

# SEGURANÇA RODOVIÁRIA NA REGIÃO AFRICANA

2015



Organização  
Mundial de Saúde

ESCRITÓRIO REGIONAL PARA A **África**



## Registo no Catálogo de Publicações da Biblioteca OMS/AFRO

Segurança rodoviária na Região africana 2015

1. Acidentes de trânsito – legislação & jurisprudência – mortalidade – prevenção & controle
2. Ferimentos e lesões – prevenção & controle
3. Gestão da segurança – organização & administração
4. Causas de morte
5. Comportamento de redução do risco
6. Coleta de dados
7. África

I. Organização Mundial da Saúde. Escritório Regional para a África II. Título

ISBN 978 929034088 1 (NLM Classification: WA 275)

© Escritório Regional da OMS para a África, 2016

As publicações da Organização Mundial da Saúde gozam da protecção dos direitos de autor, de acordo com as disposições do Protocolo 2 da Convenção Universal dos Direitos de Autor. Todos os direitos reservados. Cópias desta publicação podem ser obtidas junto da Biblioteca do Escritório Regional da OMS para África, Caixa Postal 6, Brazzaville, República do Congo (Tel.: +47 241 39100; Fax: +47 241 39507; E-mail: afrgoafrobooks@who.int). Os pedidos de autorização para reproduzir ou traduzir esta publicação, quer se destine a venda ou a distribuição não comercial, devem ser dirigidos para o mesmo endereço.

As designações utilizadas e a apresentação dos dados nesta publicação não implicam, da parte da Organização Mundial da Saúde, qualquer tomada de posição quanto ao estatuto jurídico dos países, territórios, cidades ou zonas, ou das suas autoridades, nem quanto à demarcação das suas fronteiras ou limites. As linhas pontilhadas nos mapas representam fronteiras aproximadas, sobre as quais é possível que ainda não exista total acordo.

A menção de determinadas empresas e de certos produtos comerciais não implica que essas empresas e produtos sejam aprovados ou recomendados pela Organização Mundial da Saúde, preferencialmente a outros, de natureza semelhante, que não sejam mencionados. Salvo erro ou omissão, as marcas registadas são indicadas por uma letra maiúscula inicial.

A Organização Mundial da Saúde tomou as devidas precauções para verificar a informação contida nesta publicação. Todavia, o material publicado é distribuído sem qualquer tipo de garantia, nem explícita nem implícita. A responsabilidade pela interpretação e uso do referido material cabe exclusivamente ao leitor. Em caso algum, poderá a Organização Mundial da Saúde, ou o seu Escritório Regional para a África, ser considerada responsável por prejuízos que decorram da sua utilização.

Fotografias: ©

Concepção e arranjo gráfico:

Impresso pelos Serviços de Produção de Documentos da OMS, Genebra, Suíça.



## Índice

Segurança rodoviária na Região Africana: principais factos .....	3
Antecedentes: contexto da segurança rodoviária internacional .....	4
Metodologia .....	5
Resultados .....	6
Conclusões e recomendações.....	15
Perfis dos países .....	



## **Segurança rodoviária na Região Africana: principais factos**

A Região Africana tem a taxa estimada mais elevada de mortes por acidentes rodoviários, de 26,6 por 100 000 habitantes, apesar de ter o nível mais baixo de motorização do mundo.

- Metade das mortes nas estradas da Região ocorrem entre os utentes mais vulneráveis das estradas (peões, ciclistas e motociclistas). A Região Africana tem a percentagem mais elevada de mortes entre os peões: 39%. Isso aponta para a urgente necessidade de os decisores políticos assegurarem a priorização das intervenções especialmente destinadas a melhorar a segurança dos utentes mais vulneráveis das estradas.
- Embora a maioria dos países da região tenham aprovado leis nacionais sobre os principais factores de risco comportamental (velocidade, condução sob o efeito do álcool, capacetes em motociclos, cintos de segurança e dispositivos de retenção de crianças), essas leis apenas são cumpridas em muito poucos países da Região.
- Para que a legislação sobre segurança rodoviária seja eficaz, é preciso que a aplicação da lei seja rigorosa e sustentável. Na maioria dos países da Região, a aplicação das principais leis de segurança rodoviária é fraca, limitando assim a capacidade das leis para exercerem todo o seu potencial.
- É importante desenvolver indicadores intermédios para se avaliar as alterações no comportamento dos utentes das estradas e, assim, permitir uma avaliação dos programas que inclua a legislação e a sua aplicação. No entanto, até à data, são poucos os países da Região que notificam os dados sobre as taxas de uso de capacetes e de cintos de segurança ou a percentagem de mortes atribuídas ao álcool.
- A segurança dos veículos é uma importante componente da segurança rodoviária. Apenas um país da Região aplica 4 das 7 normas prioritárias das Nações Unidas para a segurança dos veículos.
- Os dados sobre as mortes na estrada são grandemente subnotificados na Região, sendo os números estimados quase 4 vezes superiores aos dos oficialmente notificados, enquanto a qualidade dos dados sobre traumatismos não fatais constitui igualmente uma preocupação.
- Embora alguns países da Região tenham adoptado políticas destinadas a encorajar as deslocações a pé e de bicicleta, se essas políticas não forem acompanhadas por medidas de segurança complementares, nomeadamente redução dos limites de velocidade, não obterão os efeitos desejados, podendo até tornar as estradas mais perigosas para os utentes mais vulneráveis.

## **Antecedentes: contexto da segurança rodoviária internacional**

A nível mundial, os traumatismos por acidentes rodoviários são responsáveis por, aproximadamente, 1,25 milhões de vidas, todos os anos, e exercem um enorme impacto sobre a saúde e o desenvolvimento. São a principal causa de morte de jovens entre os 15 e os 29 anos de idade e custam aos governos cerca de 3% do PIB (e até 5% nos países de baixos e médios rendimentos). Além das mortes, milhões de pessoas sofrem todos os anos traumatismos não fatais como resultado de acidentes de trânsito, havendo outras consequências indirectas para a saúde que estão associadas a esta crescente epidemia (por exemplo, problemas respiratórios associados às elevadas emissões, assim como menos actividade física, como caminhar e andar de bicicleta, com consequências negativas para a saúde).



Em 2010, a Assembleia Geral das Nações Unidas adoptou a Resolução 64/2551, que proclamava 2011–2020 como a Década da Acção para a Segurança Rodoviária. Essa Resolução exortava os países a implementarem as medidas identificadas internacionalmente para tornar as suas estradas mais seguras. A Assembleia Geral das Nações Unidas convidou igualmente a OMS a monitorizar os progressos feitos nesse domínio, através de uma série de relatórios da situação mundial sobre segurança rodoviária e, como tal, a realçar as lacunas e orientar as acções sobre segurança rodoviária a tomar pelos países.

Em Setembro de 2015, a segurança rodoviária foi incluída na Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. O Objectivo do Desenvolvimento Sustentável (ODS) 3, objectivo da saúde, tem a ambiciosa finalidade de reduzir para metade o número mundial de mortes e traumatismos por acidentes de trânsito, até 2020. Por outro lado, o ODS11 refere-se à disponibilização de acesso aos sistemas de transporte sustentáveis para todos, melhoria da segurança rodoviária e expansão dos transportes públicos.<sup>1</sup>

## Metodologia

Os objectivos deste terceiro relatório são: descrever a situação da segurança rodoviária em todos os Estados-Membros; identificar as lacunas na segurança rodoviária a nível nacional e, assim, estimular medidas de segurança rodoviária; e monitorizar os progressos feitos pelos países na implementação das medidas identificadas no Plano de Acção Mundial<sup>2</sup>.

A actual visão sobre a segurança rodoviária na Região Africana é desenvolvida através de dados do terceiro *Relatório da situação mundial sobre segurança rodoviária*, de 2015. Quarenta e três dos 47 países da Região participaram, representando 97,5% dos habitantes da Região. Esse número compreende 20 países de médios rendimentos e 23 países de baixos rendimentos. A recolha de dados começou em Maio de 2014 e foi concluída em Dezembro de 2014, validada com os Coordenadores Nacionais de Dados e aprovada pelos governos. Novos aspectos da metodologia deste terceiro relatório foram a recolha e análise de todos os documentos legislativos dos países participantes e a inclusão de informação sobre as 7 principais normas prioritárias para a segurança dos veículos. Para mais informação sobre a metodologia destas componentes, ver as Notas Explicativas 1-3 do relatório principal.

## Resultados

### Todos os dias, ocorrem cerca de 650 mortes nas estradas africanas

Quase um quarto de milhão de pessoas (246 718) morreram nas estradas da Região em 2013, aproximadamente um quinto do nível total de mortes em todo o mundo. Isso representa cerca de 675 pessoas mortas todos os dias nas estradas da Região. A isso acresce o fardo dos traumatismos não fatais, danos materiais e custos envolvidos.

### A Região Africana tem a taxa de mortalidade rodoviária mais elevada, apesar de ser a Região com menor nível de motorização

A Região Africana tem a mais elevada taxa de mortalidade rodoviária estimada, de 26,6 por 100 000 habitantes, relativamente à taxa mundial de 17,4. No entanto, a Região é a menos motorizada, com 46,6 veículos por 1000 habitantes, em comparação com 510,3 veículos por 1000 habitantes na Região Europeia. Em termos de números absolutos de mortes e veículos, a África está sobre-representada em termos do número de mortes por acidentes rodoviários que ocorrem nas suas estradas, relativamente à sua frota de veículos: contribui com 20% de todas as mortes por acidentes rodoviários a nível mundial, mas tem apenas 2,3% dos veículos do mundo.

---

<sup>1</sup> <http://www.globalgoals.org/>

<sup>2</sup> Ref Plano Mundial



Figura 1: Mortes por acidentes rodoviários e motorização, por Região da OMS.

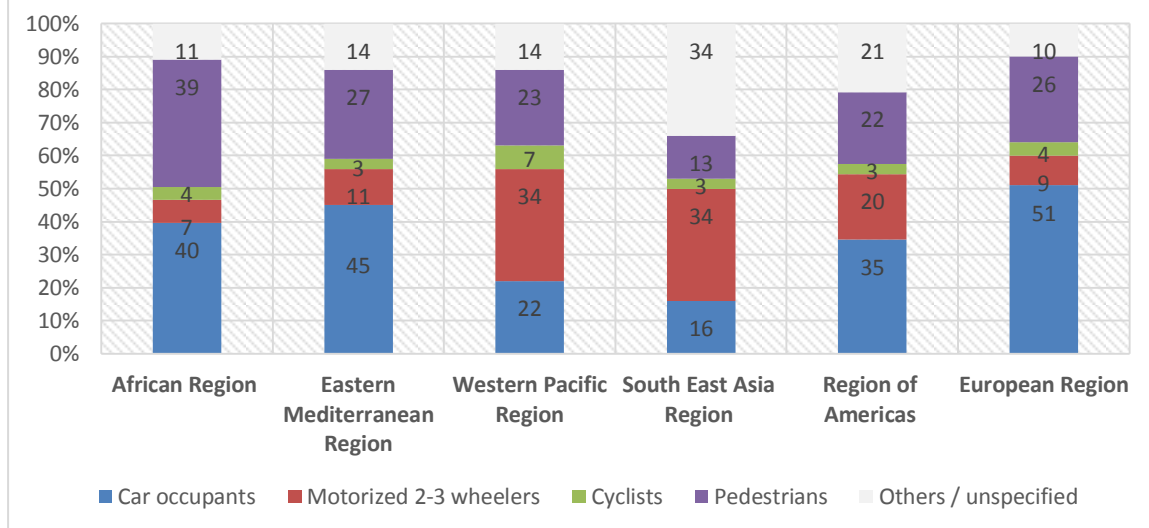
Ordenação	Taxa de mortalidade estimada/100 000 habitantes	Ordenação	N.º de veículos por 1000 habitantes
1	Região Africana (26,6)	1	Região Europeia (510,27)
2	Região do Mediterrâneo Oriental (19,9)	2	Região das Américas (502,81)
3	Região do Pacífico Ocidental (17,3)	3	Região do Pacífico Ocidental (250,49)
4	Região do Sudeste Asiático (17)	4	Região do Sudeste Asiático (168,92)
5	Região das Américas (15,9)	5	Região do Mediterrâneo Oriental (126,04)
6	Região Europeia (9,3)	6	Região Africana (46,59)

**Metade das mortes por acidentes rodoviários ocorrem entre os utentes mais vulneráveis das estradas e a Região tem a percentagem mais elevada de mortes de peões**

Metade das mortes da Região ocorrem entre as pessoas menos protegidas: motociclistas, peões e ciclistas. A Região Africana tem a percentagem mais elevada de mortes de peões, que se situa em 39%. Embora a Região tenha a menor percentagem de mortes de motociclistas por acidentes de trânsito, que se situa em 7%, isso pode ser o resultado da fraca qualidade dos dados, porque a maioria dos países participantes não conseguiram apresentar dados detalhados sobre as mortes, discriminadas por tipo de utente das estradas. Na verdade, os dados comunicados por muitos países apontam para um grande fluxo de motociclos na Região, o que sugere que a prevenção de traumatismos entre este grupo se pode tornar uma prioridade cada vez maior.



**Figura 2: Percentagens de mortes por acidentes rodoviários, por tipo de utente das estradas e Região da OMS**

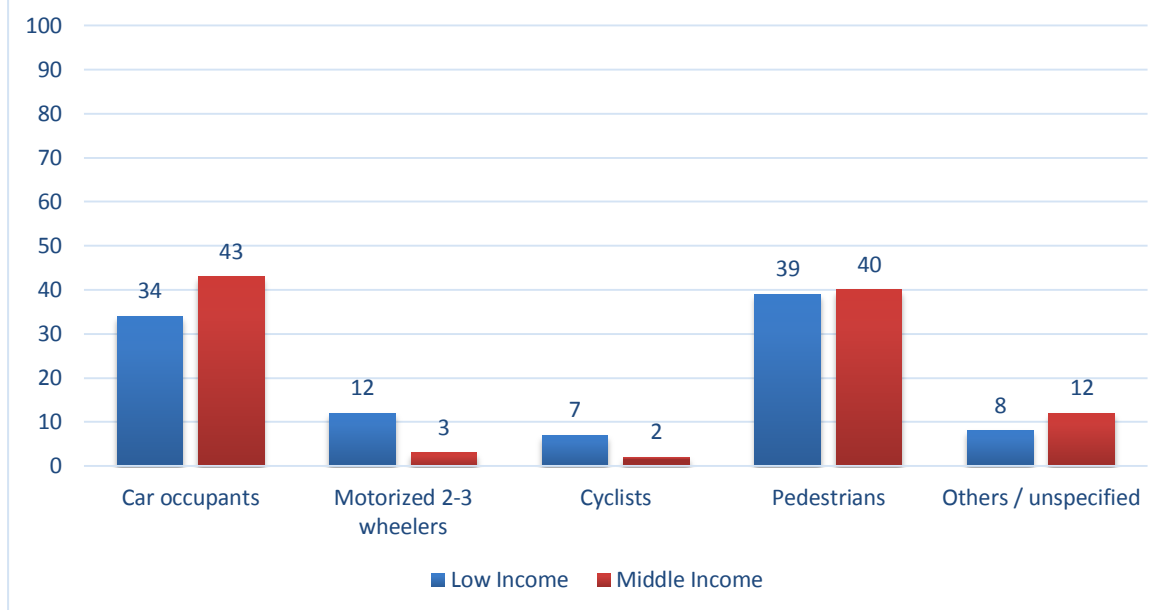


car occupants = ocupantes dos veículos;  
 motorized 2-3 wheelers = veículos motorizados de 2-3 rodas;  
 cyclists = ciclistas;  
 pedestrians = peões;  
 others/unspecified = outros/não especificados

**As mortes relacionadas com ocupantes dos veículos e peões são mais numerosas nos países de médios rendimentos, enquanto as mortes relacionadas com motociclistas e ciclistas são mais numerosas nos países de baixos rendimentos**

Embora as taxas de mortalidade por acidentes de viação sejam mais elevadas nos países de baixos rendimentos (29,2/100 000 habitantes, comparada com 23,3 nos países de médios rendimentos e 22,9 nos países de altos rendimentos), existem variações entre o tipo de utentes das estradas por grupos de rendimento. As mortes entre os ocupantes dos veículos e os peões são mais numerosas nos países de médios rendimentos, ao passo que as mortes de motociclistas e ciclistas são mais numerosas nos países de baixos rendimentos (Figura 3).

**Figura 3: Percentagem de mortes por utente das estradas e grupos de rendimento na Região Africana**



Low income = baixos rendimentos;

Middle income = médios rendimentos

## É necessária uma acção multissetorial para estratégias nacionais eficazes de segurança rodoviária

A coordenação dos esforços para a segurança rodoviária entre múltiplos sectores e partes interessadas é crucial para a obtenção de bons resultados. Em muitos países, este papel é desempenhado por um organismo líder que, de preferência, deve ter a autoridade e os recursos necessários para coordenar a implementação de uma estratégia nacional.

Actualmente, há 40 países na Região Africana que têm um organismo que lidera os esforços nacionais de segurança rodoviária. Em alguns países, esse organismo assume a forma de organismo autónomo designado, enquanto noutros países o organismo líder está integrado no seio de um ministério governamental.

Para se conseguir uma redução sustentada dos traumatismos por acidentes de trânsito, os países terão de ter uma visão e uma estratégia de longo prazo para a segurança rodoviária e definir os objectivos a atingir dentro do período de duração da estratégia. O processo para elaborar essa estratégia nacional deve envolver um elevado grau de participação das partes interessadas a nível nacional, para que todos os sectores relevantes – saúde, transportes, polícia e organismos não governamentais – investam numa estratégia que se baseie, ela própria, nas melhores evidências possíveis.

Actualmente, 29 países têm uma estratégia nacional para a segurança rodoviária que é total ou parcialmente financiada, e outros 5 incluem a segurança rodoviária em múltiplas estratégias.

Embora uma estratégia nacional seja essencial para definir a visão por detrás de um programa de segurança rodoviária, a sua implementação exige objectivos tangíveis e, em particular, metas intermédias. A definição de metas é um importante meio para se incluir e manter a segurança rodoviária no centro da agenda política. A maioria dos países com elevado desempenho articula metas temporárias de redução das mortes e traumatismos graves por acidentes de viação. Este

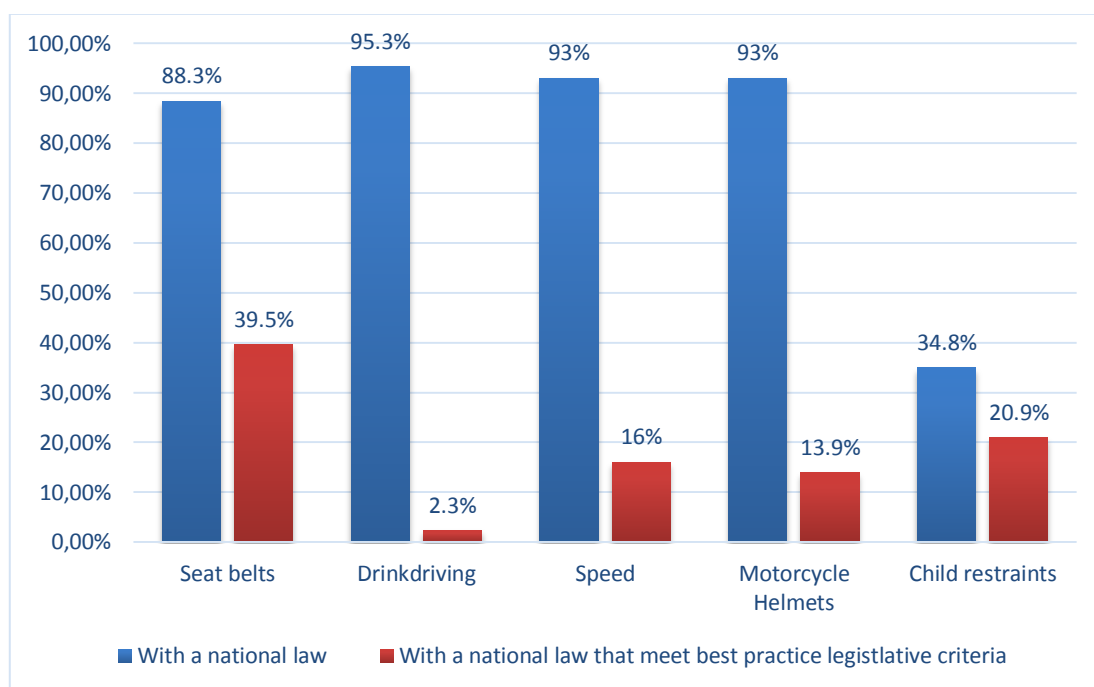
inquérito revelou que 26 países da Região estabeleceram metas para a mortalidade nas suas estratégias nacionais, mas apenas 19 têm metas para traumatismos não fatais.

## É necessário trabalhar mais para colocar as leis da segurança rodoviária em sintonia com as melhores práticas

As leis da segurança rodoviária melhoram os comportamentos dos utentes das estradas e podem ser um instrumento eficaz para reduzir os acidentes rodoviários, os traumatismos e as mortes. As mudanças mais positivas no comportamento dos utentes das estradas ocorrem quando a legislação da segurança rodoviária é apoiada por uma aplicação rigorosa e sustentada e quando o público toma conhecimento das razões que sustentam a nova lei e as consequências do seu não cumprimento.

Esta secção descreve uma avaliação da actual legislação dos países para ir de encontro aos cinco principais factores de risco comportamental dos traumatismos por acidentes rodoviários: velocidade, condução sob o efeito do álcool e não uso de capacetes em motociclos, cintos de segurança e dispositivos de retenção de crianças. Existe uma forte base de evidências de que a legislação sobre cada um destes factores de risco pode exercer um impacto significativo sobre a redução de acidentes, traumatismos e mortes. Na Figura 4, apresenta-se um resumo da legislação da Região sobre os cinco factores de risco. Ela indica que, embora a maioria dos países tenha leis nacionais para regular a velocidade, a condução sob o efeito do álcool, o uso de capacetes e de cintos de segurança, essas leis raramente cumprem os critérios das melhores práticas.

**Figura 4: Legislação sobre os principais factores de risco comportamental**



seat belts = cintos de segurança;

drinkdriving = condução sob efeito do álcool;

speed = velocidade;

motorcycle helmets = capacetes em motociclos;

child restraints = dispositivos de retenção de crianças

with a national law = com uma lei nacional;

with a national law that meets best practice legislative criteria = com uma lei nacional que cumpre as melhores práticas dos critérios legislativos

- **Redução da velocidade:** Embora a maioria dos países na Região (93%) tenha uma lei nacional sobre limites de velocidade, muito poucos cumprem os dois critérios da OMS relativos às melhores práticas da legislação sobre limites de velocidade nas localidades: apenas metade dos países têm uma lei que permite às autoridades locais modificarem os limites de velocidade nas suas localidades, enquanto apenas 44% têm os seus limites máximos de velocidade nas localidades inferiores ou iguais a 50 Km/h, como é considerada uma boa prática. Sete países, (Argélia, Burkina Faso, Quênia, Madagáscar, Mali, Ruanda e São Tomé e Príncipe) cumprem estes dois critérios.
- **Condução sob o efeito do álcool:** a OMS recomenda que as leis sobre a condução sob o efeito do álcool se devem basear num limite da taxa de alcoolemia no sangue não superior a 0,05g/dl, com limites mais baixos para os novos condutores e para os condutores jovens, que constituem um grupo de alto risco. Embora 95% dos países da Região tenham algum tipo de lei nacional sobre condução sob o efeito do álcool, apenas 33 países baseiam essa lei na concentração de álcool no sopro ou no sangue, e apenas 8 têm um limite de TAS inferior ou igual a 0,05 g/dl, tal como é recomendado. Apenas um país da Região, a Argélia, cumpre os critérios das melhores práticas da OMS para as leis sobre a condução sob o efeito do álcool, nomeadamente tendo uma lei baseada numa TAS inferior ou igual a 0,05g/dl e um limite inferior a 0,02 g/dl para os novos condutores e condutores jovens.
- **Capacetes em motociclos:** o uso de um capacete nos motociclos pode reduzir o risco de morte em quase 40% e o risco de ferimentos graves em, aproximadamente, 70%. A aplicação eficaz das leis de uso de capacetes nos motociclos pode aumentar as taxas de uso do capacete, reduzindo assim traumatismos cranianos. A maioria dos países (93%) da Região Africana tem uma lei sobre o uso de capacetes em motociclos, mas apenas 11 têm uma lei que cumpre os padrões da OMS relativamente às melhores práticas, isto é, que se aplica tanto aos condutores como aos passageiros adultos, em todos os tipos de estradas, a todos os tipos de motores, e determina que o capacete esteja devidamente ajustado. A eficácia da legislação nacional sobre o uso de capacetes na redução de ferimentos depende igualmente da qualidade dos capacetes usados: 40% dos países especificam um padrão nacional ou internacional. Apenas 6 países (Botsuana, Cabo Verde, Gana, Madagáscar, Maláui e Suazilândia) cumprem estes critérios de melhores práticas, isto é, têm uma lei abrangente e especificam um padrão, sendo este número mais elevado nos países de médios rendimentos (20%) do que nos países de baixos rendimentos (9%).
- **Lei dos cintos de segurança:** o uso dos cintos de segurança reduz o risco de morte dos condutores e ocupantes dos bancos da frente em 45–50%, e até cerca de 25% entre os ocupantes dos bancos de trás. A legislação sobre o uso dos cintos de segurança, quando combinada com uma aplicação da lei rigorosa e sustentada, é um mecanismo eficaz para aumentar as taxas de uso dos cintos de segurança. Embora 38 países (88%) da Região tenham uma lei sobre os cintos de segurança, em apenas 17 (40%) deles essa lei obedece às melhores práticas, na medida em que se aplica a condutores, passageiros dos bancos da frente e ocupantes dos bancos de trás, sendo este número maior nos países de médios rendimentos (45%) do que nos países de baixos rendimentos (35%).
- **Dispositivos de retenção de crianças:** sendo apropriados, estes dispositivos asseguram uma menor probabilidade de que as crianças morram ou sofram ferimentos do que se não os usarem, sendo também menos provável que morram ou sofram ferimentos do que as crianças que usem cintos de segurança para adultos. Para além disso, as crianças pequenas estão mais seguras, se forem sentadas nos bancos de trás do que nos bancos da frente. Quinze países (35%) da Região têm uma lei nacional sobre dispositivos de retenção de crianças, enquanto 17 países (40%) proíbem que as crianças se sentem nos bancos da frente. Nove países têm leis em conformidade com as melhores práticas, no que diz respeito aos dispositivos de retenção de crianças,

especificamente que proíbem que as crianças abaixo de uma certa idade se sentem nos bancos da frente e têm uma lei sobre dispositivos de retenção de crianças baseada na idade, peso e/ou altura.

**Tabela 1: Critérios legislativos de melhores práticas cumpridos por países da Região Africana**

Factor de risco	Critérios legislativos de melhores práticas, conforme definidos pela OMS neste relatório	Países que cumprem os critérios legislativos de melhores práticas
Velocidade	Estabelecer limites nacionais de velocidade, com limites máximos para as localidades inferiores ou iguais a 50 km/h, sendo as autoridades locais autorizadas a reduzir esses limites	7 países (16%) Argélia, Burkina Faso, Quênia, Madagáscar, Mali, Ruanda e São Tomé e Príncipe
Condução sob o efeito do álcool	Lei nacional sobre a condução sob o efeito do álcool, com base no limite da TAS ou equivalente taxa no sopro para os habitantes em geral $\leq 0,05$ g/dl e limite de TAS para jovens ou novos condutores $\leq 0,02$ g/dl	1 país (2%) Argélia
Capacetes de motociclos	Aplica-se a lei nacional sobre o uso de capacetes em motociclos aos condutores de motociclos e passageiros adultos, a todos os tipos de estradas e todos os tipos de motores, exigindo que os capacetes estejam correctamente ajustados e cumpram um padrão nacional ou internacional	6 países (14%) Botsuana, Cabo Verde, Gana, Madagáscar, Maláui e Suazilândia
Cintos de segurança	A lei nacional sobre cintos de segurança aplica-se aos condutores e aos passageiros dos bancos da frente e de trás	17 países (40%) Argélia, Angola, Botsuana, Burkina Faso, Eritreia, Etiópia, Gana, Quênia, Maurícia, Moçambique, Namíbia, Seychelles, Serra Leoa, África do Sul, Togo, Uganda e Zâmbia
Dispositivos de retenção de crianças	Lei nacional sobre dispositivos de retenção de crianças baseada na idade-peso-altura ou uma combinação destes factores, assim como proibição de sentar nos bancos da frente crianças abaixo de uma certa idade-altura	9 países (21%) Angola, Botsuana, Burkina Faso, Cabo Verde, Etiópia, Eritreia, Guiné, Moçambique e Zâmbia

### É necessária uma aplicação mais rigorosa das leis sobre os principais factores de risco

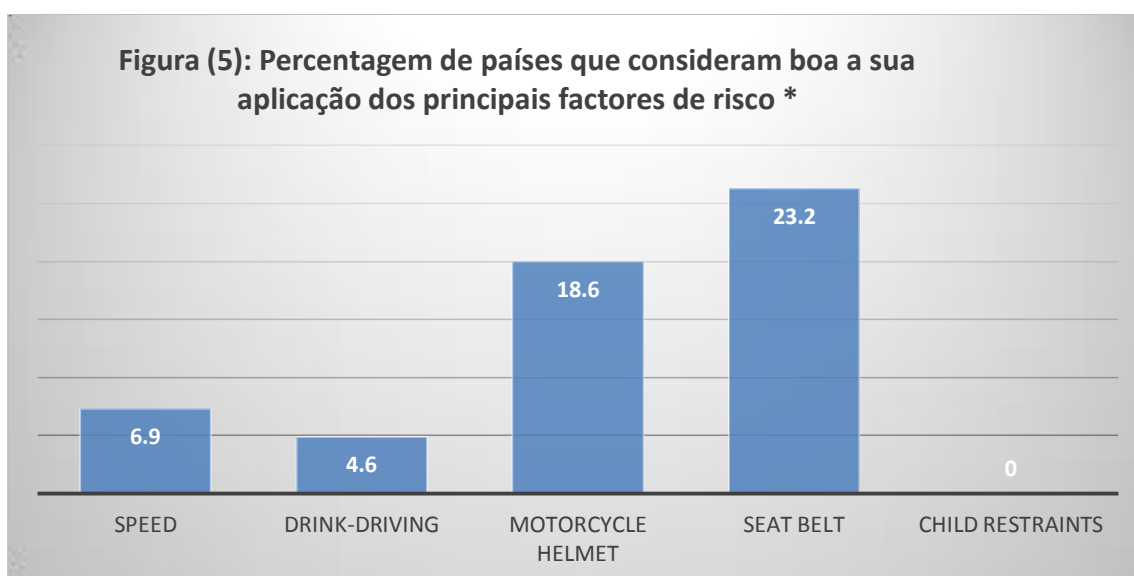
Embora existam provas claras de que a aplicação da lei é crucial para o êxito da segurança rodoviária, os níveis dessa aplicação necessários para obter o máximo impacto são, muitas vezes, insuficientes. Nos países em que a legislação não tenha sido previamente acompanhada pela aplicação da lei, esta poderá requerer níveis particularmente visíveis e elevados, para persuadir o público de que infringir a lei no futuro pode resultar em penalizações.

O relatório avaliou níveis de aplicação das leis existentes sobre os principais factores de risco para a segurança rodoviária na Região e revela que, relativamente aos cinco factores de risco, o potencial impacto dessas leis no salvamento de vidas está longe de ser atingido. As leis sobre o uso dos cintos de segurança e de capacetes nos motociclos parecem ter melhor aplicação, mas ainda apenas 23% e 19% dos países, respectivamente, notificam uma boa aplicação das suas leis (Figura 5).





Figura (5): Percentagem de países que consideram boa a sua aplicação dos principais factores de risco \*



\*A aplicação da lei é considerada boa, se obtiver 8 ou mais pontos numa escala de 0 a 10

### São necessários mais esforços para recolher dados sobre os indicadores intermédios

Para avaliar a eficácia dos esforços destinados a melhorar o comportamento dos utentes das estradas, os países terão de recolher dados sobre os indicadores intermédios. Isso dará uma indicação sobre a eficácia da implementação e aplicação da lei. Os dados deste relatório revelam que a maioria dos países da Região não têm esses dados, especificamente sobre as taxas de uso de capacetes, cintos de segurança, uso de dispositivos de retenção de crianças e percentagem de mortes atribuíveis ao álcool (Tabela 2). Isso indica a necessidade dos países reforçarem a sua recolha de dados sobre esses indicadores, um passo fundamental para permitir a monitorização dos esforços em curso para abordar o comportamento dos utentes das estradas.



**Tabela 2: Disponibilidade dos indicadores intermédios, que avaliam a aplicação da lei na Região Africana**

<b>Factor de risco</b>	<b>Indicador</b>	<b>Número de países com dados (%)</b>	<b>Limites</b>
Condução sob o efeito do álcool	Percentagem de mortes nas estradas atribuíveis ao excesso de álcool	21%	1,3%-60%
Taxa de uso de capacetes em motociclos	Condutores	14%	15,3%- 90%
	Passageiros	16%	1%-90%
	Todos os ocupantes	16%	9%-95%
Taxa de uso de cintos de segurança	Condutores	19%	17,6%-93,8%
	Passageiros da frente	21%	4,9%-97,4%
	Ocupantes dos bancos traseiros	14%	0,2%-15%
	Todos os ocupantes	14%	<1%- 63,8%
Taxa de uso dos dispositivos de retenção de crianças		0	-

Deve notar-se, porém, que uma elevada percentagem de países da Região estabeleceram metas para estes factores de risco comportamental nas suas estratégias nacionais de segurança rodoviária. Por exemplo, 70% dos países têm metas para reduzir a condução sob o efeito de álcool, 72% para reduzir o excesso de velocidade e 35% para aumentar o uso de dispositivos de retenção de crianças. Embora a especificação de metas numa estratégia nacional seja um método importante para motivar o sucesso, para que ela seja eficaz, é preciso proceder simultaneamente à implementação de formas de recolher essa informação.

## **Os decisores políticos terão de reforçar a segurança dos veículos e das estradas**

### **Apenas um país da Região aplica qualquer um dos 7 padrões de segurança prioritários das Nações Unidas relativamente aos novos carros**

A segurança dos veículos é muito importante para evitar acidentes e reduzir a probabilidade de consequências graves em caso de acidente. A nível internacional, existem esforços para harmonizar os diferentes sistemas nacionais de regulação, cujo resultado final é facilitar a utilização das boas práticas e dificultar as práticas de descaracterização das funcionalidades de segurança. O Fórum Mundial das Nações Unidas para a Harmonização das Normas aplicáveis a Veículos é o principal órgão mundial responsável pelo desenvolvimento de normas de segurança para veículos de passageiros e os seus regulamentos constituem um quadro legal que abrange uma diversidade de normas para veículos que os Estados-Membros das Nações Unidas podem aplicar voluntariamente.

Há um conjunto de 7 normas internacionais que estão a ser cada vez mais aceites como normas mínimas básicas para o fabrico/montagem de veículos de passageiros.

A rápida motorização nos países/regiões de baixos e médios rendimentos, onde o risco de acidentes de viação é mais elevado, e a crescente produção de veículos que se regista nestas economias emergentes, significa que é urgente implementar a nível mundial as normas prioritárias aplicáveis a veículos.



Os dados sobre as normas aplicáveis a veículos revelaram que todos os países da Região ignoram a aplicação das 7 normas de segurança prioritárias das Nações Unidas (relativas à montagem e fixação dos cintos de segurança, impacto frontal e lateral, controlo electrónico de estabilidade, fixações para dispositivos de retenção de crianças e protecção de peões). Na verdade, apenas a África do Sul aplica normas de controlo electrónico da estabilidade, protecção de peões, fixação dos cintos de segurança e dispositivos de retenção de crianças.<sup>3</sup>

### Estradas mais seguras e transportes sustentáveis

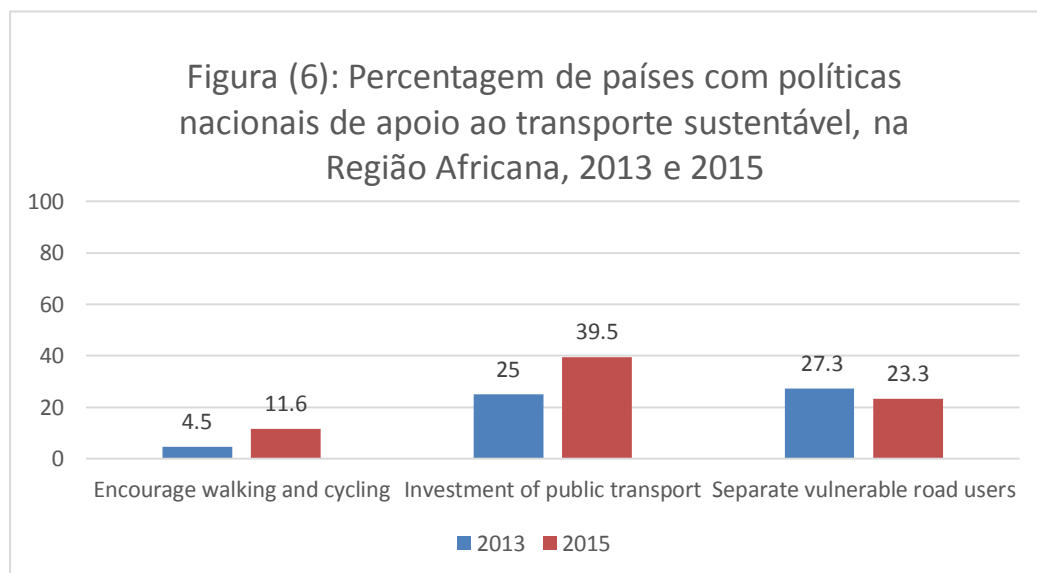
**CAIXA:** Os peões representam 39% das mortes por acidentes rodoviários na Região Africana e, no entanto, apenas um país africano adopta a norma de segurança das Nações Unidas que protege os peões em caso de acidente.

No que diz respeito à importância dos transportes sustentáveis e ao movimento de transporte público seguro, a mudança para modos de transporte não motorizados e a separação dos utentes vulneráveis das estradas (peões, ciclistas e motociclistas) está a aumentar em todo o mundo. Na Região Africana, porém, embora se tenha registado um aumento dos países com políticas nacionais destinadas a encorajar as deslocações a pé e/ou de bicicleta e a investir no transporte público, entre 2013 e 2015, a percentagem de países com políticas nacionais de separação dos utentes vulneráveis das estradas diminuiu no mesmo período (Figura 6).

No entanto, é importante referir que estas estratégias, se forem planeadas isoladamente, poderão exacerbar o problema da segurança rodoviária. Por exemplo, as estratégias de encorajamento das

<sup>3</sup> As normas aplicáveis a veículos foram recolhidas usando informação do Fórum Mundial das Nações Unidas para a Harmonização das Normas aplicáveis a Veículos e os dados foram analisados e interpretados pelo NCAP Mundial<sup>4</sup>

deslocações a pé e/ou de bicicleta, se não forem acompanhadas de outras medidas, tais como um controlo eficaz da velocidade e a tomada de medidas para a segurança dos peões e dos ciclistas, podem acabar por provocar um aumento dos traumatismos por acidentes de viação. Isto é particularmente importante nesta Região, que tem a percentagem mais elevada de mortes de peões e onde o controlo da velocidade é um factor crítico para melhorar a segurança rodoviária.



Encourage walking and cycling = Encorajar deslocações a pé e de bicicleta

Investment of public transport = Investimento em transportes públicos

Separate vulnerable road users = Separação dos utentes vulneráveis das estradas

### Segurança através da concepção e revisão

As decisões tomadas na fase da concepção de um projecto de infraestruturas rodoviárias pode ter um significativo impacto no nível de mortes e traumatismos nas estradas. A especificação de normas de segurança e a tomada de medidas com base nos resultados de uma auditoria da concepção da segurança rodoviária podem identificar se existem outras modificações nos projectos que possam aumentar a segurança. Actualmente, há 33 países (77%) na Região que exigem um qualquer tipo de auditoria de segurança rodoviária nas novas estradas, embora essas auditorias variem muito naquilo que cobrem e, portanto, na qualidade. As infraestruturas rodoviárias existentes devem também ser regularmente avaliadas no que se refere à segurança, com foco especial nas estradas com maior risco de acidentes: 74% dos países avaliam actualmente partes das redes existentes de segurança rodoviária.

### Prestar cuidados de qualidade aos feridos

Nos países de altos rendimentos, a prestação de cuidados de emergência na cena do acidente e o transporte das vítimas rapidamente para uma unidade de cuidados de saúde é uma tarefa executada por prestadores de cuidados profissionalmente qualificados, usando equipamento sofisticado e veículos próprios. No entanto, nos países de baixos e médios rendimentos, esse papel pode também ser desempenhado por leigos, como líderes comunitários, polícia ou motoristas de táxi com formação em cuidados básicos de traumatismos e coordenação do transporte para um hospital.

A forma mais eficaz de activar uma resposta de emergência é através de um número telefónico de acesso universal e centralizado, com um sistema de transporte próprio. No entanto, quando não existem esses números de acesso universal (por estarem em desenvolvimento ou durante catástrofes), utilizam-se medidas parciais para facilitar o acesso, incluindo mecanismos simples para

aconselhar as vítimas sobre as opções de hospitais mais próximos ou de transportes, tais como transmissões públicas, aplicações de telemóveis, quadros electrónicos ou outros mecanismos que forneçam actualizações em tempo real sobre os recursos de cuidados disponíveis.

Na Região Africana, há 14 países (33%) que têm um número de acesso de emergência, enquanto 18 países têm vários números e outros 11 não têm qualquer número.

**CAIXA APENAS 14 PAÍSES NA REGIÃO têm um número de acesso de emergência, o que pode ser importante para activar um sistema de resposta de emergência.**

### **O pessoal de saúde deve receber formação em cuidados de emergência**

Após a chegada a uma unidade de saúde, a assistência às vítimas de acidentes, através de uma abordagem clínica sistemática de tratamento, pode melhorar os resultados. Os hospitais dos países de baixos e médios rendimentos estão, muitas vezes, equipados com clínicos gerais e enfermeiros que tratam um grande número de vítimas de acidentes todos os dias, muitas vezes sem o apoio de uma formação própria para o tratamento de traumatismos. A implementação de cursos acreditados sobre o tratamento de traumatismos para os médicos e enfermeiros dos hospitais, que recebam um elevado número de vítimas de acidentes, é uma forma eficaz de melhorar esses cuidados. Nessa avaliação, embora 25 dos 43 (58%) países participantes da Região informem ter um qualquer tipo de especialização em emergências para médicos, apenas 14 (33%) têm programas equivalentes para os enfermeiros.

### **Os dados sobre os traumatismos provocados por acidentes de viação devem ser reforçados**

Os dados sobre as vítimas de acidentes rodoviários são essenciais para monitorizar as tendências a nível de país, adaptando os esforços de prevenção, avaliando os progressos e comparando a escala das mortes na estrada com as mortes por outras causas.

Os dados dos registos vitais são a melhor forma de dar resposta a essas necessidades, visto que constituem um arquivo de todos os óbitos oficialmente registados e não têm limitações temporais. Por exemplo, alguém que morra por complicações traumáticas, alguns meses após um acidente de viação, pode ou não ter uma certidão de óbito declarando o traumatismo provocado por esse acidente como a causa da morte. Esses óbitos não serão, portanto, codificados como mortes por acidentes de viação, o que provoca distorções nos números globais oficiais. Por outro lado, nem todos os países têm sistemas de registos vitais que forneçam informação sobre as causas da morte: embora haja 35 países com um sistema de registos vitais instalado, apenas 15 (45%) conseguem apresentar um número, nessa fonte, sobre o número de mortes por acidentes rodoviários.

Quando os países não dispõem de um registo de dados vitais de boa qualidade, os dados das polícias são, muitas vezes, uma fonte pouco fiável de informação sobre as mortes nas estradas. Contudo, os países ainda não têm uma definição consistente de uma morte por acidente rodoviário para ser usada nas bases de dados das polícias: dos 43 países africanos participantes, 51% (22) usam actualmente uma definição de 30 dias para os seus dados oficiais sobre mortes por acidentes de viação.

Por outro lado, as questões da definição relacionadas com os dados sobre as mortes por acidentes de viação, dados oficiais, sobretudo de fontes policiais, subestimam muito a extensão das mortes e traumatismos por acidentes rodoviários. Na Região Africana, 40% dos países têm um aumento de cinco vezes entre os números estimados e notificados, enquanto em alguns países essa diferença é superior a 30 vezes. A nível regional, embora o número de mortes estimadas seja de 246 718 na

Região Africana, apenas 65 888<sup>4</sup> foram notificadas. A extensão da subnotificação de dados sobre a mortalidade é mais significativa nas Regiões Africana e do Pacífico Ocidental, onde as estimativas oficiais compreendem apenas menos de um terço dos números estimados no relatório da situação mundial (respectivamente, 27% e 30%).

Relacionar as fontes de dados (i.e., registos vitais, dados policiais e dados dos seguros) pode melhorar as estimativas oficiais sobre os óbitos por acidentes de viação, mas este processo não é adoptado de modo generalizado. Embora 79% dos países da Região usem os dados policiais como estimativas oficiais, apenas 4 países relacionam os dados das instituições de saúde com os dados policiais, sugerindo que é necessário reforçar a relação entre a saúde e a polícia como forma de tornar os dados mais consistentes.

Além dos dados sobre o número de óbitos, os países precisam de informação sobre quem está a morrer nas estradas de todo o mundo, o que constituirá uma melhor oportunidade para compreender melhor o padrão epidemiológico das mortes causadas por acidentes rodoviários entre os países e preparar da melhor maneira os seus esforços de prevenção. Dezassex países ainda não dispõem de dados sobre a discriminação das mortes por sexo, enquanto 28 dos 43 países participantes não recolhem informação sobre a idade das vítimas dos acidentes.

Para cada pessoa que morre num acidente de viação há, pelo menos, 20 outras que sofrem traumatismos não fatais. Esses traumatismos podem ter um impacto considerável sobre a qualidade de vida e, muitas vezes, implicam consideráveis custos económicos. Embora se tenham feito progressos que permitem comparações internacionais dos dados sobre vítimas mortais, usando métodos comparáveis, é bastante mais difícil fazer comparações entre os países no que diz respeito aos traumatismos não fatais.

A maior parte dos dados oficiais sobre traumatismos causados por acidentes de viação são recolhidos pela polícia e, no entanto, nem todos os acidentes são comunicados à polícia ou por esta registados. Para além disso, a avaliação rigorosa da gravidade dos traumatismos requer formação especializada. A ausência dessa formação significa que a polícia se baseia frequentemente em indicadores indirectos, tais como a necessidade de internamento hospitalar da pessoa acidentada. Contudo, os indicadores da gravidade, como este, não estão normalizados em todos os países— uma situação que é ainda mais complicada pelas questões de acesso aos cuidados. Na Região Africana, 42% dos países não têm um sistema de classificação dos traumatismos não fatais, o que sugere a necessidade de formar capacidades nessa área, para o uso dos sistemas internacionais de classificação.

Consequentemente, muitos países estão a usar os dados hospitalares como base para os números sobre traumatismos não fatais. Por si só, os dados dos hospitais não substituem os dados da polícia, mas usar os dados dos hospitais além dos dados da polícia pode fornecer valiosa informação aprofundada sobre os resultados e os custos. Aproximadamente, 37% dos países da Região informam que, actualmente, têm um sistema nacional de vigilância dos traumatismos baseado no serviço de urgências dos hospitais, que passou de 27% dos países, em 2011, para 37% dos países, em 2013.

---

<sup>4</sup> Número notificado ajustado a 30 dias.



## Conclusões e recomendações

- Todos os anos, ocorrem na Região Africana mais de 246 000 mortes por acidentes rodoviários. A Região tem a maior taxa de mortalidade do mundo, que se situa em 26,6 por 100 000 habitantes (relativamente à taxa mundial de 17,4 por 100 000 habitantes).
- Os utentes mais vulneráveis da estrada correspondem a 50% dessas mortes. A Região tem a percentagem mais elevada de mortes de peões, que se situa nos 39%, o que sugere que este grupo deve estar no centro dos esforços dos governos para tornarem as suas estradas mais seguras.
- Este resumo regional destaca algumas áreas em que é preciso fazer progressos. Promulgar e aplicar leis com base nas melhores práticas, relacionadas com os principais factores de risco, é essencial para concretizar essas mudanças. Mas esta ficha descritiva revela que a maioria dos países da Região necessita de melhorar vários aspectos da sua legislação.
- Os dados aqui apresentados sugerem que a falta de aplicação das leis está a minar o potencial das actuais leis da segurança rodoviária destinadas a reduzir os traumatismos e as mortes. O reforço da legislação não bastará, se a sua aplicação não for igualmente reforçada. Os dados do relatório indicam que a aplicação da lei é deficiente no que diz respeito aos principais factores de risco. Para monitorizar a aplicação, é crucial realizar estudos observacionais de rotina
- A ficha descritiva revela que apenas um país aplicou algumas das normas internacionais sobre veículos. Embora os níveis de motorização na Região seja baixo, eles estão a aumentar rapidamente em alguns países. Os governos deverão adoptar urgentemente as normas mínimas internacionais aplicáveis aos veículos como requisitos para os fabricantes e linhas de montagem e limitar as importações e vendas nos seus países de veículos que não cumpram essas normas.
- A ficha descritiva revela também que os países terão de fazer mais para garantir que as infraestruturas rodoviárias são seguras. Devem realizar-se auditorias sobre segurança rodoviária relativamente às novas estradas e também às já existentes, avaliando a segurança relacionada com as necessidades de todos os utentes das estradas, incluindo os peões e os ciclistas. Tornar mais seguras as deslocações a pé e de bicicleta terá outros efeitos positivos concomitantes, se estas formas de transporte não motorizado se tornarem mais populares, incluindo mais exercício físico, menores emissões e benefícios para a saúde associados a essas mudanças.
- Na maioria dos países da Região, os dados oficiais sobre os traumatismos por acidentes de viação ficam muito aquém da realidade. É preciso melhorar a notificação e a qualidade dos dados sobre o trânsito, para fornecer informação baseada em evidências aos decisores políticos.
- O número de mortes por acidentes de viação que ocorre todos os anos na Região Africana aumentou ligeiramente nos últimos 3 anos, embora, com o aumento do crescimento demográfico, isso corresponda a uma ligeira diminuição na taxa por 100 000 habitantes. A Região tem a taxa de mortalidade por acidentes rodoviários mais elevada do mundo. Para se atingirem as metas internacionais da segurança rodoviária estabelecidas nos Objectivos do Desenvolvimento Sustentável – redução das mortes para metade até 2020 –, é preciso uma forte vontade política e uma rápida actuação por parte dos governos da Região Africana.



Para referências ou mais informação sobre a metodologia, consultar  
[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/)