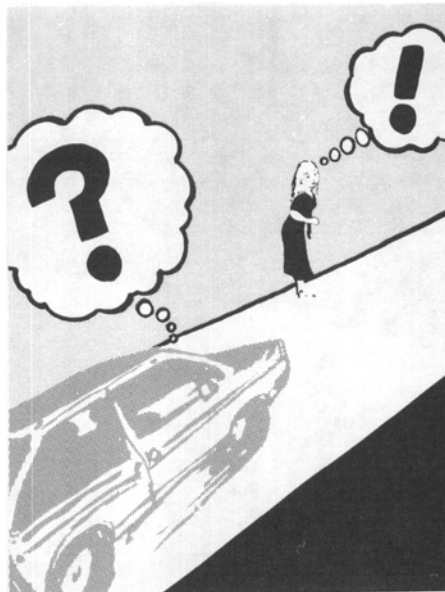


Além de corrigir distorções administrativas existentes no sistema e de promover pesquisas, é preciso ampliar a contribuição que os psicólogos estão dando nos dias de hoje. Nas cidades menores, freqüentemente existe a possibilidade de se contribuir mais junto à comunidade na educação para o trânsito, contando com a ação dos órgãos locais do trânsito no que diz respeito a políticas e campanhas locais e, também, contando com os instrutores de trânsito. Há profissionais trabalhando nessa direção e é preciso dar apoio, multiplicando o número desses profissionais.

#### **Os encaminhamentos necessários**

Que preparação recebem esses profissionais para atuar no trânsito? Que apoio recebem dos Detrans que contratam seus serviços? E se quiserem trabalhar bem, mesmo sem apoio dos Detrans, que suporte encontram nas universidades? Como lidar com uma parte considerável desse segmento da categoria que se encontra desmotivado, mal remunerado, mal in-



formado, submetido a condições de trabalho inaceitáveis?

Neste momento, o Conselho Federal está debatendo a viabilidade econômica e prática de desenvolver, junto com órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, um canal de comunicação direta com os profissionais da

área: um boletim que aumente o nível de informação e forneça alternativas de intervenção.

Além disso, está buscando desenvolver no sistema estruturas de apoio técnico e administrativo para os profissionais da área. Que os Detrans não sejam apenas fiscalizadores, mas sejam referência objetiva para o trabalho que promovem.

É fundamental também modificar os critérios atuais de ingresso de profissionais ligados ao trânsito, tornando-os públicos e permitindo a escolha dos melhores profissionais interessados.

Considerando desde a existência de atividades de formação em Psicologia de Trânsito nas universidades até as mudanças apontadas acima, uma grande parte do caminho estará percorrida. Certamente, as associações de profissionais da área e entidades representativas cuidarão do que faltar para garantir uma ampliação das atividades desenvolvidas hoje e uma presença relevante do psicólogo nas soluções desse grave problema social que é o trânsito.

## **A situação atual do uso de testes**

***O Conselheiro José Sollero Neto descreve aqui as propostas de modificação na legislação atual, referente aos testes psicológicos para habilitação de motoristas, de acordo com os argumentos contidos em um documento apresentado recentemente ao Conselho Federal de Psicologia e ao Conselho Nacional de Trânsito.***

Os processos psíquicos elementares do comportamento do motorista (tomada de informação, previsão e outros) são os mesmos para qualquer veículo e qualquer categoria. As condições em que esses processos precisam ser utilizados e

a duração em que essas funções são exigidas podem variar em alto grau: tipo de veículo, tipo de estrada, duração da viagem, pressão social de passageiros, periculosidade da carga etc.

A legislação atual desconhece essa variedade de condições psicológicas, dando ao profissional apenas as alternativas de avaliar o candidato como apto, inapto ou inapto temporário. Não há, na legislação, abertura para a exigência de exames complementares (como existe para o médico). A realização de novos exames que possibilitem um diagnóstico seguro fica na dependência ou do idealismo do pro-

fissional ou da oportunidade de reexame no retorno por inaptidão temporária.

Nem todos os motoristas que se envolvem em acidentes com falhas humanas apresentam traços que podem ser detectados em testes psicológicos. O exame psicológico só é capaz de identificar pessoas claramente inaptas para dirigir. Os instrumentos de avaliação psicológica não permitem avaliações precisas, e só podem eliminar (temporária ou definitivamente), candidatos no extremo da curva de aptidão.

As condições técnicas para a avaliação psicológica de motoris-

tas são muito adversas no sistema implantado:

- pelo tempo disponível para cada candidato;
- pelas limitações das baterias de teste em uso;
- pela remuneração dos serviços profissionais;
- pela má administração dos serviços em alguns Detrans;
- pelas pressões políticas e econômicas exercidas sobre o profissional.

A existência de clínicas de propriedades de leigos (geralmente, despachantes ou proprietários de auto-escolas) leva a situações de cerceamento e deformação do exercício ético-profissional do psicólogo.

A eficácia dos exames em alguns Estados é também afetada pela inexistência de preparação adequada dos profissionais que ingressam na área e pela ausência de concursos públicos para credenciamento de novos profissionais. A eficácia dos exames psicológicos seria substancialmente aumentada se fossem adotados, para todos os

Estados, procedimentos de seleção, treinamento, supervisão e fiscalização já em uso em alguns Estados como, por exemplo, Minas Gerais.

A situação atual na validade e fidedignidade dos instrumentos de avaliação psicológica não permite uma identificação precisa dos indivíduos e dos grupos propensos a se acidentarem. Não há base estatística para os trabalhos na área, pela qual possamos prever com alguma segurança que uma pessoa é mais propensa a cometer acidentes do que outra. Isso não significa que não há validade no exame, pois, ao contrário, existem fortes indícios de validade. Significa apenas que a validade não está estatisticamente demonstrada, e que a existente é de natureza clínico-empírica, dependendo da qualidade e da experiência profissional de quem estiver aplicando o exame.

São necessários estudos de baterias extensas e alternativas que comparem grupos representativos de motoristas sem acidentes com os que se acidentam com frequência. O psicólogo que atua na área

deve ser estimulado e orientado para coletar dados sistematicamente e contribuir para os estudos de validação.

Atualmente, o psicólogo, que atua em alguns Estados, estabelece restrição para dirigir em determinadas categorias de veículos a partir de critérios clínicos. As pesquisas necessárias nessa área deverão caracterizar a dinâmica psicológica típica dos motoristas submetidos às diferentes condições de trânsito. É necessário também que as normas legais possibilitem ao psicólogo enquadrar cada candidato como apto ou não para dirigir veículos de diferentes categorias.

Com base nos argumentos apontados acima, um grande número de sugestões foi apresentado ao CONTRAN, com o objetivo de reformular a resolução que regulamenta esses exames. O CONTRAN nomeou uma psicóloga para prosseguir no detalhamento das propostas formuladas. E mais, CFP e CONTRAN estão desenvolvendo gestões para criar um grupo de trabalho que amplie o nível de colaboração entre os dois órgãos.

