração por parte de algum dos intervenientes ou, ainda, (3) a ausência de acordo entre as partes (estes últimos por serem os que mais relevância poderão ter no posterior apuramento das responsabilidades). Tal não deve, ainda assim, deixar de ser ponderado conjuntamente com as necessidades gerais de fiscalização e, acima de tudo, com as questões relacionadas com a fluidez de trânsito e mobilidade (acima integradas no ponto 1).

Julga-se assim ser vantajosa a reflexão (e eventual clarificação) acerca do atual modelo de resposta em contexto urbano, no sentido de melhor se adequar à dinâmica das sociedades contemporâneas. Assim, e projetando potenciais melhorias para o futuro, poderão as Polícias Municipais de regime especial (Lisboa e Porto) assumir aqui um papel fundamental na resposta e participação destes acidentes. Tais atribuições encontram já acolhimento na lei enquadradora, permitindo desta forma libertar as forças nacionais para atribuições próprias e exclusivas, quer no quadro do combate à criminalidade quer da própria segurança interna. Em alternativa a esta opção e no quadro da cooperação prevista na lei, poderá adotar-se um modelo intermédio, de primeira resposta por estas (garantindo a fluidez e fiscalização), mantendo-se a participação policial sob a responsabilidade da PSP. Tal, parecendo redundar numa duplicação de recursos, poderá apresentar vantagens para o cidadão e mobilidade da própria cidade, podendo tal ser equacionado de forma plena ou em função dos períodos de maior sinistralidade caracterizados no presente estudo.

Por último e no que à presente investigação respeita, encontrámos como limitações iniciais a inexistência de informação focada nesta tipologia de acidentes, mesmo quando solicitada junto das entidades com intervenção na área. Julgamos assim haver espaço para investigações futuras que auxiliem na contextualização do problema, nomeadamente acerca:

- Da caracterização dos custos (indiretos) que os sinistros sem vítimas representam, em particular na cidade de Lisboa e Porto, não apenas para os envolvidos, mas para todos os direta e indiretamente afetados;
- Do estudo dos tempos de resposta e ocupação policial neste tipo de sinistros;
- Da caracterização do que representa o universo de acidentes com participações policiais no total de acidentes participados às seguradoras (dados que se demonstraram inexistentes para o nosso estudo) e, de entre estes, a análise e caracterização daqueles que se afiguraram necessários para a resolução do sinistro após requeridos à entidade fiscalizadora.

Vimos que a sinistralidade com vítimas ocupa parte significativa das preocupações nacionais e internacionais. Com base no referencial teórico e resultados obtidos, julgamos que este trabalho permite suscitar a reflexão na área dos acidentes sem vítimas, apontando algumas direções para melhoria do atual modelo, porventura aclarando-o, simplificando-o e trazendo até novos atores para a equação.

Referências

- Albarello, L., Digneffe, F., Hiernaux, J. P., Maroy, C., Ruquoy, D., Saint-Georges, P. (2005). *Práticas e métodos de investigação em ciências sociais* (2.^a ed). Gradiva
- Amado, G., (2016). *A importância da polícia municipal na segurança: Noções e contributos da polícia municipal de Guimarães*. [Dissertação de mestrado em direito e segurança]. Universidade Nova de Lisboa. <http://hdl.handle.net/10362/17155>
- ANSR. (2022). Plano de atividades da ANSR.
<http://www.ansr.pt/InstrumentosDeGestao/Documents/05Planos%20de%20Atividades/PLANO%20DE%20ATIVIDADES%202022.pdf>
- ANSR. (2023). Relatório outubro 2022: sinistralidade 24 horas e fiscalização e contraordenações.
<http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2022/RelatorioSinistralidadeFiscaliza%C3%A7%C3%A3oOutubro2022.pdf>
- Bardin, L. (1977). *Análise de conteúdo*. Edições 70.
- Cardoso, P. & Fonseca, M. (2012). Campanhas portuguesas de prevenção rodoviária: Uma análise da sua influência. *Verso e reverso, volume XXVI*(62), 62-71.
<https://doi.org/10.4013/ver.2012.26.62.01>
- Castro, C. (2013). *A questão das Polícias Municipais*. Coimbra Editora.
- Constitución Espanola, de 29 de diciembre. (1978). Boletín Oficial des Estado, n.º 311, 29313-29424. [https://www.boe.es/eli/es/c/1978/12/27/\(1\)](https://www.boe.es/eli/es/c/1978/12/27/(1))
- Decreto de Aprovação da Constituição, de 10 de abril da Presidência da República. (1976). Diário da República: Serie I, n.º 86/1976, atualizado até à Lei Constitucional n.º 1/2005, de 12 de agosto – Constituição da República Portuguesa.
<https://data.dre.pt/eli/decapconst/1976/p/cons/20050812/pt/html>

Decreto-Lei n.º 78/87, do Ministério da Justiça. (1987). Diário da República: Série I, n.º 40/1987, atualizada até à Lei n.º 02/2023, de 16 de janeiro – Código do Processo Penal. <https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/decreto-lei/1987-34570075>

Decreto-Lei n.º 114/94, do Ministério da Administração Interna. (1994). Diário da República: Série I-A, n.º 102/1994, atualizada até ao Decreto-Lei n.º 84-C/2022, de 09 de dezembro - Código da Estrada. <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/114/1994/05/03/p/dre/pt/html>

Decreto-Lei n.º 291/2007, do Governo. (2007). Diário da República n.º 160/2007 – Aprova o regime do sistema de seguro obrigatório de responsabilidade civil obrigatório. <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/291/2007/p/cons/20080806/pt/html>

Donário, A. L. (2010). *Análise económica da regulação social: Causas, consequências e políticas dos acidentes de viação*. EDIUAL – Universidade Autónoma de Lisboa. <http://hdl.handle.net/11144/3164>

Lei n.º 53/2007, da Assembleia da República. (2007). Diário da República: I Série, n.º 168/2008 – Lei Orgânica da Polícia de Segurança Pública. <https://data.dre.pt/eli/lei/53/2007/08/31/p/dre/pt/html>

Lei n.º 53/2008, da Assembleia da República. (2008). Diário da República: I Série, n.º 167/2008 – Lei de Segurança Interna. <https://data.dre.pt/eli/lei/53/2008/p/cons/20211230/pt/html>

Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo. Jefatura del Estado. (1986). Boletín Oficial del Estado, n.º 63 – De Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. <https://www.boe.es/eli/es/lo/1986/03/13/2>

Mendonça, N. (2020). *Da atividade das polícias municipais: a solicitação para o desempenho de funções exclusivas dos órgãos de polícia criminal no comando metropolitano de lisboa*. [Dissertação de mestrado integrado em ciências policiais]. ISCPPI. <http://hdl.handle.net/10400.26/32964>

- Ministério da Administração Interna. (2022). *Relatório anual de segurança interna 2021*. Sistema de Segurança Interna. <https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3d%3dBQAAAB%2bLCAAAAAAABAAzNLI0NgcAIUgtZwUAAAA%3d>
- Parecer n.º 28/2008, do Conselho Consultivo da Procuradoria Geral da República. (2008). Diário da República: II Série, n.º 155/2008. <https://dre.pt/dre/detalhe/parecer/28-2008-1241606>
- Pereira, P., (2015). *O papel das polícias municipais na segurança interna*. [Dissertação de mestrado em ciências policiais]. ISCPSI. <http://hdl.handle.net/10400.26/24833>
- Pereira, P., (2019). *Políticas públicas de segurança rodoviária: Abordagem dos sistemas seguros*. ISCPSI. <http://hdl.handle.net/10400.26/34987>
- Pina, J., (2014). *Sinistralidade rodoviária: Uma análise jurídica dos instrumentos de controlo do risco do sinistro rodoviário*. [Dissertação de mestrado em direito]. Universidade Autónoma de Lisboa. <http://hdl.handle.net/11144/412>
- Portaria n.º 1334-C/2010, do Ministério das Finanças e da Administração Pública e da Administração Interna. (2010). Diário da República: I Série, n.º 253/2010 – Tabela de taxas a cobrar pelos actos de secretaria prestados pelas entidades tuteladas pelo Ministério da Administração Interna. <https://data.dre.pt/eli/port/1334-c/2010/12/31/p/dre/pt/html>
- Quivy, R., & Campenhoudt, L. V. (2008). *Manual de investigação em ciências sociais* (5.^a ed). Gradiva.
- Rodríguez, J. (2014). *A sinistralidade rodoviária nas capitais da península ibérica*. [Dissertação de mestrado em engenharia civil]. Universidade Lusófona de Humanidades e tecnologia. <http://hdl.handle.net/10437/5832>

Silva, C., Bravo, J., & Gonçalves, J. (2021). *Impacto económico e social da sinistralidade rodoviária em Portugal*. Centro de Estudos de Gestão do ISEG e Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. <http://hdl.handle.net/10362/134716>

Simões, A. (2015). *O impacto dos acidentes rodoviários: Análise de custos*. [Dissertação de mestrado em engenharia civil]. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

Valente, M. (2005). *Teoria geral do direito policial – Tomo I*. Almedina.

ANEXOS

Guião de entrevista

1. Como avalia a preocupação com a sinistralidade rodoviária em Portugal, em particular a que respeita a acidentes dos quais resultam apenas danos materiais?
2. Como avalia o atual modelo de resposta a acidentes dos quais resultam apenas danos materiais, bem como a resposta da PSP neste âmbito?
3. Que alternativas consideraria válidas para a melhoria de todo o processo? Entre outras que consiga identificar, considera por exemplo que as Polícias Municipais poderiam assumir um papel relevante nesta matéria, particularmente as de Lisboa e Porto?