

FICHA TEMÁTICA

OS SENIORES

2004-2013



Núcleo de Estudos e Planeamento (NEP)
Unidade de Prevenção Rodoviária (UPR)
Urbanização de Casal de Cabanas, Cabanas Golf, 2734-507 Barcarena
• Linha Geral: 214 236 800 (9:30-18:00H)
• Correio eletrónico: transito@ansr.pt URL: <http://www.ansr.pt>

Enquadramento

O conceito de “Seniores” ou “3.^a idade” tem sofrido grandes alterações ao longo dos anos, muito embora geralmente se utilize como referência a idade da aposentação, incluindo-se neste grupo as pessoas com idade igual ou superior a 65 anos, critério adotado no presente trabalho.

Comparando a taxa de mortalidade registada por estes utentes com os de idade inferior (até aos 64 anos), verifica-se que em 2012 (último ano com dados da população disponíveis), o risco de morte em acidentes de viação foi mais elevado no escalão etário ≥ 65 anos, destacando-se, dentro deste, o grupo com idade ≥ 75 anos (77 mortos/milhão de habitantes).



Com efeito, na sequência de um aumento progressivo da esperança de vida, fala-se cada vez mais numa “4.^a idade”, que abrange as pessoas com mais de 75 anos, sendo que, atualmente, é nesta fase da vida que surgem os principais problemas de carácter funcional.

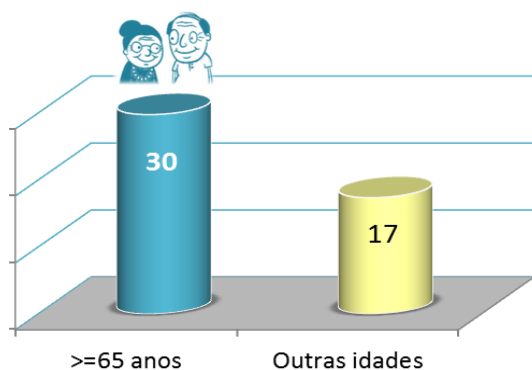
O crescimento gradual da proporção de pessoas com idade igual ou superior a 65 anos, face ao total da população e, por outro lado, o forte decréscimo registado pela taxa de natalidade e subsequente declínio da população com menos de 15 anos, tem-se traduzido por uma tendência de inversão da pirâmide etária.

Ora, uma vez que se prevê que o número de pessoas com mais de 65 anos continue a crescer mais rapidamente do que os restantes grupos etários, pelo menos nos anos mais próximos, convém estar particularmente atento às condições de segurança e mobilidade destes utentes, para que essa evolução não acarrete um aumento da sinistralidade.

O elevado índice de mortalidade associado aos seniores é determinado, fundamentalmente, por dois fatores: a sua fragilidade física e as limitações funcionais, que aparecem com o avançar da idade. Estas últimas, no entanto, variam muito de indivíduo para indivíduo, não sendo possível traçar um padrão “tipo”.

Não obstante a natureza heterogénea do processo de envelhecimento, é inquestionável que algumas capacidades, como a acuidade visual e auditiva, e as capacidades motoras e de raciocínio, percepção, atenção e concentração, são afetadas pela idade, tendo como consequência o aumento do tempo de reação, bem como a redução das capacidades de previsão e antecipação do risco.

2004-2013: Mortos/1000 Vítimas

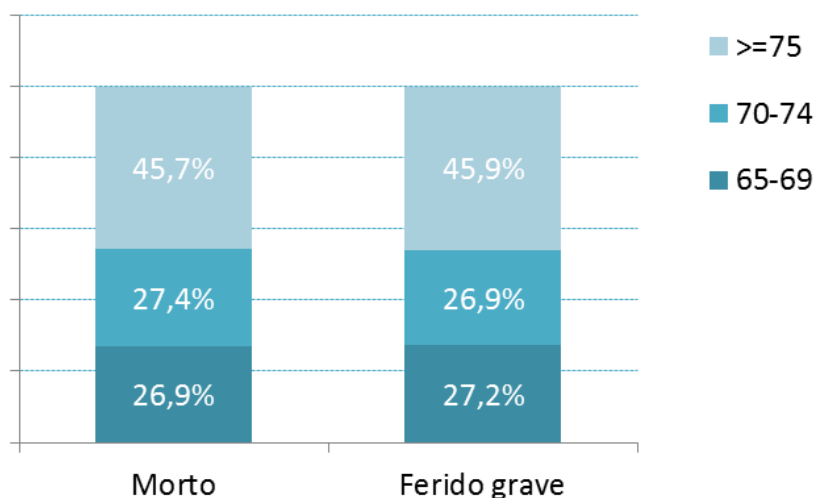


Daí que os acidentes que envolvem os seniores geralmente sejam mais graves. Por cada 1000 vítimas de acidentes de viação, o número de mortos registado por este grupo de utentes é quase o dobro do que se observa nas outras idades: 30 vítimas mortais >=65 anos *versus* 17 mortos.

Ainda em relação a este estrato da população, acresce-se que praticamente metade das vítimas mortais e dos feridos graves (46%) têm idades iguais ou superiores a 75 anos.



Seniores segundo a idade



Esta relevância resulta da maior fragilidade destes utentes, sobretudo quando são peões. Nos condutores não se verificam diferenças significativas entre os três subgrupos (65-69, 70-74 e >=75 anos).

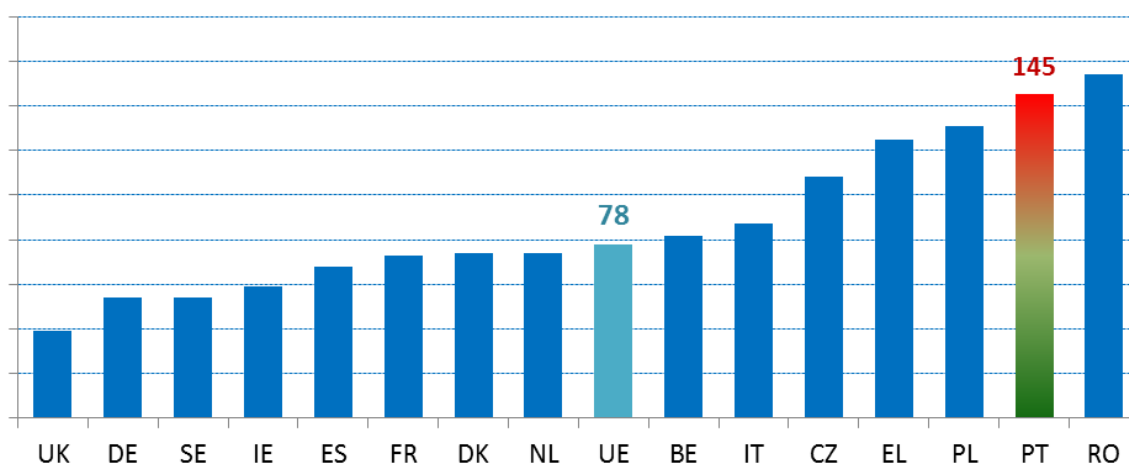
As insuficiências dos mais idosos, contudo, podem ser, e são frequentemente, compensadas por aspetos positivos, como sejam a experiência e sabedoria adquiridas ao longo dos anos.

De uma forma geral, estes utentes tornam-se mais vigilantes e cautelosos. Os comportamentos de risco diminuem e, muitas vezes, alteram os seus hábitos de circulação - conduzem menos à noite, evitam as horas de ponta e zonas de tráfego intenso ou complexo, bem como as vias em mau estado.

Por outras palavras, o processo de envelhecimento envolve perdas e ganhos que é necessário ter presentes, a fim de encontrar as medidas mais adequadas à segurança deste grupo de utentes.

A nível europeu, Portugal faz parte do conjunto de países que, em 2010, apresentavam as taxas de mortalidade mais altas, em termos de vítimas mortais com idade igual ou superior a 65 anos, afastando-se bastante da média europeia: 145 mortos/milhão habitantes *versus* 78 na União Europeia.

Elderly (65+) fatalities per million population, 2010

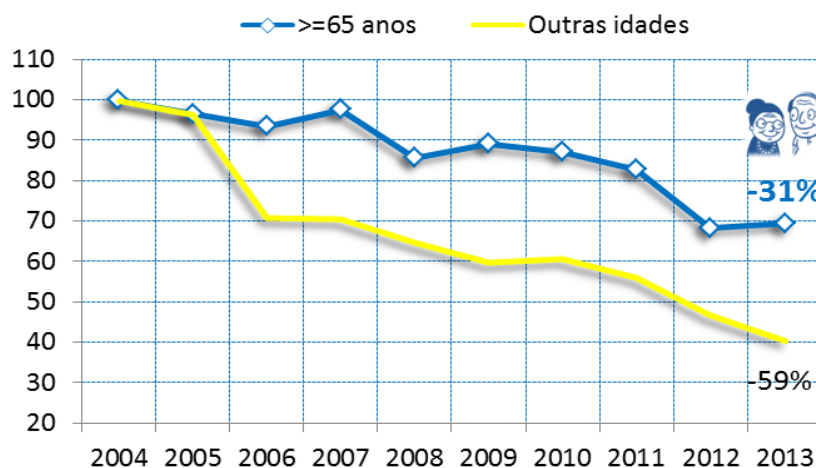


Source: CARE Database/EC
 Date of query: september 2012

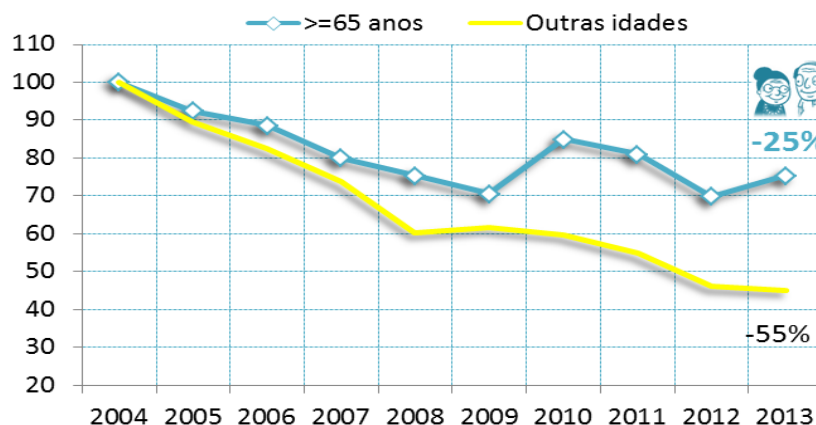
Evolução

Nos últimos dez anos (2004 a 2013), a evolução das vítimas com idade ≥ 65 anos apresentou reduções muito inferiores às que se verificaram nos restantes grupos etários: o número de mortos diminuiu 31% e o de feridos graves 25%, enquanto para as vítimas até aos 64 anos estes decréscimos foram de 59% e 55%, respetivamente.

Evolução das Vítimas mortais



Evolução dos Feridos graves



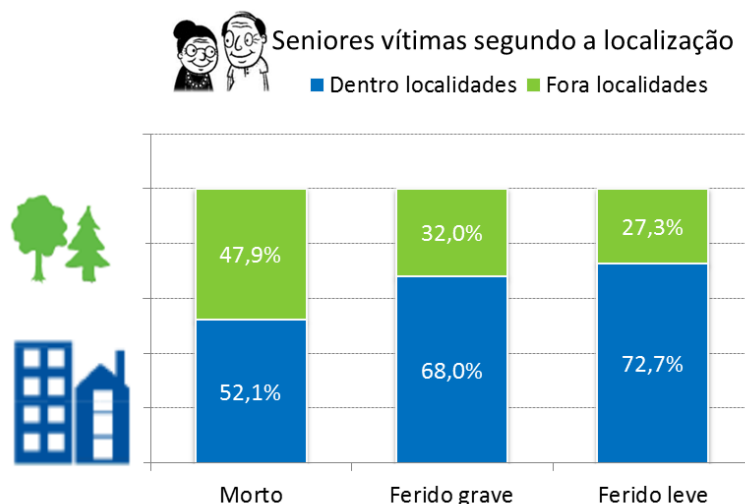
Em 2013, observou-se, mesmo, um ligeiro aumento das vítimas mortais (+1%) e dos feridos (+8%), relativamente ao ano anterior, ao contrário do que sucedeu nos utentes com menos de 65 anos.

Assim, enquanto em 2004 os seniores representavam 18% do total de mortos em acidentes de viação, 13% dos feridos graves e 11% dos feridos ligeiros, no ano de 2013, o seu peso subiu para 27% vítimas mortais, 20% feridos graves e 15% feridos leves.

Caracterização

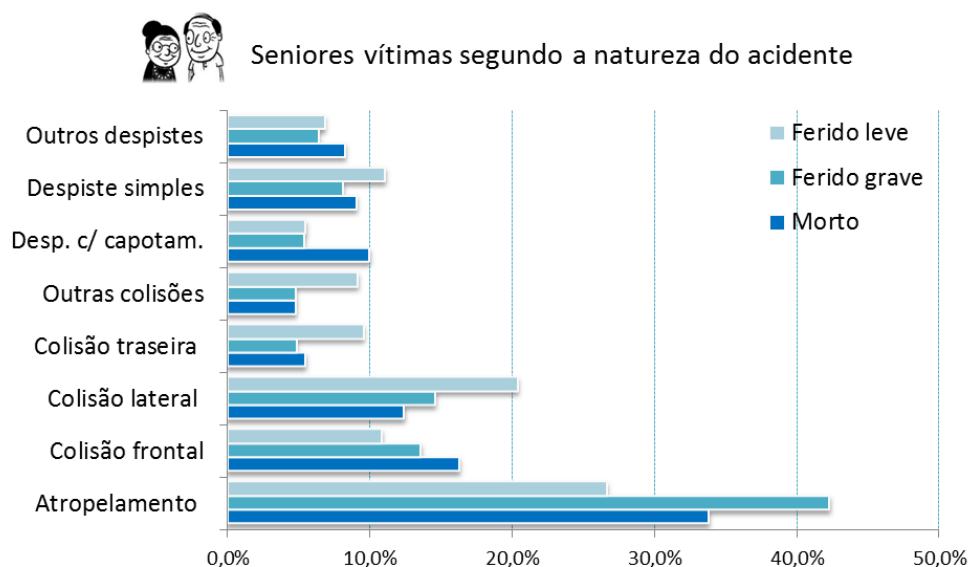
As características da sinistralidade apresentadas neste ponto baseiam-se nos valores registados no período 2004-2013.

Durante esta década, os acidentes que causaram um maior número de vítimas com idade igual ou superior a 65 anos ocorreram dentro das localidades: 52% mortos, 68% feridos graves e 73% feridos ligeiros.



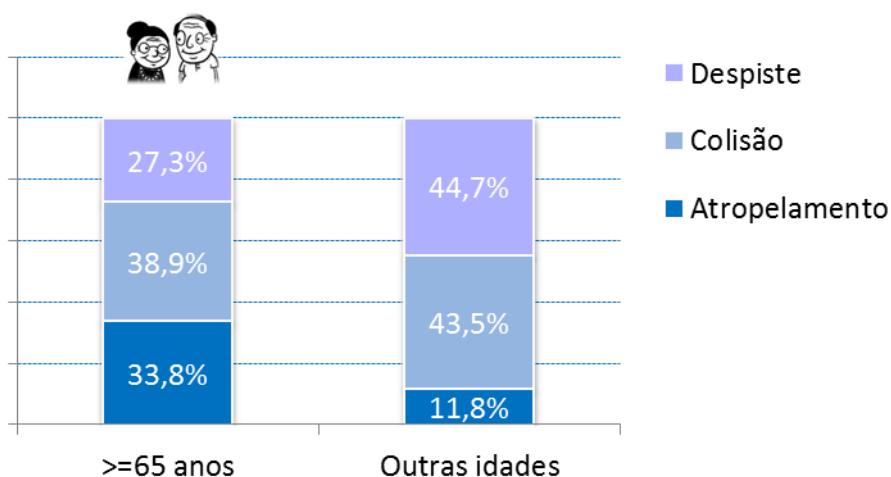
Cerca de 40% das vítimas mortais e 30% dos feridos registaram-se em estradas nacionais, e os arruamentos foram responsáveis por 30% dos mortos e 50% dos feridos.

No que respeita à natureza dos acidentes com seniores, a maioria das vítimas resulta de atropelamentos e colisões, principalmente frontais e laterais.

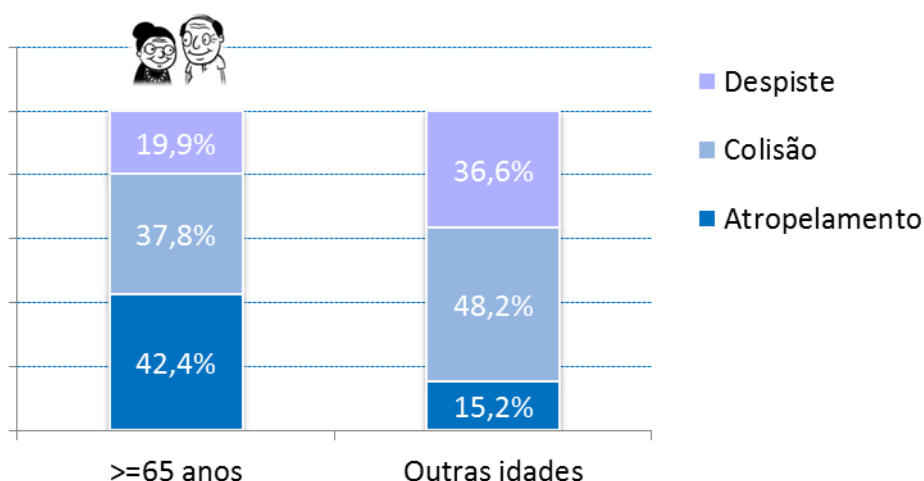


Comparando estes acidentes com os que envolvem os outros grupos etários, verifica-se existirem diferenças significativas na proporção de atropelamentos e despistes: 34% do total de vítimas mortais e 42% dos feridos graves registados entre os seniores resultam de atropelamentos, contra, respetivamente, 12% e 15% para os utentes até aos 64 anos. Os despistes, por sua vez, representam 27% dos mortos e 20% dos feridos graves com idade ≥ 65 anos, enquanto nas restantes idades assumem percentagens muito mais elevadas - 45% das vítimas mortais e 37% dos feridos graves.

Vítimas mortais segundo a natureza do acidente



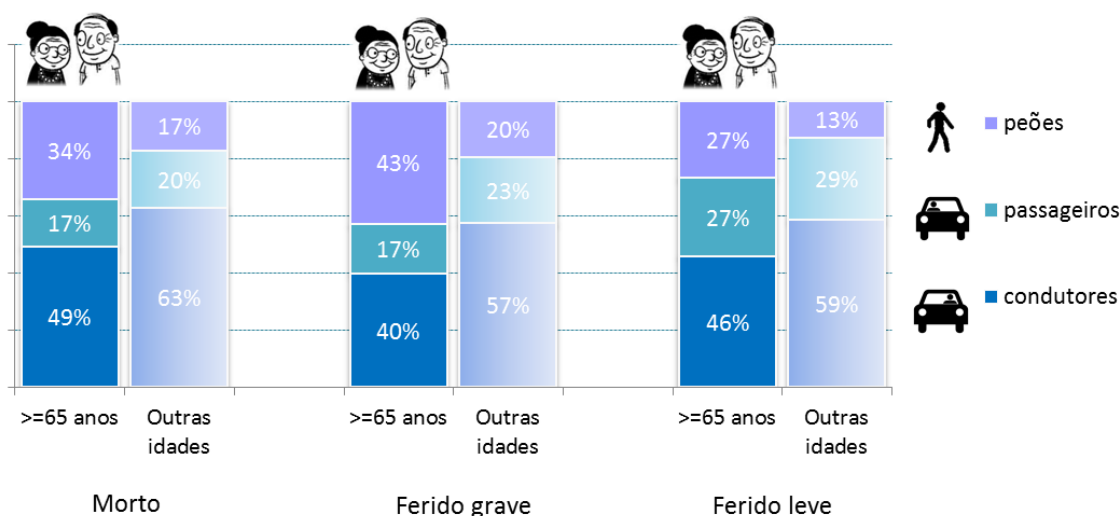
Feridos graves segundo a natureza do acidente



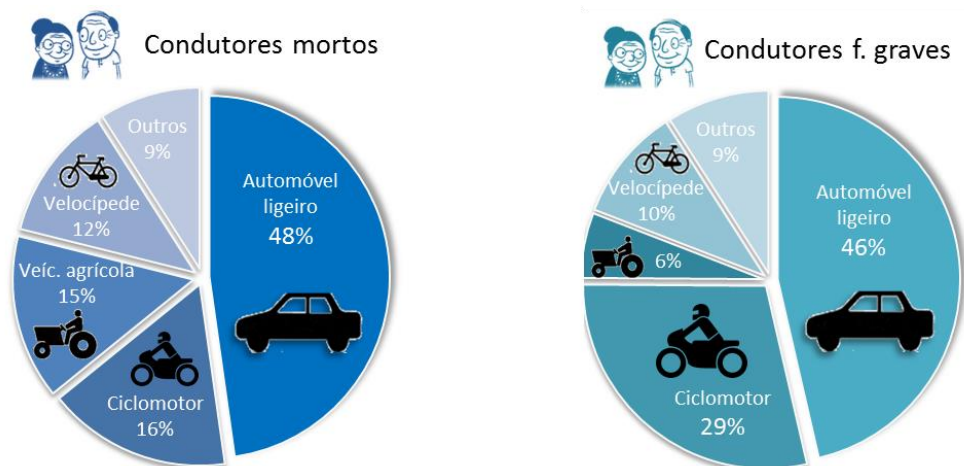
Relativamente à distribuição das vítimas segundo a categoria de utentes, destacam-se os condutores (49% das vítimas mortais, 40% dos feridos graves e 46% dos feridos ligeiros) e os peões (34%, 43% e 27%, respetivamente).

Em comparação com o grupo <=64 anos, constata-se que a representatividade dos condutores e passageiros entre os seniores é inferior (muito embora os condutores continuem a prevalecer), e que a dos peões, pelo contrário, é muito mais elevada.

Vítimas segundo a categoria de utente



Analisando os condutores com idade >=65 anos mortos e feridos graves, verifica-se que aproximadamente metade destas vítimas conduz automóveis ligeiros (48% dos mortos e 46% dos feridos graves). No caso das vítimas mortais, salientam-se ainda os condutores de ciclomotores (16% dos condutores mortos), de veículos agrícolas (15%) e de velocípedes (12%). Já em relação aos feridos graves, observa-se uma maior incidência entre os condutores de ciclomotores (29%), logo a seguir aos automóveis ligeiros.



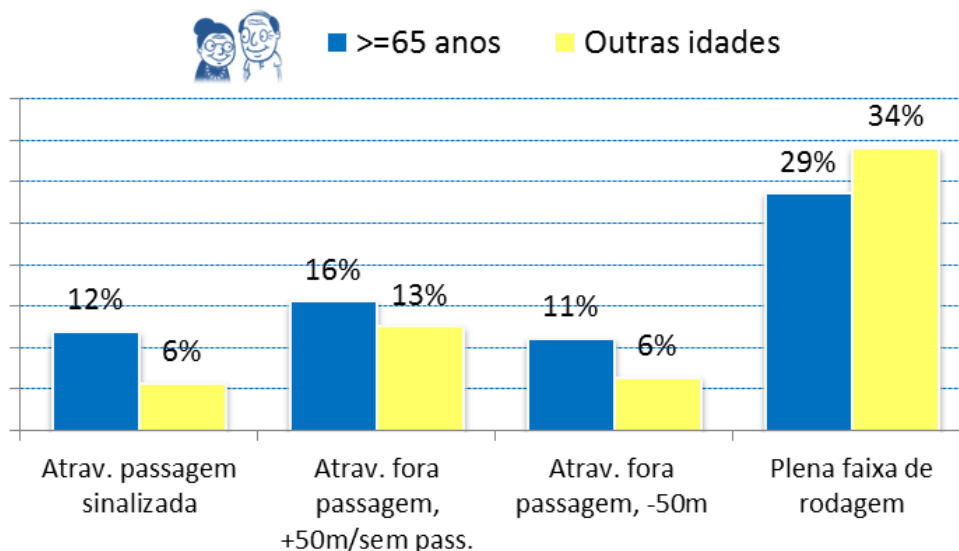
No que respeita às ações ou manobras destes condutores, a maior parte (2/3) seguia em marcha normal e, como informação complementar, não apresentavam indicação de qualquer irregularidade.

Importa, no entanto, assinalar dois aspetos que diferenciam os seniores dos outros condutores: a realização da manobra de mudança de direção para a esquerda deu origem a 9% das vítimas mortais e 11% dos feridos graves entre os seniores, sendo que estes valores foram de 2% e 4% para os condutores de outras idades. Por outro lado, o desrespeito pela sinalização vertical esteve associado a 8% dos condutores mortos e feridos graves, enquanto nos outros grupos etários esta infração correspondeu a 2% e 3%, respetivamente.

Quanto aos peões (gráfico abaixo), o maior número de vítimas mortais observou-se entre os que se encontravam em plena faixa de rodagem, tanto no caso dos seniores (29%), como dos peões com menos de 65 anos (34%).

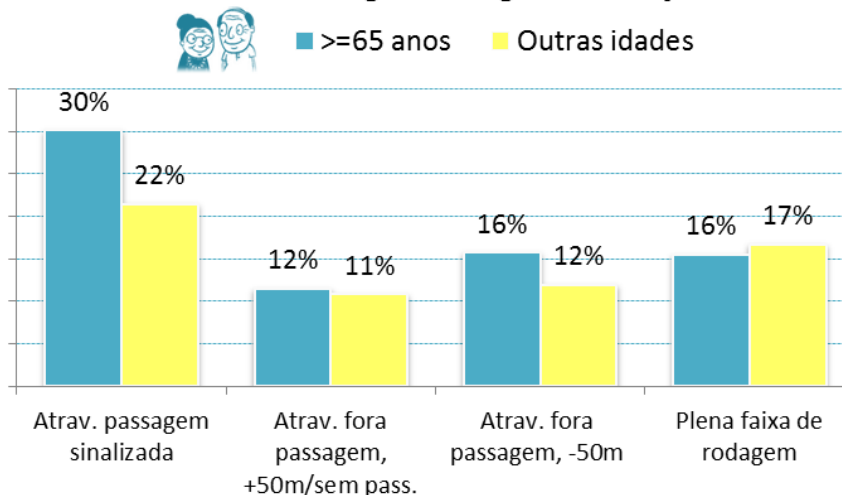
As outras ações mais significativas – o atravessamento fora da passagem para peões, a mais de 50 metros ou quando não existe passagem para peões (16% mortos), em passagem sinalizada (12%) e fora da passagem para peões, a menos de 50 metros (11%) - foram mais frequentes entre os seniores do que para os restantes peões.

Peões mortos segundo as ações



No caso dos feridos graves, o atravessamento da via em passagem sinalizada foi a ação mais comum: 30% para os seniores e 22% nos outros grupos etários. Verificaram-se também valores elevados entre os peões que se encontravam em plena faixa de rodagem (16% dos peões com idade ≥ 65 anos gravemente feridos) ou que atravessavam a via fora da passagem para peões, a menos de 50 metros de uma passagem (16%).

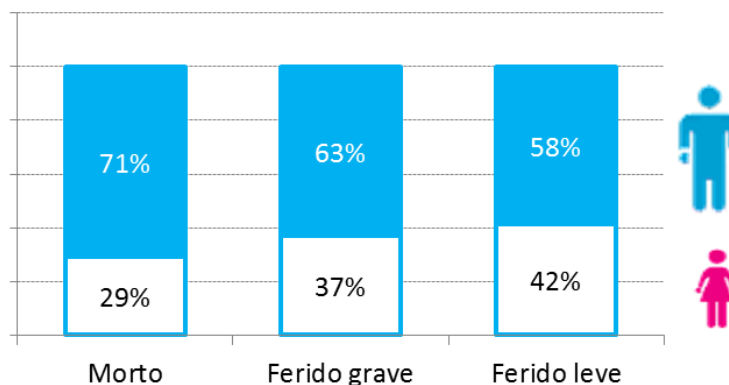
Peões feridos graves segundo as ações



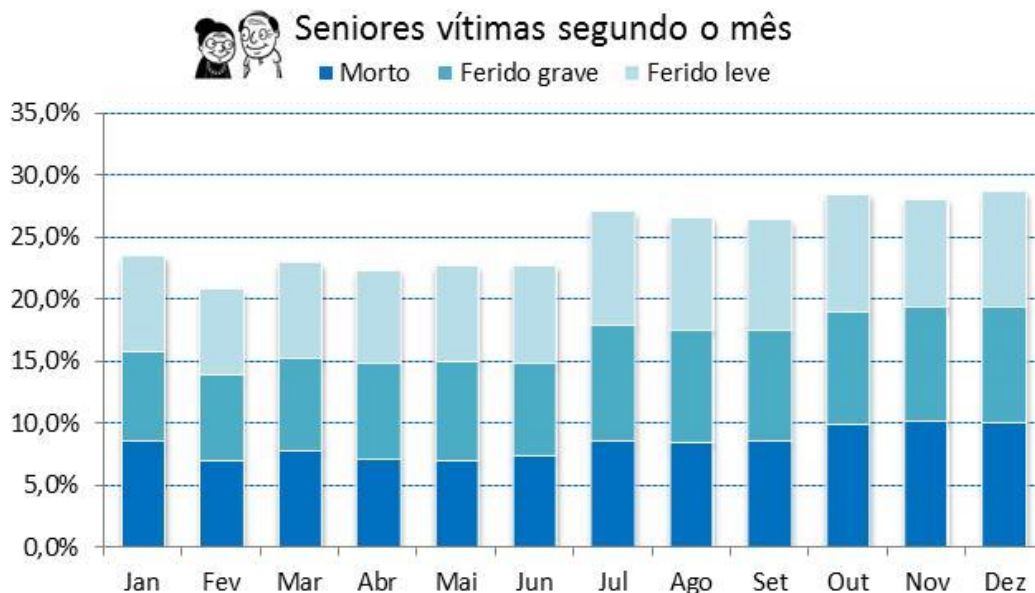
Relativamente à classificação das vítimas segundo o género, os homens constituem 71% do total de vítimas mortais registado entre os seniores, 63% dos feridos graves e 58% dos ligeiros. A predominância do sexo masculino deve-se aos condutores, pois no caso dos passageiros com idade ≥ 65 anos, mais de 70% das vítimas são mulheres, e os peões, por sua vez, dividem-se equitativamente entre ambos os sexos - 57% das vítimas mortais são homens e cerca de 55% dos feridos são mulheres.

Seniores Vítimas segundo o género

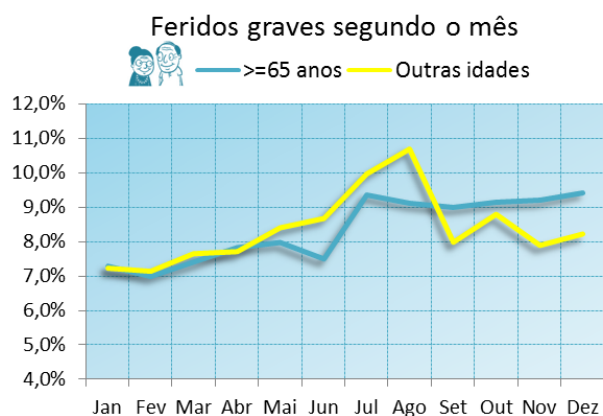
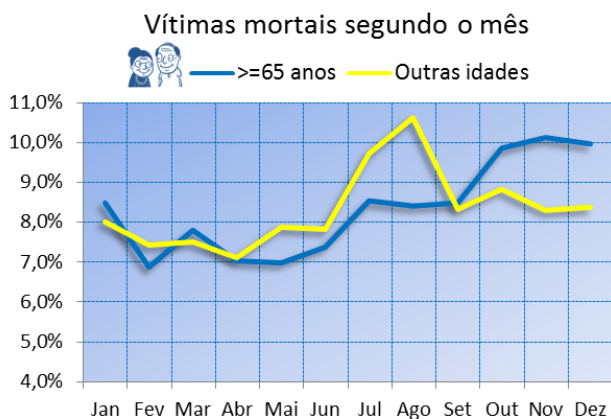
□ Feminino ■ Masculino



Numa perspetiva temporal, verifica-se um aumento do número de acidentes com seniores a partir do mês de julho, sendo que mais de metade das vítimas (55%) ocorre durante o 2.º semestre. Apenas o número de mortos apresenta um acréscimo mais acentuado nos últimos 3 meses (de outubro a dezembro registaram-se 30% mortos).



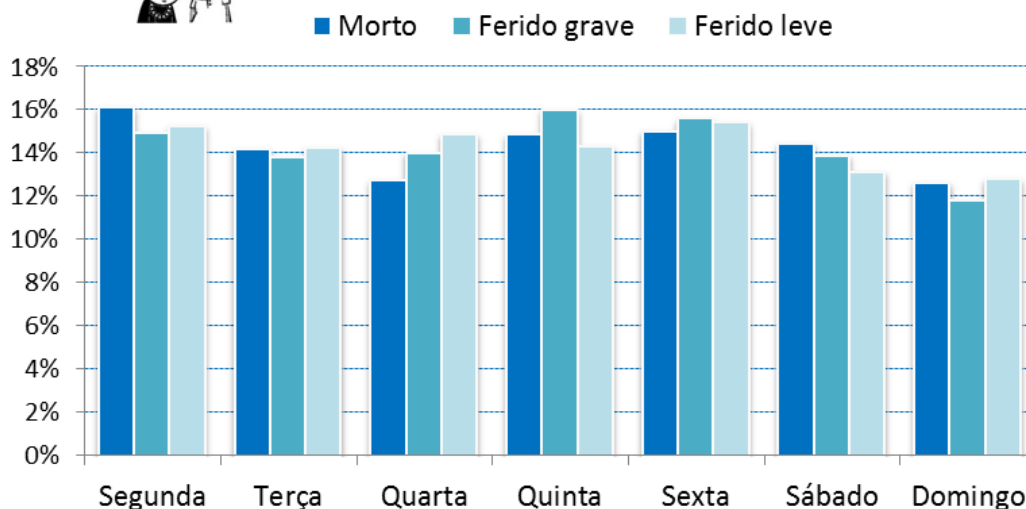
Em comparação com a distribuição registada pelos outros grupos etários, os acidentes com mortos ou feridos graves envolvendo seniores são relativamente menos frequentes nos meses de maio a agosto, e assumem proporções superiores entre setembro e dezembro.



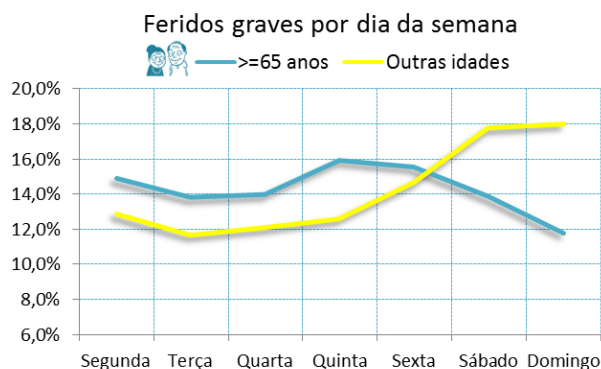
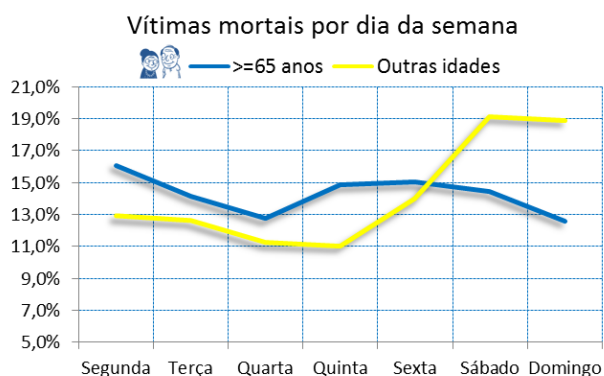
Em relação aos dias da semana, a distribuição das vítimas é bastante uniforme, não havendo nenhum dia a assinalar.



Seniores vítimas segundo o dia da semana



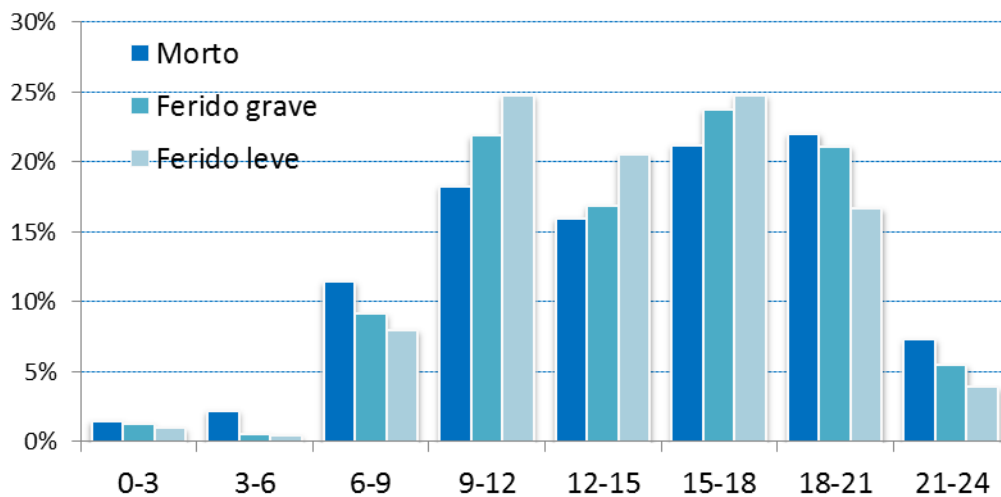
Contudo, comparando esta repartição com a dos utentes até aos 64 anos, verifica-se que a percentagem de mortos e feridos graves registada aos fins de semana (sábado e domingo) é muito menos significativa na sinistralidade com seniores (observando-se, até, uma ligeira redução relativamente aos dias úteis): 27% do total de vítimas mortais e 26% dos feridos graves ocorrem ao fim de semana, enquanto para as restantes vítimas esta proporção é de 38% e 36%, respetivamente.



Quanto ao período horário, o maior número de acidentes mortais ocorre entre as 15 e as 21 horas (43%). Já os feridos graves e ligeiros resultam, na sua maioria, dos acidentes observados durante o dia, principalmente das 9-12 horas e das 15-18 horas – cerca de 23% feridos graves e 25% feridos ligeiros em cada um destes períodos.



Seniores vítimas segundo o período horário



Medidas

Na sequência dos resultados expostos nos capítulos anteriores, importa referir que o ritmo acelerado do envelhecimento da população tem suscitado uma preocupação crescente a nível mundial, desencadeando uma série de esforços e iniciativas, com vista a encontrar respostas adequadas para as questões que esta situação coloca, designadamente, ao nível da mobilidade e segurança dos seniores (entendendo-se como tal os utentes com idade ≥ 65 anos).

Em termos da sinistralidade rodoviária registada no País, a evolução das vítimas com idade igual ou superior a 65 anos na década de 2004 a 2013 foi pouco satisfatória, na medida em que apresentou reduções muito inferiores à dos restantes grupos etários e, até, um ligeiro agravamento no último ano.

O aumento de pessoas com mais de 65 anos no total da população contribui para esta diferença, mas apenas em parte. Ao analisar a variação das vítimas mortais resultantes de acidentes ponderada pelo número de habitantes de cada grupo - seniores *versus* outras idades - confirma-se que, entre 2003 e 2012, a diminuição deste indicador foi mais intensa para os utentes com menos de 65 anos.

Outras conclusões a retirar dos dados observados no contexto da sinistralidade são que:

- Os condutores e peões constituem as principais vítimas dos acidentes com seniores, sendo que a representatividade dos peões é muito elevada (quando comparada com os outros grupos etários), talvez como reflexo do menor número de opções, em termos de mobilidade, e maior vulnerabilidade.
- Os acidentes com seniores ocorrem, sobretudo, em zonas urbanas (provavelmente porque muitas destas vítimas são peões), ao longo do 2.º semestre e durante os dias úteis.
- As colisões frontais e laterais e os atropelamentos são os acidentes mais comuns.
- Apesar da marcha normal ser a ação mais frequente, a mudança de direção para a esquerda revela-se como sendo uma manobra particularmente crítica para os condutores seniores.
- Os atropelamentos de que resultam mais vítimas mortais acontecem em plena faixa de rodagem e, em termos de feridos, nos atravessamentos da via pública, em passagens sinalizadas.

- Por fim, destaca-se a prevalência de vítimas com idade igual ou superior a 75 anos, que se prende com a fragilidade física destes utentes - o risco de morrer ou de sofrer lesões graves numa situação de acidente é, sem dúvida, mais elevado para os seniores do que para os jovens e adultos, sendo que este fator assume especial relevância nas idades mais avançadas.

Mas, conforme já referido no início, a vulnerabilidade dos seniores está relacionada, não só com a sua menor resistência, como também com limitações funcionais, que podem ser de natureza motora, cognitiva ou sensorial, e que têm sido objeto de inúmeros estudos.

Com efeito, a investigação realizada neste âmbito alerta para a possibilidade de se encontrarem estratégias e/ou medidas que permitem compensar eficazmente as fraquezas inerentes ao processo de envelhecimento, de modo a que as mesmas não se traduzam, inevitavelmente, em comportamentos que levam ao aumento da sinistralidade rodoviária.

Antes de mais, são vários os autores que mencionam as características associadas à idade que afetam positivamente a segurança rodoviária. Algumas provêm da alteração de necessidades e hábitos: face ao tempo que têm disponível, os seniores podem escolher livremente a frequência, horas, tipos e meios de deslocação, pelo que normalmente evitam a exposição às situações de maior risco de acidente - horas de ponta, noite, mau tempo, vias de tráfego intenso ou complexo, etc.. Por outro lado, a experiência acumulada ao longo dos anos torna-os mais conhecedores e cautelosos, sabendo ajustar o comportamento às diferentes condições internas (físicas e psicológicas) e externas (ambiente rodoviário).

Outros consideram, também, que não se pode generalizar, porquanto nem todas as insuficiências representam um risco acrescido de acidente e nem todos os seniores apresentam comportamentos de risco. Adiantam, mesmo, que as limitações efetivamente graves do ponto de vista da segurança rodoviária se circunscrevem a um conjunto restrito de problemas, como a demência, e de pessoas.

Tratam-se, por conseguinte, de argumentos cientificamente fundamentados, que vêm rebater a crença de que os seniores, por si só, constituem um grupo de risco. Existe uma diferença entre o maior risco destes utentes sofrerem lesões na sequência de um acidente, fruto da sua fragilidade, e um risco acrescido de se envolverem em acidentes devido às limitações funcionais, que tem sido amplamente questionado.

Neste sentido, a literatura contemporânea enfatiza o novo contexto sociocultural e a necessidade de manter um nível satisfatório de mobilidade e independência para os seniores.

Tendo em conta que o número de condutores com mais de 65 anos é cada vez maior, como consequência da evolução demográfica, há que garantir condições de segurança para este grupo de utentes pelo máximo tempo possível. Considera-se que o simples retirar da carta de condução a alguém que ainda é saudável e capaz de exercer uma condução segura é de todo desaconselhável, pelos seguintes motivos:

- Porque o automóvel é o meio mais seguro de viajar para os idosos, que ficam mais expostos ao risco de acidente como peões e ciclistas.
- Porque pode implicar uma redução da vida social e, conseqüentemente, da qualidade de vida.
- Porque condiciona a mobilidade e pode aumentar a dependência de terceiros, sobretudo quando residem em locais afastados dos centros urbanos ou com uma rede de transportes públicos pouco desenvolvida.
- Porque o declínio natural da visão, audição, força, flexibilidade e reflexos, entre outros, são dificuldades que, regra geral, podem ser facilmente contornadas.

Apela-se, pois, ao desenvolvimento de ações, segundo várias vertentes, que contribuam para ultrapassar estas e outras debilidades.

No âmbito das infraestruturas, faz-se menção a certos princípios que devem estar presentes aquando da conceção e construção das vias, como a função a que se destinam, para que o comportamento dos utilizadores seja corretamente influenciado, e com informação clara e precisa, de modo a prevenir a sobrecarga mental (*overload*); importância da visibilidade e sinalização nas interseções, local crítico para estes utentes pela maior complexidade; vias com ilhéus, proporcionando distâncias de atravessamento mais curtas e mais tempo para o fazer, etc.

Outras intervenções dizem respeito aos veículos, em termos de *design* e de sistemas de assistência ao condutor (*driver assistance systems*). Efetivamente, a vasta gama de tecnologias atualmente disponíveis nos automóveis tornam os veículos mais seguros e facilitam a tarefa de conduzir. Algumas destas adaptações tecnológicas são simples, como as que visam compensar limitações motoras (direção assistida, menor pressão para acionar pedais, ...), outras são mais avançadas – alertam os condutores e representam um auxílio para o próprio processamento da informação (Ex: assistente de condução noturna e de estacionamento, sistema de luzes inteligente, etc.).

No âmbito do ensino da condução, são abordados temas que se prendem com a atualização e aperfeiçoamento dos condutores.

A realização de controlos médicos regulares e a disponibilidade de transportes públicos alternativos e com preços comportáveis são questões que também se levantam neste contexto.

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), com o objetivo de prevenir a sociedade para esta problemática e incentivar mudanças de comportamento, quer por parte dos seniores, quer dos outros utentes relativamente a eles, tem procurado fomentar campanhas de informação e sensibilização, designadamente, ao abrigo do Concurso de Prevenção e Segurança Rodoviárias, promovido pelo Ministério da Administração Interna (MAI).

Nos dias de hoje, torna-se imperativo dar resposta às necessidades dos seniores, procedendo a ajustamentos em vários domínios e tratando-os com o respeito que merecem, por forma a que os *deficits* associados à idade não representem um obstáculo ao direito à mobilidade e a um padrão de vida saudável.

De facto, os custos decorrentes da implementação de medidas que beneficiem estes utentes diluem-se, quando comparados com os gastos relacionados com a sinistralidade, principalmente numa época que se caracteriza por uma população ativa em envelhecimento.