



UNIÃO GERAL DE TRABALHADORES

Carlos Silva
Secretário Geral - Secrétaire Général
General Secretary - Generalsekretär

Lucinda Dâmaso
Presidente - Président
President - Präsident

N/ref.: **SG/046/2016**

Data: **01-08-2016**

Exm^{os} Senhores

- Primeiro-Ministro, Dr. António Costa
- Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, Dr. Pedro Marques
- Ministro do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social, Dr. José Vieira da Silva

No passado dia 29 de julho, a UGT foi surpreendida pela publicação em Diário da República do Decreto-Lei 40/2016, diploma este que vem introduzir inúmeras alterações ao Código da Estrada.

Da análise do diploma em causa verificamos que é aumentada dos 65 para os 67 anos a idade máxima para a condução das categorias D1, D1E, D,DE e CE cuja massa máxima autorizada exceda 20.000 kg, desde que os condutores mantenham a aptidão física, mental e psicológica.

Desde logo, a UGT não pode deixar de lamentar a metodologia seguida pelo Governo para proceder à alteração em causa - alteração esta que irá ter implicações na vida de inúmeros trabalhadores numa matéria tão importante como o acesso à idade de reforma, avançando para a publicação do diploma, sem que previamente tenha encetado um qualquer processo negocial (ou mesmo de mera consulta) com os sindicatos do sector.

Efetivamente, importa ter aqui presente que, em 2013, momento em que o Governo anterior decidiu de forma unilateral aumentar a idade de reforma, a UGT bateu-se pela introdução na lei de um regime de salvaguarda para estes trabalhadores, tendo ficado expressamente salvaguardado que *"A idade normal de acesso à pensão de velhice mantém-se em 65 anos relativamente aos beneficiários que se encontrem impedidos legalmente de continuar a prestar o trabalho ou atividade para além daquela idade e que os tenham efetivamente prestado, pelo menos, nos cinco anos civis imediatamente anteriores ao ano de início da pensão."*

Agora, com a publicação do Decreto-Lei 40/2016 são alterados de uma forma unilateral, sem qualquer envolvimento dos sindicatos do setor, os pressupostos de acesso à pensão de reforma de um grupo de trabalhadores, solução esta, relativamente à qual, não podemos deixar de manifestar a nossa total rejeição.

Importa ainda ter presente que, no nosso entender, a segurança que deve ser exigida para o transporte pesado de passageiros não foi devidamente equacionada na alteração legislativa agora levada a cabo, na medida em que não parece atender à natural perda das faculdades físicas e intelectuais do indivíduo, a qual se acentua a partir dos 65 anos de idade.

Membros:



UNIÃO GERAL DE TRABALHADORES

Av. Almirante Gago Coutinho, 132 - 1700-033 LISBOA - Telef. +351 213 931 200 - Fax +351 213 974 612
e-mail: geral@ugt.pt - site: www.ugt.pt - PORTUGAL





Mais, atendendo à inevitabilidade da solução adotada – o diploma entra em vigor no dia seguinte à sua publicação – a UGT exige a clarificação do regime de acesso à pensão de reforma por parte destes trabalhadores relativamente a uma questão que entendemos não estar devidamente salvaguardada e que se prende com a possibilidade de alguns trabalhadores aos 65 anos de idade não se encontrem aptos física, mental ou psicologicamente, para efeitos de revalidação do título e, nesse caso, ficarem impossibilitados de exercer a sua profissão.

Para a UGT é fundamental que estes trabalhadores continuem a poder aceder à pensão de velhice aos 65 anos, sem que lhes seja aplicada uma qualquer penalização, solução esta que entendemos dever resultar expressamente da lei com vista a evitar quaisquer dúvidas interpretativas nesta sede.

Carlos Silva
Secretário Geral da UGT

Membros:



UNIÃO GERAL DE TRABALHADORES

Av. Almirante Gago Coutinho, 132 - 1700-033 LISBOA - Telef. +351 213 931 200 - Fax +351 213 974 612
e-mail: geral@ugt.pt - site: www.ugt.pt - PORTUGAL

ANSR

AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

FICHA TEMÁTICA

OS SENIORES

2004-2013



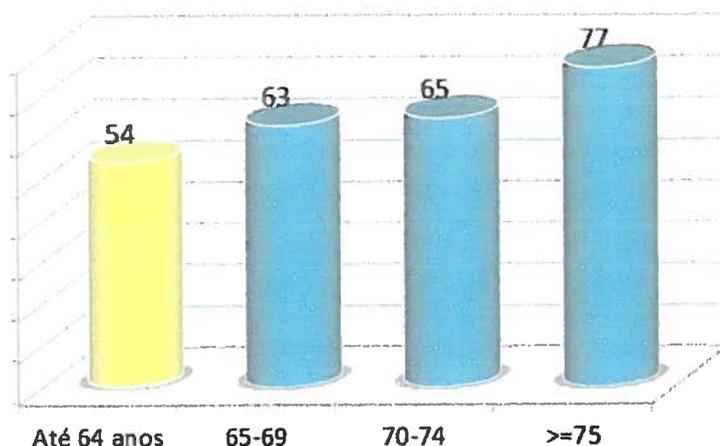
Núcleo de Estudos e Planeamento (NEP)
Unidade de Prevenção Rodoviária (UPR)
Urbanização de Casal de Cabanas, Cabanas Golf, 2734-507 Barcarena
• Linha Geral: 214 236 800 (9:30-18:00H)
• Correo eletrónico: transito@ansr.pt URL: <http://www.ansr.pt>

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).

2012: Vítimas mortais/Milhão habitantes



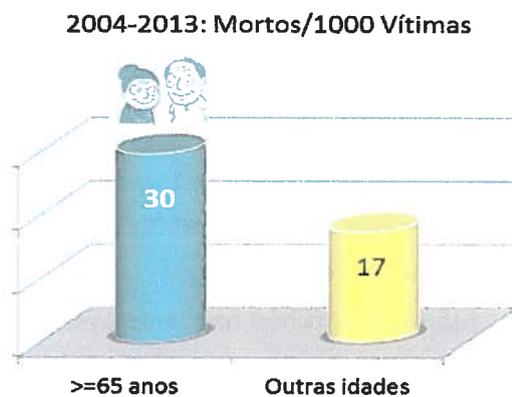
Com efeito, na sequência de um aumento progressivo da esperança de vida, fala-se cada vez mais numa “4.ª idade”, que abrange as pessoas com mais de 75 anos, sendo que, atualmente, é nesta fase da vida que surgem os principais problemas de caráter funcional.

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.

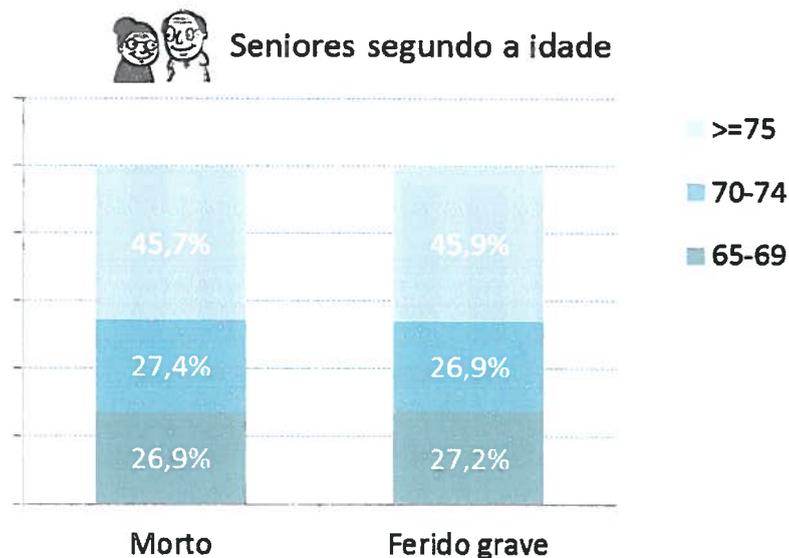
O elevado índice de mortalidade associado aos seniores é determinado, fundamentalmente, por dois fatores: a sua fragilidade física e as limitações funcionais, que aparecem com o avançar da idade. Estas últimas, no entanto, variam muito de indivíduo para indivíduo, não sendo possível traçar um padrão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



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.



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).

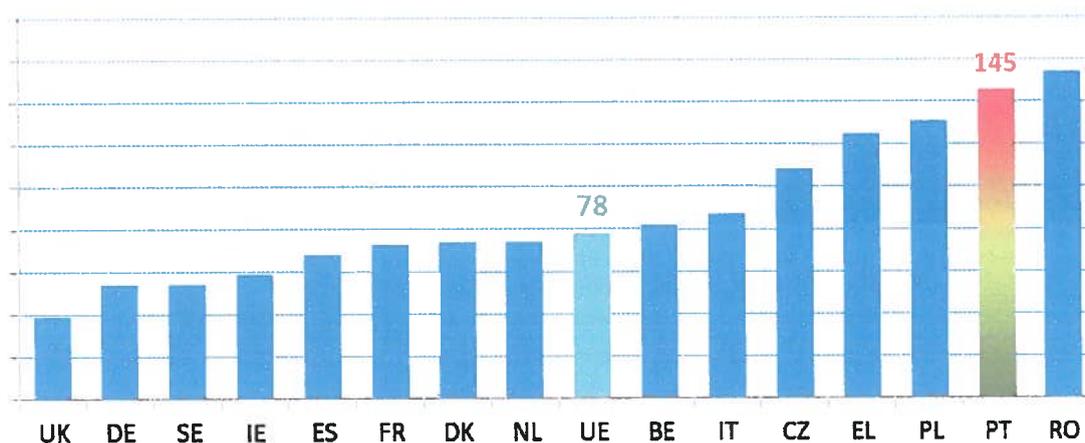
As insuficiências dos mais idosos, contudo, podem ser, e são frequentemente, compensadas por aspetos positivos, como sejam a experiência e sabedoria adquiridas ao longo dos anos.

De uma forma geral, estes utentes tomam-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

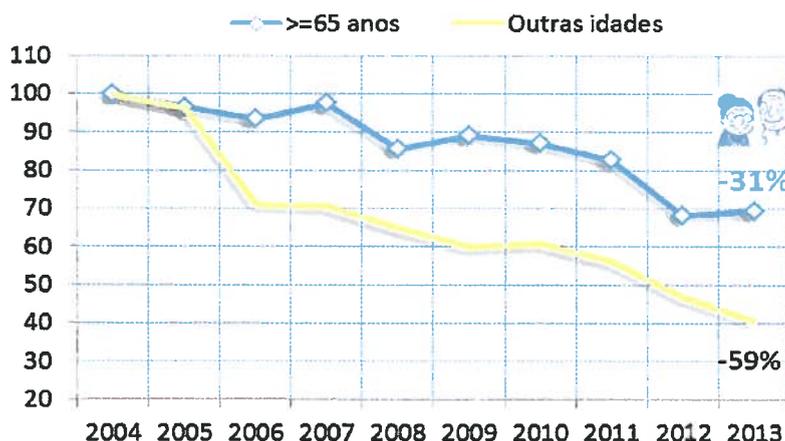


Source: CARE Database/EC
 Date of query: september 2012

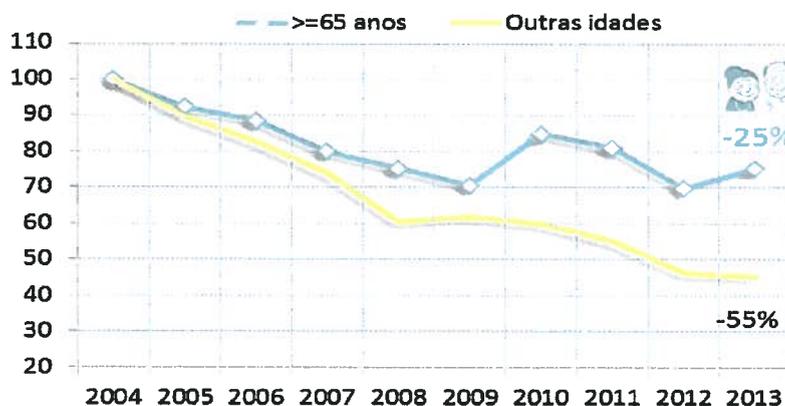
Evolução

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



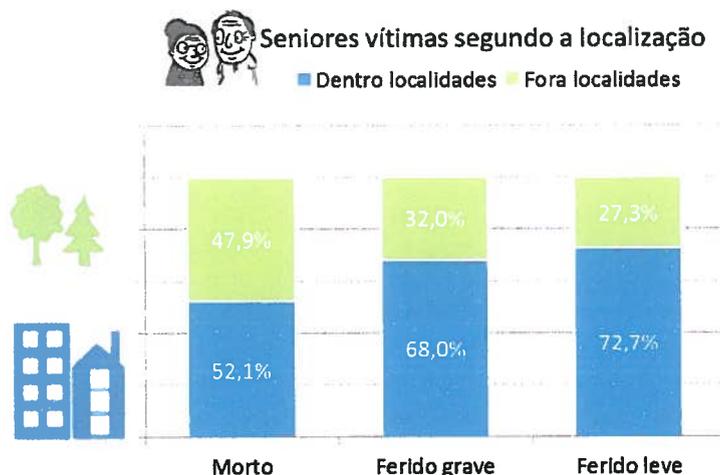
Em 2013, observou-se, mesmo, um ligeiro aumento das vítimas mortais (+1%) e dos feridos (+8%), relativamente ao ano anterior, ao contrário do que sucedeu nos utentes com menos de 65 anos.

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

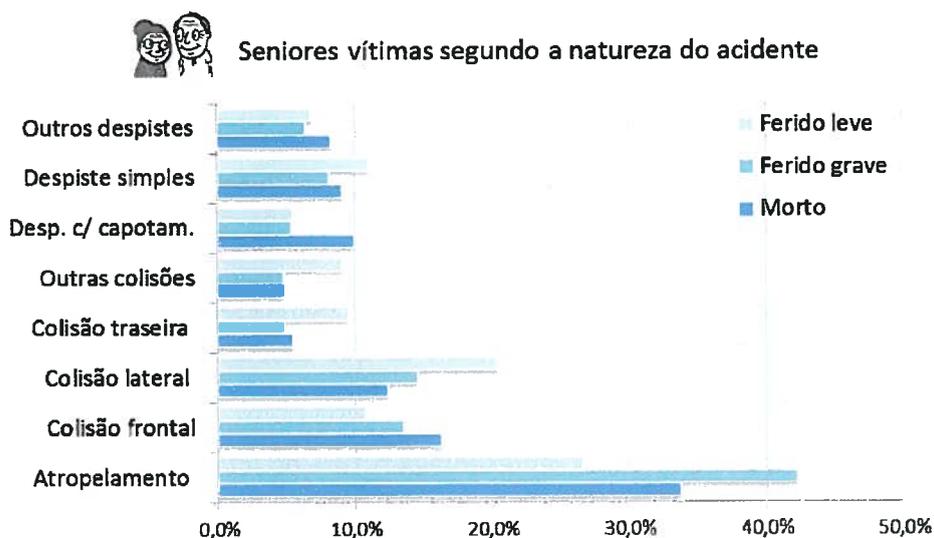
As características da sinistralidade apresentadas neste ponto baseiam-se nos valores registados no período 2004-2013.

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.



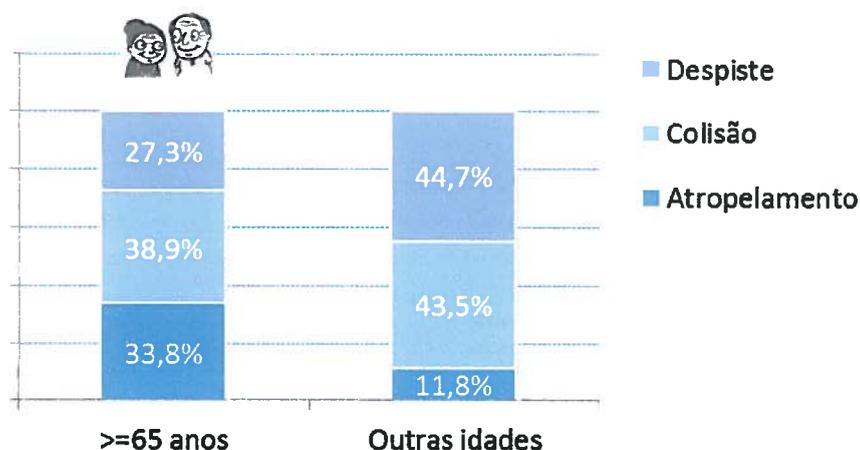
Cerca de 40% das vítimas mortais e 30% dos feridos registaram-se em estradas nacionais, e os arruamentos foram responsáveis por 30% dos mortos e 50% dos feridos.

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

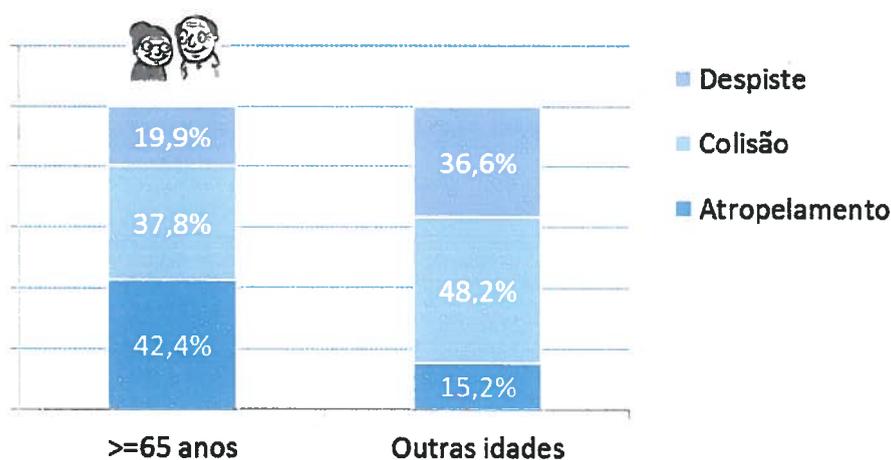


Comparando estes acidentes com os que envolvem os outros grupos etários, verifica-se existirem diferenças significativas na proporção de atropelamentos e despistes: 34% do total de vítimas mortais e 42% dos feridos graves registados entre os seniores resultam de atropelamentos, contra, respetivamente, 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



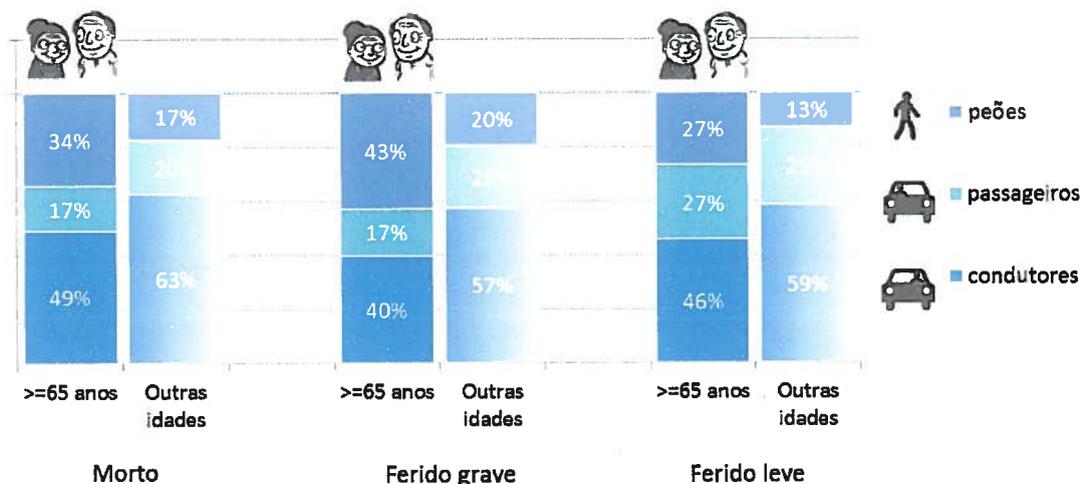
Feridos graves segundo a natureza do acidente



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).

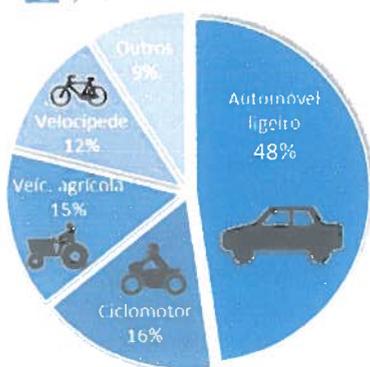
Em comparação com o grupo ≤ 64 anos, constata-se que a representatividade dos condutores e passageiros entre os seniores é inferior (muito embora os condutores continuem a prevalecer), e que a dos peões, pelo contrário, é muito mais elevada.

Vítimas segundo a categoria de utente

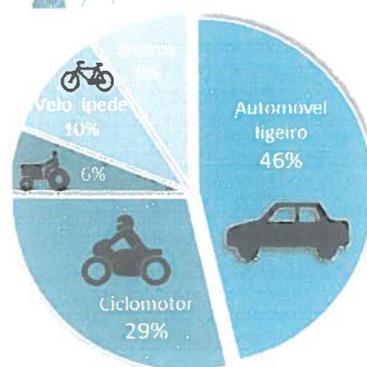


Analisando os condutores com idade ≥ 65 anos mortos e feridos graves, verifica-se que aproximadamente metade destas vítimas conduz automóveis ligeiros (48% dos mortos e 46% dos feridos graves). No caso das vítimas mortais, salientam-se ainda os condutores de ciclomotores (16% dos condutores mortos), 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.

Condutores mortos



Condutores f. graves



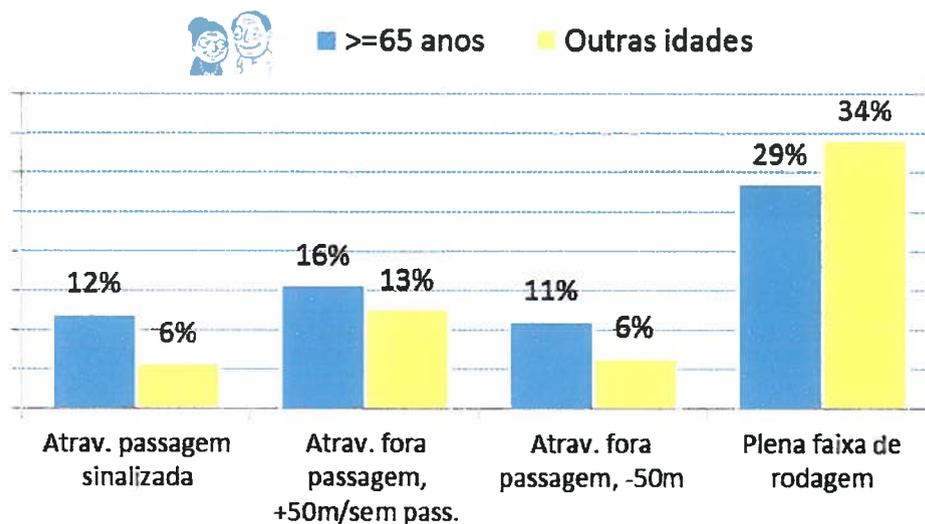
No que respeita às ações ou manobras destes condutores, a maior parte (2/3) seguia em marcha normal e, como informação complementar, não apresentavam indicação de qualquer irregularidade.

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%).

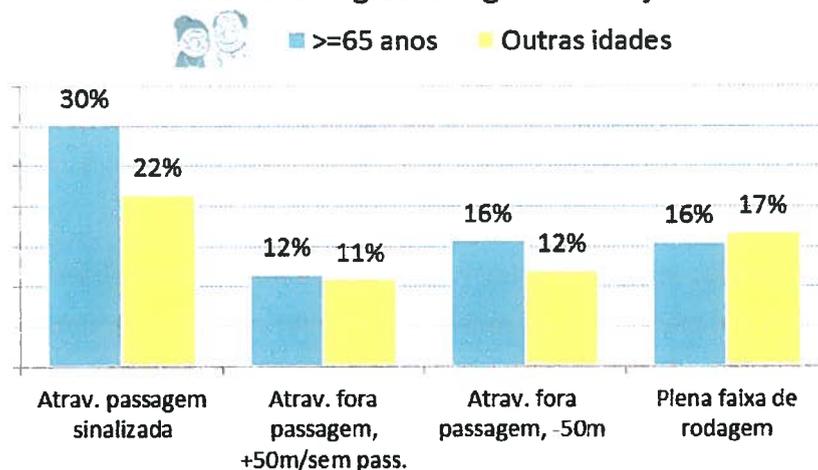
As outras ações mais significativas – o atravessamento fora da passagem para peões, a mais de 50 metros ou quando não existe passagem para peões (16% mortos), em passagem sinalizada (12%) e fora da passagem para peões, a menos de 50 metros (11%) - foram mais frequentes entre os seniores do que para os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

Peões mortos segundo as ações



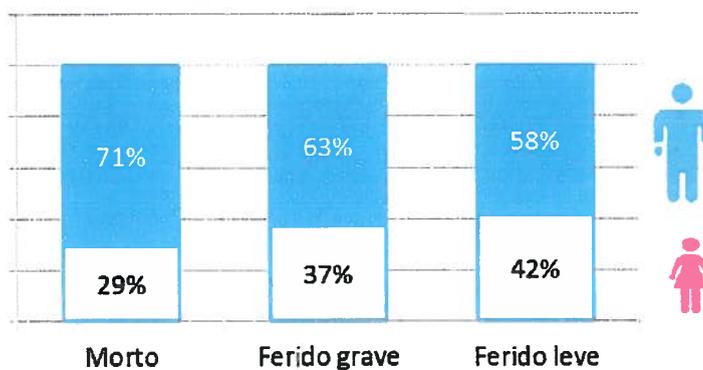
No caso dos feridos graves, o atravessamento da via em passagem sinalizada foi a ação mais comum: 30% para os seniores e 22% nos outros grupos etários. Verificaram-se também valores elevados entre os peões que se encontravam em plena faixa de rodagem (16% dos peões com idade ≥ 65 anos gravemente feridos)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

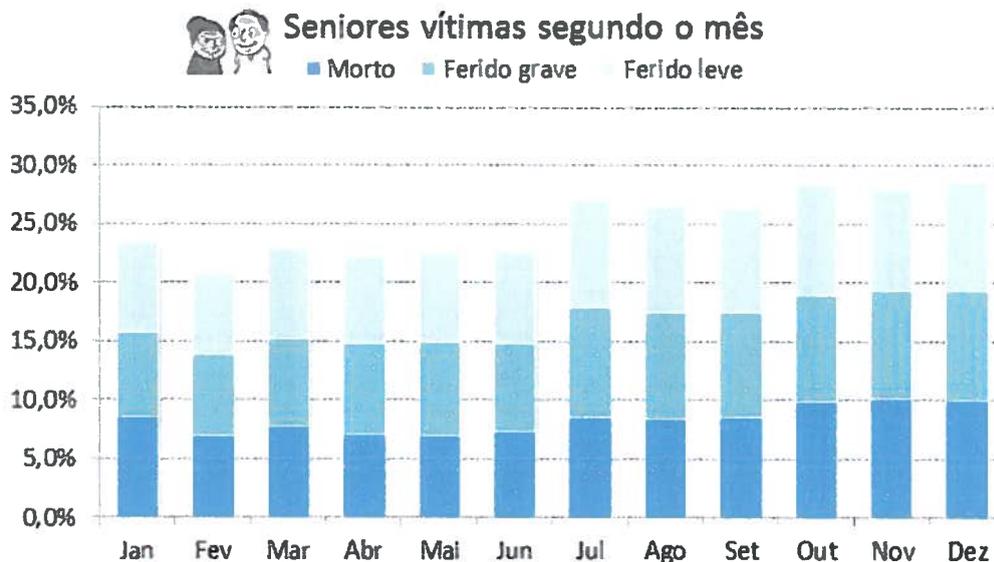


Relativamente à classificação das vítimas segundo o género, os homens constituem 71% do total de vítimas mortais registado entre os seniores, 63% dos feridos graves e 58% dos ligeiros. A predominância do sexo masculino deve-se aos condutores, pois no caso dos passageiros com idade ≥ 65 anos, mais de 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.

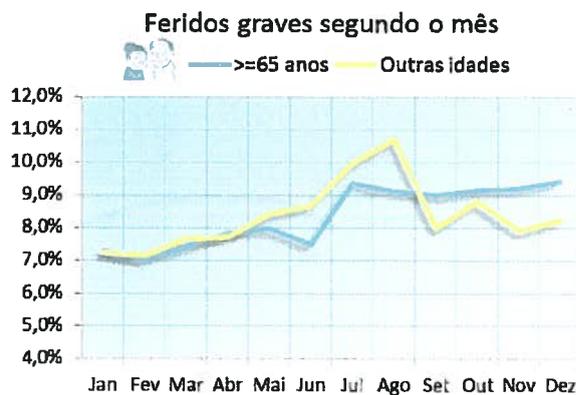
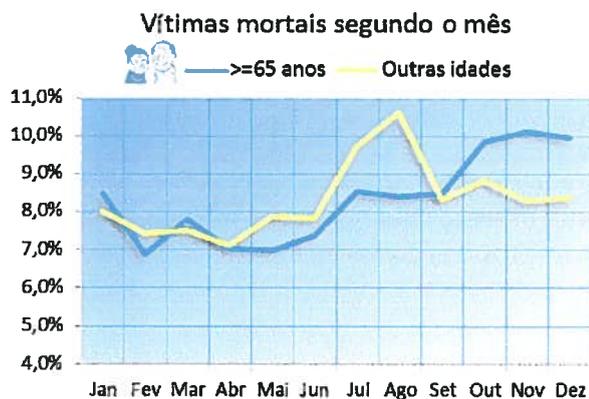
Seniores Vítimas segundo o género



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).



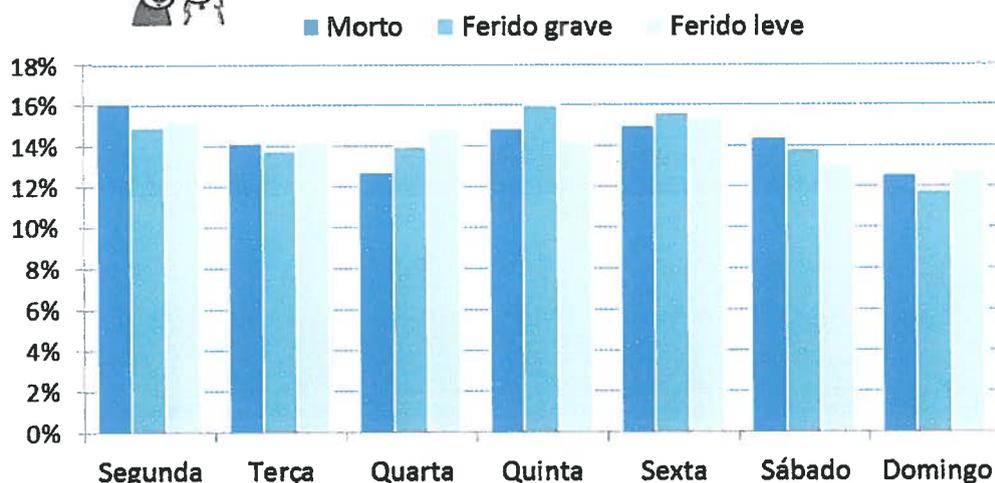
Em comparação com a distribuição registada pelos outros grupos etários, os acidentes com mortos ou feridos graves envolvendo seniores são relativamente menos frequentes nos meses de maio a agosto, e assumem proporções superiores entre setembro e dezembro.



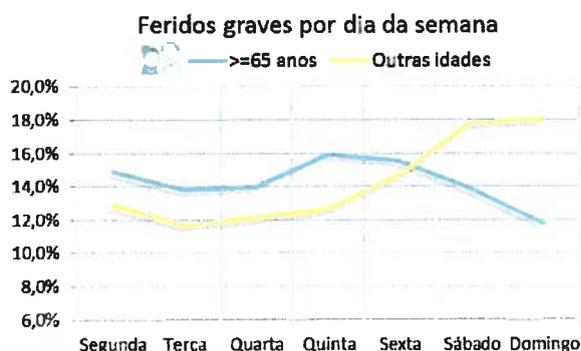
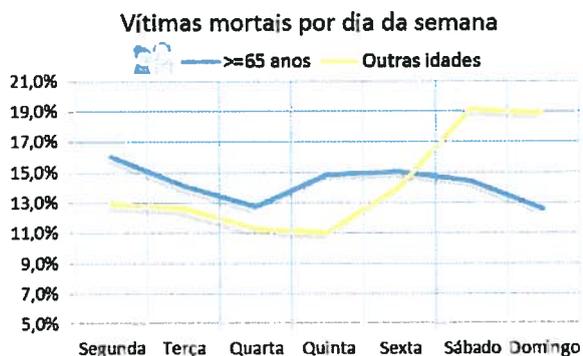
Em relação aos dias da semana, a distribuição das vítimas é bastante uniforme, não havendo nenhum dia a assinalar.



Seniores vítimas segundo o dia da semana



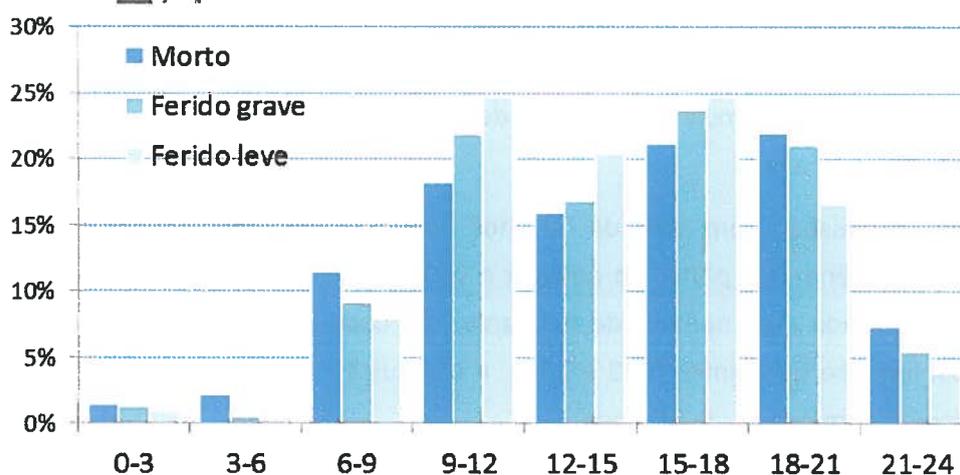
Contudo, comparando esta repartição com a dos utentes até aos 64 anos, verifica-se que a percentagem de mortos e feridos graves registada aos fins de semana (sábado e domingo) é muito menos significativa na sinistralidade com seniores (observando-se, até, uma ligeira redução relativamente aos dias úteis): 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 tomam 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.

