





# Resumo Executivo

Os sinistros rodoviários e as lesões deles resultantes em África constituem um desafio significativo para a saúde pública e o desenvolvimento. Segundo as estimativas mais recentes da Organização Mundial da Saúde (OMS), registaram-se 259.601 mortes por acidente de viação em África em 2021, o que representa 24 por cento das mortes por acidente de viação a nível mundial. Desde 2000, o número de mortes nas estradas tem geralmente aumentado, embora tenha ocorrido um ligeiro decréscimo durante a pandemia de COVID-19. A partir de 2010, verificou-se um declínio gradual no número de mortes nas estradas em 22 países. Apesar destas melhorias, o continente africano continua a apresentar a taxa de mortalidade em acidentes rodoviários mais elevada, com 19,6 por 100.000 habitantes, e regista amplas variações entre países.

O peso deste problema é suportado de forma desproporcionada pelos homens, pelos indivíduos entre os 18 e os 59 anos e pelos utentes vulneráveis das vias. Os peões representam 31 por cento de todas as mortes, os veículos motorizados de duas e três rodas 17,5 por cento e os ciclistas 4,4 por cento – o que constitui, no seu conjunto, mais de metade das mortes nas estradas no continente.

A notificação das mortes por acidente de viação continua a ser um desafio em África, com discrepâncias significativas entre os números reportados pelos países e as estimativas da OMS. Em 2021, as mortes por

acidente de viação estimadas foram três vezes superiores às reportadas. As falhas nos sistemas de dados, que incluem a dependência de fontes únicas de informação e os relatórios incompletos sobre a distribuição das mortes por acidente de viação entre os diferentes grupos populacionais, as lesões graves causadas por acidentes de trânsito e os indicadores-chave de desempenho da segurança rodoviária, continuam a comprometer os esforços para uma fiscalização eficaz da segurança rodoviária e para a aplicação de medidas fundamentadas em evidências. É encorajador notar que, apesar destas falhas, a discrepância entre as mortes por acidente de viação reportadas e as estimadas diminuiu desde o anterior Relatório Global sobre o Estado da Segurança Rodoviária (2018), o que demonstra que os sistemas de recolha de dados podem melhorar quando os países adotam medidas para os reforçar.

Ao longo da última década, a Comissão da União Africana (CUA) tem demonstrado um forte compromisso para melhorar a segurança rodoviária em todo o continente, através do alinhamento dos seus esforços com os objetivos globais e regionais de segurança rodoviária. Através de iniciativas-chave como o Acordo Intergovernamental sobre as Autoestradas Transafricanas e a Carta Africana de Segurança Rodoviária, a CUA tem trabalhado ativamente para melhorar a gestão, as políticas e as infraestruturas de segurança rodoviária. A criação do Observatório Africano

de Segurança Rodoviária (ARSO), com a visão de desenvolver uma abordagem à segurança rodoviária baseada em dados e contribuir para os objetivos de desenvolvimento mais amplos de África no âmbito da Agenda 2063 da UA, reforça os esforços da CUA.

Em conformidade com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 3.6 e 11.2) e a Década de Ação das Nações Unidas para a Segurança Rodoviária 2021-2030, a CUA liderou o desenvolvimento do Plano de Ação Africano para a Segurança Rodoviária 2021-2030, um quadro que orienta as intervenções regionais e nacionais.

Para concretizar esta visão para a segurança rodoviária em África, os países devem enfrentar os múltiplos fatores que contribuem para o significativo peso dos acidentes de trânsito no continente, com orientação pela abordagem do Sistema Seguro e pelos cinco pilares fundamentais da segurança rodoviária: gestão da segurança rodoviária, estradas e mobilidade mais seguras, segurança dos veículos, comportamento seguro dos utentes das vias e resposta pós-acidente.

Uma gestão eficaz da segurança rodoviária, ancorada no estabelecimento de agências líderes de segurança rodoviária (ALSR), é essencial para integrar funções de gestão institucional, intensificar intervenções direcionadas e alcançar resultados mensuráveis. Quarenta e nove países indicaram ter agências nacionais líderes de segurança rodoviária, mas apenas 29 recebem apoio orçamental alocado. Registaram-se progressos significativos através da criação de ALSR e do desenvolvimento de estratégias nacionais. São necessárias melhorias adicionais na gestão institucional para expandir estas funções e aumentar a sua eficácia. É também necessária uma análise mais aprofundada da capacidade de gestão das ALSR para avaliar fatores-chave como a propriedade institucional, os recursos financeiros e humanos, bem como as funções institucionais fundamentais. O estudo do SSATP sobre as ALSR em África fornece informações valiosas, e as ferramentas disponíveis, como as avaliações da capacidade de gestão da segurança rodoviária do Global Road Safety Facility (GRSF), são úteis para esta avaliação aprofundada.

O apoio global e regional aos países africanos deve agora concentrar-se em assistir os líderes executivos e os especialistas a abordar as realidades práticas e as prioridades da implementação da estratégia nacional, bem como o fortalecimento dos processos de gestão necessários para mobilizar um financiamento ampliado para a segurança rodoviária. O financiamento limitado e inconsistente, as alocações orçamentais inadequadas e os sistemas de dados fracos dificultam a capacidade das ALSR para desempenhar eficazmente as suas funções. O fortalecimento da gestão da segurança rodoviária em África requer investimento sustentado, sistemas de dados robustos e alinhamento com quadros internacionais para garantir intervenções abrangentes e impactantes.

A infraestrutura rodoviária e de transportes em África é concebida e construída com consideração insuficiente para veículos motorizados de duas e três rodas, ciclistas e peões, os quais representam a maioria das mortes nas estradas. Apenas nove países exigem a realização de avaliações formais de segurança rodoviária, com a utilização de metodologias como a classificação por estrelas do iRAP. Além disso, apenas alguns países promovem a utilização de modos de transporte alternativos mais seguros. Por isso, a conceção e manutenção de infraestruturas rodoviárias que satisfaçam as necessidades de segurança e acessibilidade dos utentes vulneráveis das vias, ao mesmo tempo que apoiam outros modos de transporte mais sustentáveis, deve ser uma área de foco fundamental em África.

A regulamentação dos veículos enfrenta desafios devido a sistemas de registo fracos e legislação de segurança inadequada. Menos de um terço dos países dispõe de leis que incluem características de segurança para veículos de quatro rodas e nenhuma das leis inclui características de segurança para veículos motorizados de duas e três rodas. O reforço das leis de segurança dos veículos, o seu alinhamento com as convenções de segurança rodoviária das Nações Unidas, a aplicação rigorosa das leis e a restrição da importação e exportação de veículos usados inseguros são passos essenciais para melhorar a segurança rodoviária em todo o continente.

Para garantir a segurança de todos os utentes das vias, é necessário enfrentar os fatores de risco comportamentais (excesso de velocidade, condução sob a influência de álcool ou drogas, distração ao volante e não utilização de capacetes, cintos de segurança e sistemas de retenção para crianças) que contribuem significativamente para traumas e óbitos nas estradas. Embora muitos países africanos tenham leis que abordam estes fatores de risco, nenhum cumpre totalmente as melhores práticas recomendadas pela OMS, na medida em que incluem os requisitos recomendados para garantir a segurança dos utentes das vias. Para melhorar a segurança, os países devem aperfeiçoar as suas leis para as alinharem com as normas internacionais, fortalecer os mecanismos de aplicação e estabelecer sistemas fiáveis de recolha de dados para monitorizar o cumprimento e avaliar o impacto das intervenções.

A resposta pós-acidente continua a ser uma área crucial, ainda que subdesenvolvida, no panorama da segurança rodoviária em África. Os sistemas de atendimento pré-hospitalar de emergência, como números de emergência e agências coordenadoras, estão disponíveis na maioria dos países. Os países também adotaram medidas para garantir a disponibilidade de especialistas em atendimento de emergência, com programas de formação para cirurgiões de trauma, médicos de atendimento de emergência e enfermeiros de trauma. Metade dos países dispõe de registos de trauma, mas menos de um terço possui dados a nível nacional. Os esforços para melhorar a resposta pós-acidente devem dar prioridade à expansão do acesso ao atendimento pré-hospitalar e de emergência, garantir a qualidade dos sistemas de atendimento de emergência e fortalecer os sistemas de recolha de dados para um acompanhamento e planeamento eficazes. Para além disso, o fortalecimento da

legislação pós-acidente e a implementação de mecanismos de proteção financeira proporcionarão as garantias necessárias de acesso a cuidados de qualidade e apoio às vítimas e suas famílias.

Para enfrentar os desafios da segurança rodoviária em África, é necessário fortalecer de forma abrangente os quadros de gestão institucional. Isto permitirá garantir o financiamento sustentável de intervenções eficazes e eficientes, apoiadas por sistemas aprimorados de recolha de dados que avaliem e monitorizem com precisão a dimensão dos danos físicos causados na circulação viária. A satisfação destas necessidades exigirá níveis consideravelmente mais elevados de financiamento para a segurança rodoviária do que os atualmente evidentes. Para abordar estes desafios de forma abrangente, são necessários esforços concertados para fortalecer as estratégias nacionais de segurança rodoviária integradas nas políticas regionais de transportes. Isto implica o aprimoramento dos mecanismos de coordenação, a alocação de recursos adequados e a melhoria dos sistemas de recolha de dados.

O presente relatório destina-se a decisores políticos, agências governamentais, agências de desenvolvimento, organizações regionais e internacionais, profissionais de segurança rodoviária, autoridades de aplicação da lei, investigadores, partes interessadas do setor privado e grupos da sociedade civil envolvidos na governação e implementação de políticas de segurança rodoviária em África. Pretende fornecer aos decisores um panorama da situação da segurança rodoviária no continente africano, bem como das estruturas de governação, regulamentos, normas, legislação e sistemas em vigor para melhorar os resultados da segurança rodoviária.



# Introdução

A Década de Ação para a Segurança Rodoviária 2011-2020 assinalou esforços significativos a nível mundial e deu um novo impulso às iniciativas de África para enfrentar os desafios da segurança rodoviária. Após uma análise da década de ação, a Assembleia Geral das Nações Unidas (ONU) proclamou uma segunda década de ação em 2020, com o objetivo de reduzir para metade as mortes por acidente de viação até 2030 (ONU 2020). Com base nestes esforços, a Organização Mundial da Saúde (OMS) desempenha um papel central na segurança rodoviária global, ao coordenar com as comissões regionais da ONU o desenvolvimento dos Planos de Ação Globais para a Segurança Rodoviária, publicar Relatórios Globais sobre o Estado da Segurança Rodoviária e fornecer orientação técnica.

A OMS colabora com agências da ONU e outras entidades de desenvolvimento para implementar iniciativas de segurança rodoviária. É também responsável por apoiar as metas de segurança rodoviária da Agenda 2030 e acompanhar o progresso através da recolha harmonizada de dados, o que assegura uma abordagem coerente e abrangente para reduzir os ferimentos e vítimas mortais no tráfego rodoviário em todo o mundo. O Plano Global para a Década de Ação para a Segurança Rodoviária 2021-2030 está alinhado com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU (metas 3.6 e 11.2) e com as 12 metas voluntárias globais de desempenho da segurança rodoviária da ONU (ONU 2015; OMS 2018, 2021). Baseado na abordagem do Sistema Seguro, o plano global centra-se em cinco áreas estratégicas

que contribuem para a segurança rodoviária: planeamento de transporte multimodal e uso do solo, infraestrutura rodoviária segura, segurança dos veículos, utentes seguros das vias e resposta pós-acidente.

O impacto da sinistralidade rodoviária em África continua a ser crítico devido à rápida urbanização e motorização, ao crescimento exponencial da utilização de veículos de duas rodas, ao financiamento inadequado para medidas de segurança da engenharia rodoviária e à falta de cumprimento das normas de segurança e monitorização do comportamento dos utentes das vias. Para responder a este desafio, é necessário um esforço harmonizado e coletivo que promova a partilha de conhecimentos e recursos, através da utilização de tecnologias avançadas para criar ambientes rodoviários mais seguros e reduzir as mortes nas estradas. Para além disso, é essencial desenvolver uma rede de infraestruturas modernas que permita concretizar todo o potencial económico e a integração física de África.

A Comissão da União Africana (CUA), através do seu mandato para melhorar o transporte sustentável e a segurança rodoviária, lidera estes esforços em colaboração com organismos continentais e regionais como a Comissão Económica das Nações Unidas para África (UNECA), o Banco Africano de Desenvolvimento (BAD), as comunidades económicas regionais, a OMS e o Programa de Políticas de Transporte em África (SSATP). Em conjunto, estes organismos assistem a CUA na harmonização das políticas de transporte rodoviário, na melhoria das infraestruturas rodoviárias e na promoção da cooperação regional para implementar soluções comprovadas nos esforços para abordar a segurança rodoviária.

A adoção do Acordo Intergovernamental sobre as Autoestradas Transafricanas (TAH) em 2014 e da Carta Africana de Segurança Rodoviária em 2016, a criação do Observatório Africano de Segurança Rodoviária (ARSO) em 2018 e o desenvolvimento do Plano de Ação Africano para a Segurança Rodoviária para a Década 2021-2030 são iniciativas significativas da CUA, resultantes destes esforços colaborativos. Em última análise, o objetivo destes esforços é fortalecer a gestão da segurança rodoviária

em África no âmbito do quadro estratégico da Agenda 2063 ODS-UA (UA 2016; SSATP 2021; UNECA e CUA 2020).

A União Africana (UA) desenvolveu o Plano de Ação Africano para a Segurança Rodoviária 2021-2030 para orientar as iniciativas continentais de segurança rodoviária (UA 2021). O plano alinha-se com os cinco pilares da Década de Ação das Nações Unidas para a Segurança Rodoviária – gestão da segurança rodoviária, infraestrutura rodoviária segura, segurança dos veículos, utentes seguros das vias e resposta pós-acidente – e visa abordar os desafios da segurança rodoviária através de esforços coordenados. O plano de ação africano tem um pilar adicional sobre questões transversais que aborda a segurança rodoviária rural.

Os bancos multilaterais de desenvolvimento desempenham um papel crucial na melhoria da segurança rodoviária em África através dos seus investimentos e apoio à implementação a nível nacional. Estes bancos, através do seu Grupo de Trabalho para a Segurança Rodoviária, estabelecido em 2009, comprometeram-se com uma abordagem abrangente que inclui o fortalecimento da capacidade de gestão da segurança rodoviária, a integração de medidas de segurança em projetos de infraestruturas rodoviárias, a melhoria das métricas de desempenho de segurança e a mobilização de recursos para iniciativas de segurança rodoviária e investimentos independentes.

O Banco Mundial, através da sua plataforma de financiamento, o Global Road Safety Facility (GRSF), e os seus doadores, tem sido fundamental na promoção de práticas harmonizadas de segurança rodoviária para apoiar estes esforços. Desenvolveu também ferramentas como o Road Safety Screening and Appraisal Tool (RSSAT) para garantir que os investimentos rodoviários considerem a segurança desde as primeiras fases. O portfólio do Banco Mundial inclui vários projetos destinados a reduzir as mortes e lesões rodoviárias, com um financiamento estimado para a segurança rodoviária no âmbito de projetos do Banco Mundial na África continental, entre o ano fiscal de 2021 e o presente, de 797 milhões de dólares americanos. Através destes esforços colaborativos, os bancos multilaterais de desenvolvimento e outras

organizações relevantes, como a Fundação FIA e a Bloomberg Philanthropies, têm feito progressos significativos na melhoria da segurança rodoviária e na proteção de vidas em toda a África.

África tem demonstrado fortes compromissos para melhorar os resultados da segurança rodoviária. No entanto, a monitorização eficaz do Plano de Ação Africano para a Segurança Rodoviária requer relatórios sistemáticos e dados de alta qualidade para facilitar comparações entre países, partilha de conhecimentos e tomada de decisões fundamentadas em evidências. Embora os Relatórios Globais sobre o Estado da Segurança Rodoviária da OMS, juntamente com relatórios

regionais para África e o Mediterrâneo Oriental (OMS AFRO 2024; OMS EMRO 2024a), tenham acompanhado o progresso ao longo dos anos, uma compreensão abrangente do peso dos acidentes de trânsito e do desempenho da segurança rodoviária em África continua a ser essencial para desenvolver uma abordagem unificada e específica para o continente. O *Relatório sobre a Situação da Segurança Rodoviária em África 2020 (SSATP 2021)* assinalou um passo importante ao estabelecer uma base de referência para medir o progresso futuro. Contudo, a participação limitada dos países no relatório impediu uma revisão totalmente abrangente da situação no continente.



## Objetivos do Relatório

O *Relatório sobre a Situação da Segurança Rodoviária em África 2025* representa um marco significativo no estabelecimento de um mecanismo harmonizado de fiscalização para África, com base em esforços anteriores do SSATP, UA, OMS e outros parceiros. Visa facilitar a tomada de decisões informadas e melhorar os relatórios sistemáticos em todo o continente. Especificamente, este relatório:

- + Descreve a problemática da sinistralidade rodoviária em termos de ferimentos e mortalidade em África;
- + Fornece uma visão geral da situação das práticas institucionais de gestão da segurança rodoviária e da legislação sobre fatores de risco, infraestrutura rodoviária, normas para veículos e sistemas de resposta pós-acidente em África; e
- + Identifica lacunas importantes e propõe ações para melhorar os dados de segurança rodoviária e as estratégias de implementação em toda a África.

Este relatório baseia-se no *Relatório sobre a Situação da Segurança Rodoviária em África 2020*, oferecendo uma análise abrangente das tendências de segurança rodoviária e da gestão da segurança rodoviária em todo o continente. Explora ainda áreas adicionais de relevância para África utilizando dados do *Relatório Global sobre o Estado da Segurança Rodoviária 2023 (GSRRS 2023)* da OMS e estudos de caso específicos por país. Destaca lacunas persistentes em cada um dos cinco pilares, propondo ações para colmatá-las.

## Metodologia

O presente relatório foi desenvolvido com base em dados gerados para o *GSRRS 2023*<sup>1</sup> [*Global Status Report on Road Safety 2023*], que incorporam, entre outros, informações de 51 países que participaram no inquérito do *GRSSR 2023*, os quais representam 97 por cento da população do continente africano. Os dados para o *GSRRS 2023* foram recolhidos em cada país, sob a supervisão de um coordenador designado que reuniu equipas multissetoriais de até 10 colaboradores de áreas relevantes, incluindo um representante local do ARSO, para garantir uma recolha de dados abrangente e representativa.

Um rigoroso processo de validação em múltiplos níveis assegurou a precisão, consistência e integridade dos dados. A nível nacional, os dados foram validados e aprovados através de uma reunião de consenso entre as partes interessadas. A nível global, os dados foram submetidos a verificações adicionais de validação e qualidade para assegurar a uniformidade e fiabilidade antes da análise, o que aumentou a credibilidade e normalização do conjunto de dados.

As variáveis para análise foram selecionadas a partir da base de dados do *GSRRS 2023*, com orientação pelo *Relatório sobre a Situação da Segurança Rodoviária em África 2020* e por quadros-chave, incluindo o Plano de Ação Africano para a Segurança Rodoviária 2021-2030, os indicadores mínimos de segurança rodoviária do ARSO (miniARSO), as 12 metas voluntárias da ONU e o Quadro de Monitorização do Desempenho da Segurança Rodoviária (RSPMF) para os Países Africanos (UNECA e CUA 2020; Seguí-Gomez et al. 2021; OMS 2018; SSATP 2025). Foi desenvolvida uma matriz de indicadores para ligar as variáveis nos dados do *GSRRS 2023* aos quadros e ao *Relatório sobre a Situação da Segurança Rodoviária em África 2020* (ver apêndice A).

A recolha de dados do *GSRRS 2023* foi orientada pelo Plano de Ação Global para a Segurança Rodoviária, pelas metas voluntárias globais de desempenho da segurança rodoviária da ONU e pelos anteriores Relatórios Globais sobre o Estado da Segurança Rodoviária. Embora o Plano de Ação Africano para a Segurança Rodoviária 2021-2030 esteja alinhado com os quadros globais, inclui indicadores específicos adaptados ao contexto africano. Consequentemente, alguns indicadores do plano de ação africano não foram incluídos na análise para este relatório, uma vez que não foram incluídos no esforço de recolha de dados do *GSRRS 2023*.

Os tópicos para os estudos de caso foram derivados dos indicadores não abrangidos pelos dados do *GSRRS 2023*. Foram solicitadas informações sobre estes tópicos aos países que implementaram intervenções relevantes. Cada país preencheu um modelo padronizado de estudo de caso, que foi posteriormente utilizado para desenvolver os estudos de caso. As informações para cada estudo de caso foram fornecidas pelos governos nacionais e/ou agências implementadoras.

Além do inquérito específico do *GSRRS 2023*, os dados para este relatório incluem estimativas de mortalidade derivadas da OMS, dados sobre populações de países (divisão populacional da ONU), nível de rendimento dos países (Banco Mundial), dados sobre convenções de segurança rodoviária da ONU (UNECE, Coleção de Tratados da ONU) e dados sobre classificações fundamentais de segurança rodoviária (iRAP).<sup>2</sup>

---

1. A OMS publica o Relatório Global sobre o Estado da Segurança Rodoviária a cada dois a três anos. O *GSRRS 2023* contém dados que abrangem o período entre o quarto relatório de situação em 2018 e o quinto em 2021, embora a maioria dos países tenha reportado dados de 2021 e o estado da legislação de 2022. Devido aos atrasos causados pela COVID-19, o quinto relatório de situação foi publicado em 2023 em vez de 2021.

# Considerações-Chave para a Interpretação dos Resultados

O presente relatório apresenta uma análise descritiva da governação da segurança rodoviária, quadros legais, mecanismos de aplicação, regulamentos de segurança e sistemas de recolha de dados com base nos dados registados no *GSRRS 2023*. Embora este relatório forneça uma visão geral da sua existência e abrangência, não avalia a sua eficácia operacional, consistência de implementação ou impacto no mundo real. Como tal, os resultados devem ser interpretados como um relatório de situação e não como uma avaliação de desempenho, e quaisquer conclusões relativas aos resultados da segurança rodoviária devem ser feitas com cautela.

Adicionalmente, este relatório fornece um resumo dos resultados de todo o continente. Para certos elementos, como mortes estimadas e taxas de mortalidade, estão

disponíveis dados para 54 países. Para outros elementos, a análise baseia-se em dados reportados pelos países e, portanto, o número total de pontos de dados varia; por exemplo, as mortes reportadas estão disponíveis para apenas 51 países. Salvo indicação em contrário, os dados apresentados referem-se a estes 51 países. O Apêndice B lista os países participantes e fornece uma ligação para o respetivo perfil de país.

Os dados para este relatório estão disponíveis na aplicação móvel de Dados de Segurança Rodoviária da OMS; nos perfis de país, que podem ser descarregados a partir de <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>; e no documento de perfis de países e territórios disponível em <https://www.who.int/publications/i/item/9789240087712>.

---

2. Os dados utilizados sobre as classificações fundamentais de segurança rodoviária são os do iRAP Safety Insights Explorer (<https://irap.org/safety-insights-explorer>).