

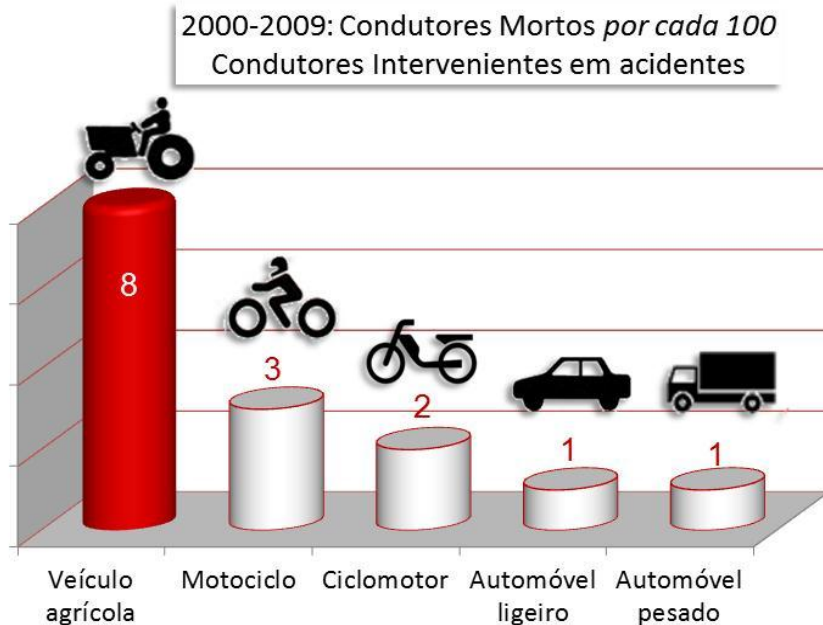
SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA COM TRACTORES AGRÍCOLAS

Enquadramento

O presente documento, relativo aos acidentes de viação com tractores agrícolas, não pretende apresentar um estudo exaustivo sobre esta matéria mas, apenas, um conjunto de dados que podem contribuir para delinear estratégias que se traduzam por um decréscimo efectivo da ocorrência e gravidade destes acidentes.

O aparecimento dos tractores agrícolas está intrinsecamente ligado ao início do processo de mecanização da agricultura. Símbolo de progresso e modernização, estes veículos foram concebidos e projectados com o objectivo específico de serem instrumentos de trabalho, tornando-se difícil conciliar estas funcionalidades com a protecção dos condutores.

Como resultado das inúmeras melhorias entretanto realizadas em termos de segurança, os riscos associados à condução de tractores agrícolas diminuíram substancialmente, mas não desapareceram.



Com efeito, analisando a relação entre o número de condutores mortos e de condutores envolvidos em acidentes com vítimas de cada categoria de veículo, verifica-se que os condutores de veículos agrícolas são os que apresentam a maior taxa de mortalidade.

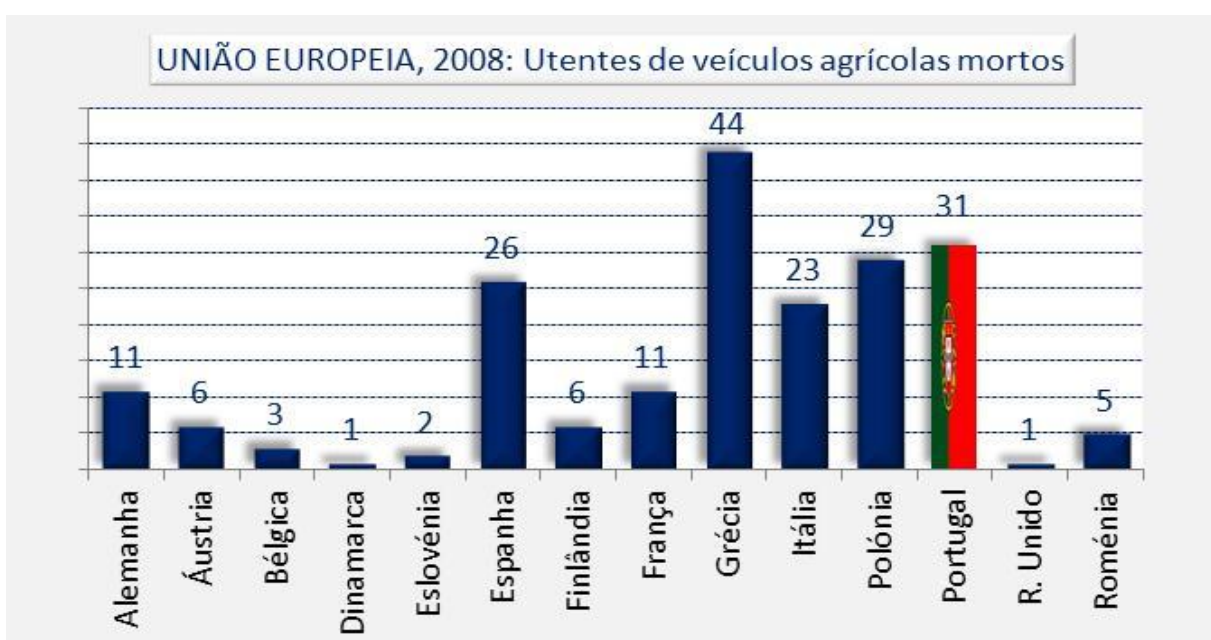
Esta é 8 vezes superior à dos condutores de automóveis ligeiros e pesados, o quádruplo no caso dos ciclistas e mais do dobro relativamente aos motociclistas.

Sendo inegável a gravidade dos acidentes de viação com tractores agrícolas, a sua ocorrência, quando equiparada à de outros veículos, é pouco frequente, conforme se pode constatar no quadro abaixo.

QUADRO I										
	SINISTRALIDADE COM VEÍCULOS AGRÍCOLAS				CONDUTORES DE VEÍCULOS AGRÍCOLAS			PASSAGEIROS DE VEÍCULOS AGRÍCOLAS		
	Acid. c/ vítimas	Vítima Mortal	Ferido Grave	Ferido Ligeiro	Vítima Mortal	Ferido Grave	Ferido Ligeiro	Vítima Mortal	Ferido Grave	Ferido Ligeiro
2000	340	42	58	356	28	23	106	5	8	49
2001	374	38	39	434	24	13	119	4	7	50
2002	383	38	49	434	23	20	163	4	9	90
2003	232	27	56	382	22	32	114	1	2	65
2004	358	36	55	398	29	18	144	2	8	69
2005	367	43	44	338	26	20	155	3	6	71
2006	316	38	39	327	35	18	127	1	12	52
2007	340	34	54	365	26	26	157	2	8	65
2008	276	30	40	300	23	23	115	4	5	49
2009	289	28	33	307	24	22	130	3	3	46
2010	301	26	45	315	20	27	136	3	6	48
Total	3576	380	512	3956	280	242	1466	32	74	654

Num período de dez anos, compreendido entre 2000 e 2009, representaram cerca de 0,8% do total de acidentes com vítimas registado no país, 3% das vítimas mortais e cerca de 1% dos feridos graves.

Contudo, comparando o número de utentes de veículos agrícolas mortos em Portugal com outros países da U. E., verifica-se que a posição nacional é francamente desfavorável.



FONTE: CARE – Community database on Accidents on the Roads in Europe

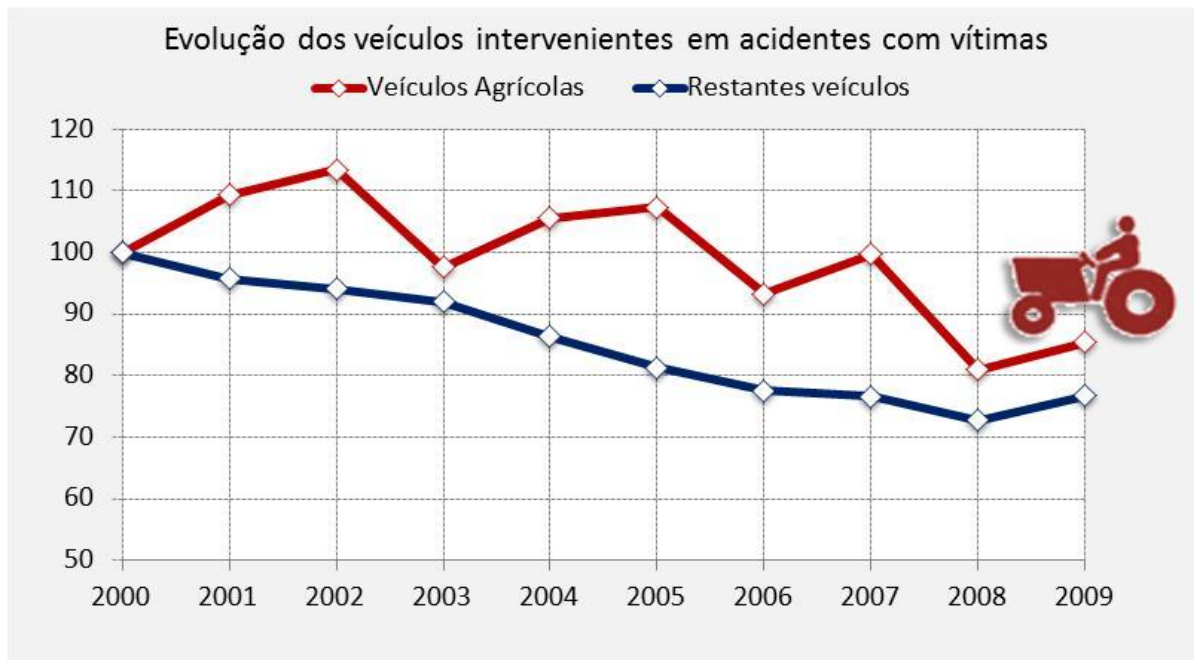
Em 2008, Portugal apresentou 31 vítimas mortais, o valor mais alto registado na União Europeia, logo a seguir ao da Grécia (44).

Importa, porém, chamar a atenção para o facto da definição de veículo agrícola não ser a mesma em todos os Estados Membros.

Em conformidade com o artigo 108.º do Código da Estrada, o conceito de veículo agrícola, em Portugal, inclui o tractor agrícola ou florestal, a máquina agrícola ou florestal, o motocultivador e o tractocarro.

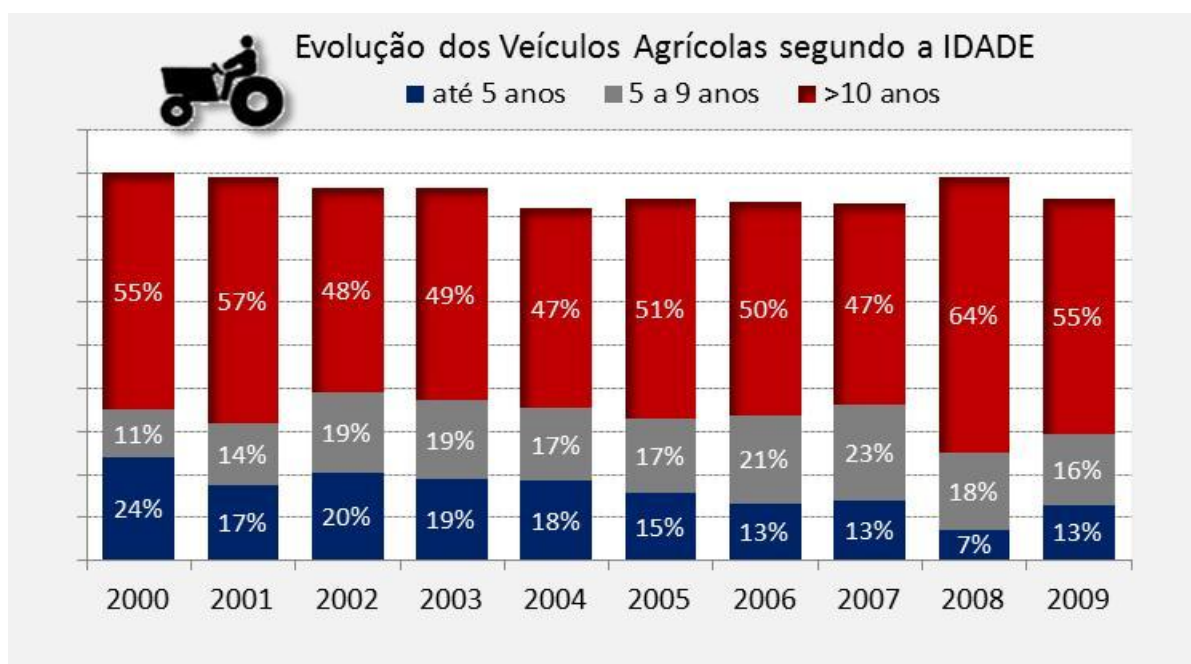
Evolução

O gráfico abaixo ilustra a evolução dos veículos envolvidos em acidentes com vítimas, desde o ano 2000, desagregados segundo a respectiva categoria.

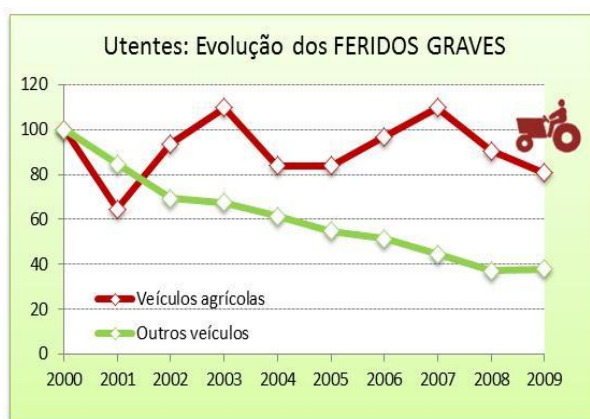
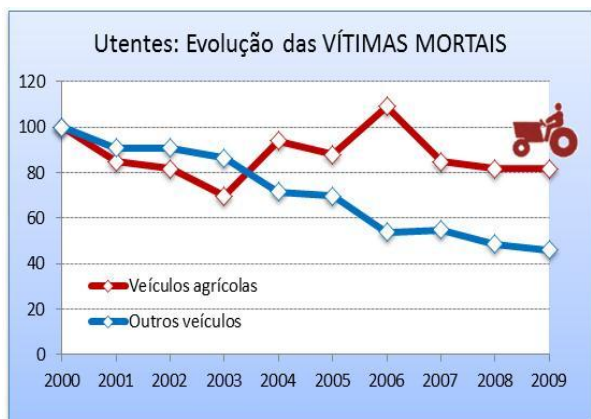


Da sua leitura, conclui-se que o número de veículos agrícolas envolvidos em acidentes apresentou diversas oscilações ao longo dos últimos anos e uma redução de 15%, ou seja, inferior ao decréscimo observado entre os restantes veículos (-23%).

Em relação à idade média dos veículos agrícolas (gráfico infra), aproximadamente metade dos intervenientes em acidentes com vítimas têm mais de 10 anos, sendo que esta proporção não sofreu variações relevantes durante o período em análise (2000-2009).



No que respeita à evolução dos utentes (condutores e passageiros), constata-se que o número de mortos e de feridos graves diminuiu 18% e 19%, respectivamente, enquanto nos restantes veículos se verificou uma redução de 54% condutores e passageiros mortos e 62% feridos graves.



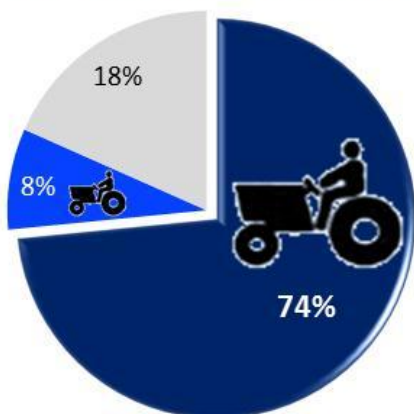
Do exposto, deduz-se que as melhorias observadas nos índices de sinistralidade rodoviária nacionais não se têm manifestado com a mesma intensidade ao nível dos tractores agrícolas, tendo em conta os decréscimos muito menos acentuados verificados neste âmbito.

Caracterização

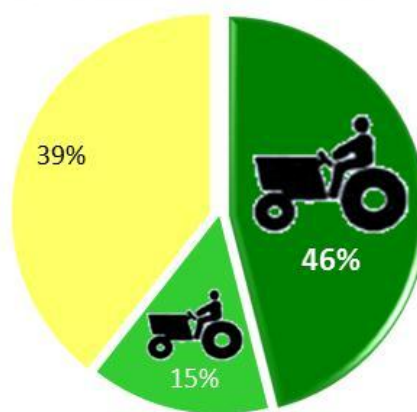
A caracterização da sinistralidade efectuada neste ponto tem como referência os valores relativos ao período de 2000 a 2009 (Quadro I).

Relativamente à distribuição das vítimas resultantes de acidentes com tractores agrícolas segundo a categoria de utentes, o maior número de mortes e de feridos graves verifica-se entre os seus condutores, que constituem, respectivamente, 74% e 46% do total destas vítimas.

2000-2009: VÍTIMAS MORTAIS



2000-2009: FERIDOS GRAVES



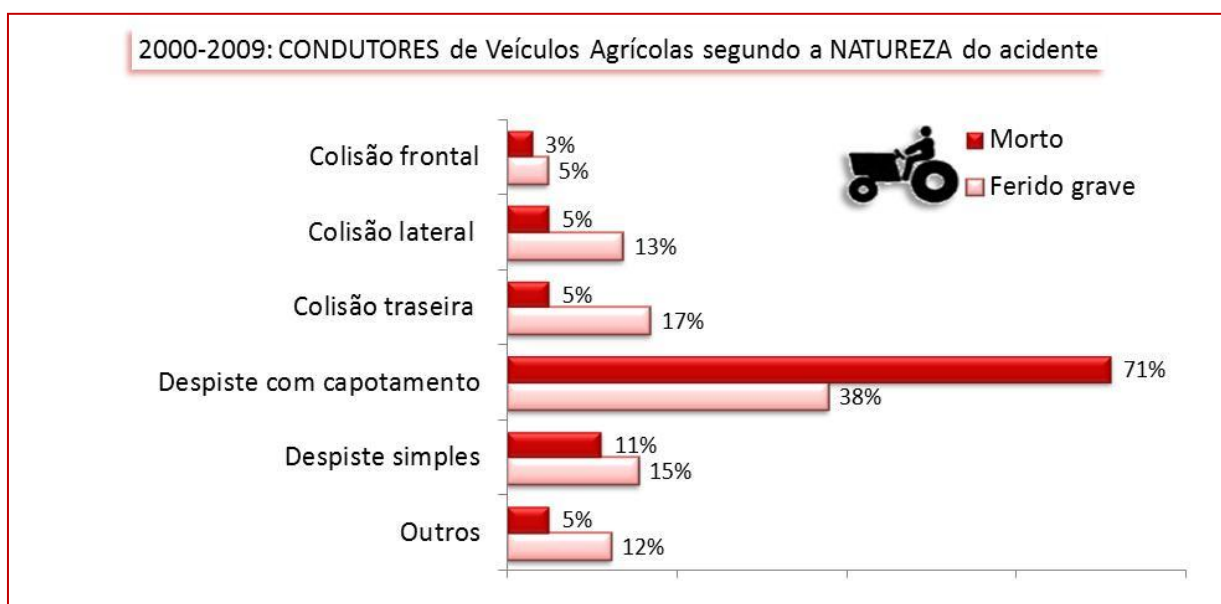
■ Cond. v.agríc. ■ Passag. v.agríc. ■ Outros utentes

■ Cond. v.agríc. ■ Passag. v.agríc. ■ Outros utentes

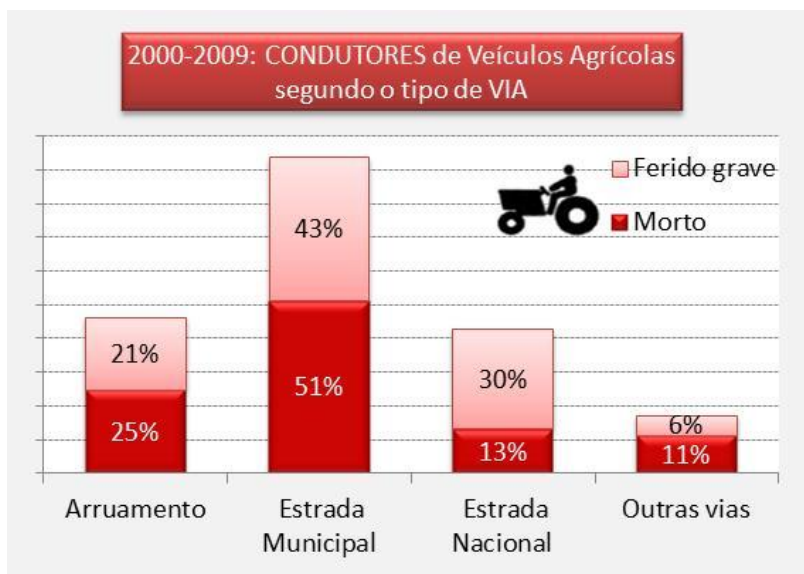
Os passageiros representam 8% das vítimas mortais e 15% dos feridos graves, enquanto os valores registados pelos restantes intervenientes nestes acidentes correspondem a 18% do total de mortes e 39% dos feridos graves.

Por outras palavras, as principais vítimas da sinistralidade com veículos agrícolas são os próprios condutores, sobretudo em acidentes mortais. Aliás, o facto do número de condutores mortos ser superior ao de feridos graves (Quadro I) vem corroborar esta afirmação.

No que respeita à natureza dos acidentes, os despistes com capotamento são responsáveis pela maioria dos condutores mortos (71%) e feridos graves (38%).



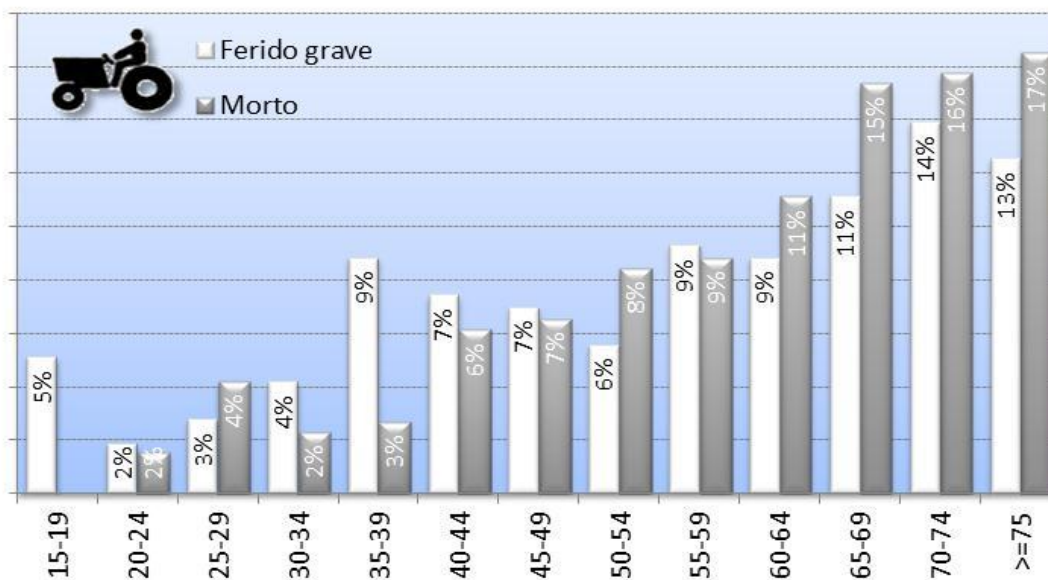
Quanto à localização, mais de metade dos condutores mortos (55%) e feridos graves (56%) resultou de acidentes ocorridos fora das localidades.



Em termos de vias, as estradas municipais foram as que apresentaram o maior número de condutores mortos (51%) e feridos graves (43%). Nos arruamentos registaram-se 25% das vítimas mortais e 21% feridos graves, e nas estradas nacionais estas grandezas foram de 13% e 30%, respectivamente.

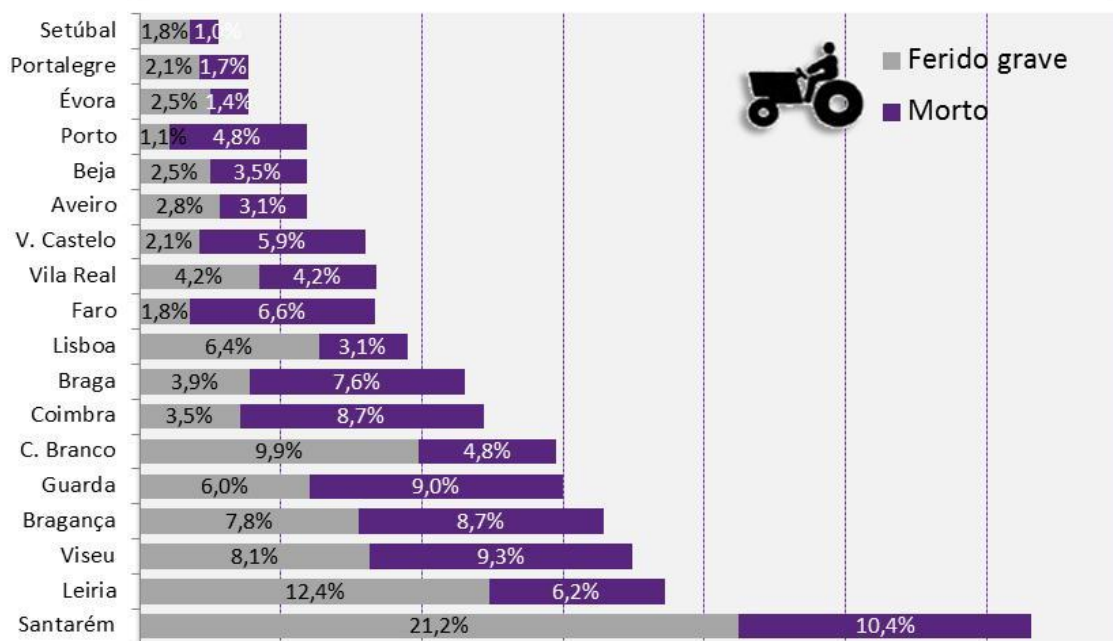
No que se refere à idade dos condutores, maioritariamente (94%) do sexo masculino, 47,7% das vítimas mortais e 37,7% dos feridos graves pertencem aos grupos etários com idade igual ou superior a 65 anos. Ou seja, os seniores são os utentes mais envolvidos nestes acidentes.

2000-2009: CONDUTORES de Veículos Agrícolas segundo o GRUPO ETÁRIO



Uma análise da distribuição das vítimas (condutores e passageiros) segundo os distritos revela grandes assimetrias geográficas.

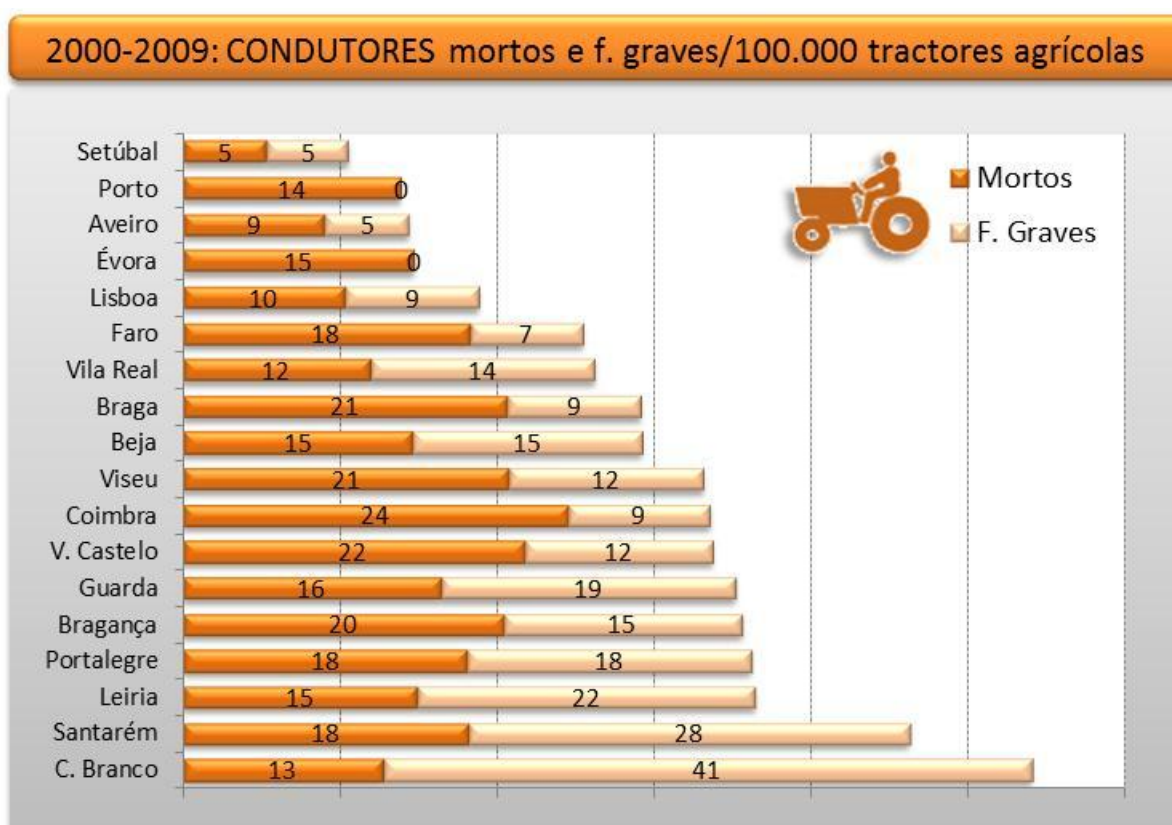
2000-2009: UTENTES de Veículos Agrícolas segundo o DISTRITO



Efectivamente, Braga, Bragança, Coimbra, Guarda, Santarém e Viseu apresentam um número de vítimas mortais muito acima da média nacional.

Em relação aos feridos graves, destacam-se os distritos de Bragança, Castelo Branco, Leiria, Santarém e Viseu.

Examinando a distribuição do parque de tractores agrícolas⁽¹⁾, constata-se que o número de condutores mortos e feridos graves por cada cem mil tractores atinge valores mais elevados nos distritos já mencionados (Bragança, Castelo Branco, Coimbra, Guarda, Leiria, Santarém e Viseu) mas, também, em Portalegre e Viana do Castelo, o que significa que nestes dois distritos o número de condutores de veículos agrícolas mortos e feridos graves foi baixo, em termos absolutos, mas alto, proporcionalmente aos tractores em circulação.



⁽¹⁾ FONTE: Instituto de Seguros de Portugal (ISP)

Medidas

Conforme oportunamente assinalado, a redução observada nos últimos anos, no âmbito da sinistralidade com veículos agrícolas, tem sido inferior à média nacional. A distribuição geográfica dos acidentes, por sua vez, é extremamente desigual, aconselhando à implementação de medidas localizadas.

Estas circunstâncias, aliadas ao facto das estradas municipais serem as vias onde estes acidentes ocorrem com maior frequência, evidenciam a importância do envolvimento do poder autárquico na implementação de políticas de prevenção e combate à sinistralidade rodoviária com tractores agrícolas.

Outro aspecto a salientar prende-se com a grande percentagem de condutores mortos e feridos graves na sequência de despistes com capotamento, sendo várias as explicações avançadas para estas ocorrências. A falta de conhecimento, experiência e domínio das técnicas de condução de veículos agrícolas é uma das que mais se destacam.

Contudo, a investigação realizada neste domínio faz alusão a outros factores como sendo, igualmente, determinantes, nomeadamente:

- O excesso de horas de trabalho, que podem causar fadiga e, conseqüentemente, falta de concentração e atenção dos condutores quando circulam na via pública;
- O consumo de álcool, gerador de comportamentos de alto risco;
- A idade avançada de grande parte dos condutores, com as dificuldades que lhe são inerentes;
- A antiguidade da frota e dos equipamentos agrícolas, bem como uma manutenção pouco regular e cuidadosa.

Dos resultados apresentados decorrem, naturalmente, uma série de abordagens possíveis. Ao nível dos veículos, são diversas as soluções propostas no sentido de melhorar a sua segurança, sendo que a utilização de estruturas de protecção anti-capotamento figura entre as mais importantes, pelas razões acima apontadas.

Existem vários tipos de estruturas, que podem ser em forma de arco (conhecidas pelo arco de “Sto. António”) ou de cabina. Em Portugal, a sua instalação é obrigatória em todos os tractores agrícolas homologados, desde 1992/1993.

Além destas intervenções, consideram-se, ainda, como medidas imprescindíveis, a realização de inspecções periódicas, a renovação do parque e o reforço da fiscalização, bem como o desenvolvimento de cursos de formação, teórica e prática, e a promoção de campanhas de informação e sensibilização.

É neste sentido, que a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), em parceria com outras entidades, decidiu lançar uma campanha dedicada a esta temática.

O objectivo é consciencializar os cidadãos para os riscos relacionados com a condução desta categoria de veículos e para a possibilidade de os minimizar. Para tal, é essencial conhecer e compreender os perigos, tomar precauções (circular na via pública com boa visibilidade, quando o tráfego é reduzido, etc.) e cumprir as normas de segurança.

Apesar dos acidentes com tractores agrícolas terem um peso reduzido, a nível nacional, a melhoria contínua dos indicadores de sinistralidade rodoviária requer que todas as situações sejam objecto de atenção, principalmente quando podem causar perdas irreparáveis a nível humano.

Daí que o empenhamento de todos os parceiros, nomeadamente as autarquias, a Direcção Geral da Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR), a Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), a Confederação Nacional da Agricultura (CNA), as Entidades Fiscalizadoras (GNR e PSP), a Confederação Nacional das Cooperativas Agrícolas e do Crédito Agrícola (CONFAGRI), a Caixa Central de Crédito Agrícola Mútuo e outros que, no futuro, pretendam associar-se, seja indispensável ao sucesso de uma política de segurança rodoviária neste âmbito, especialmente nas zonas onde este problema adquire proporções preocupantes.