

O problema da segurança rodoviária é mais complexo do que parece, mas existem boas soluções ao alcance das autoridades e dos utentes rodoviários! Na Europa, mais de 60% dos acidentes em trabalho, acontecem em ambiente rodoviário segundo a Comissão Europeia. Eu proponho um processo sistemático de redução de riscos rodoviários dirigido aos utentes rodoviários através de melhoria do conhecimento a melhor aptidão nos procedimentos e técnicas de condução de automóveis, visando os utentes de frotas de veículos pesados e ligeiros assim como de peões. Tenho o testemunho de excelentes resultados com Motoristas de transporte de combustíveis em Portugal, redução superior a 70% face a tombamentos de cisternas desde o início das ações práticas em 2003 até 2008, Certidão de Aptidão de Motorista CAM (CPC na Europa) redução de 38% em acidentes envolvendo veículos pesados rodoviários de 2003 até 2010 tendo havido um acréscimo superior a 15% do parque de pesados e mais de 30% de redução de acidentes em dezenas de frotas em Portugal com ações práticas e teóricas de condução defensiva. A atividade de condução automóvel é essencialmente prática em que os condutores raramente têm acidentes iguais. As manobras de estacionamento são importantes no início da formação, mas não têm um risco grave ao longo da vida dos condutores. A maior parte dos utentes rodoviários tem falta de conhecimento sobre as causas mais frequentes dos acidentes rodoviários e poucas aptidões para manusearem corretamente o volante para contornar obstáculos que surgem repentinamente, saber efetuar travagens de emergência sem desestabilizar o veículo, assim como determinar corretas distâncias de segurança entre veículos e áreas visíveis. A manutenção dos automóveis despreza muito os órgãos de maior risco: os pneus em termos de pressão de ar e idade, assim como o estado dos amortecedores.

Devemos distinguir as causas dos fatores que potenciam os acidentes, considerando três causas fundamentais e mais frequentes na ocorrência de acidentes rodoviários:

1. A fraca observação da envolvente rodoviária 45%;
2. O incumprimento das distâncias mínimas de segurança 35%;
3. Fraca resposta e tardia a contingências rodoviárias 20%.

A cada causa compreendem vários fatores potenciadores. Acredito que a velocidade instantânea é fundamental quando o condutor não pode parar o veículo no espaço livre e visível na frente ou na lateral, causando muitos mais acidentes do que exceder os limites máximos de velocidade, apesar de concordar que sejam diminuídos em locais de grande fluxo de trânsito, mas com muito mais controlo.

O uso do telemóvel e de equipamentos digitais, o álcool, as drogas ilícitas, medicamentos, o cansaço de taxistas e motoristas de longo curso ou mesmo gestores e comerciais continuam a ser um grande problema, pois o condutor desconhece as capacidades perdidas, mesmo em baixas quantidades de consumo ou utilização estando muito sujeito a outros distúrbios da condução, além do cansaço, causam comportamentos equivalentes às consequências do álcool e telemóvel. O imprevisto surge nestas piores condições e a reação dos condutores é muito diferente face a condições ideais.

Por fim, a resposta do condutor a um cenário imprevisto ou complexo (produzida em 95% dos casos pelo inconsciente segundo a neurociência) devido ao pouco conhecimento técnico e sobre as leis da física que definem concretamente o movimento dum veículo. A duplicação da velocidade é igual a quatro vezes o espaço necessário para parar, assim como as transferências de massa proporcionam desequilíbrios que causam muitos acidentes, também com o desconhecimento do utente, mesmo dos mais experientes.

Tenho acompanhando os resultados da Organização Mundial da Saúde há mais de 20 anos, conhecendo os seus bons métodos para a correta determinação do número de vítimas, mas continua a desconsiderar a aptidão sobre os procedimentos e técnicas de condução mais seguras assim como o melhor conhecimento dos utentes, preferindo grandes investimentos na infraestrutura e em carros novos, que não estão a conseguir evitar a maior parte dos acidentes rodoviários.

Estamos cientes das dificuldades no desenvolvimento do veículo autónomo devido às complexidades da condução, aparentemente fácil. Porém, por dia, temos mais de 1 milhão de acidentes de trânsito reportados às seguradoras em todo o mundo, sem tendência a desacelerar, principalmente nos países em vias de desenvolvimento. Os estudos científicos mais confiáveis que conheço atribuem maior responsabilidade à infraestrutura do que ao veículo a motor, mas atribuem mais de 95% de erro humano em acidentes de viação, mesmo nas vias mais seguras e com automóveis seguros.

Eu já trabalhei na pragmática redução do risco rodoviário em 10 países de 4 continentes, em que as principais causas são semelhantes, podendo variar um pouco, nos fatores que as potenciam. Esta é a minha opinião como resultado do meu trabalho e pesquisa com mais de 5000 utentes de frotas de automóveis em todo o mundo.

