

Perfil de Personalidade de Motoristas Caminhoneiros no Contexto das Normas Regulamentares 20

Profile of Truck Drivers Personality in the Context of Regulatory Standards 20

Cristiano Santos de Caires^{a*}

^aFaculdade de Medicina do ABC, Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciências da Saúde, SP, Brasil.

*E-mail: cscpsicologia2014@gmail.com

Resumo

Este estudo objetiva fazer uma análise do perfil de personalidade de motoristas caminhoneiros que transportam produtos inflamáveis de acordo com as Normas Regulamentares de nº 20. Estudo transversal descritivo de 82 prontuários de avaliação psicológica, que utilizaram o Inventário Fatorial de Personalidade (IFP-II) como instrumento para avaliar características de personalidade dos caminhoneiros. Para a análise estatística utilizou-se como parâmetros, a média, mediana, moda e o coeficiente Alfa de Cronbach (α) para avaliar a consistência interna do instrumento. A média de idade dos participantes é de 41,81 anos (DP \pm 8,73); 55% dos participantes são naturais do estado de São Paulo; 51,22% dos participantes apresentaram apenas o ensino fundamental, e 39,03% apresentaram ter o ensino médio. Esse grupo apresentou características de personalidade com baixa necessidade de controle e oposição (mediana 20; DP \pm 26,42). A consistência interna dos escores do IFP-II demonstrou-se positiva ($\alpha = 0,74$). O grupo avaliado demonstrou traços de personalidade relevantes com baixas necessidades de controle e oposição, contudo, sugerem-se novas pesquisas para abrir e ampliar o leque sobre a temática.

Palavra-chave: Trânsito. Personalidade. NR 20. Saúde Ocupacional. IFP-II.

Abstract

This study aims to make a descriptive analysis of truck drivers personality characteristics who carry flammable products according to Regulatory Standards number 20. Descriptive cross-sectional study of 82 medical records of psychological evaluation, which used the Factorial Personality Inventory (FPI-II) as a tool to assess personality characteristics of truck drivers. For statistical analysis was used as parameters, the mean, median, mode and Cronbach alpha coefficient (α) to assess the internal consistency of the instrument. The mean age of participants is 41.81 years (DP \pm 8.73); 55% of participants are originally from the state of São Paulo; 51.22% of the participants have only primary education, and 39.03% have high school. This group showed personality traits with low need for control and opposition (median 20, DP \pm 26.42). The internal consistency of the FPI-II scores showed positive ($\alpha = 0.74$). The studied group presented personality traits relevant with low needs of control and opposition, however, new researches are suggested to open and expand the range on the subject.

Keyword: Traffic. Personality. NR 20. Occupational Health. FPI-II.

1 Introdução

Ao referimo-nos às empresas de transporte de cargas químicas e produtos perigosos, nos deparamos com a necessidade de processos organizacionais que atendam minimamente às exigências de segurança, saúde, qualidade, preservação ambiental, normas e procedimentos operacionais impostos pelo Ministério do Trabalho. O transporte seguro neste ramo de negócios torna-se uma tarefa desafiadora e a observância rigorosa de técnicas corretas de manejo dos produtos mostra-se extremamente necessária e importante para garantir a segurança de pessoas e do meio ambiente, pois os acidentes no transporte desses produtos podem ter consequências catastróficas, sobretudo diante da proximidade de cidades e de populações alojadas próximo às rodovias (FERREIRA, 2003).

As estatísticas relacionadas a acidentes com motoristas caminhoneiros, referindo a toda a classe de caminhoneiros, demonstram números alarmantes de acidentes nas estradas brasileiras. Segundo pesquisa realizada pelo instituto Pamcary

(2007), os acidentes mais frequentes e mais graves envolvendo caminhoneiros são: tombamentos (47%), capotagem (10%), abaloamentos (27%), colisão (15%), incêndio (2%) e vazamento (1%). As principais causas estão correlacionadas com a velocidade incompatível com a via e a fadiga dos motoristas. Geralmente, a faixa etária dos motoristas que se envolvem em acidentes está entre os homens de 18 a 25 anos de idade. A pesquisa também ressalta que o fator humano e a pista aparecem como os mais determinantes nos acidentes. Em algumas regiões, a falha do motorista é presente em até 66% dos acidentes; imprudência em 43%; velocidade incompatível em 13% e fadiga em 10% dos acidentes. Na avaliação da amostragem desta pesquisa, a instituição aponta que os motoristas não são todos suficientemente qualificados e estão frequentemente submetidos a condições de trabalho terrivelmente exigentes, levando-os a dirigir durante períodos demasiadamente longos. Em relação aos dados, verificou-se que o sistema de remuneração é baseado exclusivamente em produtividade, ainda frequentemente utilizado, que incentiva

o motorista a dirigir o mais velozmente possível.

De acordo com Ferreira (2003), os principais acidentes no transporte de produtos perigosos são notificados pela Polícia Rodoviária Estadual, segundo a qual os indicadores demonstram que até 44,3% dos acidentes são derivados por erros do condutor com as seguintes características: falta de atenção, excesso de velocidade e desobediência à sinalização. Falhas com veículos chegam a 21,83%, condições da via chegam a 3,71%, e outros motivos chegando a 23,61% dos acidentes envolvendo transporte de produtos perigosos.

Diante dessa temática, um dos requisitos que nos chama atenção é a avaliação psicológica das pessoas que manuseiam ou transportam esses produtos. Segundo a pesquisa de Sampaio (2012, p. 16), foi em meados de 1920 que a avaliação psicológica adentrou o campo do trânsito. Contudo, Silva e Alchieri (2007), em sua revisão da literatura, ressaltam que a psicologia do trânsito ganhou palco na década de 1930, quando surgiu a necessidade de processos seletivos para profissionais das ferrovias de São Paulo.

Não obstante, foi na década de 1960 que surgiu a lei federal exigindo os exames psicotécnicos para quem solicitasse a carteira nacional de habilitação (CNH) (HOFFMANN, 2005). Desde então, qualquer pessoa que necessitasse iniciar sua vida como condutor de veículos automotores, além dos exames médicos, também precisaria realizar uma avaliação psicológica.

Ainda que as pessoas tenham que fazer essas avaliações iniciais para obterem as CNH, os motoristas de caminhões, profissionais que transportam produtos químicos ou inflamáveis também são regidos por normativas que não somente as estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN, 2008), mas também as regulamentações estabelecidas pelo Ministério do Trabalho, a saber, para esse ramo de atividade, as Normas Regulamentares nº 20 (BRASIL, NR 20, 2012).

A Norma Regulamentar de nº 20 (Segurança e Saúde no Trabalho com Inflamáveis e Combustíveis), no item 20.8.8, subitem b ressalta que a empresa precisa habilitar o funcionário para a rotina do trabalho com base em análise de risco físico, mental e ambiental, atrelada as NR 33, que também observa a necessidade da avaliação psicológica/psicossocial de forma periódica dos funcionários que atuam em espaços confinados. Na mesma NR 20 (BRASIL, 2012) no Anexo II – Glossário, a Avaliação de Risco Psicossocial é entendida como qualquer influência na saúde mental dos trabalhadores, provocada pelas tensões da vida diária, pressão do trabalho e outros fatores adversos (MTE nº 1.079, 2014). Desde então, a psicologia tem atuado nesse campo de conhecimento, realizando avaliações psicossociais para cumprir as diretrizes do Ministério do Trabalho.

Ainda que se verifiquem alguns estudos atrelados à avaliação psicológica para novos condutores, surgem muitas críticas com relação à avaliação psicológica aplicada ao

trânsito e qual a real possibilidade dessa avaliação prever de fato um comportamento de risco (SILVA; ALCHIERI, 2007; 2010), (OLIVEIRA *et al.*, 2015).

As avaliações psicológicas estão relacionadas a levantar traços de personalidade que porventura possam estar ressaltadas, indicando ou não certas tendências para comportamentos de riscos. Nesse sentido, há diversos instrumentos que possibilitam vislumbrar uma análise rápida da personalidade das pessoas. Focalizar-nos-emos no Inventário Fatorial de Personalidade II, o qual traz a ideia de traços de personalidade, e é muito utilizado em pesquisa científica, devido seus dados psicométricos padronizados e objetivos.

Segundo abordagem teórica baseada nos traços de personalidades, com ênfase na estrutura de personalidade, seus pressupostos fundamentais denominam que os *traços* são as diversas formas das quais a pessoa responde a determinadas situações. De acordo com Allport (*apud* LIMA, 2013, p. 155), os traços são tendências generalizadas e personalizadas, ou seja, modos consistentes e estáveis de ajuste de um indivíduo ao seu ambiente. Essa maneira de ver a personalidade enfatiza os elementos positivos da motivação de uma pessoa, pois nessa perspectiva o comportamento é visto como internamente consistente e determinado por fatores atuais, assim direcionando seu trabalho para problemas empíricos, em vez de buscar uma unidade teórica ou metodológica.

Logo, de maneira resumida e objetiva, a ideia de traços de personalidade de Allport se configura como uma estrutura neuropsíquica que tem a capacidade de fazer com que estímulos se tornem funcionalmente equivalente, e de iniciar e guiar formas similares de comportamentos adaptativos e expressivos (LIMA, 2013, p. 156).

A grande questão para procurar tal definição de personalidade e, acima de tudo, como caracterizar, é um desafio para qualquer pesquisador nas ciências humanas, e agora de forma mais específica, abranger os conhecimentos relacionados à Psicologia do Trânsito e sua contribuição para as Normas Regulamentares do Ministério do Trabalho. Desta forma surgiu a necessidade de aprimorar os conceitos relacionados aos instrumentos utilizados nas avaliações psicossociais dos motoristas caminhoneiros que manuseiam e transportam produtos inflamáveis. Logo, o objetivo deste trabalho é fazer uma análise do perfil de personalidade de motoristas caminhoneiros que transportam produtos inflamáveis de acordo com a NR 20.

2 Material e Métodos

2.1 Seleção da amostra

Optou-se por um delineamento transversal descritivo de prontuários de avaliação psicológica de uma clínica de psicologia situada na região do ABC-SP. Após aprovação da clínica, foram solicitados todos os prontuários de avaliação

de motoristas. Deu-se preferência por prontuários cujo um dos instrumentos utilizados na investigação psicológica era o Inventário Fatorial de Personalidade II (IFP-II). Por considerações éticas, guardar-se-á o sigilo tanto do nome da empresa, quanto do nome dos participantes. A pesquisa teve o parecer favorável da Plataforma Brasil sob o CAAE nº 50479315.6.0000.5429.

O Inventário Fatorial de Personalidade II (IFP-II) é um inventário de personalidade auto-aplicativo desenvolvido para avaliar características de personalidade ou necessidades básicas de uma pessoa ou um grupo. O IFP-II é composto por 100 itens que o participante responde utilizando as afirmativas de uma escala do tipo *Likert*, que varia de 1 (nada característico) até 7 (totalmente característico). Esses itens avaliam 13 características/necessidades ou motivos (psicológicos), configurando 3 grupos de segunda ordem: a saber: (1) Necessidade de Afeto (Afiliação, Assistência, Afago, Intrapção, Deferência e Mudança), (2) Necessidade de Organização (Ordem, Desempenho e Persistência) e (3) Necessidade de Controle e Oposição (Exibição, Agressão, Autonomia e Dominância). De acordo com Leme (2013), o IFP-II possui propriedades psicométricas adequadas, pois foi validado e padronizado para a população brasileira. Logo, sua utilização permitirá um delineamento dos principais fatores de personalidade e das necessidades psicológicas dos participantes da pesquisa. Na análise dos dados serão verificados os percentis equivalentes, estabelecidos pelo próprio manual do instrumento. O IFP considera traços marcantes de personalidade escores abaixo do percentil 30 e acima do percentil 70.

2.1.2 Procedimento para coleta de dados

Os dados foram coletados durante o mês de outubro de 2015, no período da manhã. Foram selecionados prontuários de motoristas que trabalham diretamente com produtos inflamáveis. Foram selecionados os seguintes dados: nome, idade, escolaridade, estado de nascimento, o ano que foi realizada a avaliação, os percentis das 13 características dos IFP-II de primeira ordem e os percentis das características do IFP-II de segunda ordem. Todos os dados foram tabulados no *software Microsoft Office Excel 2007*.

2.1.3 Procedimentos para análise de dados

A média da idade dos participantes, a escolaridade, assim como o desvio padrão e o alfa de Cronbach foram realizados pelo *Microsoft Office Excel 2007* (Microsoft Corporation, San Diego, EUA). Para os dados referentes à personalidade, foram verificados os percentis equivalentes, estabelecidos pelo próprio manual do instrumento. Foi levantada a mediana de cada característica de personalidade, assim como a moda e o desvio padrão. A avaliação estatística das propriedades psicométricas e consistência interna dos itens do IFP-II foram examinadas pelo coeficiente Alfa de Cronbach (BLAND;

ALTMAN, 1997). Estudo anterior ressaltou que, dependendo da disciplina a qual a análise de α de Cronbach foi utilizado, pode-se utilizar pontos de corte de fiabilidade diferentes. Nesse sentido, foi verificado que entre as ciências sociais e humanas é mais utilizado o ponto de corte com α de Cronbach ≥ 0.70 (MAROCO; MARQUES, 2006).

3 Resultados e Discussão

Foram analisados 120 prontuários de motoristas nos arquivos da clínica. Verificou-se que não havia uma padronização com relação a qual instrumento utilizar para avaliar motoristas, não sendo possível inserir todos na pesquisa. Assim, 38 prontuários foram excluídos por avaliarem a personalidade por meio de outro instrumento que não fosse o IFP-II; a saber: Escala Fatorial de Personalidade (EFS), Teste de Personalidade Palográfico e As Pirâmides Coloridas de Pfister.

Dos protocolos inseridos na pesquisa, a média de idade dos avaliados foi de 41,81% (DP \pm 8,78) sendo que a idade variou de 24 anos até 64 anos. Nas próximas tabelas seguem as descrições sobre os achados da presente pesquisa.

Quadro 1: Dados sociodemográficos da amostra pesquisada em porcentagem: ano de avaliação, estado de origem e escolaridade

Ano de Avaliação	Quantidade (n)	Porcentagem
2014	28	34,14%
2015	54	65,86%
Total	82	100%
Estado de Origem		
São Paulo	55	67,07%
Bahia	6	7,31%
Paraná	9	10,98%
Outros	12	14,64%
Total	82	100%
Escolaridade		
Ensino Fundamental	47	57,31%
Ensino Médio	32	39,03%
Superior Incompleto	2	2,44%
Superior Completo	1	1,22%
Total (n)	82	100%

Fonte: Dados da pesquisa.

Todas as avaliações foram realizadas entre os anos de 2014 e 2015. Verificou-se que a amostra desta pesquisa é baseada em pessoas do gênero masculino. Dos avaliados, 55% são naturais do estado de São Paulo, abrangendo a maior parte da amostra selecionada (67,07%), e os demais são oriundos de outras regiões do país, conforme demonstrado no Quadro 1. Verificou-se que o ensino fundamental, que até a década passada era considerado da 1ª a 8ª série, corresponde a 57,31% (n=47) dos avaliados e 39,03% (n=32) concluíram o ensino médio.

Quadro 2: Características de personalidade de segunda ordem do IFP-II (n=82) e a consistência interna dos dados pelo Alfa de Cronbach

Características de 2ª Ordem IFP-II	Mediana	Desvio Padrão	Moda	Alfa de Cronbach
Necessidade Afetiva	37,5	± 29,04	5	(α)0,74
Necessidades de Organização	35	± 29,88	5	
Necessidade de Controle e Oposição	20*	± 26,42	5	

*Grupo com traços marcantes de personalidade.

Fonte: Dados da pesquisa.

De acordo com o Quadro 2, o grupo descrito como Necessidade de Controle e Oposição se mostrou significativo com mediana 20 (DP ± 26,42), ressaltando que nesse grupo houve maior representatividade (MODA) de indivíduos que atingiram apenas percentil 5 (n=26). A validade da consistência interna do inventário de personalidade ao qual se propôs analisar o perfil de personalidade desses motoristas foi demonstrada positivamente pelo coeficiente α de Cronbach de 0,74 (Quadro 2) e a correlação do total dos 13 itens de primeira ordem do IFP-II pelo α 0,89.

A presente pesquisa teve como intuito descrever as principais características de personalidade de motoristas que atuam diretamente com transporte de produtos inflamáveis na região da grande São Paulo. Importante ressaltar que a necessidade de restringir a pesquisa apenas a um instrumento psicológico, e nesse caso o IFP-II, se deu pelo fato de que este apresentou dados psicométricos adequados para análise estatística e, ao mesmo tempo, para nos possibilitar uma análise qualitativa dos dados a ponto de descrever, em termos de personalidade, um indivíduo ou um grupo de pessoas. Nesse sentido, outros instrumentos poderiam apresentar para o nosso objetivo um fator de confusão na caracterização dos dados finais.

Dessa forma, não só a delimitação do instrumento, como a questão do gênero se mostrou interessante na pesquisa, pois todos os protocolos foram de homens que atuam como motoristas, minimizando fatores de confusão e ressaltando o poder dos achados neste estudo.

O estudo de personalidade aplicado ao contexto do trânsito ainda tem se mostrado carente, a ponto de verificar que, na literatura, temas imbricados com a temática de motorista no contexto das Normas Regulamentares de nº 20 ainda são inexistentes. Estudo de revisão (SILVA; ALCHIERI, 2007) incluindo trabalhos de cinco décadas (1956-2006) encontraram escassez de temas ligados à personalidade aplicada ao trânsito. Seus achados apontam para poucas pesquisas relacionadas à validade e padronização de instrumentos, investigações sobre personalidade e gênero, estudos correlacionando acidentes, infrações e variáveis de personalidade.

Na análise dos dados verificou-se que entre as

características de personalidade que se ressaltaram foram as englobadas no grupo de Necessidade de Controle e Oposição (Med. 20 – DP ± 26,42). Este dado exclui a hipótese inicial de que esse grupo de avaliados apresentariam escores acima da média nessas características.

De acordo com a padronização do IFP-II, baixos escores nesse grupo de personalidade apontam características voltadas para: *exibição*, isto é, ausência de vaidade, assim como sentimento de incapacidade e desvalorização, não obstante também não gostam de serem vistos ou escutados, consequentemente evitando se expor ao meio social; *agressão*, isto é, este grupo tende a demonstrar baixo sentimento de raiva, irritação e ódio de outras pessoas; *autonomia*, isto é, denotando boa desenvoltura em situações que lhe são impostas por autoridade, bem como receber, sem resistência, ordens ou formas de coerção. É bem adaptado a convenções, o que afasta a necessidade de sentir-se livre ou independente. É possível que afazeres longos sejam bem desempenhados, posto que atividades rotineiras são bem recebidas por ele; e *dominância*, ou seja, sugere falta de autoconfiança e de influência, persuasão ou comando sobre outras pessoas.

A junção dessas quatro características de personalidade sugere ausência do desejo de ser notado pelas pessoas, não tendendo ao controle e à influência sobre o comportamento de outras pessoas. Tende a não apresentar padrões de comportamento agressivo, nem tampouco envolver-se em situações de ataque (verbal ou físico) a outras pessoas. Sugere controle de seus impulsos e preferência por executar tarefas impostas pela autoridade, regras e convenções.

Embora o grupo de controle e oposição tenha demonstrado escores abaixo da média, é importante ressaltar que nos outros dois grupos, necessidades afetivas e necessidades de organização também se mostraram no limite da média inferior. Este dado pode estar atrelado à escolaridade e à situação socioeconômica, considerando que 57,31% dos avaliados têm de cinco a oito anos de escolaridade.

Em Necessidades Afetivas (IFP-II) os dados sugerem necessidades de *pouco* apego afetivo aos amigos e a pessoas que consideram importantes, nem sempre sendo leais e oferecendo proteção, suporte, respeito, admiração e obediência. Também indica a necessidade de receber afeto, apoio e proteção de pessoas próximas, das quais espera ter desejos satisfeitos. Pode ser, em geral, conduzido pouco por sentimentos, fantasias e imaginação, tendendo a julgar as outras pessoas mais pelas suas ações do que pelas intenções. Pode preferir atividades que lhe proporcione experiências novas e pouco rotineiras. Em Necessidades de Organização (IFP-II) indica possível ausência de ambição em realizar algo importante de forma empenhada e em levar seus projetos até o fim. Pode vir a apresentar dificuldades em trabalhar de forma organizada e sem depender de outras pessoas, indicando baixo desejo em se destacar por conta do próprio esforço.

4 Conclusão

Entre os três grupos avaliados pelo instrumento IFP-II, o público avaliado apresentou características de personalidade com baixa necessidade de controle e oposição. A análise de consistência interna dos escores finais do instrumento se mostrou positiva para avaliar características de personalidade, trazendo maior fidedignidade para os achados. Interessante ressaltar que, em termos de perfil profissional para motoristas caminhoneiros profissionais, sugere-se que seria interessante apresentarem baixos escores em necessidade de controle/oposição e afetividade/organização dentro da média; sugestão que pode ser um leque para futuras pesquisas com intuito de descrever, em termos de personalidade, qual seria o melhor perfil para atividades de risco como motoristas no contexto das NR 20. Contudo, o presente estudo apresentou algumas limitações quanto à quantidade da amostra pesquisada, impossibilitando a generalização dos dados, sugerindo novas pesquisas com maior amostragem. Não obstante, a temática pesquisada neste estudo se mostra nula na literatura, abrindo um leque para a discussão sobre traços de personalidade de motoristas profissionais que transportam produtos inflamáveis e fomentando a discussão sobre a psicologia do trânsito e a psicologia no contexto das normas regulamentares de nº 20.

Referências

- BLAND, J.M.; ALTMAN, D.G. Statistic notes: Cronbach's alpha. *BMJ*, v.314, n.7080, p.572, 1997.
- BRASIL. Norma Regulamentadora 20 (NR 20). Segurança e Saúde no Trabalho com Inflamáveis e Combustíveis. 2012. (Alteração dada pela Portaria_SIT_nº 308/2012). Disponível em: <http://www.guiatrabalhista.com.br/legislacao/nr/nr20.htm>
- BRASIL. Portaria do Ministério de Estado do Trabalho E Emprego – MTE nº 1.079, de 16.07.2014. Disponível em: <http://www.normaslegais.com.br/legislacao/Portaria-mte-1079-2014.htm>.
- CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 267, de 15 de fevereiro de 2008.
- Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao_contran_267.pdf
- FERREIRA, C.E.C. Acidentes com motoristas no transporte rodoviário de produtos perigosos. *São Paulo Perspec.*, v.17, n.2, p.68-80, 2003.
- HOFFMANN, M.H. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. *Psicol. Pesq. Trânsito*, v.1, n.1, p.17-24, 2005.
- LEME, I.F.A.S. IFP-II – Atualização dos estudos psicométricos e normas do inventário fatorial de personalidade. São Paulo: Casa do Psicólogo. 2013.
- LIMA, A.A.T. Teorias da personalidade. Salvador: Concursos PSI Empreendimentos Editoriais, 2013.
- MAROCO, J.; MARQUES, T.G. Qual a fiabilidade do alfa de Cronbach? Questões antigas e soluções modernas? Instituto Superior de Psicologia Aplicada (I.S.P.A.). *Lab. Psicol.*, n.4, p.65-90. 2006.
- OLIVEIRA, G.F. *et al.* Psicologia do trânsito: uma revisão sistemática. *Cad. Cultura Ciênc.*, v.13, n.2, p.124-145, 2015.
- PAMCARY®. Vias Seguras: Associação Brasileira de Prevenção dos Acidentes de Trânsito. Um diagnóstico de acidentes de caminhões. 2007. Disponível em: http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/acidentes_de_caminhoes
- SAMPAIO, M.H.L. Avaliação psicológica no trânsito: análise do desempenho de motoristas infratores, não infratores e envolvidos em acidentes. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Pontifícia Universidade Católica. Campinas, 2012.
- SILVA, F.H.V.C; ALCHIERI, J.C. Avaliação psicológica da personalidade de condutores: uma revisão de literatura. *Psico-USF*, v.12, n.2, p.189-196, 2007.
- SILVA, F.H.V. C; ALCHIERI, J. C. Validade preditiva de instrumentos psicológicos usados na avaliação psicológica de condutores. *Psicol. Teoria Pesq.*, v.26, n.4, p.695-706, 2010.