

## OS SÉNIORES E A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

### Enquadramento

O conceito de “Séniore” tem sofrido grandes alterações ao longo dos anos. Geralmente utiliza-se como referência a idade da aposentação, incluindo-se neste grupo as pessoas com idade igual ou superior a 65 anos, pelo que este foi o critério adoptado no presente trabalho.



Analisando a taxa de mortalidade registada pelos utentes com idade igual ou superior a 65 anos e a média dos restantes grupos etários (até aos 64 anos), verifica-se que o risco de morte em acidentes de viação é bastante mais elevado na faixa etária dos  $\geq 65$  anos, destacando-se o grupo com idades iguais ou superiores a 75 anos.

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, actualmente, é nesta fase da vida que surgem os principais problemas de carácter funcional.

Um outro aspecto que se prende, igualmente, com o aumento da esperança de vida é o crescimento gradual da proporção de pessoas com idade igual ou superior a 65 anos, no total da população, prevendo-se a continuação desta tendência, pelo menos nos anos mais próximos. Importa, pois, estar particularmente atento às condições de segurança e mobilidade deste grupo de utentes.

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

Apesar da 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, vão ficando progressivamente prejudicadas, tendo como

consequência o aumento do tempo de reacção, bem como a redução das capacidades de previsão e antecipação do risco.

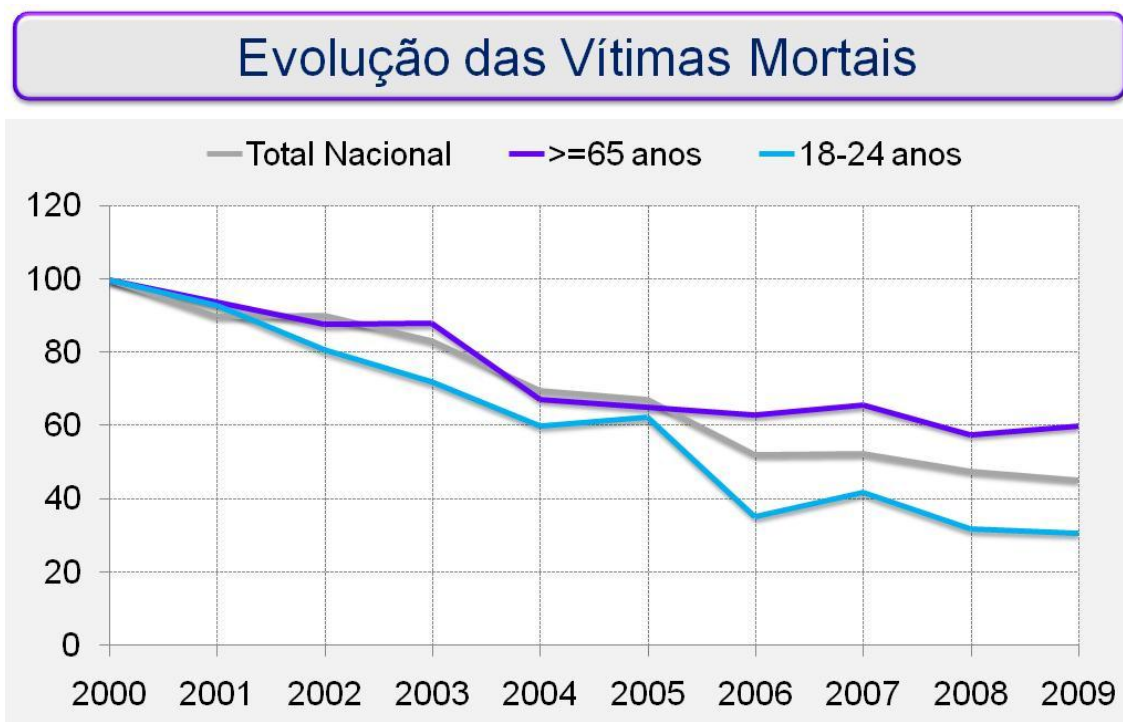
Estas insuficiências, contudo, podem ser, e são, frequentemente, compensadas por aspectos positivos, como sejam a experiência e sabedoria adquiridas ao longo dos anos. De uma forma geral, estes utentes tornam-se mais vigilantes e cautelosos. Os comportamentos de risco diminuem e, muitas vezes, alteram os seus hábitos de circulação, conduzindo menos à noite, evitando 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.

## Evolução

Uma análise da sinistralidade envolvendo os utentes com idade igual ou superior a 65 anos desde o ano 2000, permite verificar que o número de vítimas mortais diminuiu 40%.

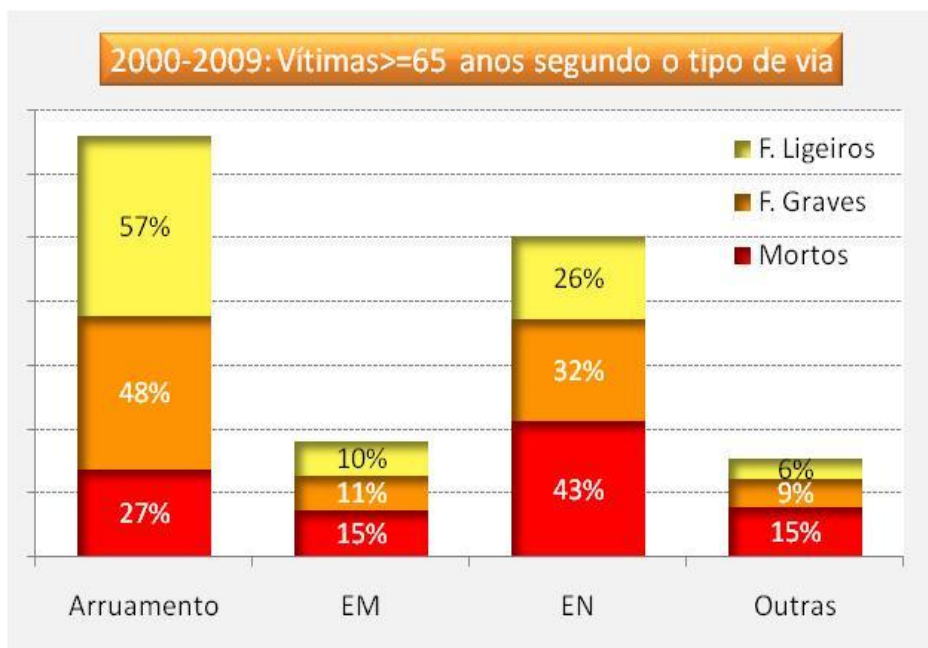
Esta redução foi inferior à que se observou a nível nacional, no valor de -55% mortos, e entre os jovens dos 18 aos 24 anos, que registaram um decréscimo de 69% vítimas mortais.



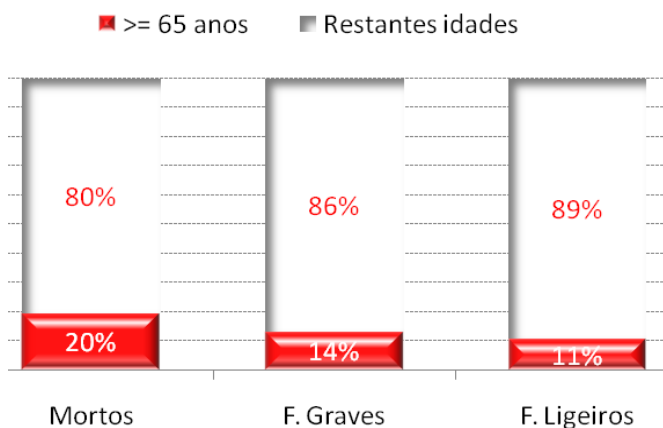
## Caracterização

A caracterização da sinistralidade efectuada neste ponto tem como referência os valores observados no período 2000-2009.

Relativamente à localização, mais de metade das vítimas registadas entre os séniores resulta de acidentes ocorridos em meio urbano (52% do total de mortos, 69% feridos graves e 70% feridos ligeiros), principalmente em arruamentos e em atravessamentos de localidades por estradas nacionais.



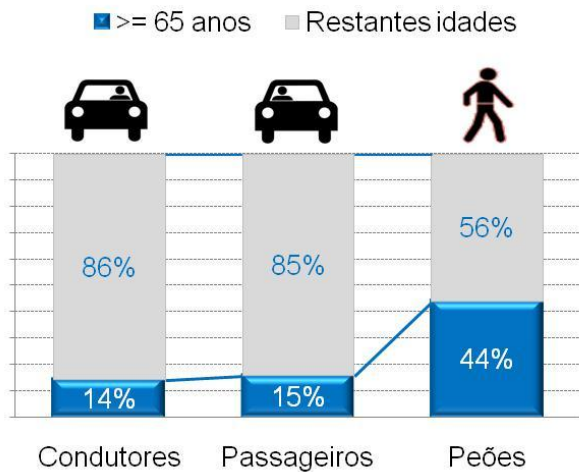
## 2000-2009: Vítimas >=65 anos por tipo de lesão



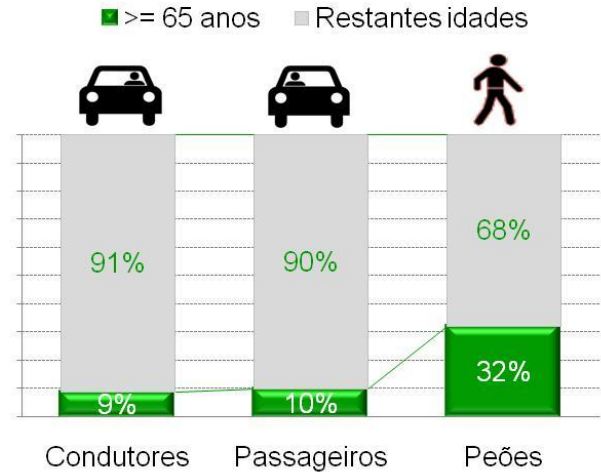
Em termos nacionais, as vítimas com idade igual ou superior a 65 anos constituem cerca de 20% do total de mortos, 14% dos feridos graves e 11% dos feridos ligeiros.

Esta distribuição, no entanto, difere bastante consoante a categoria de utentes considerada, sobretudo no caso das vítimas mortais e dos feridos graves, conforme ilustram os gráficos seguintes.

### VÍTIMAS MORTAIS

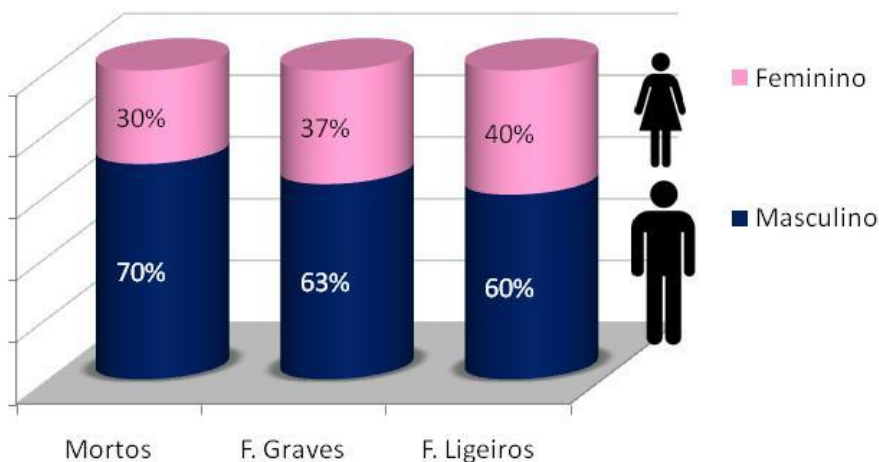


### FERIDOS GRAVES



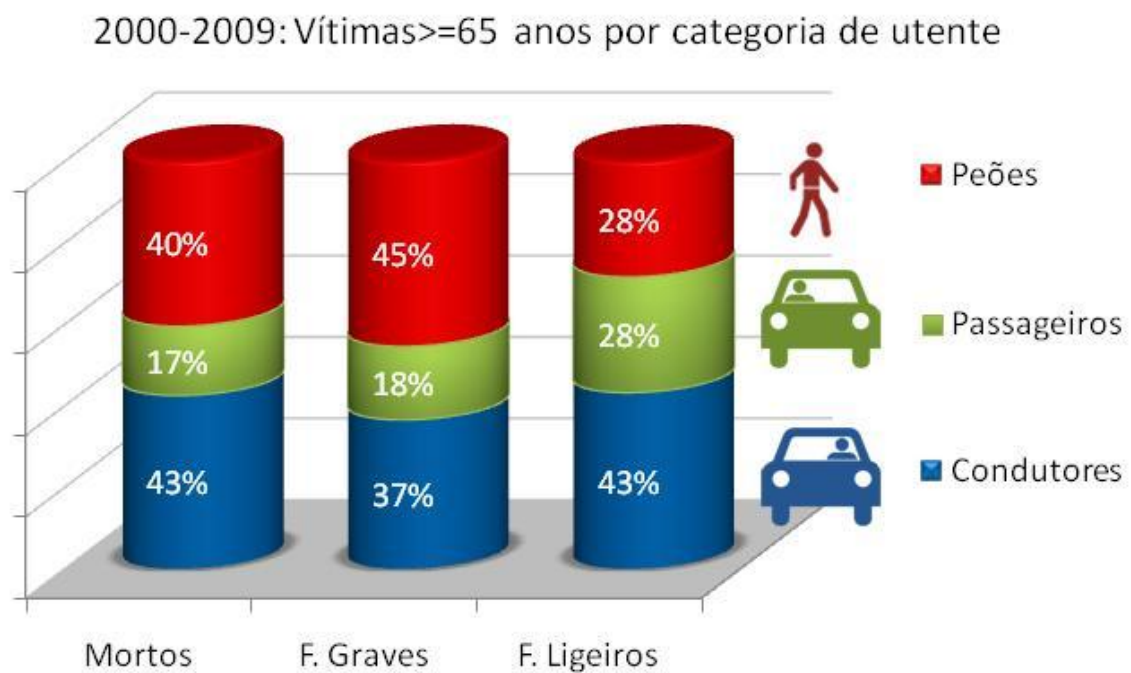
Com efeito, verifica-se que as vítimas da faixa etária >= 65 anos assumem proporções consideravelmente elevadas entre os peões, comparativamente com os passageiros e condutores, constituindo cerca de 44% do total de peões mortos e 32% dos feridos graves.

2000-2009: Vítimas >= 65 anos segundo o sexo



Em relação ao género, é evidente a predominância dos homens, que representam 70% do total de vítimas mortais com idade igual ou superior a 65 anos, 63% dos feridos graves e 60% dos ligeiros.

Atendendo à repartição das vítimas segundo a categoria de utente, verifica-se que 43% do total de mortos com idade  $\geq 65$  anos são condutores, 17% são passageiros e 40% peões. Já no caso dos feridos graves, os peões apresentam um peso superior (45% do total de feridos graves), seguindo-se os condutores (37%) e os passageiros (18%). No que respeita aos feridos ligeiros, destacam-se os condutores (43%), enquanto os passageiros e peões assumem igual representatividade (28% cada).



## Medidas

Conforme já foi referido no início, a vulnerabilidade dos séniores está relacionada essencialmente com dois factores: a fragilidade física e limitações funcionais, que surgem com o avançar da idade.

Em situação de acidente, o risco de morrer ou de sofrer ferimentos graves é, sem dúvida, mais elevado para os séniores do que para os jovens e adultos, devido à sua maior fragilidade física, sendo que este factor é particularmente crítico no caso dos peões.

Esta realidade confirma-se quando se analisa o número de vítimas mortais registado no período de 30 dias após a ocorrência dos acidentes (“Mortos a 30 dias”), em conformidade com a metodologia que entrou em vigor em Janeiro de 2010. Efectivamente, verifica-se que praticamente metade das vítimas mortais a “30 dias” (46%) registadas durante o 1º semestre do ano transacto têm idade igual ou superior a 65 anos e, ainda, que os atropelamentos foram os acidentes que apresentaram acréscimos mais elevados (+75%).

Já no que respeita às limitações funcionais, a investigação realizada neste âmbito alerta para a possibilidade de se encontrarem estratégias e/ou medidas que permitam compensar eficazmente as fraquezas inerentes ao processo de envelhecimento.

Neste sentido, refere-se a actualização, aperfeiçoamento e formação dos condutores, a realização de controlos médicos regulares, bem como intervenções ao nível do *design* dos veículos, das infra-estruturas e dos equipamentos rodoviários, destinadas a beneficiar este grupo de utentes.

Os custos resultantes da implementação de medidas nas diversas áreas diluem-se, quando comparados com os gastos associados à sinistralidade, principalmente numa época em que se prevê um aumento significativo da percentagem de pessoas com idade igual ou superior a 65 anos, no total da população.

Com o objectivo de prevenir os séniores para esta problemática, têm sido desenvolvidas campanhas de informação e sensibilização, designadamente no âmbito do Concurso de Prevenção e Segurança Rodoviárias, promovido todos os anos pelo Ministério da Administração Interna (MAI) e acompanhado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR).

É, igualmente, neste contexto que se insere a primeira campanha de segurança rodoviária que a ANSR vai lançar este ano, em parceria com várias entidades, dedicada aos “PEÕES SÈNIORES”.

Concluindo, a crescente importância deste estrato da população entre os utentes da via pública, e consequente aumento do risco de acidente para esta faixa etária ( $\geq 65$  anos), exige que se procedam a ajustamentos em vários domínios, visando garantir a sua integração no sistema de circulação rodoviária em condições de segurança.