



PESQUISA – 1000 ACIDENTES MORTAIS DE CAMINHÃO NAS RODOVIAS BRASILEIRAS

Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal e levantamentos feitos por estudos do Atlas da Acidentalidade, do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, edição do ano de 2014, caminhões e ônibus estão envolvidos em 35% dos acidentes verificados nas rodovias federais registrando participação percentual superior a 50% nas ocorrências onde houve vítimas fatais. Importante enfatizar um fato surpreendente. Apesar de índices bastante expressivos no grau de violência e letalidade nas estradas, esses veículos pesados correspondem a apenas 3% da frota nacional em circulação.

Em função desses dados, o SOS Estradas, com sua experiência em fazer estudos pragmáticos sobre as principais causas de acidentes nas rodovias do país, realizou pesquisa inédita com a análise de 1.000 (mil) acidentes rodoviários com participação de caminhão ou carreta, com vítima fatal e registrados pela imprensa entre os dias 01 de novembro de 2015 e 11 de fevereiro de 2017. As notícias foram divulgadas por grandes veículos de comunicação e estão disponíveis na internet e nos arquivos do SOS Estradas.

O objetivo do levantamento não foi identificar culpados dos acidentes, papel que cabe as perícias e justiça, mas apurar as causas e consequências das ocorrências com caminhões, quando não há envolvimento de outro veículo, bem como nas demais situações. Para facilitar o entendimento, foram considerados caminhões todos veículos pesados dos modelos: caminhões, carreta, bitrem, rodotrem e suas variantes.

As informações extraídas da pesquisa revelam a importância de combater os acidentes com caminhões pelas graves consequências decorrentes, pois a média proporcional da letalidade verificada no caso de acidentes envolvendo apenas um automóvel e um caminhão é de 35 mortos nos carros de passeio para cada ocupante de caminhão morto.

PESQUISA

Metodologia: Foram pesquisados 1.000 (mil) casos de acidentes com envolvimento de pelo menos 1 caminhão e presença de ao menos 1 vítima fatal. Os acidentes foram selecionados em ordem cronológica registrados pela imprensa entre os dias 01 de novembro de 2015 e 11 de fevereiro de 2017, em rodovias estaduais e federais de todo país. O estudo não tem a pretensão de identificar culpados nem tão pouco atribuir responsabilidade já que tem como foco a identificação de causas e consequências e não a profundidade de uma investigação pericial.

Objetivo: identificar quais as situações em que morrem ocupantes de caminhão nas rodovias brasileiras, bem como as consequências em termos de mortos e feridos nos veículos ocupados pelos demais usuários das rodovias.

Definição de caminhão na pesquisa: Para facilitar o entendimento, consideramos caminhão todos veículos pesados dos modelos: caminhões, carreta, bitrem, rodotrem e suas variáveis.

QUEM MATA CAMINHONEIRO É CAMINHONEIRO

Foram analisados 175 acidentes de caminhão, em que aparentemente não houve a participação de nenhum outro veículo. Portanto, somente um único caminhão envolvido. Nestes casos morreram 217 ocupantes de caminhões, entre motoristas e outros ocupantes da cabine (ajudante, esposa, filho, etc). Já nos demais 825 acidentes, com a participação de outros veículos, ciclistas, pedestres e até trator, morreram 214 ocupantes de caminhão. Portanto, apesar de representar apenas 17,5% dos acidentes apurados, 50,3% das mortes de ocupantes de caminhões ocorreram quando não havia nenhum outro veículo envolvido. Além disso, os acidentes de caminhões com outros veículos, apesar de representarem 70,8% dos acidentes produziram apenas 18,2% do total de mortos dos ocupantes de caminhão.

	Acidentes	Mortos	% Total mortos
Um Único Caminhão	175	217	50,3%
Dois caminhões	99	114	26,4%
De 3 até 5 caminhões	18	22	5,1%
Caminhões e outros veículos	708	78	18,2%
Total	1.000	431	100%

Dentre os vários tipos de acidentes entre caminhões/carretas e outros veículos, o segundo caso com maior índice de mortes de ocupantes de caminhão foram acidentes envolvendo dois caminhões. Nestes casos, 99 acidentes apurados produziram 114 mortes de ocupantes das cabines desses veículos, o que representa 26,4% das mortes desses profissionais e seus acompanhantes, em 11,4% dos acidentes levantados. Somente nestes dois tipos de acidentes: caminhão sozinho ou acidente com dois caminhões, registramos 331 mortes, ou seja, 76,8% dos óbitos de ocupantes destes veículos.

Outro aspecto importante a ser considerado é o número de feridos. No caso dos acidentes de caminhão, sem envolvimento de nenhum outro veículo, apesar de provocarem 217 mortes deixam apenas 74 feridos nos caminhões. Isto revela que a maioria dos casos os motoristas estão dirigindo sozinhos, o que aumenta os riscos da fadiga.

Somando-se ainda os acidentes com três, quatro e cinco caminhões, sem outro tipo de veículo envolvido, são mais 22 mortes, totalizando 353 mortes de caminhoneiros ou ocupantes desses veículos. Portanto, podemos afirmar que 82% das mortes com ocupantes de caminhões ocorrem em acidentes em que não há nenhum veículo de outro perfil envolvido. Isto revela que caminhoneiros morrem, em mais da metade

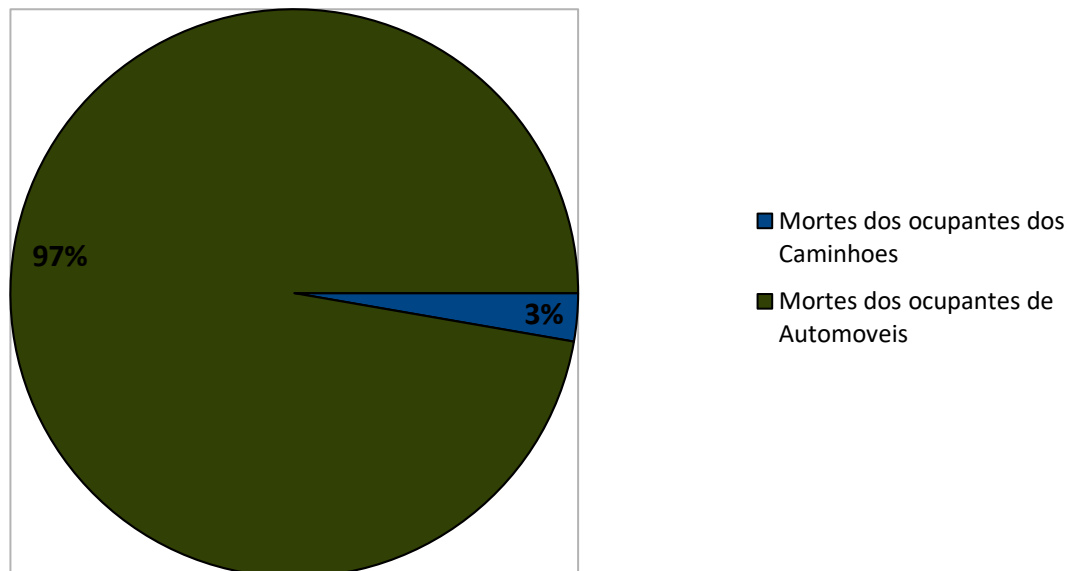
dos casos, quando estão sozinhos e mais de 32% quando se chocam com outro caminhão, ou seja, **quem mata caminhoneiro nas estradas é o caminhoneiro.**

AS CONSEQUÊNCIAS DA DIFERENÇA DE PESO E PORTE DOS VEÍCULOS

Nos 1.000 acidentes analisados foram contabilizadas 1.492 mortes e 944 feridos. Os ocupantes dos caminhões representaram 28,88% das vítimas fatais e 33,9% dos feridos (320 no total). Quando analisamos as consequências dos acidentes entre caminhões e outros veículos, fica evidente que o peso e adimensão dos veículos de carga provocam consequências ainda mais dramáticas.

No levantamento foram apurados 363 acidentes com presença de 01 caminhão e 01 automóvel. Estes

Acidentes entre 1 caminhão e 1 automóvel (363 casos)



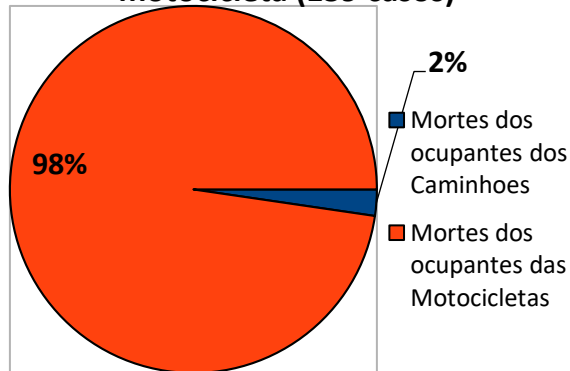
acidentes produziram 17 mortes nos caminhões e 605 nos automóveis. Foram 86 feridos nos caminhões e 176 nos carros. O que significa que, em média, em cada acidente envolvendo 01 caminhão e 01 automóvel, teremos 35 mortos nos automóveis para cada ocupante de caminhão morto. É interessante observar que a mesma relação não existe entre feridos. Foram pouco mais de 2 feridos em automóveis para cada caminhoneiro ferido. O que indica que os acidentes de carros com caminhões são tão violentos que é mais provável o ocupante do carro morrer do que ficar ferido.

Acidentes de caminhões com motocicletas, pedestres e pick ups

Outro caso impressionante é de acidentes com motocicletas. Foram registrados 159 acidentes com 01 caminhão e 01 motocicleta. Nesses acidentes morreram 04 ocupantes de caminhão e 169 de motocicleta. Foram 8 caminhoneiros feridos e apenas 28 ocupantes de moto. O que revela o enorme grau de letalidade

dos acidentes de caminhões com motos. O mesmo ocorre com pedestres. Nos 19 acidentes entre 01 caminhão e 01 pedestre foram 19 mortos pedestres e apenas 01 caminhoneiro ferido.

Acidentes entre 1 caminhão e 1 motocicleta (159 casos)



Nos 24 acidentes entre 01 caminhão e 01 ônibus encontramos 9 mortos nos caminhões e 49 nos ônibus. Feridos foram 02 ocupantes de caminhão e 266 nos ônibus. Portanto, 11 vítimas entre feridos e mortos nos caminhões e 315 nos ônibus. Nestes caso, como ambos os veículos envolvidos são pesados, a letalidade é semelhante. A diferença está no número de passageiros mortos, já que os ônibus carregam muito mais gente.

Foram encontrados 30 acidentes entre 01 caminhão e 01 pick up que deixaram 01 morto nos caminhões e 52 nas pick ups. Foram 10 feridos nos caminhões e 16 nas pick ups. Portanto, é semelhante ao caso dos acidentes com automóveis e 01 caminhão, onde a possibilidade do ocupante da pick up morrer é muito maior do que ficar ferido.

Outro tipo de acidente importante são os que envolvem caminhões e vans. Nesse caso apuramos 13 acidentes com 1 caminhoneiro morto e 22 passageiros de van, além de 4 ocupantes de caminhão feridos e 20 nas vans.

Conclusões

A pesquisa atual confirma estudos anteriores realizados pelo SOS Estradas em que identificamos que mais de 50% dos caminhoneiros morrem em acidentes sem envolvimento de nenhum outro veículo. Isto pode ser atribuído a vários fatores, mas, na maioria dos casos, podemos considerar que há indícios de fadiga e exploração dessa mão de obra. Como é sabido, os caminhoneiros vivem com excesso de jornada de trabalho, dormem em condições precárias, não alcançam o descanso adequado, vivem sob grande tensão e péssimas condições de saúde.

Devido as dificuldades econômicas que enfrentam também não conseguem dar manutenção adequada aos veículos que conduzem. A fadiga do indivíduo, junto à alta de manutenção e somadas com as precárias condições de boa parte das rodovias brasileiras, são os ingredientes mortais invariavelmente presentes nessas ocorrências. Podemos acrescentar ainda, nessa fórmula mortal, o excesso de peso das cargas embarcadas, praticado sem cerimônia no Brasil.

Além desses ingredientes outro problema agrava a situação e contribui para tantos acidentes brutais. O uso de rebite (anfetaminas) e outras drogas, como a cocaína e seus derivados, que se tornaram muito mais frequentes entre os motoristas profissionais para suportar a exaustiva jornada imposta. Com isso, o caminhoneiro tende a ser mais imprudente na velocidade, negligenciar os apelos de seu organismo correndo o sério risco do apagão.

Sono, fadiga, reflexos alterados, discernimento comprometido, excesso de peso, abuso na velocidade para chegar antes e ganhar mais, manutenção precária dos veículos, rodovias ruins e mal sinalizadas, sem

contar a imprudência dos demais condutores, são fatores que resultam em mais mortes e feridos nas nossas estradas.

Por outro lado, a violência dos acidentes entre veículos leves (automóveis, motocicletas e pick ups) com caminhões, confirma que os motoristas de veículos pesados precisam ser ainda mais cuidadosos e fiscalizados. Ao mesmo tempo, os motoristas de veículos leves necessitam entender que a sua imprudência pode resultar em morte. A chance de os ocupantes de automóvel sobreviverem aos acidentes com caminhões é mínima.

O quadro tende a ficar ainda mais grave na medida em que cada vez há mais veículos pesados e maiores circulando de dia e a noite nas rodovias, autorizados que foram por normas que contrariam os princípios básicos de segurança.

O convívio na estrada, particularmente num país com tantas rodovias de pista simples, exige muito mais cuidado e tolerância. Entretanto, não há como negar que o Brasil precisa de políticas rigorosas de fiscalização dos caminhões. Não só sob o aspecto da circulação viária, mas, também, sob a ótica da atividade profissional no transporte de carga. Independente da culpa na apuração pericial dos acidentes, a categoria dos caminhoneiros é a que mais mata nas estradas, ao mesmo tempo em que como profissionais são os que mais morrem no país.

É preciso combater a exploração dessa mão de obra valiosa, o excesso de jornada a que são costumeiramente submetidos, os ganhos por comissão que estimulam viagens em alta velocidade e em tempo reduzido para garantir maior rentabilidade. Além disso, é fundamental combater o uso de drogas usadas para hipoteticamente disfarçar o cansaço, agregando mais energia ao condutor mas que, na prática, se revela como o atalho para a tragédia que ceifa a vida desses profissionais e de um número ainda bem maior de inocentes.

Nesse sentido o exame toxicológico de larga janela de detecção, que passou a ser obrigatório para condutores das categorias C, D e E desde março de 2016, contribui para combater parcialmente esse foco de acidentes. Não é a única medida a ser tomada nesse campo da prevenção, mas sua contribuição é inestimável e será ainda maior na medida em que as empresas de transporte efetivamente realizem o exame na admissão e demissão, conforme determina a legislação.

Por enquanto, o fato é que a única medida prática para evitar o excesso de jornada está no exame toxicológico. Menos uso de drogas e estimulantes para ficar acordado significa que menos motoristas cansados estarão circulando nas nossas rodovias.



