

FICHA TEMÁTICA

VEÍCULOS AGRÍCOLAS

2004-2013

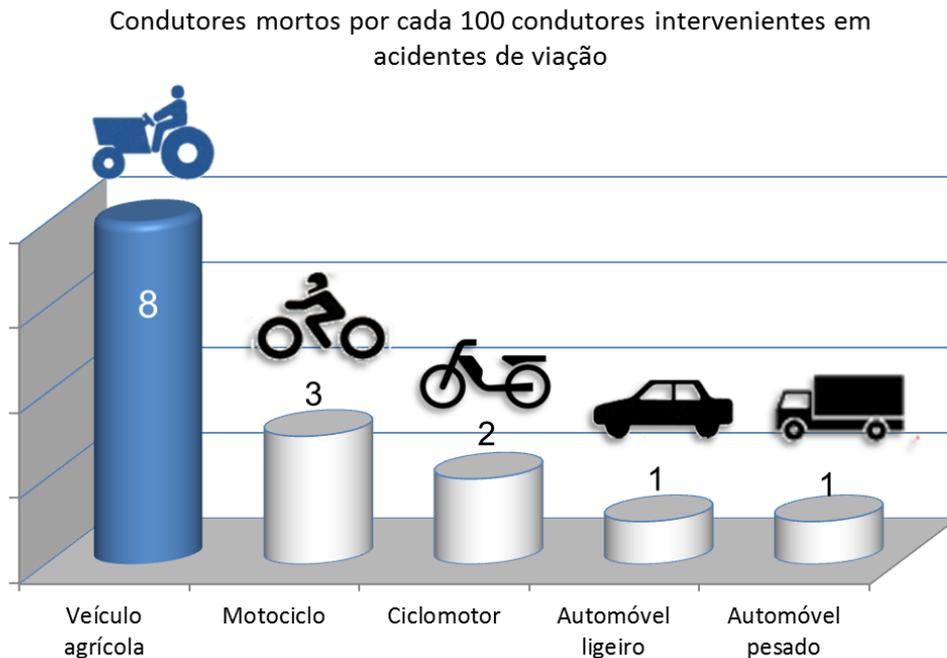


Enquadramento

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

Contudo, face à necessidade frequente destes veículos circularem na via pública, houve que realizar inúmeras melhorias em termos de segurança visando, designadamente, a redução dos riscos associados à sua condução.

Com efeito, as consequências dos acidentes com tratores agrícolas são mais graves do que a média – uma análise da relação entre o número de condutores mortos e condutores intervenientes em acidentes com vítimas de cada categoria de veículo (gráfico abaixo), comprova que os veículos agrícolas são os que apresentam a maior taxa de mortalidade, a qual é 8 vezes superior à dos condutores de automóveis ligeiros e pesados, o quádruplo da dos ciclomotores e mais do dobro relativamente aos motociclistas.

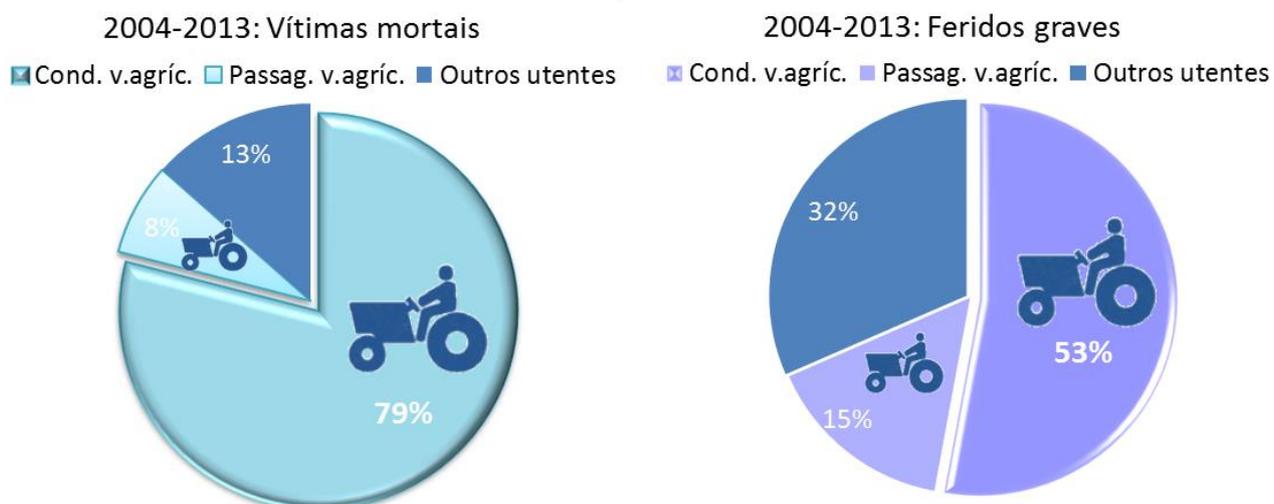


Sendo inegável a gravidade destes acidentes, a sua ocorrência, quando equiparada à de outros veículos, é pouco frequente (Quadro I).

No período de 2004 a 2013, a sinistralidade com veículos agrícolas constituiu cerca de 0,9% do total de acidentes com vítimas registado no país, 4% das vítimas mortais e 2% dos feridos graves.

QUADRO I										
	ACIDENTES 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
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
2011	295	29	55	288	26	30	120	1	7	40
2012	277	22	48	278	19	28	121	3	10	37
2013	287	19	37	305	13	26	123	1	5	34
Total	3106	305	450	3221	241	238	1328	23	70	511

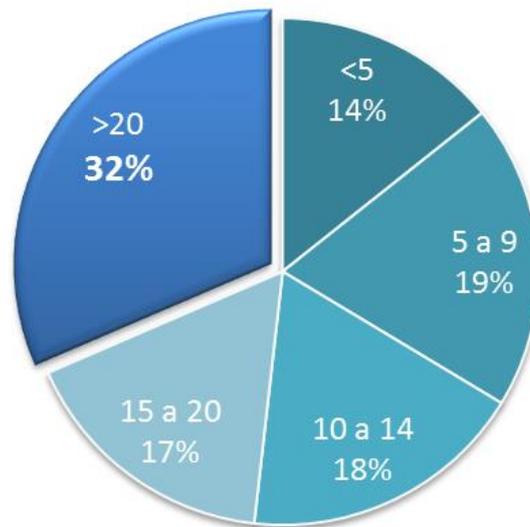
No que respeita às vítimas, assinala-se, ainda, o facto do maior número de mortos e de feridos graves se verificar entre os condutores destes veículos, que representam 79% das vítimas mortais e 53% dos feridos graves. No caso dos passageiros dos tratores agrícolas, estas proporções são de 8% e 15%, respetivamente, enquanto os utentes dos outros veículos correspondem a 13% do total de mortos e 32% dos feridos graves.



Um outro aspeto relevante prende-se com a idade dos tratores agrícolas, sendo de destacar que cerca de 1/3 (32%) do total dos veículos intervenientes em acidentes de viação com vítimas tem mais de 20 anos.



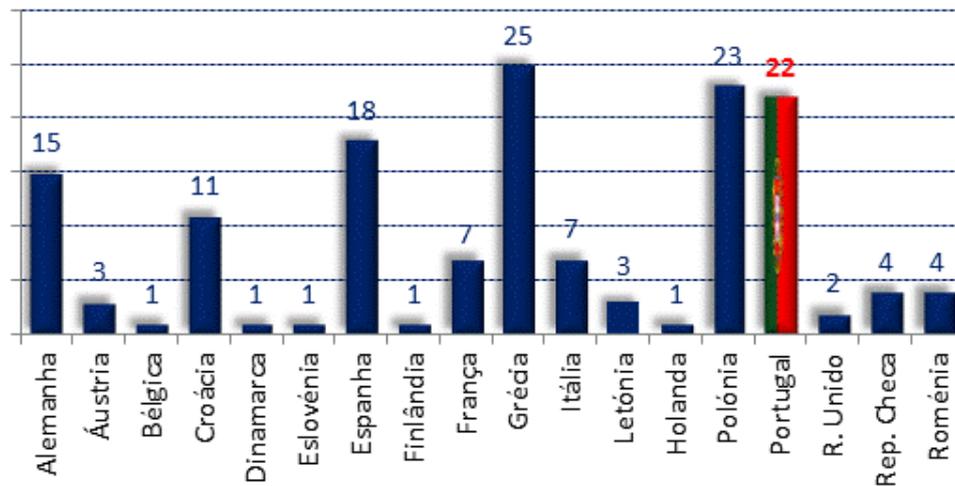
Tratores agrícolas segundo a idade do veículo



Antes de prosseguir, importa clarificar que o conceito de veículo agrícola implícito na análise aqui desenvolvida inclui o trator agrícola ou florestal, a máquina agrícola ou florestal, o motocultivador e o tratocarro, em conformidade com o artigo 108.º do Código da Estrada.

No contexto europeu, a posição nacional é francamente desfavorável - quando se compara o número de vítimas mortais registado em Portugal com outros Estados Membros durante o ano 2012, verifica-se que no nosso país ocorreram 22 vítimas mortais entre os utentes de veículos agrícolas, o terceiro valor mais alto observado na União Europeia, logo a seguir ao da Grécia (25) e Polónia (23).

UNIÃO EUROPEIA, 2012: Utentes de veículos agrícolas mortos

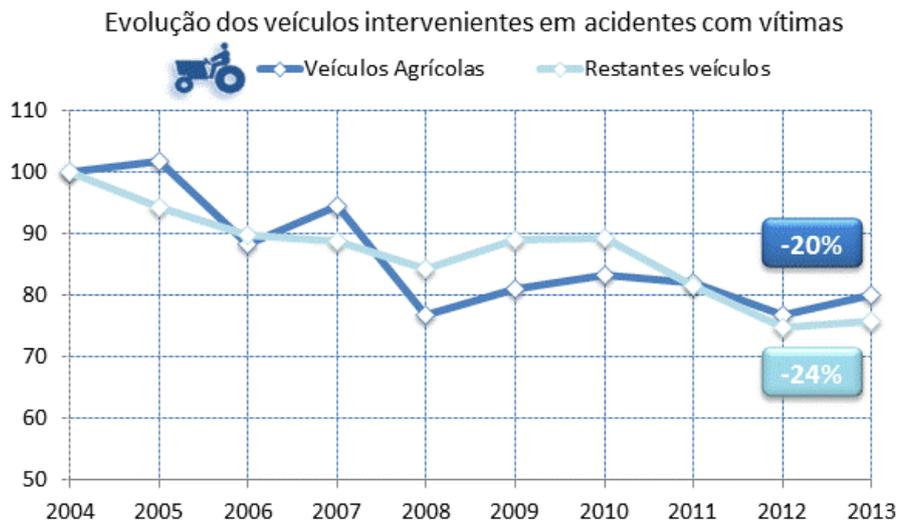


FONTE: CARE – Community database on Accidents on the Roads in Europe

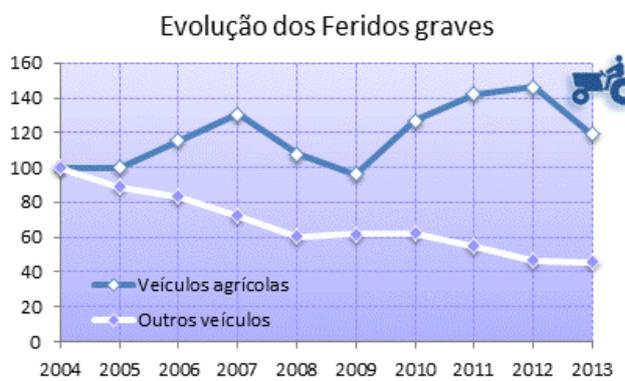
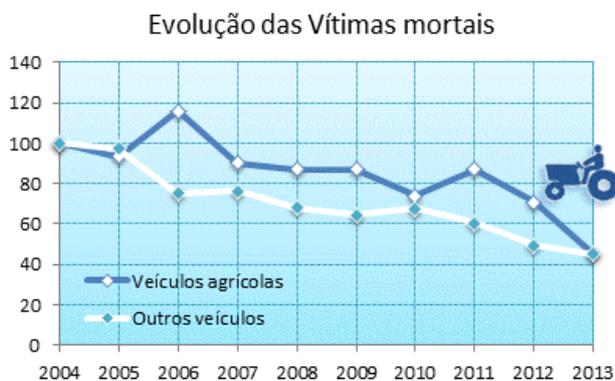
Evolução

O gráfico abaixo ilustra a evolução dos veículos envolvidos em acidentes com vítimas divididos em dois grupos – o dos veículos agrícolas (que representam 0,6% do total de veículos intervenientes em acidentes) e o dos outros veículos.

Constata-se que, desde 2004, o número de veículos agrícolas apresenta fases sucessivas de aumentos e reduções, equivalentes a uma diminuição global de 20%, ou seja, ligeiramente inferior ao decréscimo observado entre os outros veículos (-24%).



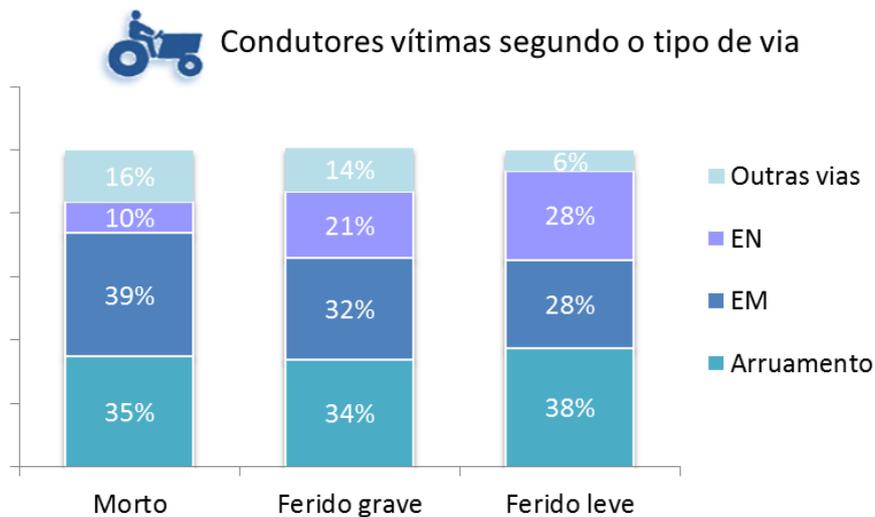
Quanto à evolução dos condutores e passageiros, a redução das vítimas mortais observada entre 2004 e 2013 foi idêntica nos dois grupos em análise (-55%). Já o número de feridos graves diminuiu muito menos no caso dos tratores agrícolas (-19% contra -55% para os restantes veículos), devido ao acentuado acréscimo registado no período de 2009 a 2012.



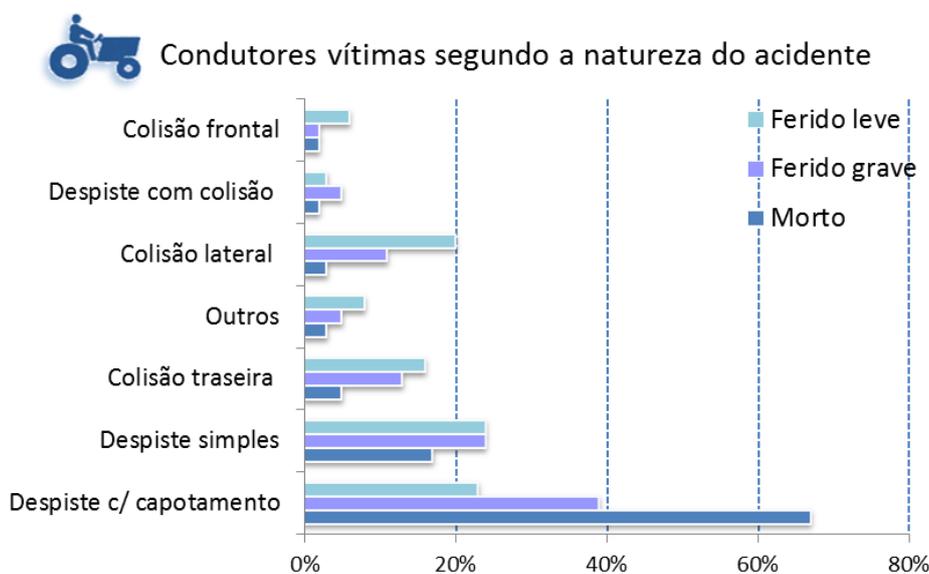
Caracterização

A caracterização da sinistralidade efetuada neste ponto tem como referência os valores relativos ao período 2004-2013 e incide, preferencialmente, sobre os condutores de veículos agrícolas, dada a pouca relevância estatística dos passageiros.

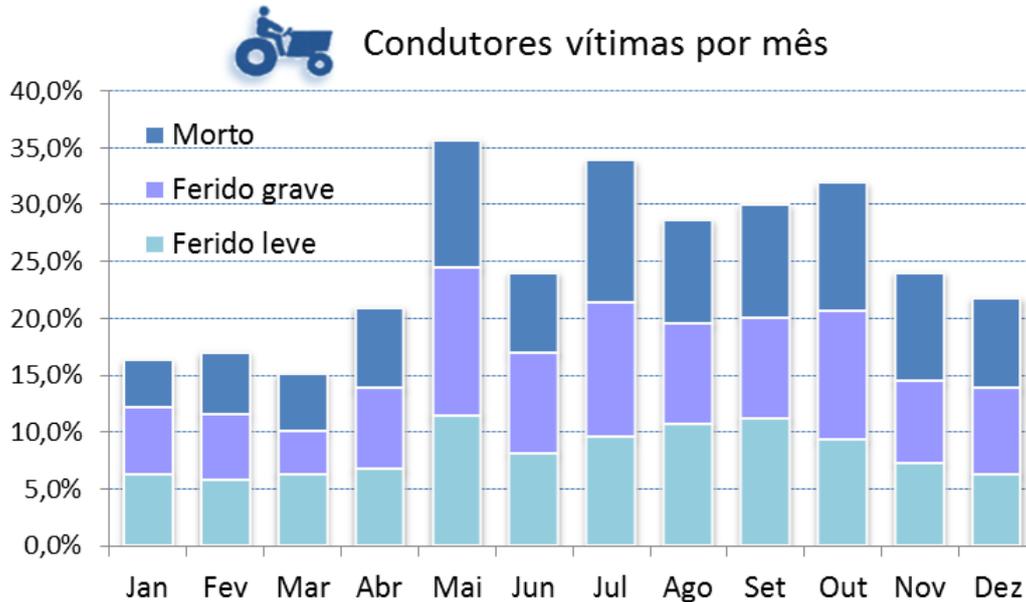
Em termos de localização, mais de metade dos condutores mortos (51%), feridos graves (53%) e feridos ligeiros (62%) resultou de acidentes ocorridos dentro das localidades. Quanto ao tipo de vias, o maior número de vítimas registou-se em estradas municipais e arruamentos – 74% do total dos mortos e 66% dos feridos graves e ligeiros.



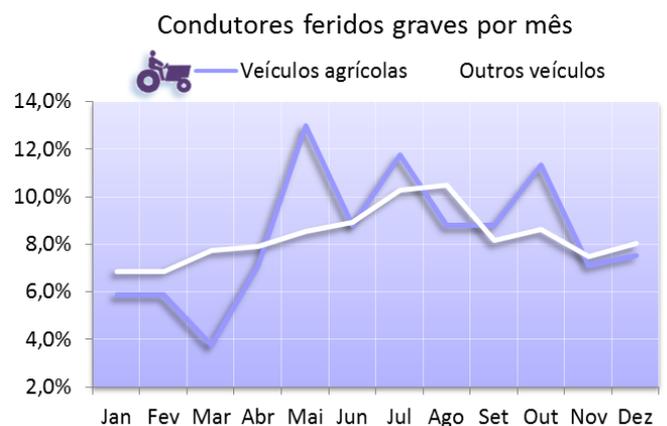
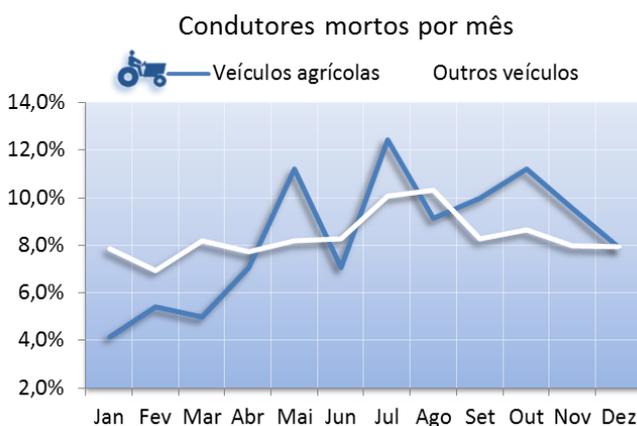
No âmbito da natureza destes acidentes, os despistes com capotamento assumem um peso bastante significativo, sendo responsáveis por 67% condutores mortos, 39% feridos graves e 23% feridos leves.



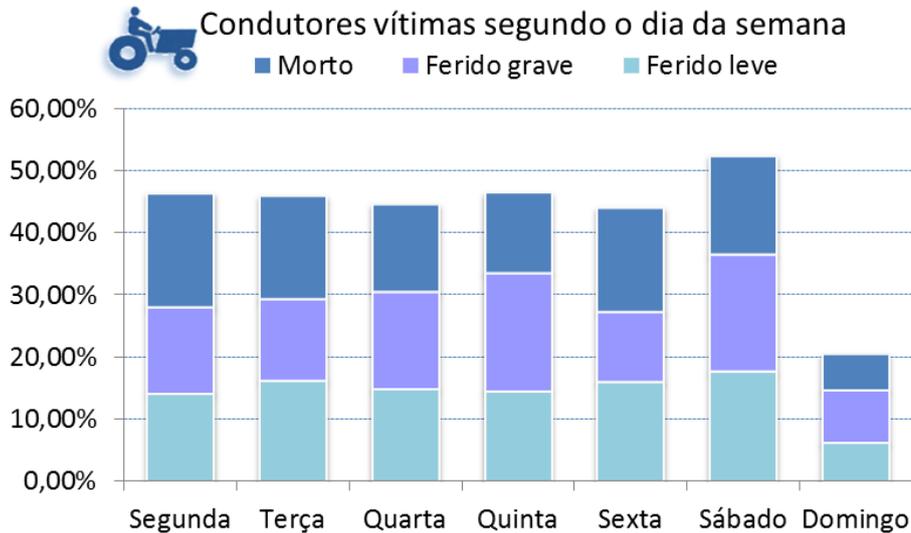
Numa perspetiva temporal, verifica-se que 60% dos condutores vítimas ocorrem entre maio e outubro, com especial destaque para os meses de maio, julho e outubro (35% dos condutores mortos, 36% dos feridos graves e 31% dos feridos ligeiros).



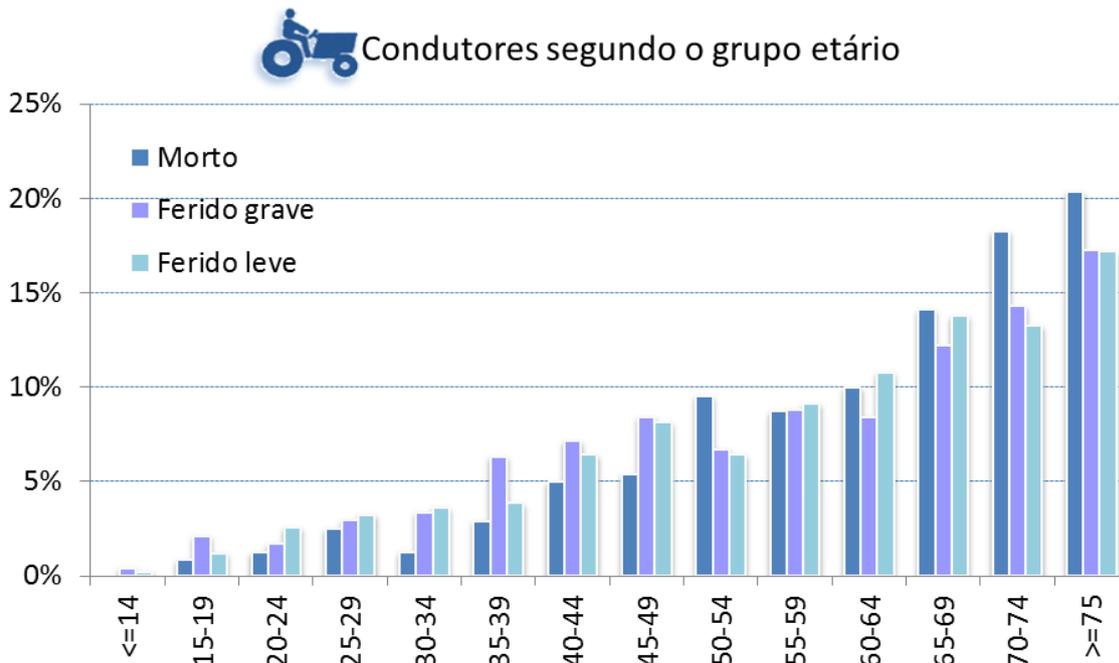
Comparativamente com os outros veículos (gráficos abaixo), os condutores de tratores agrícolas evidenciam uma distribuição bastante mais irregular: atingem valores muito elevados nos meses de maio, julho e outubro, diminuem substancialmente a partir de novembro e apresentam valores muito baixos nos primeiros meses do ano.



Em relação aos dias da semana, o número de vítimas registado entre segunda e sexta feira é muito idêntico, sofre um ligeiro aumento ao sábado e diminui consideravelmente ao domingo, dia em que se regista o menor número de vítimas, ao contrário do que sucede com a sinistralidade em geral.



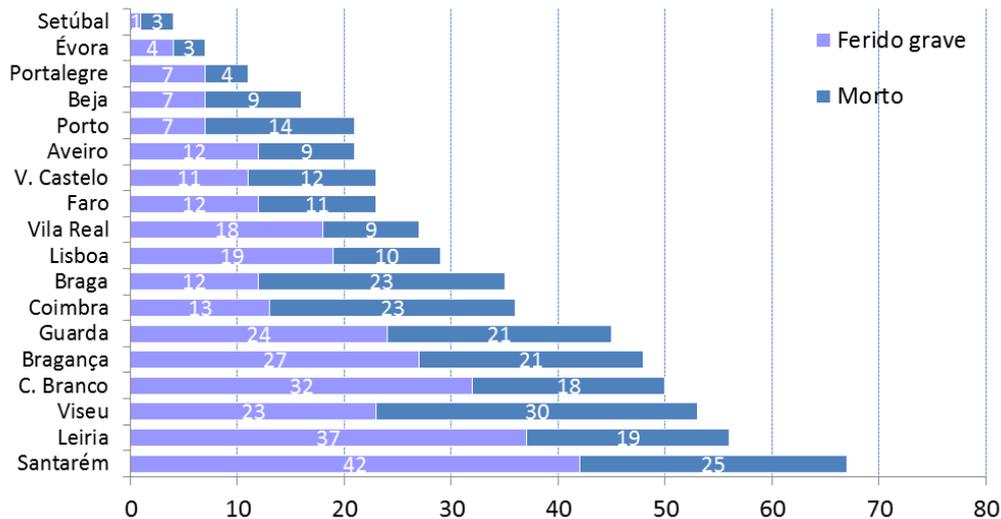
Os condutores de tratores agrícolas são maioritariamente do sexo masculino (93%), e pertencem aos grupos etários com idades iguais ou superiores a 65 anos - 52,7% das vítimas mortais, 43,7% dos feridos graves e 44,2% dos feridos ligeiros.



A distribuição das vítimas (condutores e passageiros) segundo os distritos revela grandes assimetrias geográficas - Braga, Bragança, Castelo Branco, Coimbra, Guarda, Leiria, Santarém e Viseu apresentam um número de vítimas mortais e/ou feridos graves muito acima da média nacional.



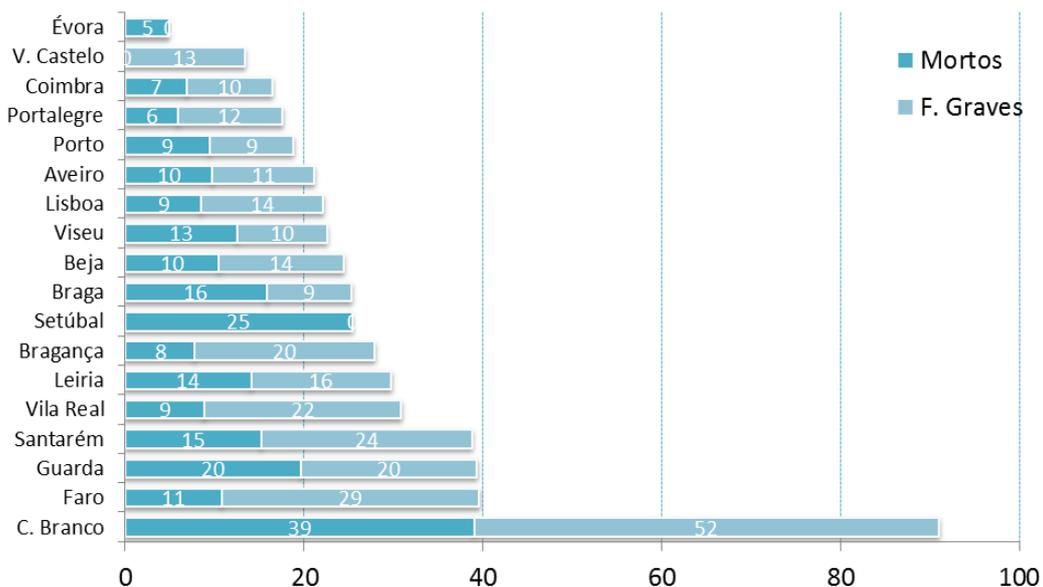
Utentes mortos e f. graves por distrito



Examinando o número de condutores mortos e feridos graves por cada cem mil tratores do parque seguro (ISP - Instituto Seguros Portugal), não só se confirma a prevalência de vítimas nos distritos acima mencionados, como se verifica que Faro e Vila Real adquirem um peso significativo, proporcionalmente ao número de veículos em circulação.



Condutores mortos e f. graves/100.000 tratores agrícolas



Medidas

Nos capítulos anteriores apresentou-se um conjunto de dados visando contribuir para a formulação de estratégias que proporcionem um decréscimo efetivo da ocorrência e, principalmente, da gravidade dos acidentes de viação com tratores agrícolas.

Conforme oportunamente referido, a redução observada nos últimos anos, relativamente aos principais indicadores de sinistralidade com veículos agrícolas, tem acompanhado a média nacional, exceto no que se refere aos feridos graves.

A distribuição geográfica dos acidentes, por sua vez, é extremamente desigual. Esta realidade, associada ao facto das estradas municipais e arruamentos serem as vias onde estes acidentes ocorrem com maior frequência, aconselha à adoção de medidas localizadas e evidencia a importância do poder autárquico na implementação de políticas de prevenção e combate à sinistralidade rodoviária com tratores agrícolas.

Outros aspetos a salientar do que atrás se expôs são que:

- As principais vítimas dos acidentes com veículos agrícolas são os próprios condutores, sobretudo em acidentes mortais.
- O maior número de condutores mortos e feridos graves resulta de despistes com capotamento.
- Os seniores (idade \geq 65 anos) constituem mais de metade dos condutores vítimas.
- Os tratores com mais de 20 anos representam 1/3 dos veículos intervenientes em acidentes.

A investigação realizada neste âmbito, por outro lado, refere alguns fatores determinantes para a ocorrência dos acidentes com tratores agrícolas, como sejam:

- A falta de conhecimento, experiência e domínio das técnicas de condução destes veículos.
- 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.
- O excesso de horas de trabalho, que pode causar fadiga e, conseqüentemente, falta de concentração e atenção por parte dos condutores quando circulam na via pública.

- O consumo de álcool, gerador de comportamentos de alto risco.

Dos resultados apresentados decorrem, naturalmente, uma série de abordagens e propostas de intervenção.

A velocidade limitada, dimensão e massa dos veículos agrícolas, além de outras características pouco “amigáveis” em situações de acidente, apontam no sentido da solução ideal ser a construção de vias próprias à sua circulação. Face à dificuldade e/ou impossibilidade de o fazer, deve-se procurar criar acessos por forma a evitar utilizar via pública sempre que possível.

Ao nível dos veículos, são diversas as melhorias realizadas no sentido de aumentar a sua segurança, sendo que a utilização de estruturas de proteção anti-capotamento figura entre as mais importantes, pelas razões atrás 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 tratores agrícolas homologados, desde 1992/1993.

Além destas iniciativas, consideram-se, ainda, como medidas imprescindíveis, a realização de inspeções periódicas, a renovação do parque, o reforço da fiscalização e o desenvolvimento de cursos de formação, teórica e prática.

Na vertente da informação e sensibilização, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), em parceria com outras entidades, tem participado em várias sessões públicas de divulgação dos dados de sinistralidade com tratores agrícolas, bem como do folheto produzido sobre esta temática, com recurso a *cartoons*, conforme abaixo exemplificado.



Não esqueça a manutenção do veículo. O seu mau funcionamento ou a falta de limpeza podem causar acidentes.



Respeite os limites do trator. Não o sobrecarregue nem transporte passageiros “à pendura”. É proibido e perigoso.



As estruturas de proteção, como o arco de “Sto. António”, podem evitar a morte do condutor ou reduzir a gravidade dos ferimentos.



Utilize os acessórios de iluminação e sinalização, de acordo com a lei.



Não conduza sob o efeito do álcool, fadiga ou com excesso de velocidade.



Frequente ações de formação teóricas e práticas. Conheça os riscos da condução de tratores agrícolas e circule com segurança.

Pretende-se, desta forma, 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 tratores agrícolas terem um peso reduzido, em termos nacionais, a melhoria contínua dos indicadores de sinistralidade rodoviária requer que todas as situações sejam objeto de atenção, principalmente quando podem causar perdas irreparáveis a nível humano.

Daí que o empenhamento de todos os parceiros, nomeadamente as autarquias, seja indispensável ao sucesso de uma política de segurança rodoviária neste âmbito, especialmente nas zonas onde este problema atinge proporções mais preocupantes.