

ESTUDO DAS ATITUDES E COMPORTAMENTOS DOS PORTUGUESES FACE À SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

Lisboa, 10 de dezembro

Oradoras: Dr.^a Patrícia Duarte e Dr.^a Carla Mouro
ISCTE – Cis-IUL



COM O ALTO PATROCÍNIO
DE SUA EXCELÊNCIA

O Presidente da República

1. ENQUADRAMENTO ANSR
2. OBJETIVOS DO ESTUDO
3. COMPOSIÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DAS AMOSTRAS
4. PRINCIPAIS RESULTADOS
5. CONCLUSÕES DO ESTUDO



ENQUADRAMENTO ANSR



ACIDENTES RODOVIÁRIOS E VÍTIMAS EM 2011

Em 2009 por cada vítima de homicídio em mortal morrem 7 pessoas vítimas de acidentes de viação

Do Relatório de 2011 da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária – Vítimas a 30 dias - constam os seguintes valores:

- 32.541 acidentes com vítimas (89 acidentes/dia);
- 891 vítimas mortais* (2,4 mortos/dia);
- 2.265 feridos graves (6,2 feridos graves/dia);
- 39.695 feridos leves (108,8 feridos leves/dia).

* Vítima cujo óbito ocorra no local do acidente ou durante um período de 30 dias após a sua ocorrência.

ACIDENTES RODOVIÁRIOS DE TRABALHO

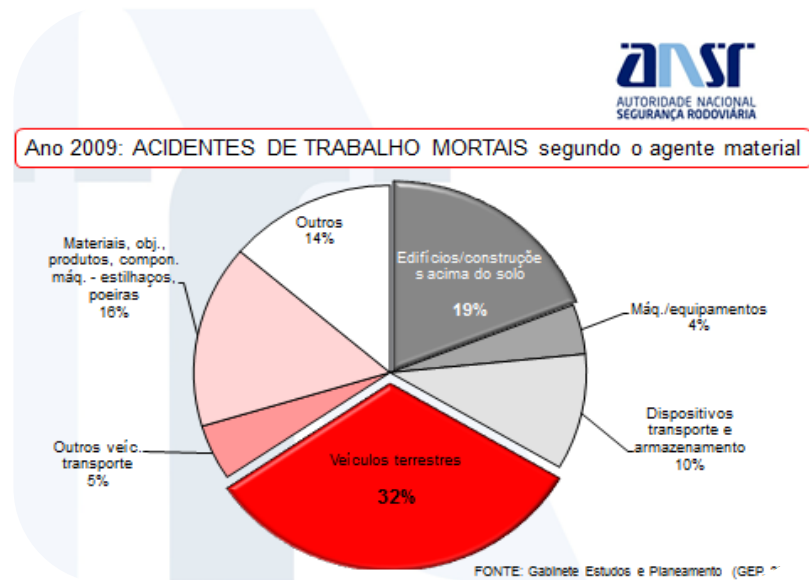
De acordo com estimativa da Eurogip seis em cada dez acidentes de trabalho que resultam em morte do trabalhador são acidentes na estrada*

Em Portugal os números de que dispomos excluem os acidentes que ocorram no percurso para o local de trabalho ou no regresso deste (acidentes de trajeto) e com pessoas estranhas à empresa, sem qualquer atividade profissional.

Para os casos mortais, destacam-se os 'Veículos terrestres', (32,1%) e os 'Edifícios, construções e superfícies acima do solo', (19,1%), que refletem, respetivamente, os acidentes de viação e as quedas em altura**.

*EUROGIP organismo francês criado em 1991 para estudar as questões relativas ao seguro e prevenção de acidentes de trabalho e as doenças profissionais a nível europeu e internacional.

**Acidentes de Trabalho 2009 Gabinete de Estratégia e Planeamento Ministério da Solidariedade e da Segurança social.



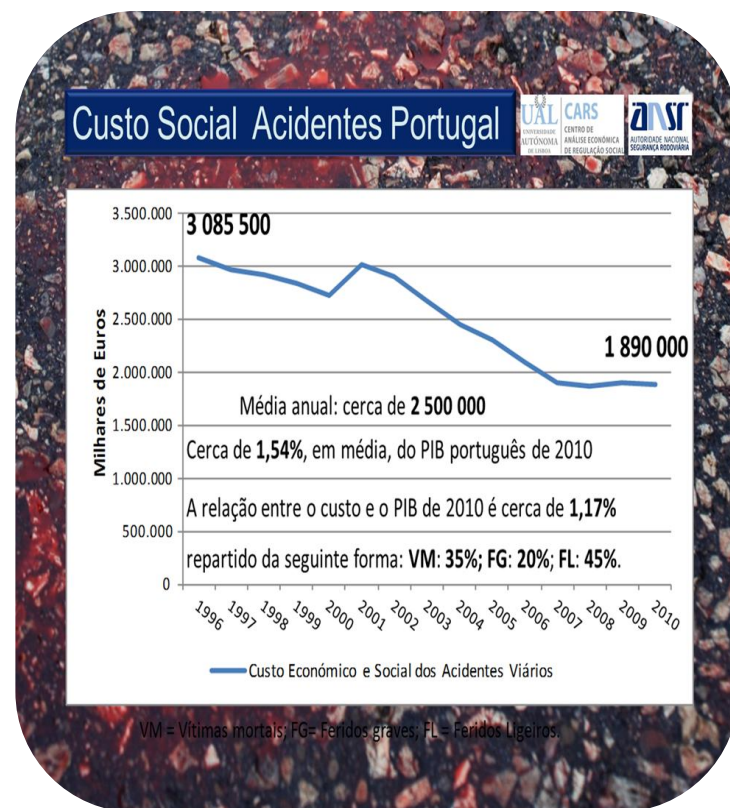
CUSTOS SOCIAIS DOS ACIDENTES

Os custos sociais dos acidentes rodoviários representam ainda mais de 1% do PIB

Entre 1996 e 2010 o custo social médio anual dos acidentes rodoviários foi de 2.500.000.000 € (cerca de 1,54% PIB 2010)*.

Em 2010 o custo social dos acidentes rodoviários representou 1,17% do PIB nesse ano*.

*Estudo desenvolvido pela Centro de Análise Económica de Regulação Social da Universidade Autónoma de Lisboa para a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (Ação ENSR 2011).



Variação Custo Social dos Acidentes Rodoviários

OBJETIVOS DO ESTUDO



OBJETIVOS DO ESTUDO

Foram definidos dois grandes objetivos:

1- Avançar no conhecimento de atitudes e comportamentos associados à Sinistralidade Rodoviária, com enfoque nas dimensões de:

- Perceção do fenómeno, fatores de risco e prevenção;
- Heteroperceção dos diferentes estilos de condução em Portugal (condutores em geral, motoristas profissionais, motociclistas);
- Autoperceção do estilo de condução pessoal;
- Perceção de estratégias de prevenção;
- Avaliação das campanhas de Prevenção & Segurança Rodoviária.

2- Envolver as partes interessadas da Galp Energia.

1 ESTUDO: 3 PESQUISAS

Este estudo foi composto pelas seguintes pesquisas:

Pesquisa Qualitativa com Condutores:

- 32 grupos de discussão focalizada (GD) (+4 GD piloto);
- 18 aos 64 anos, de ambos os sexos, residentes nos 6 distritos com maior incidência de sinistralidade (2010 e 2011);
- Encartados.

Pesquisa Qualitativa com Jovens:

- 3 GD (+1 GD piloto);
- 16 aos 24 anos, de ambos os sexos, residentes em Lisboa;
- Encartados e não encartados.

Pesquisa Quantitativa com Amostra Representativa da População Portuguesa:

- Inquérito por entrevista telefónica;
- 800 indivíduos com ≥ 18 anos, residentes em Portugal Continental;
- Amostra aleatória estratificada por região e *habitat*.

Os resultados foram comparados com os resultados de estudos precedentes:

- Reto e Sá (2003);
- SARTRE 3 – *Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe* (2004);
- Barómetro da AXA (2009);
- Barómetro Europeu sobre Segurança Rodoviária (Comissão Europeia, 2010).

COMPOSIÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA



PARTES INTERESSADAS ENVOLVIDAS

Os Grupos de Discussão Focalizada foram realizados graças ao envolvimento das seguintes entidades:

- Alstom Portugal
- Auto Sueco
- Barraqueiro Transportes
- Caixa Geral de Depósitos (CGD)
- Câmara Municipal de Lisboa
- Companhia Carris de Ferro de Lisboa
- CUF - Químicos Industriais
- Danone Portugal
- Delta Cafés
- DHL Supply Chain
- Gaspé Combustíveis
- Instituto Superior Técnico
- Martifer-Inovação e Gestão
- Multicare, Seguros de Saúde
- Sair da Casca
- Santos Barosa – Vidros
- Sociedade Central de Cervejas e Bebidas
- Sociedade de Transportes Coletivos do Porto (STCP)
- Sumol+Compal
- Via Directa - Companhia de Seguros

**ADESÃO MUITO
POSITIVA**

**EMPRESAS E
PARCEIROS**



PESQUISA QUALITATIVA COM CONDUTORES

Distribuição dos grupos de discussão por faixa etária e distrito:



18-24 anos



2

25-34 anos



11

35-44 anos



11

45-64 anos



8

Braga



3

Porto



5

Aveiro



4

Leiria



1

Lisboa



16

Setúbal



3

PESQUISA QUALITATIVA COM CONDUTORES (n=189)

Caracterização dos participantes:

- **53%** homens;
- Idades: **22** aos **64** anos (M=38 anos; DP=9,6 anos);
- **59%** com formação superior;
- **85%** indicaram conduzir todos os dias;
- **72%** indicaram conduzir em localidades e em estrada;
- **76%** já estiveram envolvidos em acidentes rodoviários enquanto condutores;
- **49%** referiram conduzir em serviço:
 - Destes 33% eram motoristas profissionais.

**PESQUISA
QUALITATIVA
CONDUTORES**



PESQUISA QUALITATIVA COM JOVENS (n=18)

Distribuição dos Grupos de Discussão Focalizada por faixa etária e posse de título de condução:

16-18 anos
Não encartados

2

18-24 anos
Encartados

1

- **56%** rapazes;
- Idades: **16** aos **23** anos (M=18 anos; DP=2,3 anos);
- **77%** indicaram estar a frequentar o ensino secundário ou superior;
- **55%** já estiveram envolvidos em acidentes rodoviários enquanto peões ou passageiros.

PESQUISA
QUALITATIVA
JOVENS



PESQUISA QUANTITATIVA (n=800)

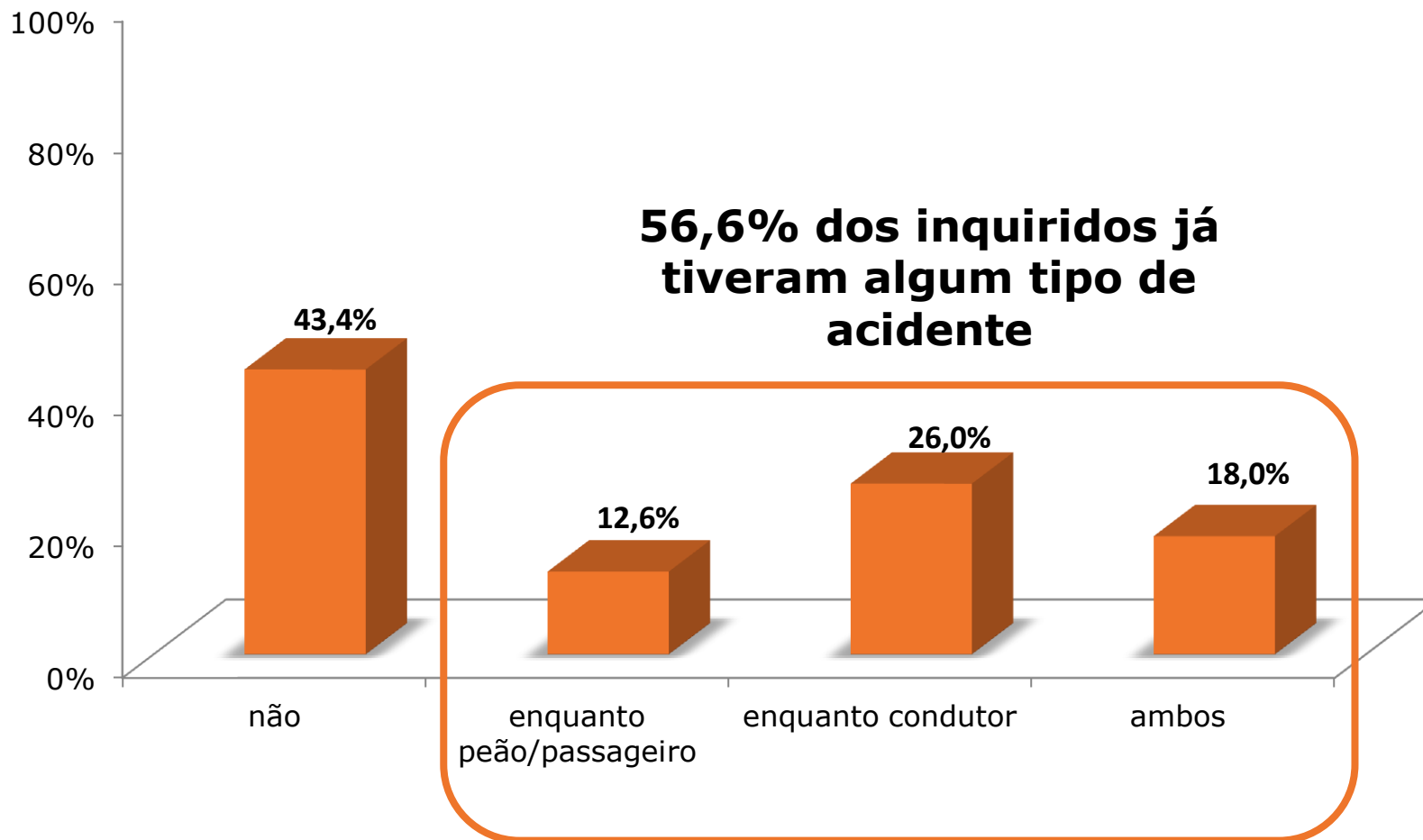
Foi realizado um inquérito telefónico a uma amostra representativa da população portuguesa.

- **52%** mulheres;
- Idades: **18** aos **86** anos (M=45 anos; DP=17,4 anos);
- **38%** com escolaridade até ao 3.º ciclo;
- **57%** indicaram estar a trabalhar;
- Filhos:
 - **35%** sem filhos;
 - **23%** filhos com idades ≤ 12 anos;
 - **42%** filhos com idade >12 anos;
- **79%** condutores: indicaram ter título ou licença de condução e conduzir ainda que pontualmente.

PESQUISA
QUANTITATIVA



Envolvimento em acidentes enquanto passageiro, peão, ou condutor (%)



PRINCIPAIS RESULTADOS



Qualitativo



- **76% dos condutores já estiveram envolvidos em acidentes de viação;**
- **85% indicaram conduzir todos os dias;**
- **49% (1/2) indicaram conduzir em serviço:**
 - **Destes 33% (1/3) eram motoristas profissionais.**

Quantitativo



- **28% dos condutores tiveram 1 acidente;**
- **28% tiveram dois ou mais acidentes:**
 - **Em 6% dos casos com feridos graves ou mortes;**
- **75% referiram conduzir todos os dias;**
- **35% (1/3) indicaram conduzir em serviço:**
 - **17% eram motoristas profissionais;**
- **10% indicaram fazer mais de 800 quilómetros por semana;**
- **Metade indicou conduzir até 150 quilómetros por semana.**

SOBRE A PERCEÇÃO DO FENÓMENO



PERCEÇÃO DO FENÓMENO



Grave, mas não é uma preocupação no dia-a-dia.

Não é um assunto em que se gosta de pensar.

"Eu acho que é um problema muito grave da sociedade, acho que é devastador para as famílias (...)."

"Ando todos os dias de carro, a minha família anda toda de carro. Claro que me preocupa a sinistralidade."

"Não podemos estar sempre a pensar nisso (...)."

A dimensão do fenómeno é fortemente subestimada.

"Eles falam em números mas eu não ligo (...)."

"Do que me tenho apercebido, duzentos e tal mortes e mais oitocentos feridos graves (...)."

PERCEÇÃO DO FENÓMENO



É grave e preocupante.

"É grave. É um bocado triste ver na TV que houve X mortos nas épocas de Natal, Páscoa, Ano Novo."

"É com muita frequência que nas notícias vemos que um jovem teve um acidente de carro."

"Claro [que preocupa]. Também envolve os peões. Eu ainda não conduzo mas estou aí a andar de um lado para o outro e a atravessar estradas."

A dimensão do fenómeno é fortemente sobrestimada.

"Em Portugal que a taxa [de sinistralidade] é sempre alta."

"3000 mortos."

SOBRE AS CAUSAS



A identificação das causas é clara – Qualitativo Condutores:



Lacunas a nível de valores e educação

Falta de civismo dos condutores;
Formação inadequada dos condutores.

Causas humanas imediatas ou diretas

Velocidade excessiva;
Condução sob o efeito de álcool;
Uso do telemóvel;
Cansaço, *stress* e distração.

Causas não humanas

Mau estado das vias e sinalização;
Falta de manutenção das viaturas.

AS CAUSAS

A identificação das causas é clara – Quantitativo inquérito:



67%



**Excesso de
velocidade**

66%



**Condução sob o
efeito de álcool**

33%



**Cansaço
stress
distração**

24%



**Falta de
civismo**

Reto e Sá (2003)

1.º

**Falta de
civismo**

2.º

**Condução sob o
efeito de álcool**

3.º

**Excesso de
velocidade**

4.º

**Cansaço
stress
distração**



Falta de respeito pelo próximo

+

**Elevada perceção de autoeficácia
na condução**

+

Elevado otimismo irrealista

=

**Não se respeitam as regras,
correm-se riscos.**

- Como depende dos outros é visto como uma fatalidade, é inevitável.
- Como é um problema cultural... permite a desresponsabilização individual!

"Não temos consciência de que conduzir envolve riscos. Riscos de morte. Todos têm noção que só acontece aos outros. Enquanto não conseguirmos ter essa consciência não vamos conseguir mudar (...)."

HETEROPERCEÇÃO DOS ESTILOS DE CONDUÇÃO



IMAGEM DOS CONDUTORES PORTUGUESES

Um retrato severo



Arrisca muito na estrada

77%

É apressado

76%

Distrai-se facilmente

66%

É agressivo

56%

Para alguns também:

É bom condutor (46%)

Tem perícia (42%)

Tem civismo (34%)

É tolerante para com os outros (33%)

=Barómetro da AXA
(2009)

Reto e Sá (2003)

Resposta espontânea:

1.º mau condutor

2.º falta civismo

3.º inconsciente

4.º irresponsável

5.º acelera

6.º agressivo

7.º má índole

8.º *bom condutor...*

IMAGEM DOS CONDUTORES PORTUGUESES

Práticas atribuídas aos condutores portugueses

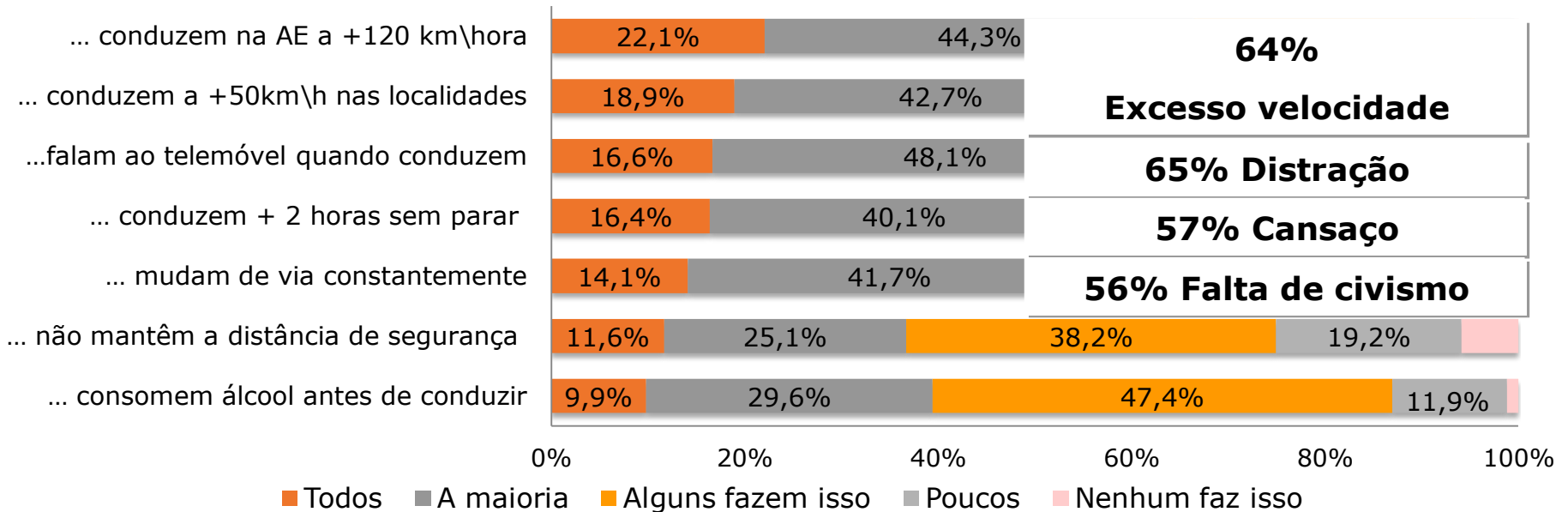


IMAGEM DO BOM E DO MAU CONDUTOR



Bom condutor

Respeito por si próprio e pelos outros;
Civismo;
Atento à envolvente;
Condução defensiva;
Cumpridor das regras de trânsito;
Seguro/evita comportamentos de risco;
Domínio do veículo.

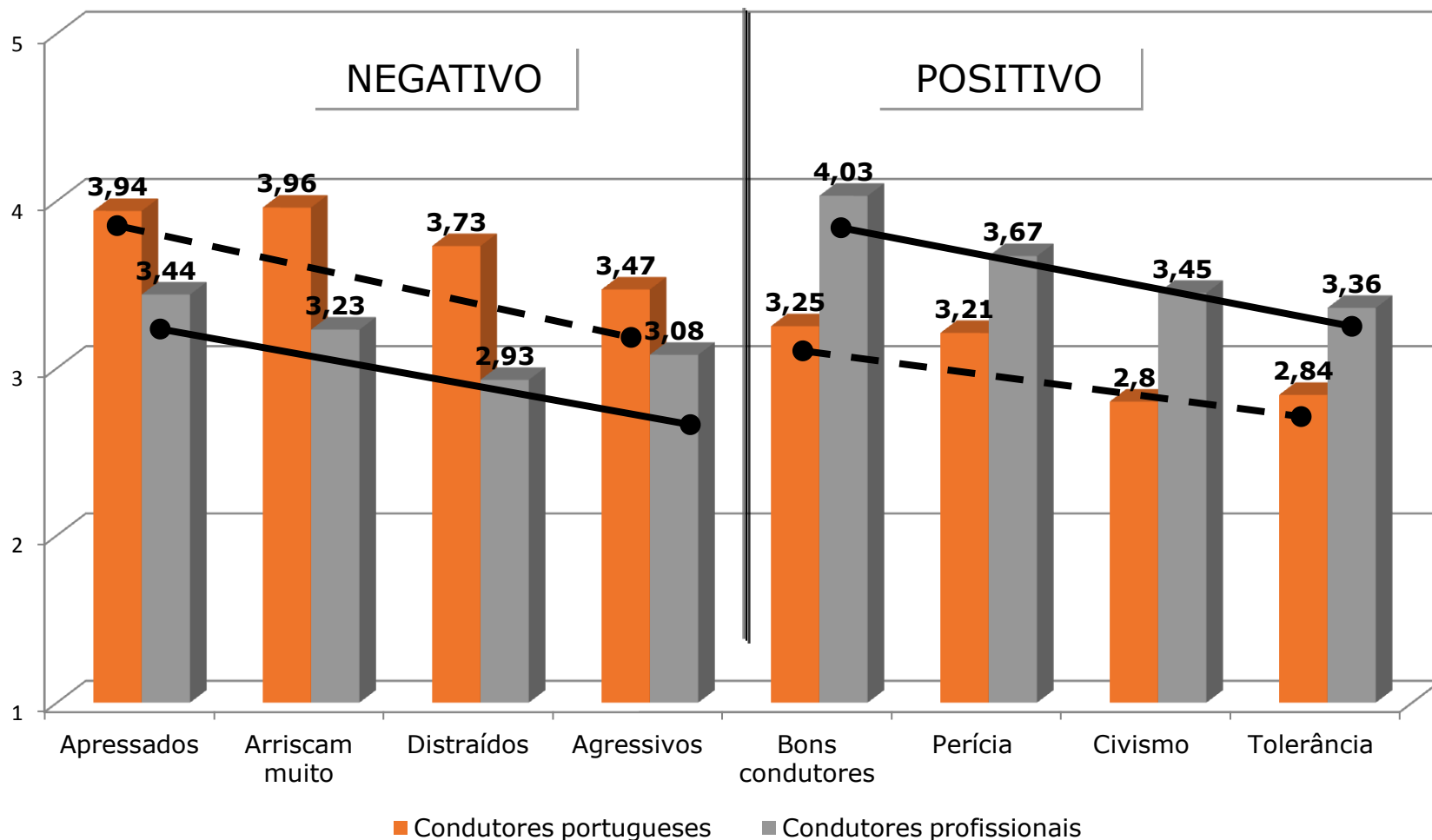
Mau condutor

Individualista;
Egoísta/autocentrado;
Incorre em comportamentos de risco;
Incorre em comportamentos agressivos.

Os jovens e os seniores foram considerados os “condutores mais perigosos”.

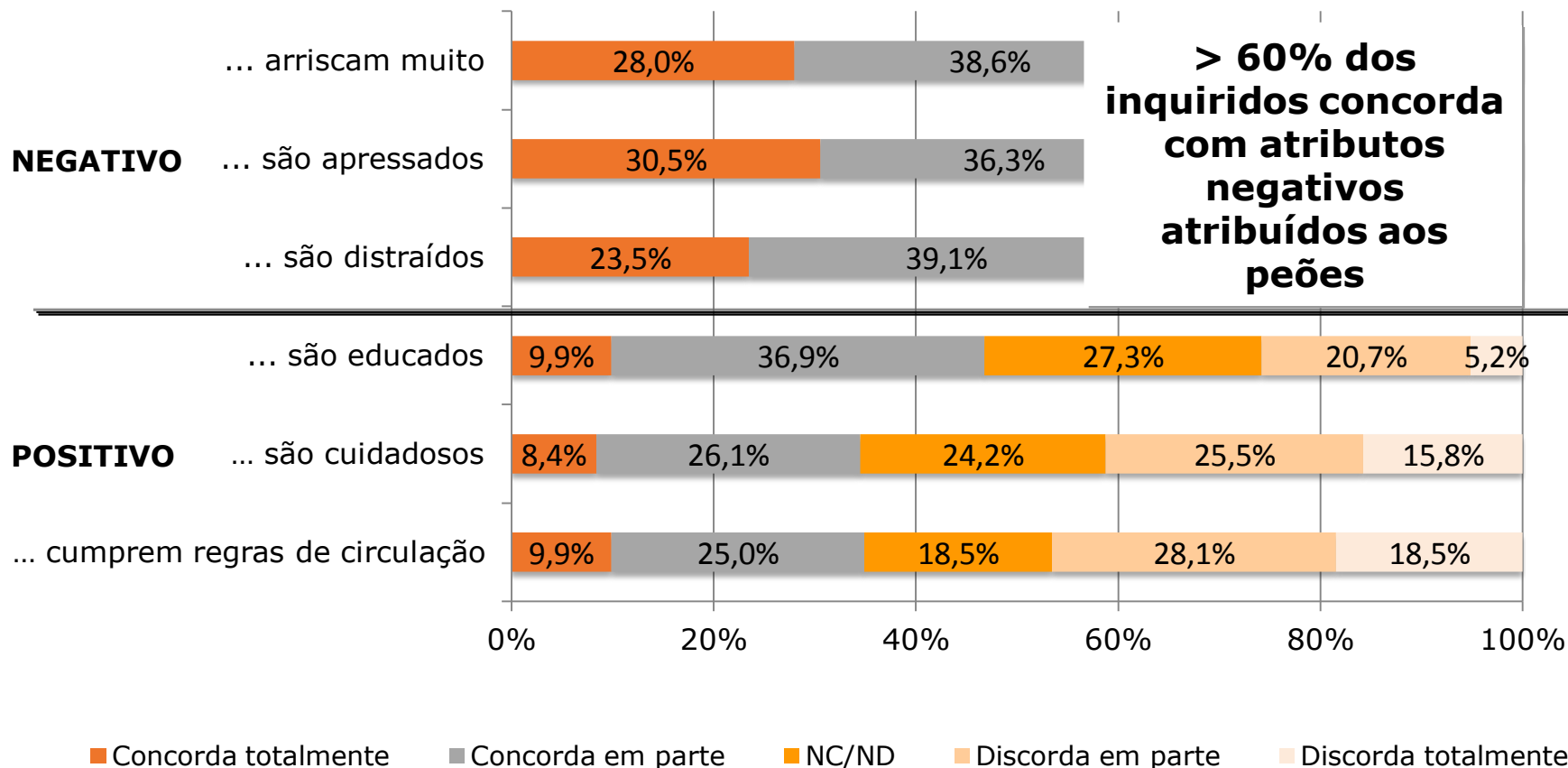
COMPARAÇÃO ENTRE OS PORTUGUESES EM GERAL E OS CONDUTORES PROFISSIONAIS

Condutores profissionais são vistos como melhores condutores.



HETEROAVALIAÇÃO DOS PEÕES

A imagem associada aos peões é claramente mais negativa do que positiva.



AUTOPERCEÇÃO DO ESTILO DE CONDUÇÃO



Um autoretrato **MUITO** positivo.



A maioria dos participantes possui uma **imagem positiva** de si enquanto condutor:

- Tem uma condução defensiva – **Controlo**;
- Atento à envolvente – **Atenção**;
- Condução respeitadora face aos outros – **Respeito**.

Os participantes admitem cometer **falhas e** incorrer em **comportamentos de risco** e de infração, mas tal é **desvalorizado** pelos próprios.

"A mim não me preocupa a minha condução. Preocupo-me muito com os outros (...)."

Reto e Sá (2003)

Resposta espontânea:
SOU cuidadoso,
responsável, tranquilo,
seguro/atento

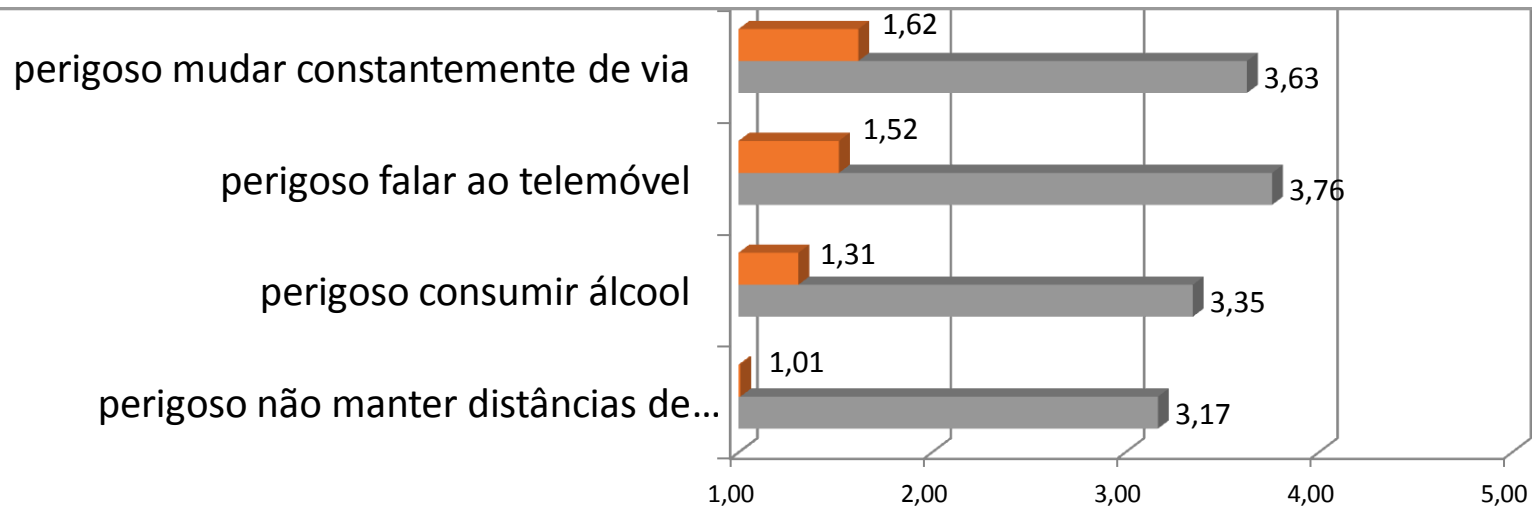
*7.º agressivo, 8.º
acelera...*

RISCO ASSOCIADO ÀS PRÁTICAS – EU E OS OUTROS



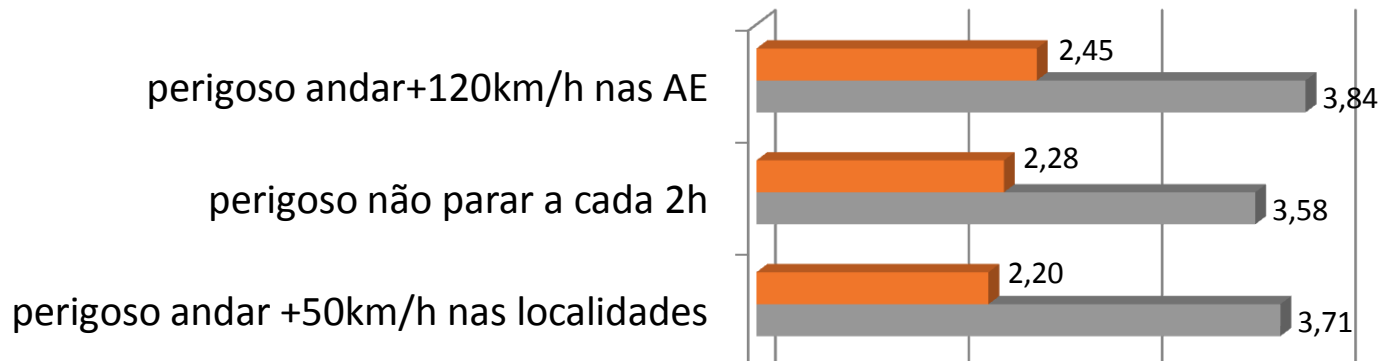
→ Elevada perceção de risco

- Reduzido comportamento do próprio
- Elevado comportamento dos outros



■ Realização do comportamento pelo próprio ■ Realização do comportamento pelos condutores portugueses

RISCO ASSOCIADO ÀS PRÁTICAS – EU E OS OUTROS



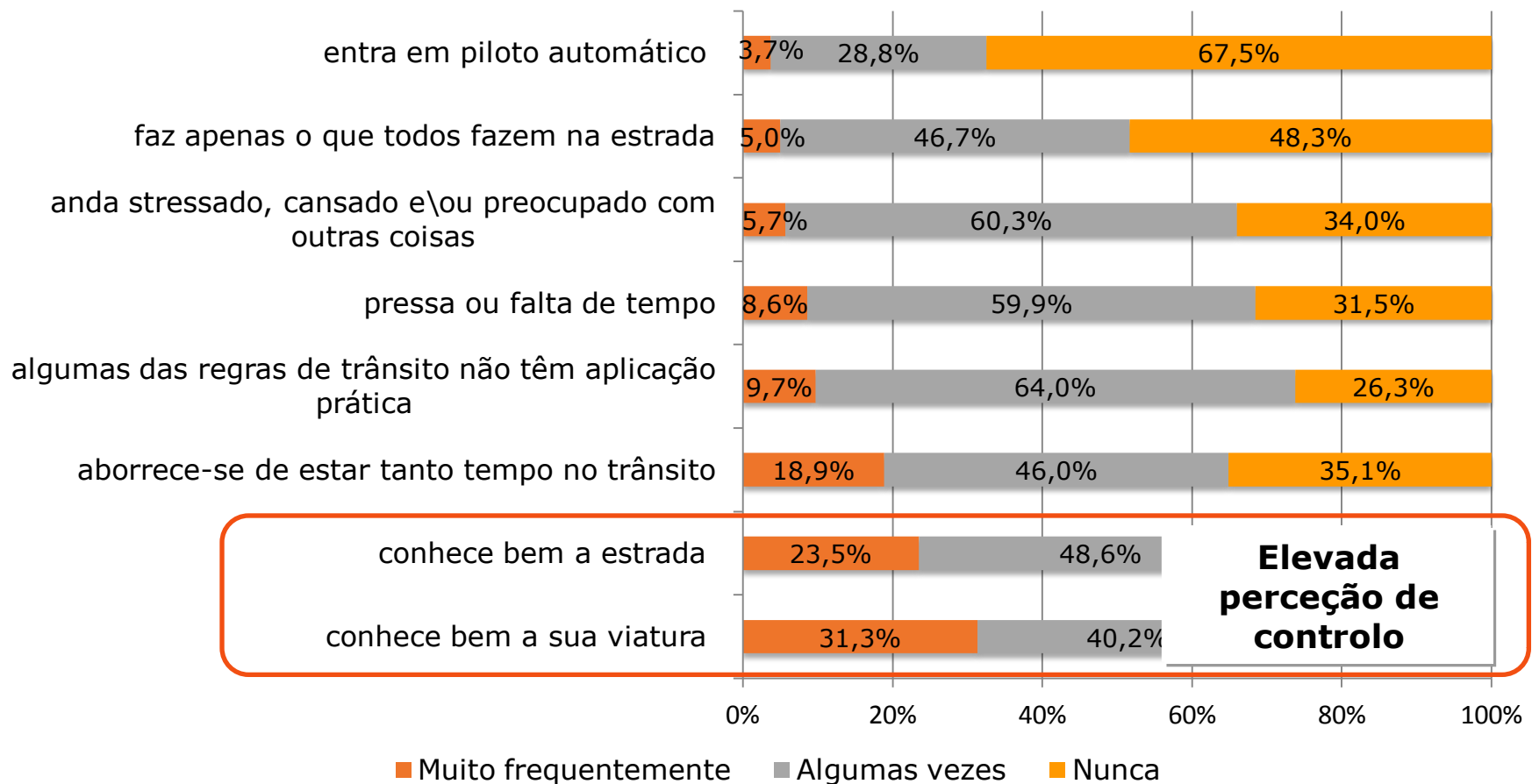
→ **Menor perceção de risco**

- **Alguns comportamentos do próprio**
- **Elevado comportamento dos outros**

■ Realização do comportamento pelo próprio ■ Realização do comportamento pelos condutores portugueses

MOTIVAÇÕES PARA COMPORTAMENTOS DE RISCO

Motivações para comportamentos de risco (%)





Para cerca de dois terços dos inquiridos (72%), ser condutor é uma parte importante da sua identidade pessoal.

A grande maioria tem orgulho em si enquanto condutor (86%).

São poucos os que consideram que se transformam numa pessoa pior quando estão ao volante (8%).

DESAFIO:

Mudar

comportamentos,

sem que isso seja visto

como uma ameaça à

identidade pessoal

– ameaças aumentam

resistência à mudança.

RESULTADOS POR SEGMENTO - CONDUTORES



Homens



Autodefinem-se como mais ágeis, mais agressivos e menos civilizados.

Incorrem mais em comportamentos de risco porque 'todos fazem assim'.

Mulheres



Consideram as práticas perigosas como mais arriscadas.

Estão mais dispostas a mudar o seu estilo de condução.



Condutores mais novos



Têm uma imagem mais negativa de si enquanto condutores.

Incorrem em mais comportamentos de risco, principalmente quando sozinhos.

Fazem-no devido à pressa e percepção de controlo (veículo e estrada).

Têm uma maior abertura à mudança.

Condutores com mais idade



Têm uma autoimagem mais positiva.

Têm uma identidade de condutor mais forte.

Estão menos dispostos a mudar o seu estilo de condução.



Menos instruídos (< 9.º ano)



Têm uma identidade de condutor mais forte.

Têm uma autoimagem mais positiva.

Concordam mais com o risco associado à condução sob o efeito de álcool.

Estão menos dispostos a mudar o seu estilo de condução.

Mais instruídos (> 9.º ano)



Têm uma identidade de condutor menos forte.

Têm mais comportamentos de risco.

Fazem-no por pressa e perceção de controlo.

Estão mais dispostos a mudar o seu estilo de condução.

Quem não tem filhos



Avalia como menos perigosos os comportamentos de risco.

Assume riscos mais devido à pressa, perceção de controlo e rotinização.

Está mais disposto a mudar o seu estilo de condução.

Quem tem filhos com >12 anos de idade



Tem uma identidade de condutor mais forte.

Tem uma autoimagem mais positiva.

Descreve-se como tendo menos comportamentos de risco.

Está menos disposto a mudar o seu estilo de condução.

Quem não conduz em serviço



Descreve-se como menos apressado e menos agressivo.

Arrisca menos quando viaja sozinho.

Está menos disposto a mudar o seu estilo de condução.

Quem conduz em serviço



Descreve-se como mais apressado e mais agressivo.

Relata mais comportamentos de risco.

Motivos: pressa, cansaço e regras de trânsito difíceis de aplicar.

Arrisca mais quando viaja sozinho.

Está mais disposto a mudar o seu estilo de condução.

PERCEÇÃO DE ESTRATÉGIAS DE PREVENÇÃO - CONDUTORES



Sugestões de intervenção ao nível do Governo e Entidades Reguladoras:



Lacunas a nível de valores e educação

Reforço do Ensino Oficial;
Maior exigência na atribuição da licença de condução;
Investir em campanhas de sensibilização.

Causas humanas diretas

Reforço da atuação policial.

Causas não humanas

Melhoria das condições da via;
Disponibilizar formas de transporte alternativas ao veículo pessoal.

Sugestões de intervenção ao nível das Entidades Empregadoras:



Lacunas a nível de valores e educação

Desenvolver ações de formação e sensibilização para os colaboradores;
Desenvolver campanhas de P&SR com a comunidade.

Causas humanas diretas

Promover um ambiente de trabalho livre de álcool;
Integrar preocupações com P&SR nas políticas internas.

Causas não humanas

Investir na manutenção das suas viaturas;
Alertar as autoridades competentes para situações de insegurança na via.



Sugestões de intervenção ao nível dos Cidadãos:

Lacunas a nível de valores e educação

Mudar o seu comportamento individual;
Servir de modelo de referência positivo.

Causas humanas diretas

Reprovar publicamente comportamentos de risco.

Causas não humanas

Investir na manutenção das suas viaturas.

MEDIDAS PRINCIPAIS

73% consideram as leis rodoviárias atuais necessárias:



... as mulheres;

... os não condutores;

... os que residem em distritos com menor índice de sinistralidade;

... os que não tiveram acidentes;

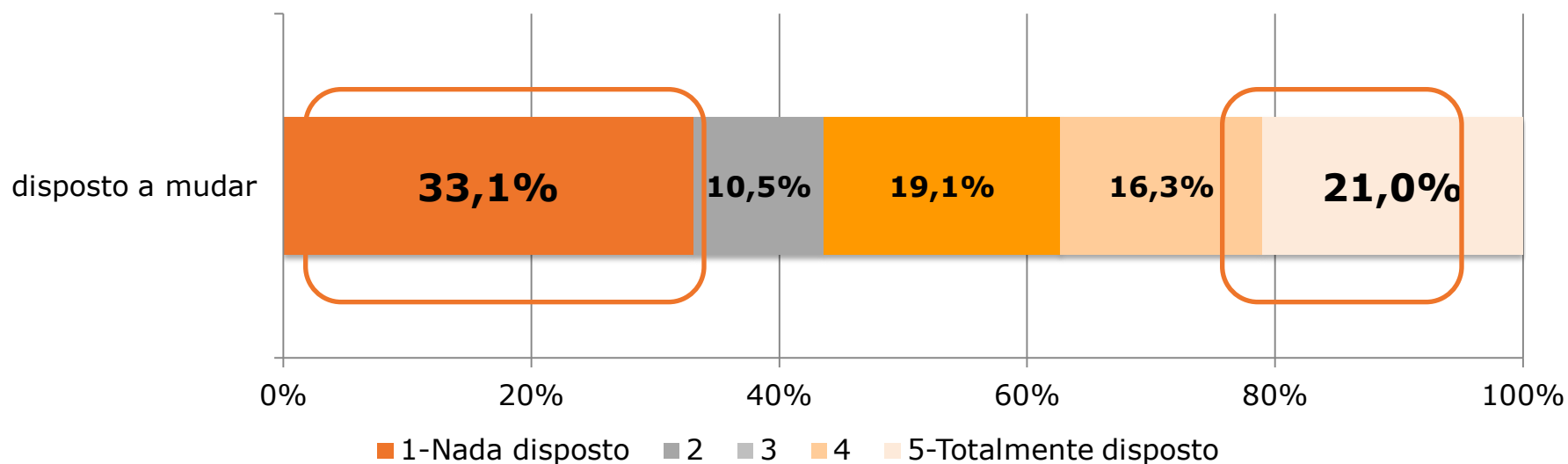
... os que tiveram enquanto peão ou passageiro...

... defendem ainda mais a atuação das empresas neste domínio.

73% dos inquiridos apoiam um reforço a essas regras através da **imposição de medidas de prevenção pelas empresas privadas.**

ABERTURA À MUDANÇA

Disponibilidade para a mudança de estilo de condução (%)



Menos recetivos à mudança:

- os homens;
- os condutores com 45-64 anos;
- os com filhos com >12 anos;
- os com escolaridade até 9.º ano;
- os que conduzem mais pontualmente;
- os que não conduzem em serviço.

Mais recetivos à mudança:

- as mulheres;
- os condutores com ≤ 24 anos;
- os que não são pais;
- os com filhos com ≤ 12 anos;
- os que conduzem todos os dias;
- os que conduzem em serviço.

CONCLUSÕES DO ESTUDO



SEGMENTOS EM QUE É MAIS PREMENTE ATUAR

Homens

Jovens 18-24 Anos

Jovens Adultos

Conduzem em Serviço

- **Perceção de risco**
- + **Comportamentos de risco e infração**

POSSÍVEIS EMBAIXADORES DA MUDANÇA

Mulheres

Os que nunca tiveram
acidentes

+ Percepção de risco

**- Comportamentos de risco e
infração**

PARADOXOS

Fenómeno grave...



**mas muito
subestimado**

Os outros → maus
condutores



Eu → bom condutor

Pais e familiares →
referentes para o
estilo de condução dos
jovens



**...mas os mais velhos
nem sempre se veem
como modelos**

PARADOXOS

A principal preocupação é o evitamento da multa!



... não a segurança pessoal e dos outros

Sugestão: mais campanhas de P&SR!



...mesmo criticando a sua eficácia na mudança de comportamentos

Quem reside nos distritos com maior sinistralidade



→ relata mais comportamentos de risco
→ mas possui uma autoimagem mais positiva

OPORTUNIDADES

- A percepção elevada do risco associada à condução sob o efeito de álcool e uso do telemóvel;
- A importância de ser condutor para identidade pessoal;
- A importância atribuída à salvaguarda da segurança dos passageiros;
- A valorização das empresas enquanto 'agente' na P&SR.

CAMINHOS PARA A MUDANÇA



**Informar ou envolver
ativamente na discussão
do tema?**

Contrariar a tendência para não pensar no problema.

Envolver na discussão todos os utentes da via – condutores e não condutores.

Desastre ou acidente?

Contrariar a visão fatalista do fenómeno.

Desmontar a imagem positiva que os condutores portugueses têm de si próprios.



Comportamentos de risco, normais ou desviantes?

Contrariar a normalidade associada aos comportamentos de condução de risco.

Salientar que o respeito pelo bem-estar dos outros começa pelo respeito e valorização do bem-estar do próprio.

Encontrar estratégias que facilitem uma melhor organização do tempo.

A origem: uma questão de segurança ou de evitamento da multa?

Colocar o enfoque na segurança pessoal e de todos aqueles que interagem na via.

O relatório técnico completo do estudo será de acesso livre.

Inclui uma análise detalhada por segmento que permite a construção de planos de ação específicos.

EQUIPAS ENVOLVIDAS NO ESTUDO

Estudo realizado por:

Centro de Investigação e Intervenção Social - Cis-IUL:

- Dr.^a Ana Patrícia Duarte (PhD Psicologia) e Dr.^a Carla Mouro (PhD Psicologia);
- Com a colaboração de Dr. Vítor Hugo Silva e Dr.^a Cláudia Andrade.

Com a colaboração e validação:

Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária (ANSR):

- Eng.^o Carlos Valença Lopes, Diretor da Unidade de Prevenção Rodoviária da ANSR
- Dr.^a Maria Helena Clemente, Chefe do Núcleo de Estudos e Planeamento Unidade de Prevenção Rodoviária ANSR

Direção-Geral de Saúde (DGS):

- Dr.^a Gregória Paixão von Amann, Coordenadora do Programa Nacional de Prevenção de Acidentes da DGS e representante da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011 a 2020.

Organização e Coordenação:

- Galp Energia;
- Fundação Galp Energia;
- Sair da Casca.



Comité de Direção



sustainability
intelligence in action

112 anos



Membros Painel Consultivo



Parceiro Académico



Membros Partes Interessadas



Gratos pela atenção



COM O ALTO PATROCÍNIO
DE SUA EXCELÊNCIA



O Presidente da República