

Como mudar comportamentos? A psicologia social do trânsito

Prof. Dr. Fabio Iglesias

Audiência CDH Senado
Mobilidade urbana



Brasil é anti-exemplo

- Campeão mundial de mortes no trânsito
- Acidentes matam mais que câncer e homicídios
- 40% são motociclistas e 25% ciclistas ou pedestres

Principais fatores

Manutenção de veículos e estradas

Treinamento

Falhas de sinalização

Celular

Álcool

Normas sociais

**Problema não é só técnico,
mas de comportamento**

Psicologia aplicada ao trânsito

Muito mais que exames psicotécnicos.

Psicologia do desenvolvimento

Bebês em carrinhos, crianças em patinetes, adultos, idosos.

Psicologia da percepção

Acuidade visual, audição, distâncias, tempo de reação.

Psicologia cognitiva

Raciocínio, estimativas, memória, tomada de decisão.

Psicologia da saúde

Necessidades especiais, condições físicas e mentais.

Psicologia social

Interações, normas sociais, atitudes, comunicação, escolhas, conflitos

CIÊNCIA DA INFLUÊNCIA SOCIAL

Contexto urbano

Urbanização crescente e irreversível

- 70% da população mundial
- 85% da população brasileira

Brasil

23 hab/km², mas...

6.000 hab/km² urbano

Crescimento vertical

Alta concentração

- água, energia, comida
- produtos, serviços e espaços (trânsito)



Trânsito como disputa por espaço

- 1 veículo para cada 4 habitantes no Brasil
- A cada 57 segs um acidente, a cada 7 mins um atropelamento
- Urbanização
 - Maior densidade, mais pessoas, mais veículos

Demanda por espaço é muito maior que a oferta

- congestionamento
- barulho
- acidentes
- conflitos, agressões, problemas ambientais

Espaço necessário para transportar
um mesmo número de passageiros:



Carros



Ônibus



Bicicletas

Fonte: Prefeitura de Münster – Alemanha

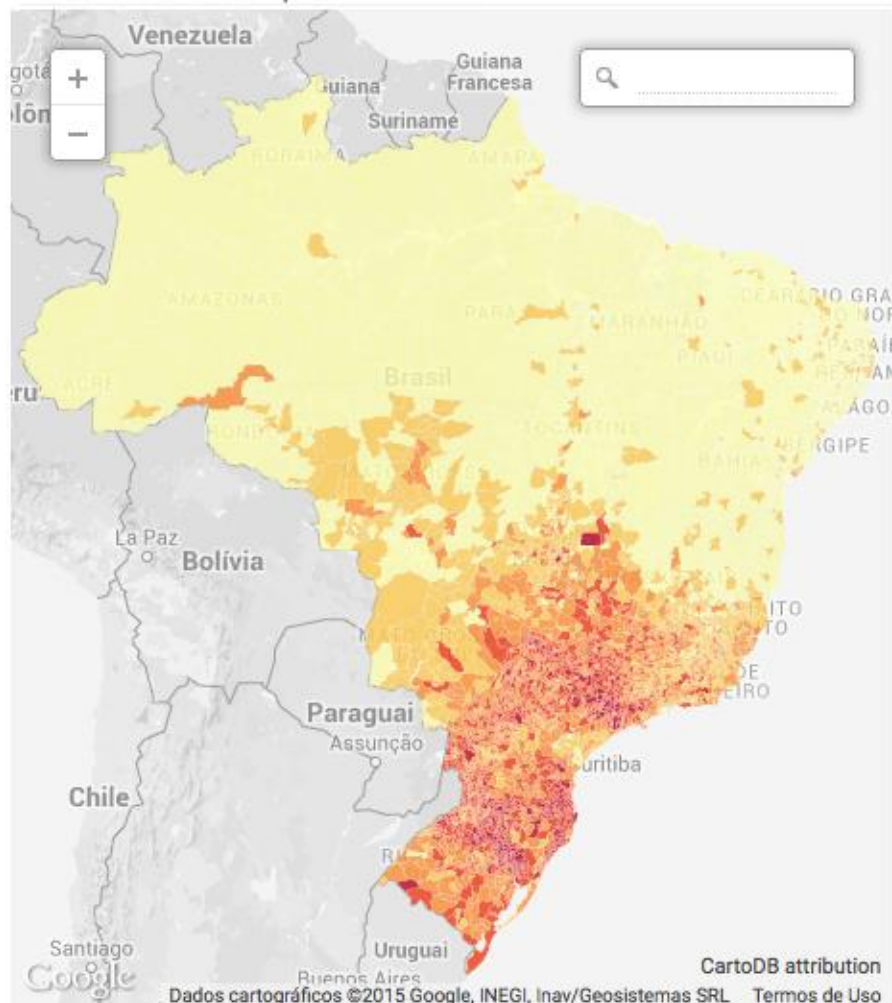
Frota de carros e motos no país

Brasil tem um automóvel para cada 4 habitantes e uma motocicleta para cada 11 pessoas



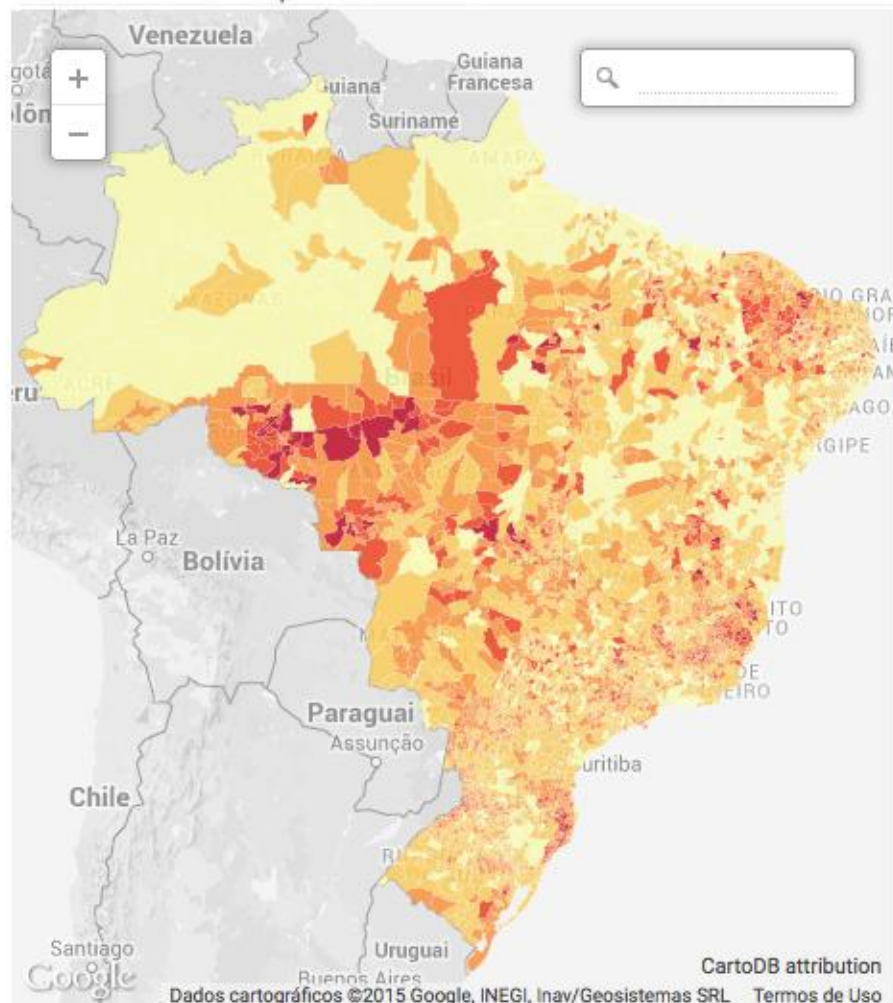
CARROS

- Até 89 carros por mil habitantes
- De 90 até 179 carros por mil habitantes
- De 180 até 268 carros por mil habitantes
- De 269 até 358 carros por mil habitantes
- De 359 até 631 carros por mil habitantes



MOTOS

- Até 54 motos por mil habitantes
- De 55 até 107 motos por mil habitantes
- De 108 até 161 motos por mil habitantes
- De 162 até 215 motos por mil habitantes
- De 216 até 385 motos por mil habitantes



Dilemas sociais

Quando interesses individuais são contraditórios com interesses da sociedade

Amplo uso na teoria dos jogos

Transporte individual x coletivo

Carro x ônibus

Carro x bicicleta

Carro x metrô

<i>Devo garantir meu conforto pessoal usando o carro?</i>	ou...	<i>Devo usar outro meio de transporte e sinalizar isso para os outros?</i>
Competição		Cooperação

Conflitos interpessoais

- Usando o paradigma dos dilemas, todo conflito pode ser resumido a uma matriz 2x2:

		A	
		Cooperar	Competir
B	Cooperar		
	Competir		

Conflitos interpessoais

- E no trânsito?

		A	
		Ceder	Forçar
B	Ceder		
	Forçar		

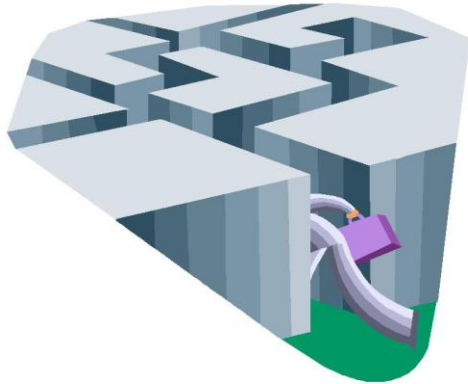
Ultrapassagens, estacionamento, faixas de pedestre, cruzamentos, “balões”, sinais vermelhos, veículos prioritários, etc

Paradigma facilmente testável e operacionalizável para diversas situações no trânsito.

Alguns exemplos de dilemas sociais



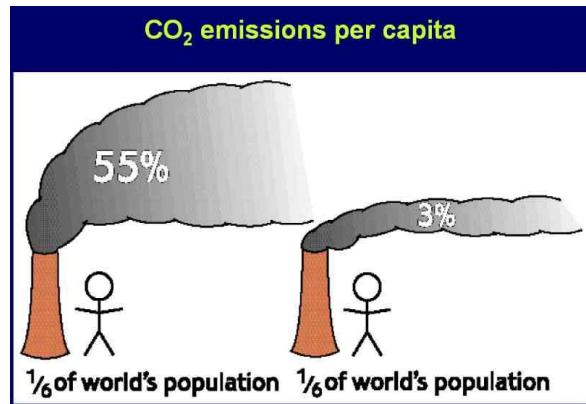
Mas existem “barreiras” psicológicas



Incerteza



Negação



Normas sociais



Reatância

Outras “barreiras” psicológicas



Tokenismo



Conflito de prioridades



Falta de identificação com
a comunidade



Controle comportamental
percebido

Negando ou Subestimando Problemas Ambientais: Barreiras Psicológicas ao Consumo Responsável

Fabio Iglesias
Lucas Soares Caldas
Luisa Alcântara Teixeira Rabelo

*Universidade de Brasília
Brasília, DF, Brasil*

RESUMO

Embora a busca de soluções para os problemas ambientais seja tipicamente associada à tecnologia e a intervenções de larga escala, mudanças de comportamento no nível individual contribuem diretamente para o consumo sustentável. Este trabalho investigou barreiras psicológicas que as pessoas apresentam para não se comportar pró-ambientalmente nas situações em que poderiam facilmente fazê-lo. Para alcançar este objetivo, uma medida criada com base em 12 dos 29 “dragões da inação” previstos no quadro teórico de Gifford (2011), foi traduzida, adaptada e respondida por 272 participantes. Análises fatoriais sugeriram que as barreiras psicológicas se organizam em dois tipos: (1) negação do problema; (2) prioridades conflitantes. A medida apresentou evidências de validade e fidedignidade. Discutem-se as aplicações desses resultados na promoção da sustentabilidade, que podem envolver ações cotidianas como a economia de energia doméstica, o uso de transporte coletivo e o descarte adequado de lixo.

Palavras-chave: Comportamento pró-ambiental; consumo responsável; barreiras psicológicas.

ABSTRACT

Denying or Underestimating Environmental Problems: Psychological Barriers to Responsible Consumption

Resultados no Brasil

Items	F 1	F 2
Não ouvi nenhum argumento convincente sobre porque deveria mudar	0,66	F1 Negação do problema
Não me falaram do porquê eu deveria mudar	0,64	
Não há boas evidências mostrando os benefícios dessa mudança	0,64	
Não vejo benefício nessa mudança	0,62	
Isso não é minha responsabilidade	0,58	
Apenas falsos especialistas promovem essa mudança	0,58	
Não ouvi falar que deveria fazer isso	0,56	
Não estou certo de que meu comportamento seja realmente um problema	0,53	F2 Prioridades diferentes
Não tenho sido capaz de mudar meus hábitos	-0,63	
Eu teria que me esforçar muito	-0,62	
Não tenho tempo pra isso	-0,60	
Para mim é muito difícil	-0,59	
Isso ocuparia meu tempo livre	-0,58	
Preciso de tempo para pensar sobre como fazer isso	-0,57	
Prefiro fazer outras coisas que eu gosto mais	-0,53	

Uma Medida de Justificativas de Motoristas para Infrações de Trânsito

Ingrid Luiza Neto
Fabio Iglesias
Hartmut Günther

Universidade de Brasília
Brasília, DF, Brasil

RESUMO

Este trabalho descreve o desenvolvimento e a validação de uma medida de justificativas de motoristas para o cometimento de infrações de trânsito. O instrumento foi baseado no modelo do desengajamento moral, que descreve processos de autoinfluência que neutralizam os próprios padrões morais para justificar atos transgressivos por meio de quatro esquemas em oito mecanismos. No Estudo 1 a Escala de Justificativas de Motoristas (EJM) foi aplicada em 100 motoristas, verificando-se correlações positivas de seus escores com o cometimento de infrações. No Estudo 2 os itens passaram por uma validação de juízes, foram aprimorados e aplicados em 547 motoristas. Identificou-se uma estrutura de fatores que reflete parcialmente o modelo: Reconstrução da Conduta, Minimização da Culpa e Distorção do Agente da Ação. Os resultados dos dois estudos sugerem que a EJM apresenta validade semântica, de conteúdo e construto e boa consistência interna, podendo ser utilizada para investigar fenômenos de transgressão no trânsito.

Palavras-chaves: Justificativas; comportamento do motorista; desengajamento moral.

ABSTRACT

A Measure of Driver's Justifications to Traffic Violations

This paper describes the development and validation process of a measure of drivers' justifications for traffic violations. The instrument was based on the moral disengagement model for transgressive actions, which describes processes of self-influence by neutralizing one's moral standards through four sets in eight mechanisms. In Study 1, 100 drivers



Como promover uma melhor mobilidade urbana?

- Tecnologia e infra-estrutura, é claro.
Mas não são suficientes
- Problema envolve **mudança de comportamento**
 - Hábitos (ex: deixar o carro em casa)
 - Cultura (ex: valorizar problemas ambientais)
 - Adaptação ao clima (ex: pedalar no sol ou na chuva)

Intervenções que NÃO funcionam

- Campanhas de “conscientização”
 - Ex: “seja melhor”, “você é responsável”, “não corra”
 - As pessoas não pararam de fumar!
- Leis sem fiscalização
 - saúde pública, direitos do consumidor, leis trabalhistas
 - Radares e pardais funcionam apenas localmente
- Infra-estrutura sem planejamento de uso
 - Ex: estacionamentos para bikes, vestiários, transporte público deficiente, metrô com horários limitados, proteção contra sol e chuva.

Intervenções que funcionam!

- Marketing de normas sociais
 - Ex: “85% da população é a favor das ciclovias, e você?”
- Programas de recompensa
 - Ex: descontos em produtos e serviços, bônus em seguros pessoais, acesso facilitado
- Gerenciamento da impressão
 - Ex: “gentileza gera gentileza”, “bike é legal”; “um carro a menos”

Algumas de nossas pesquisas na Universidade de Brasília

- Cunha, K.R., & Iglesias, F. (2015). *Desrespeito à prioridade de acesso no trânsito: Percepções de legitimidade e atribuição causais de motoristas*. Manuscrito submetido para publicação.
- Iglesias, F. (2001). Infrações e acidentes: Tentativas de explicação e de redução. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 53, 112-124.
- Iglesias, F. (2002). *Desengajamento moral: Um estudo com infrações de trânsito*. Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Iglesias, F. (2008). Desengajamento moral. In A. Bandura, R. Azzi & S. Polydoro (Eds.), *Teoria social cognitiva: Conceitos básicos* (pp.165-176). Porto Alegre: Artmed.
- Iglesias, F., & Günther, H. (2007). Normas, justiça, atribuição e poder: Uma revisão e agenda de pesquisa sobre filas de espera. *Estudos de Psicologia (Natal)*, 12, 3-11.
- Iglesias, F., & Günther, H. (2009). A espera na vida urbana: Uma análise psicossocial das filas. *Psicologia em Estudo*, 14, 537-545, 2009.
- Iglesias, F., Caldas, L. S., & Rabelo, L. A. T. (2014). Negando ou subestimando problemas ambientais: Barreiras psicológicas ao consumo responsável. *Psico*, 45(3), 377-386.
- Iglesias, F., Franco, V. R., Gisler, J., & Piasson, D. L. (no prelo). Vieses cognitivos entre consumidores num dilema social simulado: Falso consenso, erro fundamental de atribuição, de ator-observador e de autosserviço. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*.
- Neto, I. L., Iglesias, F., & Günther, H. (2012). Uma medida de justificativas de motoristas para infrações de trânsito. *Psico USF*, 43, 7-13.
- Saraiva, R. B., & Iglesias, F. (in press). Cooperation under pressure: Time urgency and time perspective in social dilemmas. *Time & Society*.

Papel da psicologia

- Mudança de comportamentos
- Ciência bem fundamentada
 - conceitos e teorias robustos
 - métodos rigorosos
 - análise de dados qualitativos e quantitativos
- Aplicações testadas e aprimoradas
- Ciência psicológica fomenta políticas públicas nos países desenvolvidos.

Brasil precisa seguir o exemplo,
ao invés de querer “reinventar a roda”.



Universidade de Brasília

Laboratório de Psicologia Social



Obrigado

Prof. Dr. Fabio Iglesias

**Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social,
do Trabalho e das Organizações**

www.psto.com.br / iglesias@unb.br