



ORDEM
DOS
PSICÓLOGOS

COMENTÁRIO TÉCNICO E CONTRIBUTO OPP

Visão Zero 2030

Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030

Categoria

Comentários Técnicos e
Contributos OPP

Autoria

OPP

Documento

Outubro 2020
Lisboa

Contributo OPP

Visão Zero 2030

Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030

O presente documento surge na sequência da solicitação pública de contributos para a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030 – Visão Zero 2030, que procura estabelecer as orientações de longo prazo para uma política de segurança rodoviária em Portugal, determinando as metas e os objectivos estratégicos correspondentes. A Ordem dos Psicólogos Portugueses (OPP) recebeu ainda um convite do Gabinete de Sua Exa, o Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), Professor Doutor Rui Ribeiro, para participar activamente na elaboração de contributos que possam vir a integrar a rede cooperativa nacional que visa em conjunto, e numa primeira fase de participação, definir o Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030 – Visão Zero 2030 – em alinhamento com a segunda década de ação proclamada pelas Nações Unidas a 31 de Agosto de 2020, depois da Declaração de Estocolmo e alinhada com a política de segurança rodoviária definida pela Comissão Europeia 2021-2030, visando assegurar um Sistema Seguro com vista aos objetivos proclamados de redução de mortes e feridos nas estradas a nível mundial.

A **Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030 – Visão Zero 2030** centra-se na definição e posterior concretização dos objetivos estratégicos e operacionais relacionados com os cinco pilares do sistema seguro: Gestão da Segurança Rodoviária, Utilizadores Mais Seguros, Infraestrutura Mais Segura, Veículos Mais Seguros e Melhorar a Assistência e o Apoio às vítimas.

A **OPP** é uma associação pública profissional que representa e regulamenta a prática dos profissionais de Psicologia que exercem a profissão de Psicólogo em Portugal (de acordo com a Lei nº 57/2008, de 4 de Setembro, com as alterações da Lei nº 138/2015, de 7 de Setembro). É missão da OPP exercer o controlo do exercício e acesso à profissão de Psicólogo, bem como elaborar as respectivas normas técnicas e deontológicas e exercer o poder disciplinar sobre os seus membros. As atribuições da OPP incluem ainda defender os interesses gerais da profissão e dos utentes dos serviços de Psicologia; prestar serviços aos membros em relação à informação e formação profissional; colaborar com as demais entidades da administração pública na prossecução de fins de interesse público relacionados com a profissão; participar na elaboração da legislação que diga respeito à profissão e nos processos oficiais de acreditação e na avaliação dos cursos que dão acesso à profissão.

A **sinistralidade rodoviária** é um **problema de Saúde Pública** grave, causador de mortes evitáveis, de grande sofrimento individual e familiar e de um custo económico e social anual superior a 2 mil milhões de euros. Os acidentes de viação assumem-se como uma epidemia que obriga à adoção de medidas urgentes com a envolvimento de políticas adequadas e estratégias de compromisso entre todos os participantes do cenário rodoviário, promovendo **cenários de mobilidade sustentáveis e seguros**.

Sendo as **peças e os seus comportamentos** os **principais intervenientes na sinistralidade rodoviária**, é imperativo valorizar a intervenção dos **Psicólogos** nestas matérias. A **Psicologia do Tráfego** corresponde, precisamente, ao estudo dos processos/fenómenos psicossociais subjacentes ao comportamento dos actores envolvidos na utilização das vias, com o objetivo de contribuir para a mobilidade sustentável, segurança e qualidade de vida dos participantes do e no sistema de tráfego.

Neste sentido, a OPP congratula esta iniciativa e julga pertinente contribuir para a reflexão acerca de uma Visão Zero 2030, sentindo-se honrada por ser considerada um dos *stakeholders* no processo.

1. Enquadramento

Os **problemas de sinistralidade rodoviária** são sobejamente reconhecidos quer pela população em geral quer por quem desenvolve actividade profissional no sector. A sinistralidade rodoviária é considerada uma das **principais causas de morte ao nível mundial**. Dados recentes apresentados pela Organização Mundial de Saúde mostram esta evidência de forma clara. De facto, hoje é sabido que em cada ano morrem mundialmente cerca de 1,35 milhões de pessoas em acidentes de viação. Todos os dias, em todo o mundo, são cerca de 3.700 pessoas que morrem em acidentes rodoviários. Nas palavras do Dr. Etienne Krug (Organização Mundial de Saúde) *“A cada vinte segundos, em algum lugar do mundo, um pai, uma mãe, um filho, uma filha, um irmão, um colega e amigo é morto num acidente rodoviário”*. Os dados apontam ainda para a principal causa de morte de crianças e jovens adultos de 5 a 29 anos, e projetam para 500 milhões o número de mortos e feridos em todo o mundo na década de 2020 e 2030, assumindo-se como uma epidemia que, como em outras a que estamos sujeitos, obriga à adoção de medidas urgentes com a envolvimento de políticas adequadas e estratégias de compromisso entre todos os participantes do cenário rodoviário, **visando o trabalho conjunto ao nível individual, grupal e organizacional**.

A Declaração de Estocolmo, resultante da 3ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária "Achieving Global Goals 2030" (Fevereiro de 2020), apresentada por Tomas Eneroth (Ministro das Infra-estruturas da Suécia), salienta nos seus vários pontos a necessidade de se assumir um desafio à escala global com a indiscutível cooperação de muitos dos setores da sociedade e de todos os grupos profissionais direta ou indiretamente envolvidos para a concretização de objetivos claros: **reduzir para 50% o número de fatalidades em 2030 com a ambição de zero fatalidades em 2050**. Este é um objectivo ambicioso que só pode ser conseguido com o envolvimento e atuação concertada e de todos os agentes envolvidos na segurança rodoviária. Esta declaração assume-se de vital importância e contribuir para o momento decisivo da Resolução pela Assembleia Geral das Nações Unidas, a 31 de Agosto, proclamando assim a Década 2021-2030 como a segunda Década de Segurança Rodoviária.

2. O Papel dos Psicólogos no quadro da Segurança Rodoviária em Portugal

Hoje em dia é aceite que cada acidente considerado no âmbito da sinistralidade rodoviária decorre de um conjunto alargado de factores, integrando dimensões físicas e ambientais, dimensões

estruturais, bem como dimensões sociais e individuais; sendo que diversos relatórios apontam que **as causas de acidentes fatais e não fatais são associadas principalmente ao comportamento e experiência subjetiva dos participantes no cenário rodoviário**, sendo que a maior parte dos estudos aponta para **valores superiores a 90% no que respeita a contribuição do fator humano nos acidentes**.

Desta forma, e enquanto especialistas do comportamento humano, os Psicólogos assumem, neste contexto, um papel fundamental.

Em Portugal, existem há várias décadas Psicólogos a trabalhar no sentido de promover a Segurança Rodoviária em Portugal. Recentemente, **a OPP criou um grupo de trabalho específico na área da Psicologia do Tráfego** com vista a dar expressão e valorizar esta área, criando documentos de suporte que têm por objetivo elucidar os Psicólogos sobre as áreas específicas em que estes podem exercer, e exercem já, a sua actividade profissional como Psicólogos do Tráfego. Este Grupo de Trabalho teve ainda como preocupação e objetivo desenvolver algumas orientações para Psicólogos que venham a trabalhar nesta área da Psicologia do Tráfego. Verifica-se, no entanto, que existe ainda muito desconhecimento dos profissionais que trabalham em áreas ligadas à Segurança Rodoviária que parecem desconhecer o trabalho destes profissionais e os imensos desafios com que seremos confrontados a curto, médio e longo prazo.

É necessário promover a divulgação do trabalho realizado pelos Psicólogos na área do tráfego e promover um maior envolvimento dos Psicólogos no desenvolvimento de soluções de segurança rodoviária tanto no que se refere a áreas mais comumente conhecidas e com histórico de intervenção mais consolidado (**avaliação psicológica, reabilitação de condutores, formação e algumas campanhas de sensibilização**), alargando a sua importante contribuição para o **trabalho em equipas multidisciplinares** onde se incluem, por exemplo, as equipas de engenharia, estrutura e planeamento de vias, avaliação e requalificação de vias rodoviárias, avaliação do impacte de projectos, entre outras intervenções que exigem um entendimento do comportamento humano no presente e projetando o futuro, com os novos desafios ao nível da sustentabilidade e da promoção vias simultaneamente mais seguras, eficazes e eficientes. Esta é já uma realidade comum em países como o Noruega, Suécia, Reino Unido, Áustria, Alemanha ou Holanda.

Para conseguir um maior envolvimento dos Psicólogos e um reconhecimento do seu trabalho por parte das demais equipas técnicas **é necessário que a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária:**

- **Reconheça que os Psicólogos**, enquanto conhecedores por excelência do comportamento humano, **são um elemento fundamental na promoção da Segurança Rodoviária** devendo ser **incluídos em diferentes equipas** de actuação no sector rodoviário com vista a implementar ações que promovam a **mudança de padrões de pensamento-ação**, através de diferentes formas (diretas e subliminares), em diferentes domínios de actuação.
- **Reconheça as diferentes áreas em que os Psicólogos podem contribuir de forma ativa:**
 - Desenho e requalificação da infra-estrutura;

- Avaliação prospectiva do impacte social e psicossocial de projectos (infra-estrutura e/ou segurança rodoviária);
 - Monitorização e avaliação do impacte social e psicossocial de projectos (infra-estrutura e/ou segurança rodoviária);
 - Ações de sensibilização, elaboração de campanhas de comunicação, envolvimento de forma sistemática em processos de educação rodoviária nos vários níveis de ensino;
 - Planificação e intervenção sistemática na formação/atualização de condutores;
 - Formação de agentes educativos e colaboração na formação de outros agentes direta e indiretamente implicados na avaliação/decisão do risco e sanções aplicáveis;
 - Envolvimento na concepção de projectos que visem a minimização do risco em termos de mobilidade e planificação da prevenção do risco para pessoas mais vulneráveis;
 - Avaliação da aptidão para conduzir em várias fases do percurso dos condutores;
 - Sensibilização sistemática para os fatores de risco associadas ao consumos de álcool/drogas entre outras substâncias que interferem com a capacidade para conduzir;
 - Reabilitação de condutores;
 - Promoção de uma cultura de segurança aliada aos novos desafios relacionadas com a sustentabilidade, com a promoção de comportamentos seguros como peões e condutores de veículos de duas rodas;
 - Apoio psicológico a vítimas de acidentes de viação e respectivas famílias.
- **Estabeleça de forma clara e inequívoca áreas de especialidade em que apenas o Psicólogo tem competências para intervir**, considerando nomeadamente a avaliação psicológica de condutores, a reconversão de condutores, bem como o diagnóstico prospectivo dos impactes psicossociais de projetos e a monitorização e avaliação de impactes psicossociais no decurso e final dos projectos.
 - **Reconheça os Psicólogos que já trabalham na área da Psicologia do Tráfego** e as áreas de especialidade que cada um deles tem desenvolvido.
 - **Promova a inclusão dos Psicólogos em equipas multidisciplinares** de trabalho geridas pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.
 - **Contribua de forma activa, em conjunto com a OPP, para a promoção da formação específica de Psicólogos do Tráfego.**

3. Contributos para o Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030

No que concerne à identificação de objetivos estratégicos e operacionais, apresentam-se contributos por cada um dos cinco pilares do sistema seguro.

A. Gestão da Segurança Rodoviária

Devem ser considerados os seguintes objectivos:

- promover a regulamentação efectiva e atempada de medidas relevantes para a promoção da segurança rodoviária, evitando adiamento no desenvolvimento e aprovação de regulamentação específica no âmbito da Segurança Rodoviária e respetiva fiscalização das práticas desenvolvidas, de que são exemplo os Centros de Avaliação Psicológica de Condutores;
- garantir não só a multidisciplinaridade das equipas que trabalham no sector rodoviário em geral, e na segurança rodoviária em particular, mas a produção de resultados que evidenciam de forma clara a interdisciplinaridade e a transdisciplinaridade das soluções desenvolvidas;
- estudar e promover a interação segura entre condutores de veículos motorizados e veículos sem motor (velocípedes e outros modos suaves), que cada vez mais circulam nas vias numa mudança de paradigma cultural, e ainda a interação destes com os peões;
- estudar e conhecer a forma como as alterações da sociedade têm impacte na alteração dos padrões e comportamentos de mobilidade dos cidadãos (ex. uso de telemóvel, pandemia COVID-19...), e desenvolver programas de promoção de segurança rodoviária dirigidos a essas mesmas situações;
- verificar como a situação pandémica interveio na modificação das percepções e comportamentos dos cidadãos relativamente às diferentes opções de mobilidade, bem como no uso dos meios de transporte e locomoção, e em que medida pode ter contribuído para a alteração da sustentabilidade da mobilidade, considerando em particular a segurança rodoviária, mas podendo também analisar outras dimensões (ex. dimensão ambiental e efeitos ao nível da poluição) e outros aspectos relevantes, através de questionários e estudos científicos;
- no alinhamento com o ponto anterior, será também importante analisar de forma interdisciplinar as diferentes alternativas de mobilidade que surgiram neste período de pandemia e as que vão surgir a curto e médio prazo, e a viabilidade de implementação das mesmas no território nacional;
- desenvolver e aplicar insights comportamentais e *nudges* que promovam a condução segura (por exemplo, estímulos que encorajem a verificação dos espelhos, a diminuição da velocidade, o abrandamento progressivo e a atenção aos ciclistas e peões).

B. Utilizadores Mais Seguros

Alguns objectivos a considerar no âmbito deste pilar são:

- desenhar, conceber e replicar conteúdos e instrumentos educativos e formativos, com recurso a equipas interdisciplinares, que possam ser usados por diferentes educadores em diferentes contextos;
- promover a transmissão de conteúdos de educação rodoviária e a aplicação de projetos de sensibilização para a segurança rodoviária, com a participação ativa das crianças e dos jovens, para aquisição de aprendizagens significativas e promoção de valores e comportamentos alinhados com uma atuação rodoviária segura. Estes projectos poderão decorrer, quer em ambiente escolar, quer noutros sistemas que ofereçam oportunidades de formação;
- desenhar e implementar acções de sensibilização ao combate da condução sob o efeito de álcool e substâncias psicotrópicas, à condução distraída e em condições de fadiga;
- valorizar e promover a formação dos condutores em condução económica e defensiva, atendendo ao envelhecimento populacional, deverá promover-se a sensibilização dos cidadãos idosos para o acautelamento da condução e circulação segura em ambiente rodoviário de condutores e utentes da via. Estas acções devem ir além da transmissão de conteúdos que se focam na perda de competências do utilizador rodoviário e promover estratégias ativas que visem o aumento de segurança na mobilidade destes cidadãos;
- reforçar a sensibilização de médicos, psicólogos, outros profissionais de saúde, e agentes de segurança rodoviária para a integração da detecção de patologias e incapacidades em cidadãos, que constatem ser condutores, com a promoção dos exames necessários (médicos e/ou psicológicos) para avaliação da capacidade para a condução em segurança;
- definir metodologias de participação activa da sociedade civil e da população em geral que valorizem o auto-reconhecimento do papel activo do próprio cidadão enquanto agente de segurança rodoviária no seu comportamento quotidiano e no quadro dos sistemas democráticos, por exemplo, mediante questionários, ou contribuições voluntárias com opiniões/ideias para a definição de estratégias de segurança rodoviária;
- promover a colaboração com o poder local de cada região do país, no sentido de definir estratégias dirigidas aos principais índices de sinistralidade por região (e não apenas ao nível global, nacional) sobre acidentes relacionados com o comportamento dos condutores e outros utentes da via, para uma posterior intervenção local diferenciada.

C. Infraestrutura Mais Segura

O pilar poderá ser reforçado com os seguintes objectivos:

- Promover a interdisciplinaridade no planeamento, avaliação e reabilitação da rodovia e do contexto em que a mesma se insere;
- Promover a interdisciplinaridade e transdisciplinaridade na análise dos acidentes rodoviários, incluindo dimensões físicas, ambientais e sociais;
- Desenvolver estudos prospectivos relativos à resiliência da infra-estrutura e começar a delinear estratégias de condução e de adequação das infraestruturas às alterações climáticas que já se poderão fazer sentir, para tal promovendo a interação colaborativa de diversas áreas de estudo quanto ao problema.

D. Veículos Mais Seguros

Os seguintes objectivos enquadram-se no âmbito deste pilar:

- estudar a frota circulante no contexto nacional comparando-a à existente nos demais países Europeus e analisar interdisciplinarmente a sua relevância e contributo para a os problemas de segurança rodoviária;
- analisar de forma interdisciplinar os impactes não apenas da introdução progressiva de veículos inteligentes no contexto nacional, mas também das medidas de adaptação progressiva da infra-estrutura rodoviária;
- conhecer e maximizar a compatibilização das tecnologias de ponta no ramo automóvel e da utilização futura de veículos autónomos com as reações e o comportamento humano, nomeadamente, do condutor, para assegurar a segurança rodoviária.

E. Melhorar a Assistência e o Apoio às vítimas

No âmbito deste pilar, propõem-se como objectivos:

- garantir que os profissionais a trabalhar nesta área são membros da Ordem dos Psicólogos Portugueses e possuem formação de base e complementar adequada para o trabalho que desempenham;
- aumentar o número de Psicólogos a trabalhar nesta área;

- garantir a avaliação psicológica não apenas das vítimas diretas do acidente, mas a todos os intervenientes no cenário do acidente e/ou afetados indiretamente pelo mesmo (incluindo observadores, família de vítimas, responsável pelo acidente e respectiva família), bem como a assistência e apoio psicológico a todos aqueles que for considerado necessário.

A OPP sublinha a sua disponibilidade para funcionar como um parceiro activo da Visão Zero 2030, contribuindo com comunicação, consultoria e partilha de informação e conhecimento, no sentido de promover a literacia rodoviária, a diminuição da sinistralidade e a construção de cenários de mobilidade seguros e sustentáveis.

**Documento elaborado com o apoio do Grupo de Trabalho da Ordem dos Psicólogos Portugueses
para as Questões da Psicologia do Tráfego**



ORDEM
DOS
PSICÓLOGOS

RECURSOS.OrdemdosPsicologos.pt
WWW.OrdemdosPsicologos.pt

Para mais esclarecimentos contacte o Gabinete de Estudos:
andresa.oliveira@ordemdospsicologos.pt

Sugestão de Citação:

Ordem dos Psicólogos Portugueses (2020). Contributo OPP – Visão Zero 2030.
Lisboa