

FICHA TEMÁTICA

OS JOVENS

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>

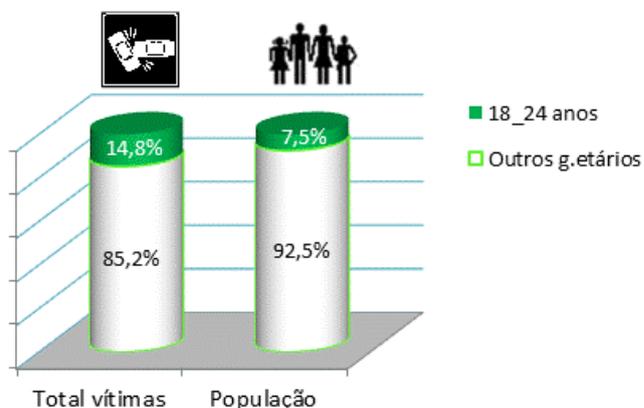
Enquadramento

A abordagem da sinistralidade envolvendo jovens incide sobre os utentes com idades compreendidas entre os 18 e os 24 anos. Este critério baseia-se na idade mínima exigida para a obtenção da carta de condução de automóveis ligeiros e, por outro lado, no pressuposto geralmente aceite de que um condutor experiente é aquele que conduz há, pelo menos, 6 anos. Deste modo, além dos peões e passageiros com idades compreendidas entre os 18 e os 24 anos, o grupo em análise inclui, apenas, os condutores recém encartados ou sem experiência.

O peso destes utentes no total das vítimas de acidentes de viação tem suscitado um grande interesse e preocupação na literatura de segurança rodoviária por ser excessivamente elevado na generalidade dos países.

Daí que a sinistralidade rodoviária seja considerada uma séria ameaça para todos os jovens, independentemente da sua origem, tendo levado à criação, em 2009, da *YOURS- Youth for Road Safety*, uma organização não governamental que tem como objetivo que os jovens assumam um papel ativo no combate e resolução deste problema.

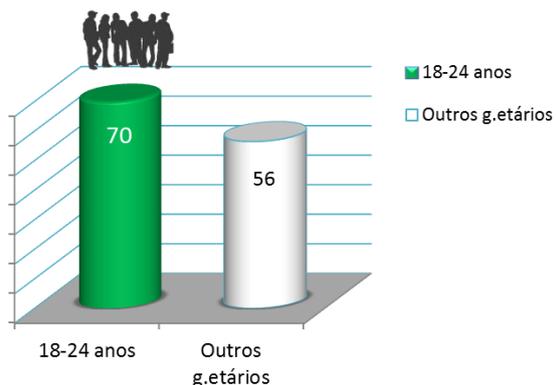
2012: Representatividade dos JOVENS



Em Portugal a situação não é muito diferente: em 2012 (último ano com dados da população disponíveis), os jovens dos 18 aos 24 anos constituíam 8% da população e representaram 15% do total de vítimas resultante de acidentes rodoviários.

A sobre representatividade desta faixa etária verifica-se também em relação aos acidentes mais graves, uma vez que o risco de morte destes utentes é superior ao dos restantes grupos etários.

2012: Vítimas mortais/Milhão habitantes



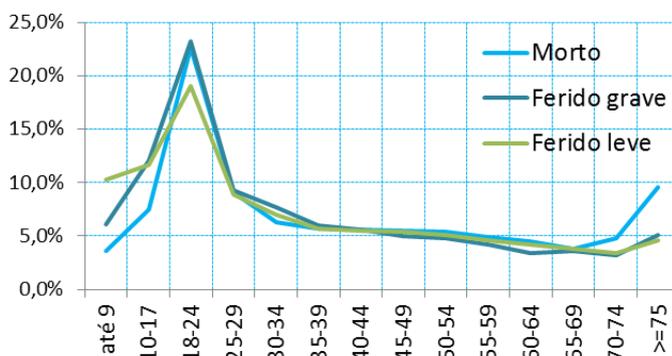
Em 2012, registaram-se 70 mortos por um milhão de habitantes entre os jovens, enquanto no caso dos outros utentes este indicador foi igual a 56.

A investigação efetuada neste âmbito sugere que a causa dos acidentes envolvendo este estrato da população resulta, essencialmente, de uma conjugação de características relacionadas com a idade, designadamente, uma elevada apetência para o risco e insuficientes habilidades/competências de condução, muito embora este não seja um problema que se restrinja aos condutores - o maior número de passageiros vítimas em acidentes rodoviários pertence, igualmente, ao escalão dos 18-24 anos.

2004-2013: CONDUTORES segundo o grupo etário



2004-2013: PASSAGEIROS segundo o grupo etário

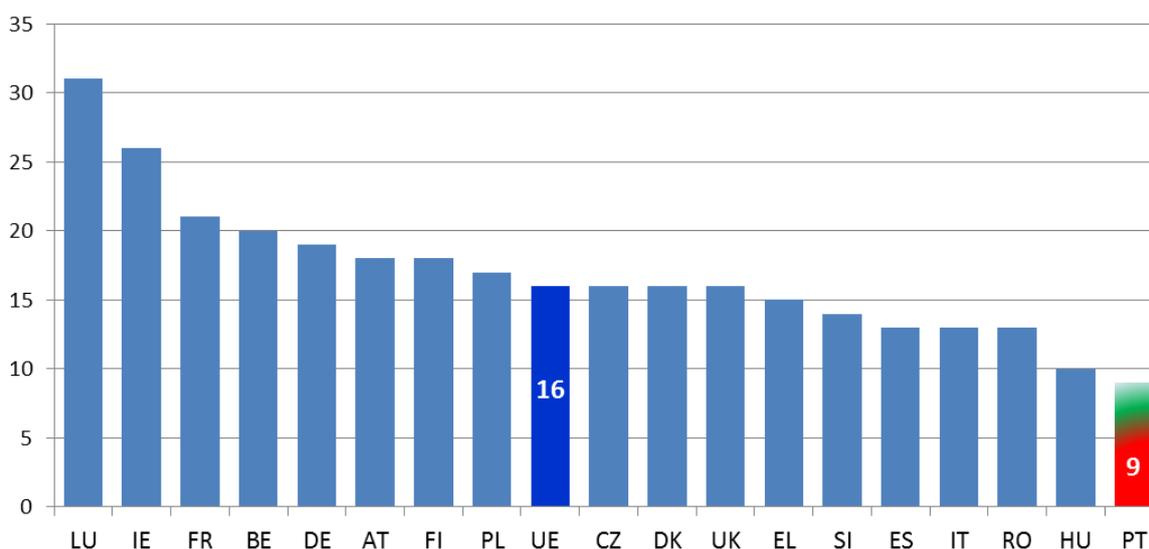


A morte prematura ou invalidez causadas pelos acidentes de viação são tanto mais inaceitáveis quanto mais vasto e diversificado é o leque de medidas de prevenção viáveis e eficazes.

Prova disso são os excelentes resultados alcançados pelos países que têm investido na segurança rodoviária ao longo de décadas, expressos em reduções substanciais dos respectivos índices de sinistralidade.

A nível da União Europeia, Portugal foi o país onde a proporção das vítimas mortais dos 18 aos 24 anos, em relação ao total nacional registado em 2010, assumiu o valor mais baixo (9%).

Proportion of fatalities who were aged 18-24 by country, 2010 (%)

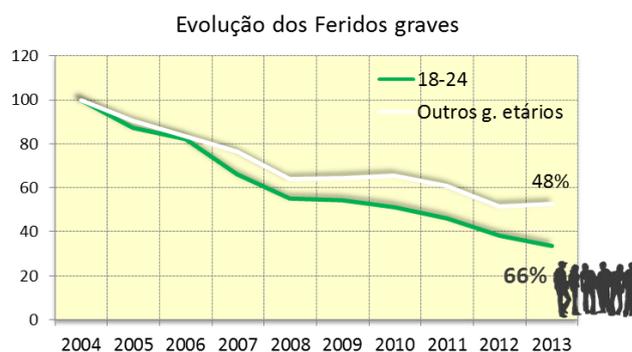
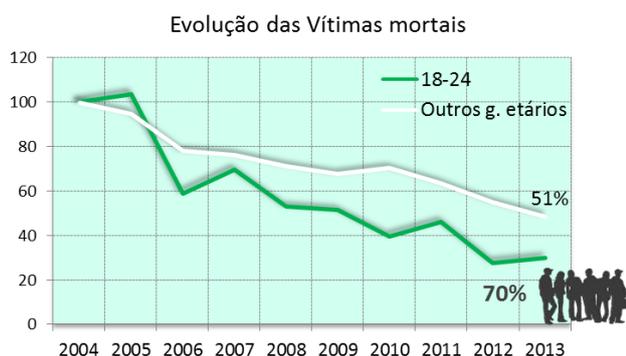


Face ao exposto, considera-se que a posição do país neste domínio específico é bastante satisfatória.

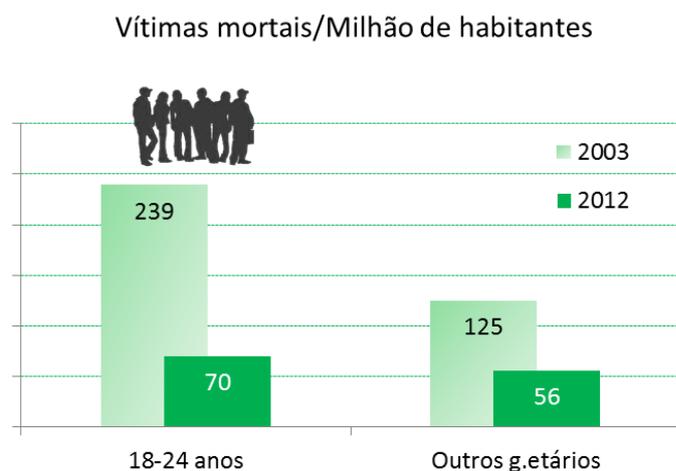
Evolução

Relativamente à evolução das vítimas com idades compreendidas entre os 18 e os 24 anos, constata-se que, na década de 2004 a 2013, o número de mortos e de feridos graves diminuiu 70% e 66%, respetivamente.

Estas reduções foram superiores às que se observaram entre os restantes utentes, que apresentaram decréscimos na ordem dos 51% mortos e 48% feridos graves.



Tendo em conta que para os resultados obtidos não são indiferentes as variações registadas pela população, analisou-se a evolução das vítimas mortais ponderadas pelo número de habitantes de cada um dos grupos em causa (18-24 anos e restantes idades) entre 2003 e 2012 (último ano com dados da população disponíveis).



Verifica-se, então, que neste período a taxa de mortalidade dos jovens se caracterizou por uma diminuição mais acentuada (-71% mortos por milhão de habitantes, comparativamente com -55% para os outros utentes) o que vem confirmar os progressos significativos registados por esta faixa etária nos últimos anos.

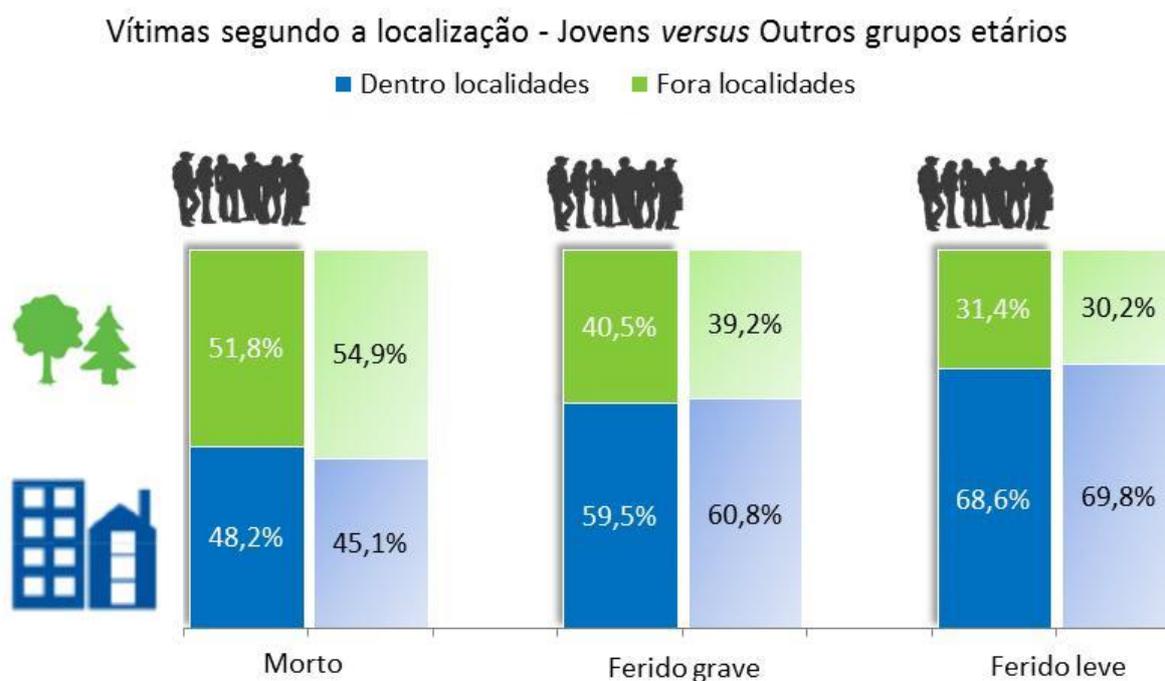
Caracterização

A caracterização da sinistralidade desenvolvida neste capítulo baseia-se nos valores referentes aos anos de 2004 a 2013.

Nestes 10 anos, os jovens representaram 14% do total de mortos registado a nível nacional, 17% dos feridos graves e 16% dos feridos ligeiros.

Em termos de localização, cerca de metade das vítimas mortais resulta de acidentes que ocorrem fora das localidades (52%), principalmente em estradas nacionais, enquanto o número de feridos graves e ligeiros é mais elevado nas zonas urbanas (60% e 69%, respetivamente).

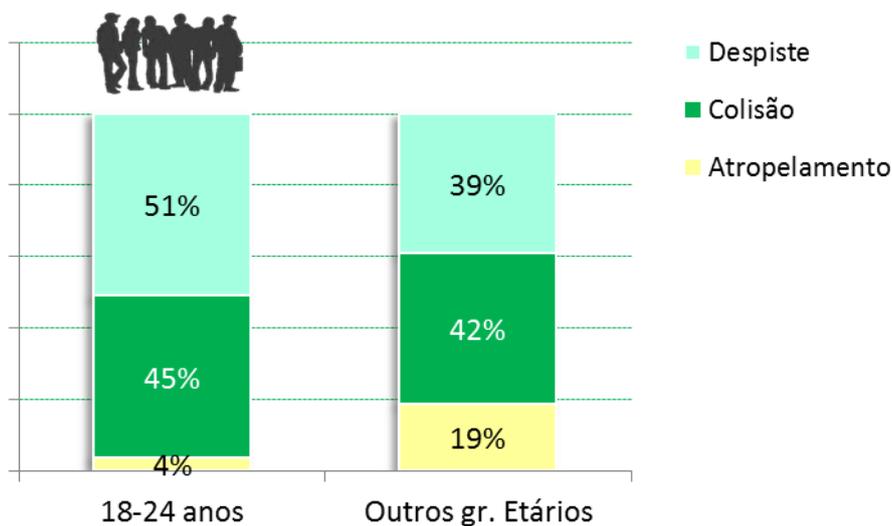
Esta distribuição foi muito semelhante à que se verificou nos restantes grupos etários, conforme evidenciado no gráfico abaixo.



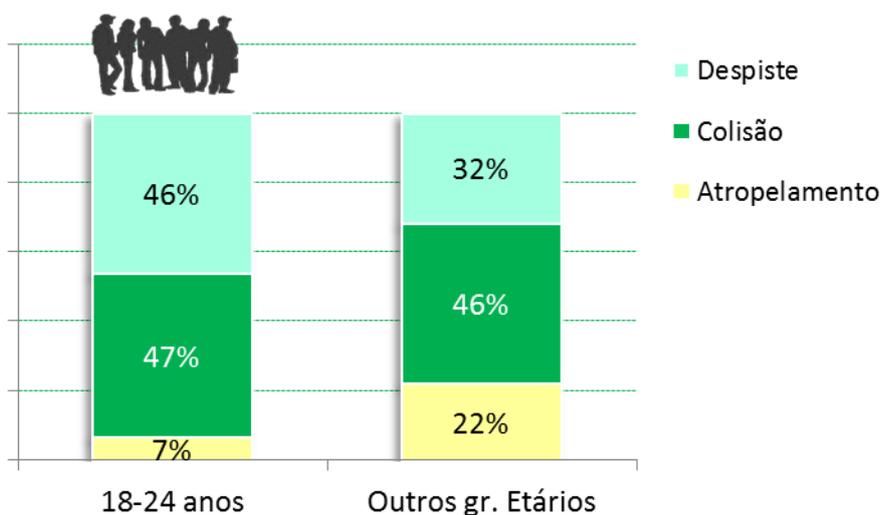
Os acidentes envolvendo jovens repartem-se, basicamente, em colisões e despistes, uma vez que os atropelamentos são pouco frequentes, situando-se entre os 4% (vítimas mortais) e 6% (feridos). Os despistes são responsáveis pelo maior número de jovens mortos (51%) e as colisões pelos feridos graves (47,5%) e ligeiros (53,3%).

Em comparação com os outros grupos etários, destaca-se a grande relevância dos despistes na sinistralidade com jovens: 51% das vítimas mortais *versus* 39% no caso dos outros grupos etários e 46% feridos graves *versus* 32%.

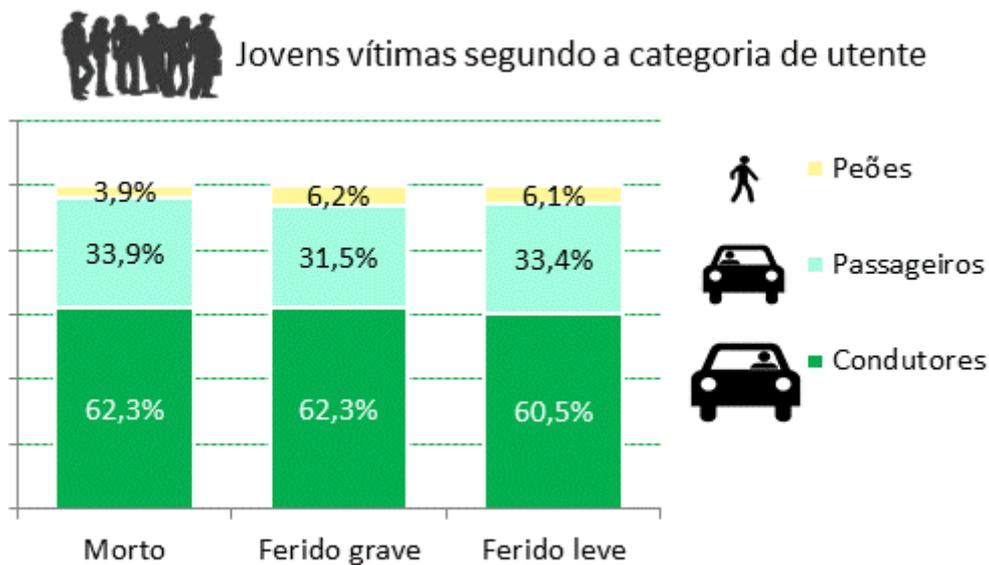
Vítimas mortais segundo a natureza do acidente



Feridos graves segundo a natureza do acidente



No que respeita à categoria de utente, mais de 60% das vítimas são condutores (62,3% dos jovens mortos e feridos graves e 61% dos feridos ligeiros), cerca de 1/3 são passageiros, e os peões representam, apenas, 4% das vítimas mortais e 6% dos feridos.

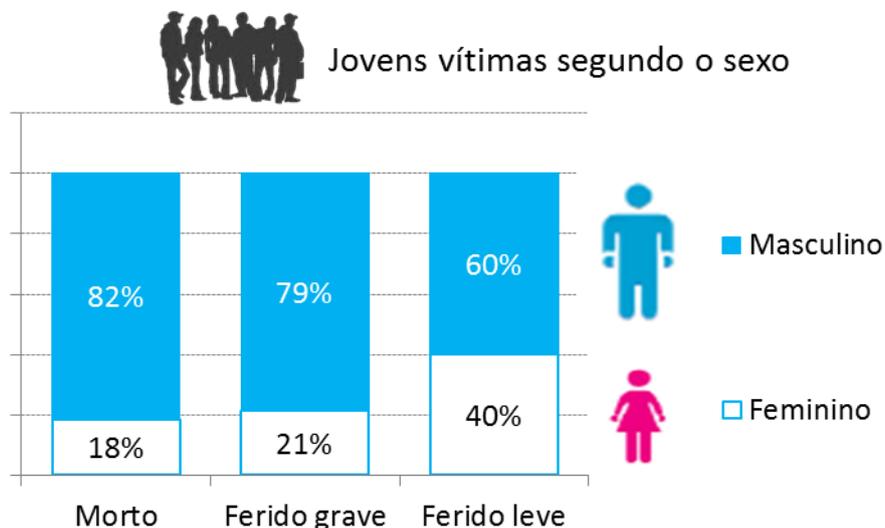


Ou seja, a prevalência de condutores entre as vítimas de acidentes de viação é idêntica para os jovens e restantes grupos etários, mas existem diferenças consideráveis no caso dos passageiros e peões: o número de passageiros assume um peso muito superior entre os jovens e, inversamente, o de peões é bastante menor.

Dos condutores e passageiros mortos e feridos graves nestes acidentes, aproximadamente 2/3 são ocupantes de automóveis ligeiros e 1/4 de veículos de “2 Rodas” a motor (os de outros veículos não são estatisticamente relevantes).



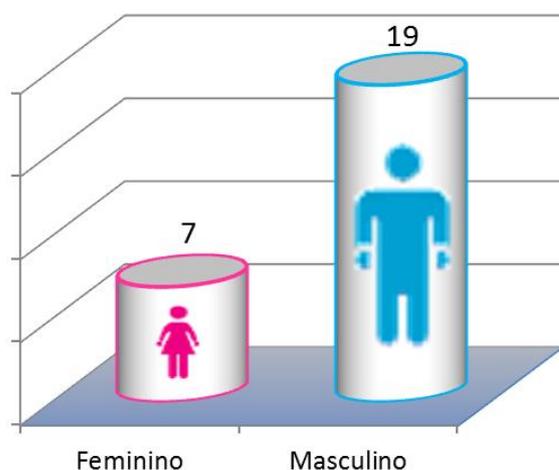
A maior parte das vítimas, sobretudo graves, pertence ao sexo masculino: 82% do total de jovens mortos, 79% dos feridos graves e 60% dos feridos ligeiros.



Claro que a maior taxa de mortalidade registada pelos homens não é alheia ao facto de estes serem em número superior ou de conduzirem com mais frequência do que as mulheres.

Assim, com o intuito de realizar uma análise isenta destas influências, calculou-se o número de condutores mortos por cada mil vítimas segundo o género, e constatou-se que entre os condutores do sexo feminino se verificam 7 mortes, por cada mil vítimas, enquanto para o sexo masculino este indicador é de 19 mortos.

 Condutores Jovens: Mortos/1 000 Vítimas

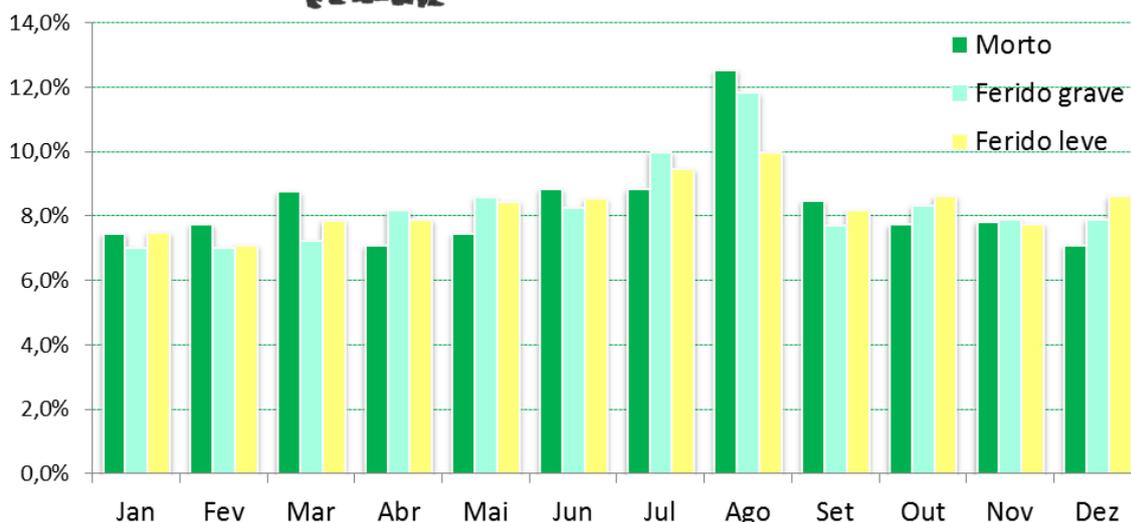


Comprova-se, portanto, que os homens apresentam um risco de morte em acidentes rodoviários que é cerca de 3 vezes superior ao das mulheres.

Relativamente à distribuição observada ao longo do ano, é durante o mês de agosto que ocorre o maior número de vítimas mortais (13% do total anual), feridos graves (12%) e feridos ligeiros (10%).



Jovens vítimas segundo o mês



Comparando com as vítimas mortais e feridos graves dos outros grupos etários, verifica-se que o aumento de vítimas registado em agosto é especialmente acentuado no caso dos jovens, diminuindo abruptamente no mês de setembro. Daí que nos meses de inverno (outubro a dezembro), o número de mortos e feridos graves com idades compreendidas entre os 18-24 anos assumam um peso menos significativo do que os restantes utentes.

Vítimas mortais por mês



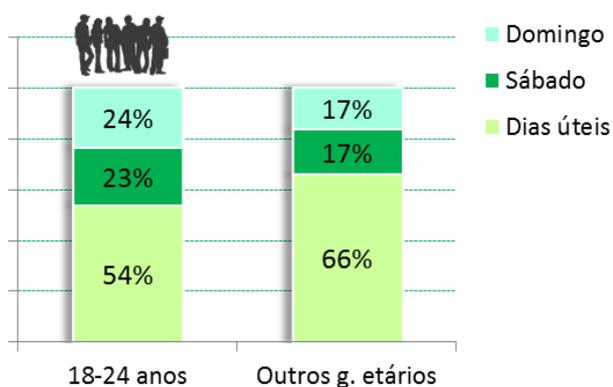
Feridos graves por mês



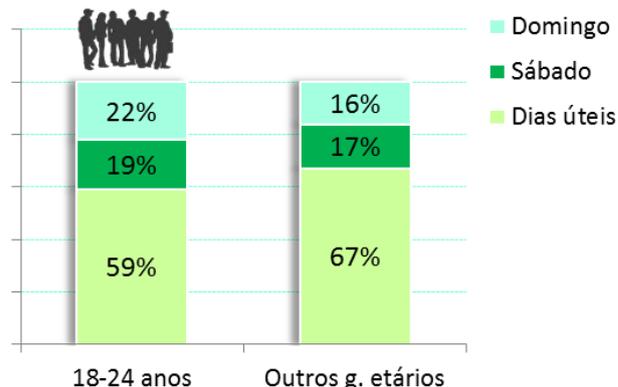
Outra particularidade que diferencia os acidentes com jovens da sinistralidade em geral, e que decorre naturalmente do seu estilo de vida, prende-se com os dias da semana e as horas em que aqueles ocorrem.

Com efeito, os acidentes registados ao sábado e domingo são responsáveis por 47% das vítimas mortais e 41% dos feridos graves, enquanto para as restantes idades estas proporções são de 34% e 33%, respetivamente.

Vítimas mortais segundo o dia da semana

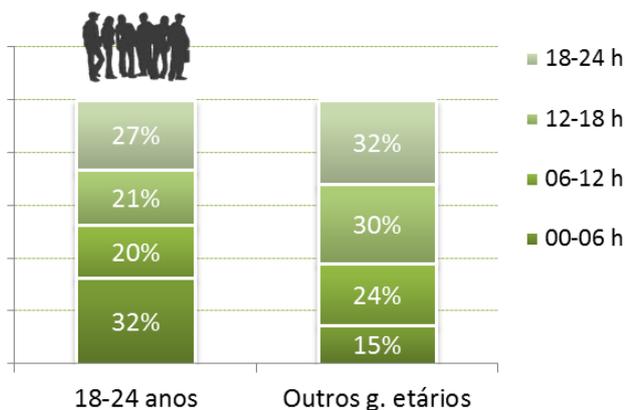


Feridos graves segundo o dia da semana

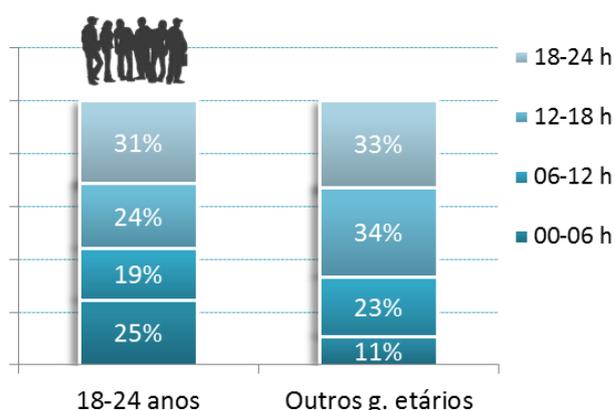


Quanto ao período horário, 32% do total de jovens mortos e 25% dos feridos graves ocorrem entre a meia-noite e as 6 horas da madrugada, sendo que para os outros grupos etários estas percentagens são de 15% e 11%, respetivamente.

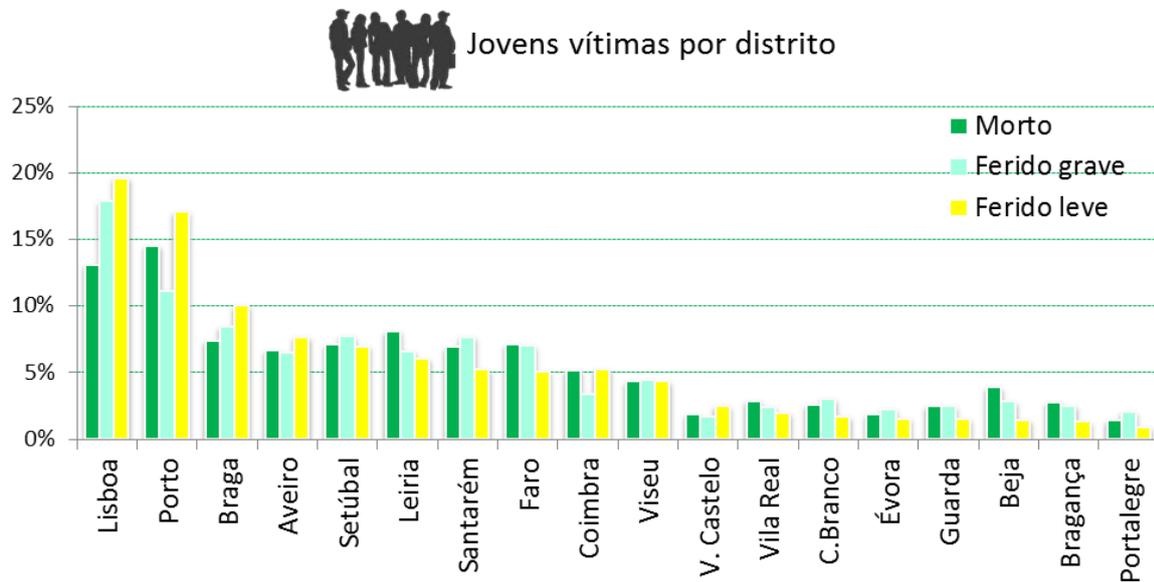
Vítimas mortais segundo o período horário



Feridos graves segundo o período horário



A nível geográfico, evidenciam-se os distritos de Lisboa e Porto, com 28% do total de vítimas mortais com idades compreendidas entre os 18 e os 24 anos, 29% dos feridos graves e 37% dos feridos ligeiros.



Seguem-se os distritos de Braga, Aveiro, Setúbal, Leiria e Santarém, onde a média das vítimas não excede os 9%, qualquer que seja a gravidade da lesão (mortal, grave ou ligeira).

Medidas

De uma apreciação global do exposto, conclui-se que o número e proporção dos acidentes com jovens entre os 18 e 24 anos diminuíram substancialmente nos últimos dez anos.

Não obstante esta evolução favorável e a situação de Portugal, neste âmbito específico, ser menos crítica do que a maioria dos nossos parceiros europeus, da análise dos valores nacionais constata-se que o risco de morte em acidentes é superior no caso dos jovens com idades compreendidas entre os 18 e os 24 anos e para os homens, quando comparados com as mulheres do mesmo grupo etário.

O elevado número de despistes, refletindo a frequente perda de controlo do veículo, é outro aspeto a assinalar, bem como o peso relativo dos acidentes ocorridos durante o mês de agosto, aos fins de semana e à noite.

A enorme apreensão causada pelo facto destes utentes serem as principais vítimas de acidentes rodoviários motivou a pesquisa e identificação de inúmeros fatores, conforme já referido, dos quais se destacam a inexperiência e a idade.

A condução é uma atividade complexa, que requer a elaboração de uma sucessão de operações/tarefas exigindo, por parte do condutor, a plena posse de todas as suas capacidades físicas e psicológicas.

Embora muitas ações e manobras, ao fim de algum tempo, sejam executadas de forma automatizada - conduzir torna-se quase tão natural como andar a pé, fazendo-nos esquecer a sua dificuldade - numa fase inicial o condutor precisa de exercer um controlo muito mais consciente sobre o veículo, tendo em conta que a sua capacidade de atenção e desempenho de uma série de tarefas em simultâneo é limitada. O tempo e a prática são, pois, imprescindíveis para adquirir um nível de competências adequado a uma condução segura.

Acresce que os condutores menos experientes tendem a desvalorizar a complexidade do trânsito e as situações de perigo, quer seja por desconhecimento, já que a condução de veículos motorizados é uma actividade recente para eles, quer porque os acidentes com vítimas, sobretudo os mais graves, são acontecimentos relativamente raros, cujas consequências fazem parte de uma realidade para a qual eles não se encontram suficientemente despertos.

Sendo certo que a inexperiência é uma limitação, como se deduz do que ficou dito, superá-la não é tarefa fácil - se, por um lado, existem aptidões (psicomotoras, perceptivas e cognitivas) indispensáveis a uma condução segura que só se adquirem com muita prática, por outro, a aquisição de experiência acarreta, inevitavelmente, uma exposição ao risco de acidente.

A idade é outra das explicações mais exploradas e defendidas neste contexto. A sua influência é evidenciada em estudos que comparam as taxas de acidentes de recém-encartados com diferentes idades, concluindo que esta é superior para os mais novos devido, precisamente, à sua imaturidade física e emocional. De acordo com alguns projetos de investigação, o lobo frontal - região do cérebro cuja atividade está associada à execução de tarefas difíceis - não se encontra completamente desenvolvido até cerca dos 25 anos, o que explica, ainda que parcialmente, determinadas limitações, nomeadamente, a capacidade reduzida de antecipar perigos.

Por outro lado, a adolescência e o início da idade adulta representam um período da vida em que os jovens experienciam um aumento de liberdade e iniciam um processo de individualização, procurando a sua própria identidade. O seu comportamento é ditado, antes de tudo, pelas normas sociais e pela necessidade de auto-afirmação perante os amigos e pessoas da mesma idade (os “pares”).

Ora certas características - como sejam a sobrevalorização das capacidades pessoais, a procura de sensações e a ausência de medo e predisposição para correr riscos, resultante da sua tendência em valorizar mais os benefícios do que os custos – apesar de habituais nesta idade, favorecem atitudes/ações que concorrem para a ocorrência de acidentes. Referem-se, a título de exemplo, a realização de manobras perigosas, o desprezo pelas regras de trânsito e a pouca atenção dispensada ao uso de acessórios de proteção, como o cinto de segurança.

Estes aspetos são agravados por um estilo de vida propício à exposição a situações menos seguras. Conforme foi oportunamente demonstrado, os jovens conduzem regularmente à noite, quando a visibilidade é reduzida e a propensão para praticar velocidades elevadas é maior, e aos fins de semana, regra geral acompanhados por amigos (que podem ser uma fonte de distração e de pressão) e, muitas vezes, depois de terem ingerido álcool ou outras substâncias.

Alguma investigação refere que a condução sob a influência de álcool é menos frequente entre os jovens, mas mais perigosa - o facto de ingerirem bebidas alcoólicas apenas ocasionalmente (fins de semana, festas, ...) leva a que sejam afetados com baixos níveis de álcool no sangue. Por este motivo, aliado à falta de experiência, a probabilidade dos jovens sofrerem acidentes é maior do que no caso dos condutores que possuem hábitos de consumo regular de álcool, mesmo que apresentem taxas de álcool superiores.

Resumindo, são vários os fatores que contribuem para a elevada sinistralidade envolvendo o grupo dos 18-24 anos, por vezes com consequências trágicas, sendo que grande parte deles são próprios da juventude e absolutamente naturais, principalmente em momentos de lazer.

Importa, por isso, encontrar soluções que permitam minimizar o risco de acidente inerente a estes utentes sem os penalizar injustamente, até porque há que ter presente a sua heterogeneidade, isto é, que nem todos os jovens têm acidentes.

Neste âmbito, é claro e indiscutível que o sistema de ensino da condução instituído é determinante, uma vez que a preparação inicial dos novos condutores, seja ao nível dos comportamentos, seja em relação aos conhecimentos e competências técnicas, depende da sua estrutura e funcionamento.

Existem várias opções que visam melhorar o ensino e/ou exames de condução (utilização de simuladores durante a formação, de forma a possibilitar o confronto com situações difíceis, condução acompanhada no período de aprendizagem, para ganhar experiência, etc.). Porém, não cabe aqui aprofundar esta matéria, mas sim proceder a uma breve apresentação das medidas recomendadas para reduzir o risco de acidente dos jovens a partir do momento em que são titulares de carta de condução.

Estas classificam-se em dois tipos: as medidas protecionistas e as que visam desencorajar comportamentos de transgressão e/ou inadequados.

As primeiras assentam no princípio de que os jovens não devem ser expostos a riscos que ainda não estão aptos a gerir e, como tal, há que protegê-los, evitando que conduzam em circunstâncias comprovadamente arriscadas durante um certo tempo após a obtenção da carta de condução. Integram-se neste grupo de medidas a proibição de conduzir à noite ou de transportar passageiros do mesmo escalão etário, o estabelecimento de um limite de álcool mais baixo para os recém-encartados, etc.

A este propósito, importa mencionar que a redução da taxa de alcoolemia para os condutores em regime probatório (0,2 g/l em vez de 0,5 g/l) foi uma das alterações introduzidas no ano transato ao Código da Estrada (Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro).

Estas e outras intervenções idênticas, no entanto, exigem um conhecimento rigoroso da realidade nacional, uma vez que a imposição de restrições à liberdade de conduzir e adquirir experiência, bem como às oportunidades que a condução de veículos motorizados proporciona, em termos de mobilidade, tem custos sociais que não podem ser ignorados ou desvalorizados.

No que respeita às ações de desencorajamento, destinadas a induzir uma condução segura, referem-se a fiscalização, a criação de recompensas/sanções (incentivos fiscais, prémios de seguros, etc.) e a educação e comunicação.

Com efeito, embora até agora não se tenha abordado o papel de iniciativas na área da informação e sensibilização, este é essencial como meio de consciencializar os jovens para os riscos relacionados com a condução.

Apesar da sua inexperiência e das características intrínsecas a esta etapa do desenvolvimento humano estarem na origem de muitos comportamentos preocupantes, e, ainda, de nestas idades os pares ocuparem um lugar primordial na sua vida, é nosso dever e obrigação alertar e afastar os jovens dos principais perigos, e orientá-los no sentido de saberem reagir adequadamente a situações complicadas.

É fundamental promover junto dos jovens a interiorização de uma atitude de preocupação com a segurança rodoviária, já que as mudanças de comportamento requerem, desde logo, que se conheçam e compreendam os riscos - razão de ser das normas de segurança.