ESTUDO APRESENTADO PELA PREVENÇÃO RODOVIÁRIA PORTUGUESA

CONDUÇÃO SOB EFEITO DO ÁLCOOL EM PORTUGAL

A Prevenção Rodoviária Portuguesa apresentou o relatório Condução Sob o Efeito do Álcool em Portugal, documento que carateriza a problemática da condução sob o efeito de álcool no país, mas também a falta de informação que permita perceber a real dimensão do problema. A informação apresentada neste relatório permite ter uma visão global da situação atual da condução sob o efeito de álcool em Portugal, a sua evolução desde 2010 e perceber alguns dos mecanismos subjacentes a este comportamento de risco. Os resultados mostram uma situação preocupante, não só pelas elevadas prevalências de condutores sob o efeito de álcool, pela elevada sinistralidade associada ao consumo de álcool, mas sobretudo pelo facto de não se terem registados melhorias significativas ao longo da última década.

A condução sob o efeito de álcool é uma das principais causas de acidentes rodoviários e de mortes na estrada. Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS, 2018), em 2016 o consumo de álcool foi responsável por aproximadamente 370,000 mortes associadas a acidentes rodoviários em todo o mundo, incluindo condutores e outros utentes da estrada. A Comissão Europeia estima que cerca de 25% das mortes em acidentes rodoviários estão relacionadas ao consumo de álcool durante a condução. Ou seja, das 25,150 pessoas que morreram nas estradas da UE em 2018, cerca de 6300 ocorreram na sequência de acidentes associados ao consumo de álcool (ETSC, 2018).

Sinistralidade rodoviária

Os dados da sinistralidade rodoviária em Portugal entre 2010 e 2019 foram retirados dos relatórios de sinistralidade disponíveis do site da ANSR (www.ansr.pt). São apresentados os dados relativos às vítimas a 30 dias.

Os dados da sinistralidade na União Europeia foram extraídos do relatório "Ranking EU Progress on Road Safety - 14th Road Safety Performance Index Report" (ETSC, 2020), publicado pelo ETSC (www.etsc.eu) em junho de 2020. São apresentados os dados do número de vítimas mortais por milhão de habitantes em 2019.

Sinistralidade sob o efeito de álcool Condutores intervenientes em acidentes rodoviários

Os dados dos condutores intervenientes em acidentes rodoviários, em Portugal Continental, com TAS acima do limite legal para conduzir (TAS ≥ 0.50 g/L) foram extraídos dos relatórios "Estatísticas dos Transportes e Comunicações" publicados pelo INE. Trata-se de dados da ANSR, disponíveis nos relatórios do INE, relativos à TAS dos condutores intervenientes em acidentes rodoviários (com ou sem vítimas) entre 2010 e 2018. São apresentados o número e a percentagem de condutores com TAS acima do limite legal para conduzir, no total e por categoria de veículo.

Acidentes e vítimas de acidentes envolvendo pelo menos um condutor com TAS ≥ 0.50 g/L Os dados relativos aos acidentes com vítimas e às vítimas de acidentes envolvendo pelo menos um condutor com TAS ≥ 0.50 g/L foram extraídos do relatório "Condução Sob a Influência de Álcool", divulgado pela ANSR em outubro de 2020 (ANSR, 2020). São apresentados os dados, de 2016 a 2018, do número de acidentes em que pelo menos um condutor tinha TAS ≥ 0.50 g/L, bem como do número de vítimas mortais, feridos graves e feridos leves resultantes desses acidentes. Os dados incluem os valores totais, por dia de semana, por período horário, por natureza do acidente e por localização.

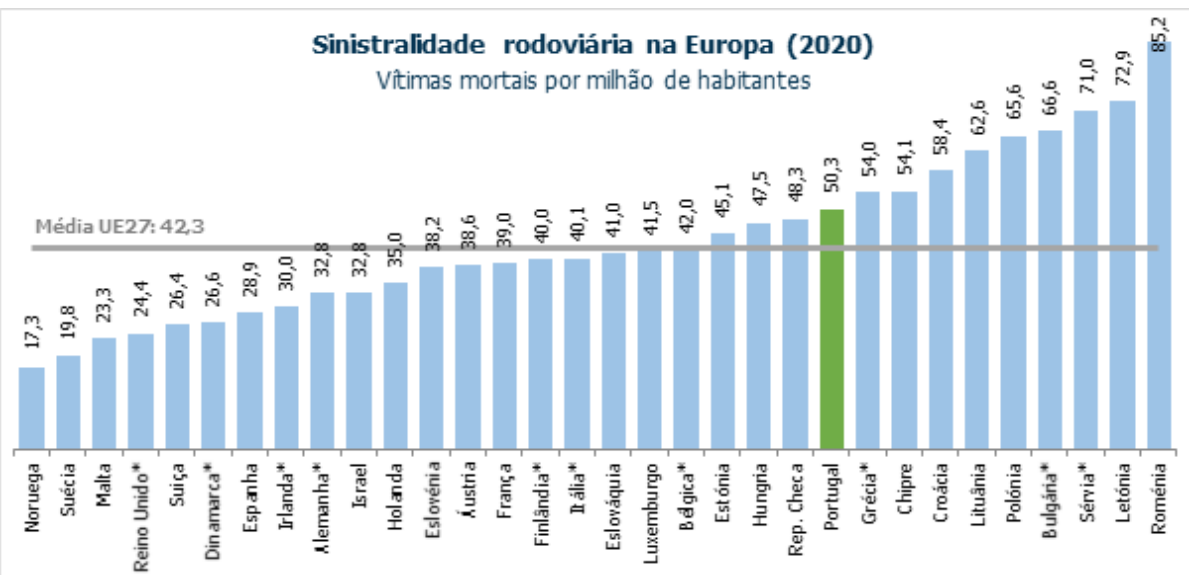


Figura 1. Vítimas mortais por milhão de habitantes em 32 países europeus, em 2020 (ETSC, 2021). (dados provisórios)*

Vítimas mortais de acidentes rodoviários

Os dados das vítimas mortais de acidentes rodoviários sob o efeito de álcool baseiam-se nos resultados das autópsias realizadas pelo INMLCF às vítimas de acidentes rodoviários. No período de 2010 a 2019 existem dados de 6527 vítimas mortais, o que corresponde a aproximadamente 95% do total de vítimas mortais de acidentes rodoviários em Portugal. Entre 2010 e 2019, 42.3% dos condutores que morreram na sequência de acidentes rodoviários, tinham álcool no sangue (TAS > 0.0 g/L) – a maioria com níveis considerados ilegais: 1 em cada 3 (33.3%) condutores tinha TAS acima do limite legal para conduzir (TAS ≥ 0.50 g/L) e cerca de 1 em cada 4 (24.3%) tinha TAS considerada crime rodoviário (TAS ≥ 1.20 g/L). Os dados mostram que nos últimos 10 anos morreram nas estradas portuguesas mais de 966 condutores com TAS acima do limite legal para conduzir, ou seja, quase 100 condutores por ano (Figura 11).

Relativamente aos peões, cujo comportamento sob o efeito de álcool pode comprometer a sua segurança no ambiente rodoviário, cerca de 1 em cada 5 (20.6%) vítimas mortais tinham TAS ≥ 0.50 g/L e 16.0% tinham TAS ≥ 1.20 g/L. No total, das 6527 vítimas mortais de acidentes rodoviários autopsiadas, 37.0% tinham álcool no sangue, a maioria com TAS superior ou igual a 1.20 g/L (20.3%) (Tabela 3).

Comportamentos observados

Os dados dos comportamentos observados resultam do estudo observacional realizado pela PRP, em 2013, no âmbito do projeto "Indicadores de risco, desempenho de segurança rodoviária e comportamento", cujos resultados estão disponíveis no site www.observatorio.prp.pt. O estudo consistiu na realização do teste do álcool numa amostra representativa dos condutores portugueses. A amostra, estratificada por NUT II, foi composta por 5392 condutores: 1456 do sexo feminino e 3936 do sexo masculino;

Condutores vítimas mortais de acidentes rodoviários por nível de TAS
Portugal 2010-2019

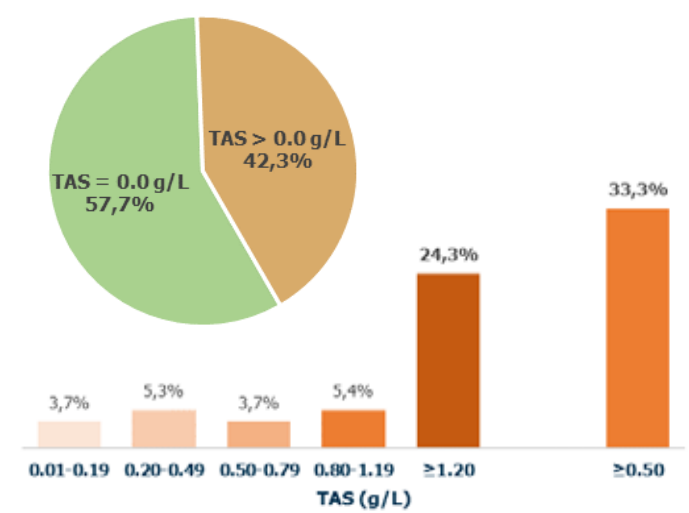
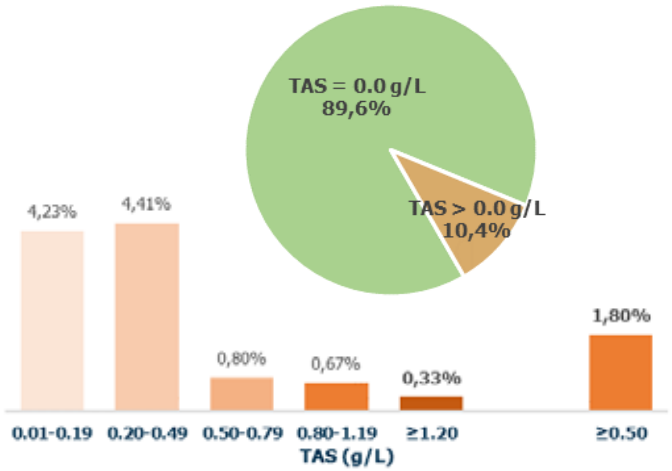


Figura 11. Vítimas mortais de acidentes rodoviários por nível de TAS – Portugal 2010-2019 (dados do INMLCF).

628 com idade de 16 a 24 anos, 1323 de 25 a 34 anos, 1412 de 35 a 44 anos, 1002 de 45 a 54 anos, 649 de 55 a 63 anos e 375 com 65 ou mais anos. Os testes de álcool foram realizados por agentes da PSP e da GNR em 5 períodos horários (2-4h, 10-12h, 14-16h, 18-20h e 22-24h) distribuídos por dias de semana e de fim de semana.

Condutores observados, por nível de TAS
Portugal 2013



Comportamentos autodeclarados, atitudes, perceção de risco e de fiscalização

Os resultados dos comportamentos autodeclarados, das atitudes, da perceção de risco, da fiscalização autodeclarada e da perceção da fiscalização resultam dos dados do E-Survey on Road Users' Attitudes (ESRA - www.esranet.eu) – projeto em que a PRP integra o Core Group responsável pela gestão, pela definição da metodologia e análise de dados, juntamente com outros centros de investigação europeus e mundiais. O ESRA tem como objetivo recolher e analisar dados internacionais sobre opiniões, atitudes e comportamentos autodeclarados dos utentes da estrada no que diz respeito a riscos rodoviários. Os dados são usados como base para um grande conjunto de indicadores de segurança rodoviária, permitindo fornecer evidências científicas para a formulação de políticas a nível nacional e internacional. O projeto foi iniciado em 2015 com a participação de 17 países europeus, sendo alargado a 32 países de todo o mundo na edição de 2018. Na base do projeto está um questionário desenvolvido em conjunto pelas instituições participantes, traduzido para 42 idiomas, que inclui temas como comportamentos autodeclarados, atitudes e opiniões sobre comportamentos inseguros no trânsito, experiências de fiscalização ou apoio a medidas políticas. São abordados diferentes tópicos de segurança rodoviária (por exemplo, conduzir sob a influência de álcool, drogas e medicamentos, excesso de velocidade, distração, fadiga) e tem como alvo diferentes utentes da estrada: condutores de automóveis, de 2 rodas a motor, de bicicletas e peões. A recolha de dados foi feita através de um questionário online usando amostras representativas da população adulta dos países envolvidos (pelo menos 1000 utentes de cada país). No total foram recolhidos dados de mais de 35000 utentes da estrada. Neste relatório são apresentados os resultados relativos à condução sob o efeito de álcool em Portugal e no conjunto dos 20 países europeus que participaram na edição de 2018 do ESRA.

370.000 MORTES EM ACIDENTES RODOVIÁRIOS ASSOCIADOS AO ÁLCOOL NO MUNDO

Fiscalização

Na Figura 26 são apresentados os dados da fiscalização da condução sob o efeito de álcool entre 2010 e 2019. Os resultados mostram um aumento progressivo do número de testes de avaliação do nível de alcoolemia realizados entre 2010 e 2019 – aumento de 61.6%, de 1,125,364 de testes realizados em 2010 para 1,818,700 de testes realizados em 2019. Em relação às percentagens de condutores infratores (TAS ≥ 0.50 g/L) e de condutores com TAS ≥ 1.20 g/L, registou-se uma diminuição gradual a partir de 2011, com exceção do ano de 2017 em que se registou um valor anormal, tendo em conta as tendências anteriores e posteriores a esse ano. A percentagem de condutores com TAS ≥ 0.50 g/L em 2019 (1.9%) foi 50% inferior à registada em 2010 (3.8%). A percentagem de condutores com TAS ≥ 1.20 g/L em 2019 (0.9%) foi 43.8% inferior à registada em 2010 (1.6%). No conjunto dos 10 anos, 3.1% dos condutores fiscalizados tinham TAS ≥ 0.50 g/L e 1.5% tinham TAS ≥ 1.20 g/L.

Figura 26. Fiscalização e infrações por condução sob a influência de álcool, entre 2010 e 2019 (Dados da ANSR – relatório "Condução Sob a Influência de Álcool" (ANSR, "2020)).

CONCLUSÕES

Os resultados apresentados neste relatório mostram a gravidade da situação da condução sob o efeito de álcool em Portugal. As elevadas percentagens de vítimas mortais com TAS acima do limite legal mostram o peso que este comportamento tem na sinistralidade rodoviária: 1 em cada 3 condutores (33.3%) que morreram em acidentes rodoviários, entre 2010 e 2019, tinham TAS acima do limite legal para conduzir e 1 em cada 4 (24.3%) tinham TAS considerada crime rodoviário.

Outro dado preocupante é percentagem de peões que morreram atropelados e que tinham álcool no sangue.

A percentagem de condutores com TAS ≥ 0.50 g/L foi mais alta nos ciclomotores (10.7%), seguindo-se os condutores de velocípedes (5.4%), de motociclos (4.2%), de automóveis ligeiros (4.1%) e de automóveis pesados (0.9%).

25% DE MORTES EM ACIDENTES RODOVIÁRIOS ASSOCIADOS AO ÁLCOOL NA EUROPA

A situação é particularmente grave durante o fim de semana e nos períodos da noite e madrugada, destacando-se o período entre as 3 horas e as 6 horas com 43% das mortes e 40% dos feridos graves a resultarem de acidentes com pelo menos um condutor com TAS ≥ 0,5 g/L.

A maioria dos portugueses são a favor da instalação de um "interlock" para os condutores que foram sancionados por conduzir sob o efeito de álcool em mais do que uma ocasião (82.8%). respetivamente.

RECOMENDAÇÕES

- Melhorar o conhecimento e divulgação dos dados relativos à alcoolemia dos intervenientes em acidentes de viação com danos corporais.
- Definir estratégias para a fiscalização da condução sob a influência do álcool, privilegiando os dias e horários de maior prevalência, e incluindo objetivos quantitativos.
- Coordenar as ações de fiscalização com campanhas de comunicação desenvolvidas para alvos específicos (com prioridade para os que apresentam maior frequência de TAS ilegal), concebidas e implementadas de acordo com as boas práticas definidas no projeto CAST.
- Desenvolver o uso do "alcoolock" como parte dos programas de reabilitação destinados aos infratores reincidentes, aos infratores com TAS igual ou superior a 1.2 g/L (na primeira vez) e para os responsáveis por acidentes de viação com TAS ilegal.
- Identificar condutores dependentes do álcool e desenvolver programas de tratamento da doença e de reabilitação para a condução.
- Introduzir conteúdos específicos sobre a condução sob a influência do álcool no ensino da condução, com perguntas obrigatórias sobre a temática no exame teórico. Para isso, recomenda-se a elaboração de um manual com os conteúdos adequados.
- Organizar programas de sensibilização para a condução sem álcool destinados aos alunos do ensino secundário e universitário, envolvendo as organizações de estudantes.
- Desenvolver um programa de promoção da condução sem álcool destinado às empresas, autarquias e outros organismos públicos, incentivando o desenvolvimento e implementação de políticas internas claras de tolerância zero e de responsabilização, envolvendo as associações empresariais e as seguradoras.