

# AVALIAÇÃO DA PERCEÇÃO DE RISCO EM JOVENS RECÉM-CONDUTORES

## O papel do sistema de formação português na aquisição e desenvolvimento desta competência

Cláudia Alves & Ana Milhano

Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., Lisboa

## INTRODUÇÃO

Abordagens tradicionais da formação de condutores não alcançam os efeitos desejados ao nível da segurança e redução da sinistralidade, uma vez que não é dada atenção suficiente à aquisição de competências associadas ao risco de colisão, tais como as atitudes e a percepção de risco (Mayhew & Simpson, 2002; Helman, Grayson & Parkes, 2010). A formação em competências de percepção de risco pode ter efeitos na diminuição da sinistralidade (Helman, *et. al* 2010).

Para compreender possíveis vantagens na introdução do treino e avaliação de competências de percepção de risco, este estudo investiga o impacto de certos parâmetros do sistema de formação de condutores em Portugal, nos níveis de competências de percepção de risco, em jovens recém-condutores.

## OBJETIVOS

### Objetivo geral:

Verificar se o sistema de formação e avaliação de candidatos a condutores em Portugal teve influência na aquisição e desenvolvimento de competências de percepção de risco – percepção visual e aceitação do risco – variáveis dependentes (VD).

### Objetivos específicos:

Verificar se essas competências diferem em função das seguintes variáveis independentes (VI):

### Características do processo de formação e avaliação:

- Perceção dos participantes face à importância atribuída ao currículo de formação pelas escolas de condução (VI 1)
- Duração da formação (VI 2)
- Sucesso nas provas de exame (VI 3)

### Padrões de comportamento (pós formação):

- Dificuldades relatadas pelos participantes após a obtenção da carta de condução (VI 4)
- Comportamentos de infração (VI 5)
- Envolvimento em acidentes de viação (VI 6)

### Outros fatores individuais:

- Experiência de condução (VI 7)
- Idade (VI 8)
- Género (VI 9)

## METODOLOGIA

### Participantes

- 68 estudantes universitários com carta de condução da categoria B, emitida em Portugal
- Idades compreendidas entre os 18 e os 26 anos (M=21,96 anos; DP=1,32)
- 31 do género masculino (46%) e 37 do género feminino (54%)
- 35 (51%) no período probatório (<3 anos de carta de condução) e 33 (49%) no período pós-probatório (>3 a 5 anos e 4 meses).

### Material

- 2 testes psicológicos – Teste de Tráfego de Mannheim em Taquistoscópio (TAVTMB), para avaliar o desempenho visuoperceptivo e a rapidez perceptiva – e – Teste de Predisposição para o Risco (WRBTV), para avaliar o nível de risco subjetivamente aceite pelo condutor em situações de trânsito potencialmente perigosas – ambos do Sistema de Teste de Viena
- Um questionário para recolha dos dados das VI: 1, 4, 5, 6 e 7 e consulta a aplicações informáticas do IMT, I.P. para recolha de informação relativa às VI: 2, 3, 8 e 9.

### Procedimento

Os participantes receberam instruções padronizadas sobre o modo de realização de cada teste. Foi solicitado que respondessem de forma sincera e se posicionassem como se estivessem em ambiente natural de condução. Realizaram os dois testes psicológicos e preencheram o questionário (*online*), num total de 50 minutos.

## RESULTADOS

- Os jovens recém-condutores apresentam percentis na média (p 25 a p 75) em ambos os testes psicológicos, cf. tabelas 1 e 2.

Tabela 1. Percentis – TAVTMB (n=68)

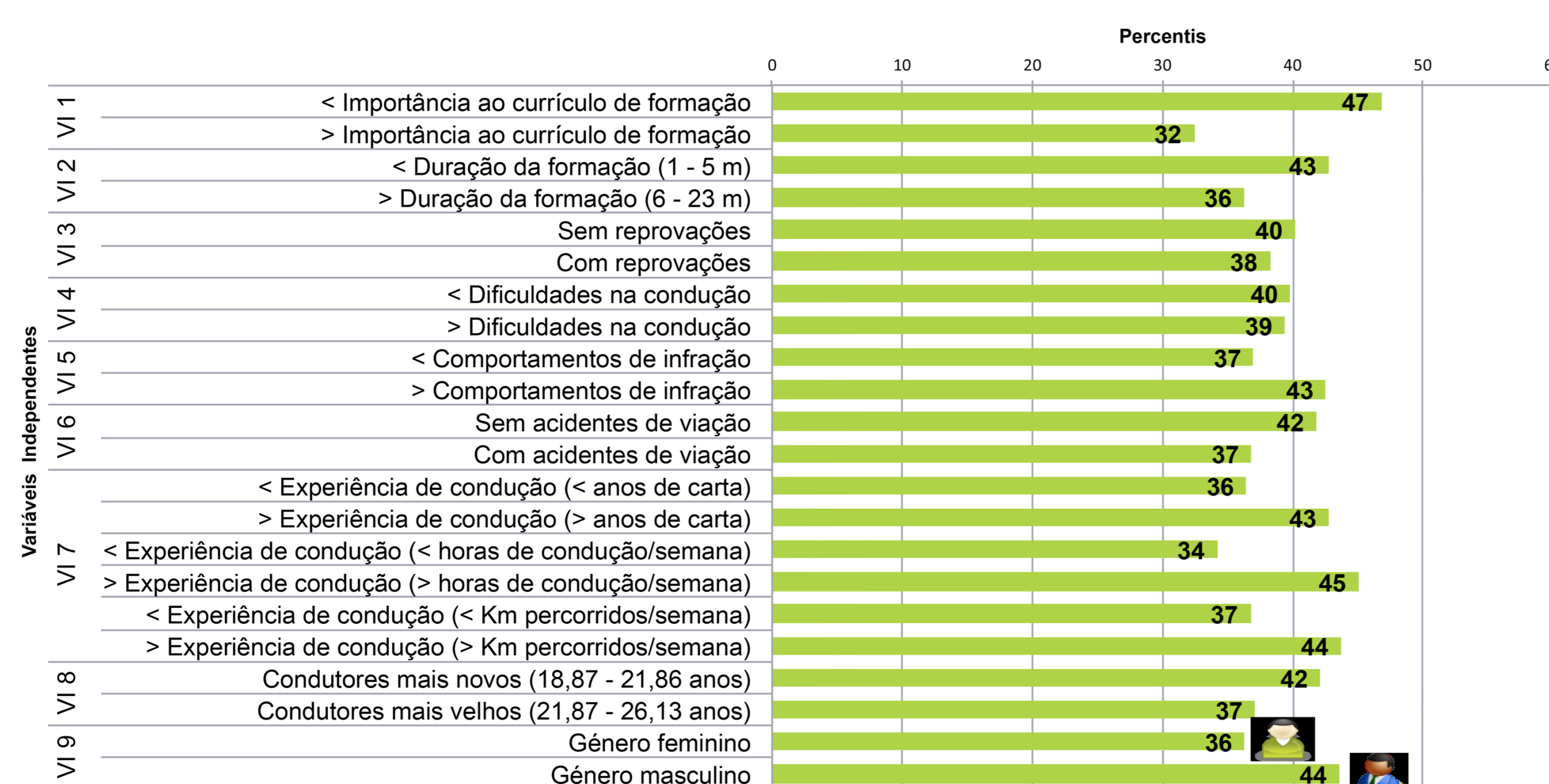
Média	DP
39,61	22,40

Tabela 2. Percentis – WRBTV (n=68)

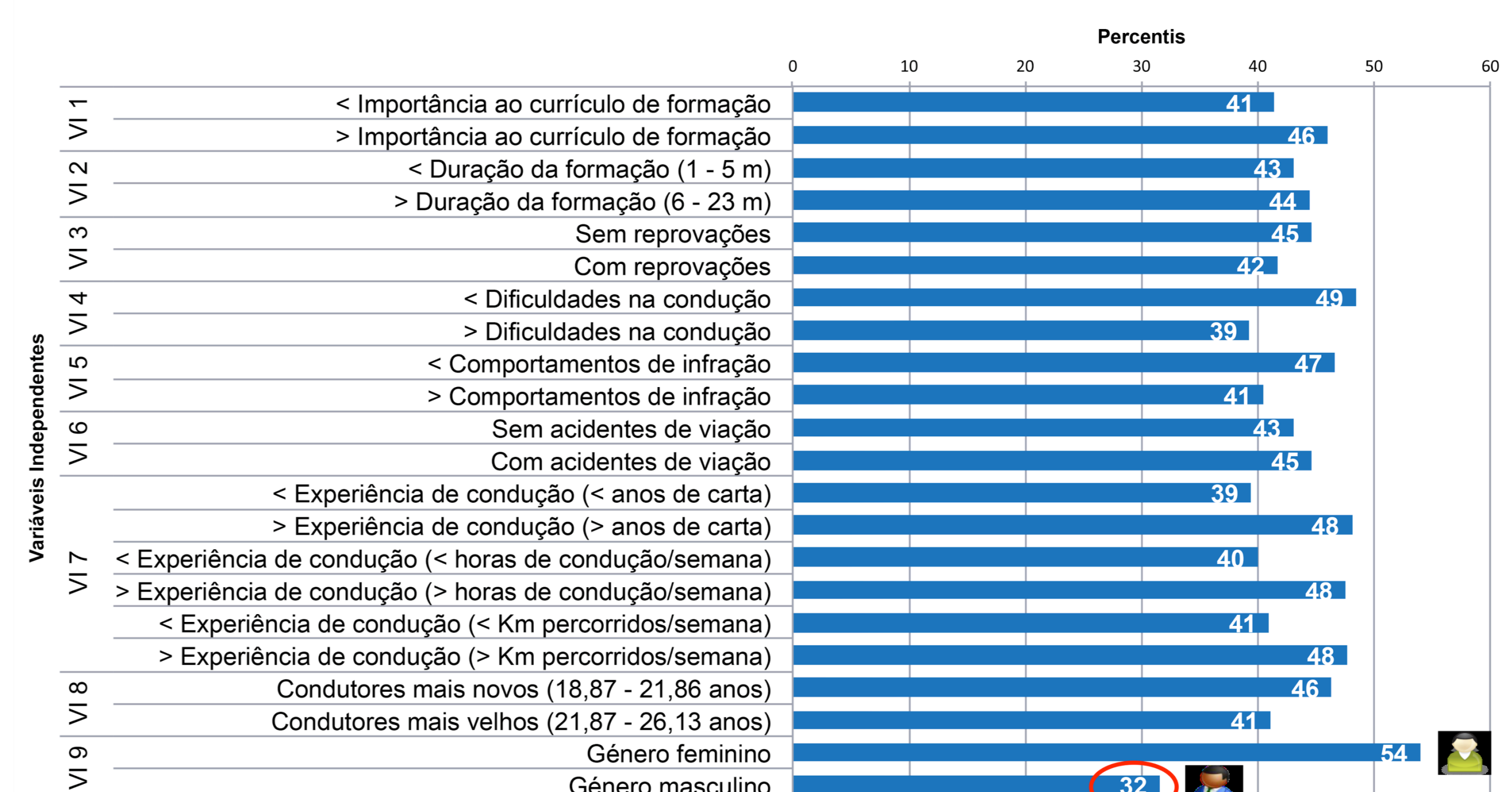
Média	DP
43,75	29,02

- Os participantes consideram que as escolas de condução dão importância a conteúdos relacionados com a percepção de risco, mas a maioria refere dificuldades nestas competências, após a obtenção da carta de condução.
- Os participantes que consideram que as escolas de condução dão mais importância ao currículo de formação têm menor predisposição para o risco (>WRBTV – p 46) e menor capacidade de percepção visual e rapidez perceptiva (<TAVTMB – p 32).
- Participantes que reportam mais dificuldades na condução e os que declaram maior frequência de comportamentos de infração têm maior predisposição para o risco (<WRBTV – p 39 e p 41, respetivamente). Não existem diferenças estatisticamente significativas quanto ao envolvimento em acidentes e os resultados dos testes psicológicos aplicados. Os acidentes estão uniformemente distribuídos por género e grupo etário, sendo a principal causa as colisões.
- Quanto maior a experiência de condução, maior o desempenho em ambos os testes psicológicos. Condutores mais novos tiveram melhores desempenhos em ambos os testes.
- A variável Género justifica 22,3% dos resultados do teste psicológico WRBTV – género masculino revela maior predisposição para o risco (<WRBTV – p 36) e tem maior capacidade de apreensão rápida e exata de conjunto das situações de trânsito (>TAVTMB – p 44).

Resultados do teste de percepção visual e rapidez perceptiva (TAVTMB) segundo as variáveis independentes



Resultados do teste de predisposição para o risco (WRBTV) segundo as variáveis independentes



## CONCLUSÕES

- Não se estabeleceu a influência dos parâmetros do sistema de formação português na aquisição e desenvolvimento de competências de percepção de risco, nos jovens recém-condutores – correlações não significativas entre as variáveis analisadas.
- Jovens recém-condutores do género masculino dispõem-se mais ao risco na condução e têm maior número de contraordenações. Apresentam, no entanto, melhores resultados nos níveis de apreensão visual de situações de trânsito, maiores taxas de aprovação nas provas de exame de condução (teórica e prática), o que poderá sugerir maior percepção de autocontrolo e autoconfiança na condução, e por conseguinte, maior predisposição para o risco.

## REFERÊNCIAS

- ANSR (2012). Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. Observatório de Segurança Rodoviária. Relatório Anual de 2012, from: <http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=TrusPaLB17U%3d&tabid=402&mid=1343&language=pt-PT>.
- Vlakveld, W.P. (2011). Hazard anticipation of young novice drivers: Assessing and enhancing the capabilities of young novice drivers to anticipate latent hazards in road and traffic situations. Proefschrift Rijksuniversiteit Groningen. SWOV-Dissertatiereeks. SWOV, Leidschendam.
- Mayhew, D. R. & Simpson, H. M. (2002). The safety value of driver education and training. Injury Prevention, 8 (Suppl. II), ii3–ii8.
- Helman, S., Grayson, G. B., & Parkes, A. M. (2010). How can we produce safer new drivers? A review of the effects of experience, training and limiting exposure on the collision risk of new drivers. TRL Insight Report (INS005). Crowthorne: Transport Research Laboratory.
- Horswill, M.S. & Mckenna, F. P. (2004). Driver's hazard perception ability: Situation awareness on the road. In Banbury, S. & Tremblay, S. (Eds.) A cognitive approach to situation awareness. Theory and application Aldershot (pp. 155-175). Ashgate Publishing.
- Wilde, G. J. S. (1978). Theorie der Risikokompensation der Unfallverursachung und praktische Folgerungen für die Unfallverhütung. Heft der Unfallkunde, 130, 134-156.
- Wilde, G. J. S. (1994). Target Risk. Dealing with danger of death, disease and damage in everyday decisions. Toronto: PDE Publications.
- SWOV Fact sheet: Young novice drivers. SWOV - Institute for Road Safety Research. The Hague, the Netherlands, Nov. 2012.