

Prevenção Rodoviária Portuguesa estuda comportamentos, opiniões e riscos



O desempenho em sinistralidade rodoviária é o resultado da interacção de factores dos utentes e do ambiente rodoviário. Assim, torna-se indispensável a realização de estudos que incidam sobre o conjunto de indicadores que são determinantes na evolução da sinistralidade. Deste modo, a Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP) desenvolveu o projecto Indicadores de risco, desempenho de segurança rodoviária e comportamento (ISDR), que se integra na Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária. O objectivo primordial deste projecto consiste em desenvolver novos métodos de estudo, através da utilização de indicadores, tendo em vista aprofundar o conhecimento existente no domínio da segurança rodoviária. A par, a PRP assegura a criação de um conjunto de indicadores de risco, desempenho de segurança e comportamento dos condutores portugueses, através da recolha de informação relevante dos problemas de segurança rodoviária e do registo das atitudes, comportamentos e opiniões dos automobilistas face ao risco e à segurança rodoviária. É ainda intenção da PRP dar continuidade à recolha de informação realizada no âmbito do estudo SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe). Através do projecto europeu SafetyNet foi elaborado um manual específico para a definição e implementação de indicadores de desempenho como práticas de velocidade inadequadas, condução sob a influência de álcool, utilização de sistemas de retenção, peões, luzes, duas rodas, utilização do telemóvel e estado dos pneus. Estas observações permitiram obter resultados e avaliar a evolução do desempenho dos condutores.

Como atesta José Manuel Trigos em entrevista a Dependências, “a informação produzida neste projecto constitui um instrumento útil de suporte à tomada de decisão. Assim, após a recolha, tratamento e análise dos resultados, toda a informação estará disponível para quem tenha interesse em aprofundar o conhecimento sobre as diversas temáticas e queira fazer uso da informação para fundamentar e suportar cientificamente as suas decisões e a implementação de novas medidas e projectos”.

A apresentação dos dados resultantes do ISDR foi realizada numa conferência de imprensa que decorreu no Ministério da Administração Interna no dia 22 de Outubro. Posteriormente, duas mesas redondas sobre o álcool e velocidade foram realizadas nas Estradas de Portugal, no dia 23 de Outubro, destinadas à apresentação dos resultados do projecto, à partilha de experiências por peritos internacionais e à discussão sobre as políticas gerais de segurança rodoviária que possam contribuir para a redução da sinistralidade e das suas consequências. Os dois eventos contaram com a participação de diversas entidades, públicas e privadas, nacionais e internacionais, directa ou indirectamente ligadas à segurança rodoviária.

A partilha e disseminação dos resultados será um processo que a PRP garantirá através da actualização da informação no seu website, bem como através da utilização de outros canais de comunicação.

O que representa o facto de 26 por cento admitirem ter conduzido, no último mês, com taxas ilegais de álcool no sangue?

José Trigos (JT) – Representa a existência de uma certa consciência de que, por vezes, infringem a legislação e, fundamentalmente, que correm riscos acrescidos ao conduzirem sob o efeito do álcool...

...Mais do que isso, diria, colocam outros em risco...

JT – Pois... É evidente que, ao colocarem-se a si próprios em risco, também colocam outros. O álcool, em termos de circulação rodoviária, afecta praticamente todas as tarefas, desde logo a observação do ambiente que rodeia o condutor, passando pela análise que a pessoa faz dessa observação, pelas decisões que tem que tomar e a execução das mesmas. Infelizmente, não é o único factor externo que afecta essas decisões, uma vez que existem outros como a fadiga, a distracção ligada por exemplo ao uso do telemóvel ou a outras situações, o consumo de outras drogas... Mas o álcool é aquela que está mais frequentemente presente e das mais evitáveis. Nós fizemos um conjunto de observações, determinando dias da semana em diferentes locais do país e em diversos horários e aquilo que se suspeitava acaba por se confirmar: a grande maioria das pessoas conduz sem consumir nenhum álcool, existindo alguma percentagem de pessoas que conduz sob a influência de algum álcool mas dentro de padrões legais e que, em termos médios, não são grandemente prejudiciais para a tarefa da condução; e existe

uma percentagem ligeiramente inferior a 2 por cento que conduz com taxas ilegais. Tudo isto varia substancialmente de acordo com os horários, o dia da semana e o sexo, sendo que os homens conduzem com taxa de alcoolemia substancialmente maior do que as mulheres, os mais jovens apresentam, com mais frequência, taxas ilegais, o que constitui um duplo risco, durante a semana o álcool está menos presente do que ao fim-de-semana e verificámos ainda diferenças brutais do dia para a noite. Na noite de fim-de-semana registámos 7 por cento de pessoas a conduzirem com taxas ilegais e cerca de 25 por cento com presença de álcool.

Mas esperava que um quarto dos condutores portugueses admitisse que, no último mês, conduziram pelo menos uma vez com taxas ilegais?

JT – São, de facto, números muito elevados... Nomeadamente para as pessoas o admitirem...

...Não será exagerado especular-se que uma significativa percentagem o tenha feito sem o admitir...

JT – Admitimos isso...

Já falou sobre os resultados deste estudo com algum responsável político português?

JT – Já. O estudo foi apresentado publicamente, na presença de um membro do Governo. E não foram apresentados apenas dados sobre álcool mas igualmente sobre um conjunto muito alargado de comportamentos e de opiniões. Devo dizer que, em termos globais, a opinião da população portuguesa relativamente à condução sob influência do álcool caminha num sentido positivo. Cada vez mais pessoas consideram a presença de álcool um factor influente na ocorrência de acidentes e verifica-se um aumento muito significativo de pessoas que dizem que a taxa de álcool permitida deveria baixar. E há até um número interessante de pessoas que referem constituir um engano pensar-se que, se tiver bebido mas se for com cuidado o risco não aumenta... No entanto, quando se trata dos próprios, as coisas alteram-se e a observação diz-nos que essa consciência nem sempre é reflectida na prática.

Restar-nos-á a fiscalização e a dissuasão para inverter esta tendência?

JT – Não! Essas duas ferramentas são importantes mas, acima de tudo, é muito precisa a educação.

Mas andamos a falar nisso há anos...

JT – Pois andamos mas isto não é simples... É um problema transversal a diversos países e muito ligado a um tipo de cultura.

Seria adequado iniciar essa sensibilização nas escolas primárias?

JT – Parece-me evidente que a educação para a cidadania, por onde passa parte desta questão, deve começar cedo mas também não podemos atirar tudo para cima da primária... As coisas que se passam na primária são importantes mas é preciso depois assegurar um acompanhamento eficaz. Não é apenas a idade ou determinado grupo etário que conta. No seio do grupo etário dos jovens que começam a ter acesso quer ao consumo de álcool quer à condução automóvel existe uma heterogeneidade enorme.

Isso apontará eventualmente a necessidade de implementação de projectos de prevenção selectiva?

JT – É evidente! Têm que ser definidas de forma muito clara as características dos grupos de risco e esse trabalho, nesta área, é muito incompleto. No limite, para quem mostre não ser capaz de se controlar, seja porque tem alguma dependência, seja porque desvaloriza o problema e reincide na condução sob influência de álcool, temos que optar pela utilização de meios tecnológicos como o bloqueador, o alcohol lock, hoje em dia suficientemente evoluído para garantir eficácia nomeadamente nestes casos. É evidente que essa aplicação exige acompanhamento e formação. E os casos de dependência têm que ser acompanhados com tratamento especializado, uma vez que se trata de uma doença.

Em que consiste em concreto o projecto IDSR, Indicadores de risco, desempenho de segurança rodoviária e comportamento?

JT – Para definir em termos correctos as políticas de segurança rodoviária, nomeadamente as prioridades a aplicar em cada sociedade, para além de ser necessário conhecer em detalhe as características da sinistralidade rodoviária, é também necessário conhecer os comportamentos e pensamento dos condutores. Só com a obtenção de um conjunto de dados que cruze estes indicadores é possível ajustar com malha fina o que se deverá fazer. Recordo que, há 30 anos atrás, tínhamos uma taxa de sinistralidade enormíssima e, com um conjunto de acções que tiveram a sua eficácia, foi possível ir reduzindo essa taxa mas estamos a chegar a uma fase em que, para continuarmos a reduzir, é necessário apertar a malha. Para o efeito, é preciso conhecer em detalhe as características da sinistralidade mas também os comportamentos das pessoas e o que estas pensam. Só assim poderemos definir políticas concretas. Na sequência das observações que realizámos no âmbito do projecto IDSR, deveremos então afinar e proceder às acções destinadas a cada objectivo e indicador em particular. Conseguimos o financiamento a partir de um concurso para um projecto que incluía este conjunto de observações e a nossa intenção, a partir de agora, é proceder à manutenção anual ou bianual deste conhecimento e estudar a evolução quer dos comportamentos quer das opiniões, o que suportará a tomada de decisões. O Estado está sensibilizado para isso porque percebeu que é possível recolher um conjunto de informações muito pertinentes para o auxílio à decisão. Julgamos ainda importante aumentar o detalhe de algumas observações realizadas no âmbito deste estudo.

É sabido que em alturas de crise os consumos de ansiolíticos e de anti-depressivos aumentam, bem como de outros psicofármacos que podem afectar a capacidade de condução. Em que medida será necessário adoptar algum tipo de acção a este nível?

JT – Entendo que sim mas defendo a necessidade de termos a noção exacta da dimensão do problema. Neste estudo, constam algumas questões relativamente à consciência sobre a influência das drogas na condução e verificámos que existe uma consciência generalizada de que afecta, semelhante à do álcool. O mesmo se verifica em relação aos medicamentos mas se perguntarmos se têm conduzido apesar de tomarem os medicamentos, os que dizem que nunca o fazem são poucos... Relativamente às drogas, já existem alguns dados recolhidos pelo Instituto Nacional de Medicina Legal mas os mesmos não têm sido trabalhados com a suficiente profundidade. Seria interessante procurar-se, numa próxima observação que se realize relativamente ao álcool, incluir outras substâncias. Claro que os meios financeiros terão que ser maiores...