



República de Moçambique
Ministério dos Transportes e Comunicações



BALANÇO DA SINISTRALIDADE DURANTE I SEMESTRE 2023

JULHO DE 2023

Índice

<u>I.</u>	<u>INTRODUÇÃO</u>	<u>3</u>
<u>II.</u>	<u>DISTRIBUIÇÃO DOS ACIDENTES DE VIAÇÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS POR PROVÍNCIA.....</u>	<u>4</u>
<u>2.1.</u>	<u>OS ATROPELAMENTOS</u>	<u>6</u>
<u>III.</u>	<u>CAUSAS DE ACIDENTES DE VIAÇÃO</u>	<u>7</u>
<u>VI.</u>	<u>ACIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS</u>	<u>9</u>
<u>VIII.</u>	<u>DESAFIOS E PERSPECTIVAS</u>	<u>11</u>
<u>IX.</u>	<u>ACIDENTES E INCIDENTES FERROVIÁRIOS</u>	<u>12</u>
<u>XI.</u>	<u>DESAFIOS E PERSPECTIVAS</u>	<u>14</u>
<u>XII.</u>	<u>ACIDENTES E INCIDENTES AÉREOS</u>	<u>14</u>

I. Introdução

A sinistralidade rodoviária é a primeira das cinco prioridades que o Sector definiu, extraído do mandado Presidencial, dada ao seu impacto na sociedade e na economia. Estimativas da Organização Mundial de Saúde (OMS) indicam o Índice de mortalidade rodoviária em Moçambique é de 30,1 contra 26.6/100.000 habitantes da Africa Subsahariana, 73% das mortes no trânsito rodoviário afectam a população economicamente activa, 60% das mortes e ferimentos na estrada por ano afectam peões e ciclistas. O custo económico é estimado em cerca de 10% do PIB.

Estatísticas nacionais indicam que nos últimos 7 anos (2015-2021), o país registou cerca de 10.970 acidentes de viação que resultaram em 8.172 óbitos, 8.459 feridos graves e 11.802 feridos ligeiros, totalizando 28.433 vítimas humanas. Os atropelamentos continuam sendo o tipo de acidente de viação com mais vítimas, com cerca de 49% do total dos óbitos.

As Sextas-feiras, os Sábados, Domingos e Segundas-feiras, afiguram-se como os dias da semana em que se registam mais acidentes de viação com óbitos, sendo que a maioria dos acidentes ocorre no período entre às 15:00 e 21:00 horas.

Há a destacar ainda o aumento de número óbitos e traumatismos nos acidentes de viação em resultado do crescimento progressivo de utilização de meios de transportes de duas rodas em todas as províncias, com particular incidência nas zonas centro e norte do país.

O presente balanço tem como objectivo apresentar o balanço da sinistralidade durante os primeiros 6 meses do ano 2023 comparado com igual período de 2022, suas consequências, acções desenvolvidas e futuros desafios.

II. DISTRIBUIÇÃO DOS ACIDENTES DE VIAÇÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS POR PROVÍNCIA

O quadro abaixo, retrata o estágio da sinistralidade em Moçambique, no período que vai de 1 de Janeiro a 30 de Junho de 2023, comparado com período homólogo de 2022. Neste período, registou-se uma ligeira redução de casos na ordem de 28%, redução dos óbitos em 11%, feridos graves em 33%, feridos ligeiros em 23% e danos materiais avultados em 33%. Estes indicadores são fruto de acções de mitigação em curso, com destaque para o controlo de condução sob efeito do álcool, controlo de velocidade, fiscalização do estado técnico de viaturas, campanhas de sensibilização para o uso de capacetes pelos ciclistas e motociclistas, palestras sobre segurança rodoviária, nas escolas, mercados igrejas, entre outras acções.

Províncias	Veículos			Nr. Acidentes			Óbitos			F. Graves			F. Ligeiros			D.M.A			AC/10000 veículos
	Carros	Motos	Σ	2023	2022	Var %	2023	2022	Var %	2023	2022	Var %	2023	2022	Var %	2023	2022	Var %	
Niassa	7 262	1 695	8 957	6	6	0%	6	6	0%	4	2	100%	0	0	-	6	5	20%	7
C/ Delgado	13 122	1 234	14 356	27	25	8%	34	27	26%	24	32	-25%	18	54	-67%	14	15	-7%	19
Nampula	38 192	5 274	43 466	23	29	-21%	37	30	23%	17	45	-62%	20	54	-63%	20	17	18%	5
Zambézia	2 469	1 741	4 210	23	24	-4%	29	57	-49%	13	20	-35%	12	21	-43%	12	11	9%	55
Tete	12 345	3 326	15 671	12	12	0%	19	8	138%	8	9	-11%	26	13	100%	10	9	11%	8
Manica	21 433	3 000	24 433	16	14	14%	15	11	36%	23	11	109%	43	18	139%	15	8	88%	7
Sofala	38 121	15 252	53 373	17	34	-50%	30	30	0%	8	34	-76%	1	51	-98%	16	19	-16%	3
Inhambane	25 483	1 074	26 557	51	53	-4%	63	55	15%	59	55	7%	91	74	23%	35	33	6%	19
Gaza	24 781	2 362	27 143	43	76	-43%	68	68	0%	53	59	-10%	81	71	14%	28	44	-36%	16
Maputo	414 525	32 967	447 492	37	87	-57%	39	97	-60%	31	79	-61%	39	81	-52%	28	57	-51%	1
C/Maputo	483 183	29 296	512 479	102	134	-24%	47	45	4%	55	93	-41%	81	97	-16%	67	70	-4%	2
Total	1 080 916	97 221	1 178 137	357	494	-28%	387	434	-11%	295	439	-33%	412	534	-23%	251	288	-13%	3

Quadro I. Fonte PRM/INATRO

Do quadro acima, em relação ao número de ocorrências e aos óbitos, destaque vai para o desempenho positivo da província de Maputo, que regista cerca de 57% e 60% de redução acidentes e óbitos respectivamente, seguido pela província da Zambézia com redução em 43% do número de óbitos. No sentido contrário, estão as províncias de Tete, Cabo Delgado, Manica, Nampula e Inhambane com aumentos no número de óbitos em 138%, 36%, 26%, 23% e 14% respectivamente. As províncias de Nampula, Zambézia e Cabo delgado tem um potencial de

aumento de casos, devidos a rápida expansão de motorizadas e motociclistas, havendo necessidade de intensificação das actividades de mitigação em curso, sobre o uso de capacetes e formação dos ciclistas e motociclistas.

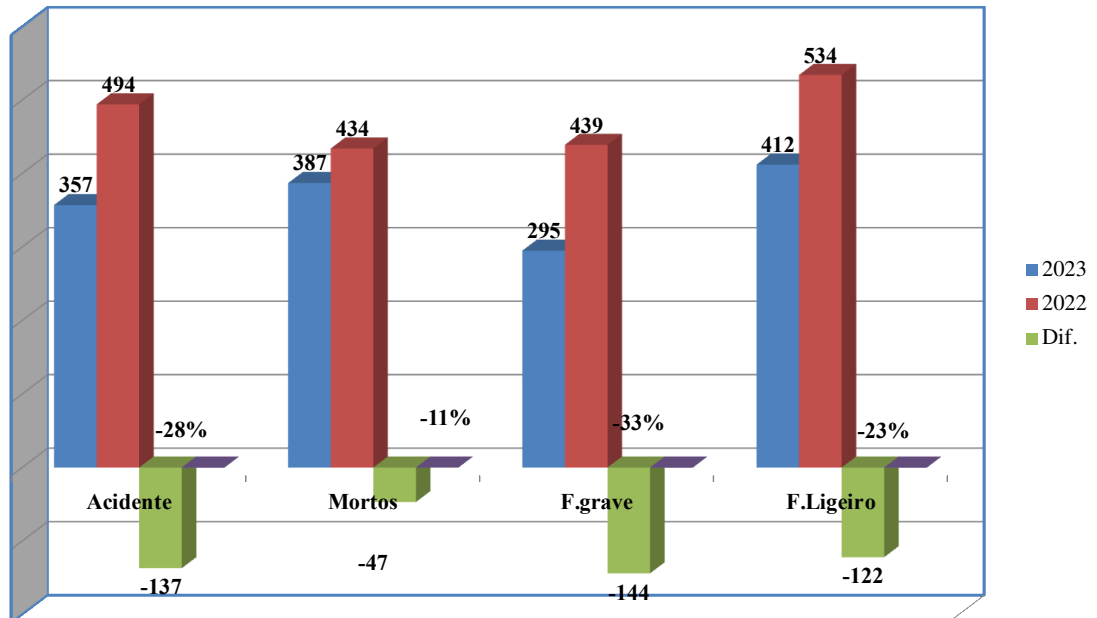
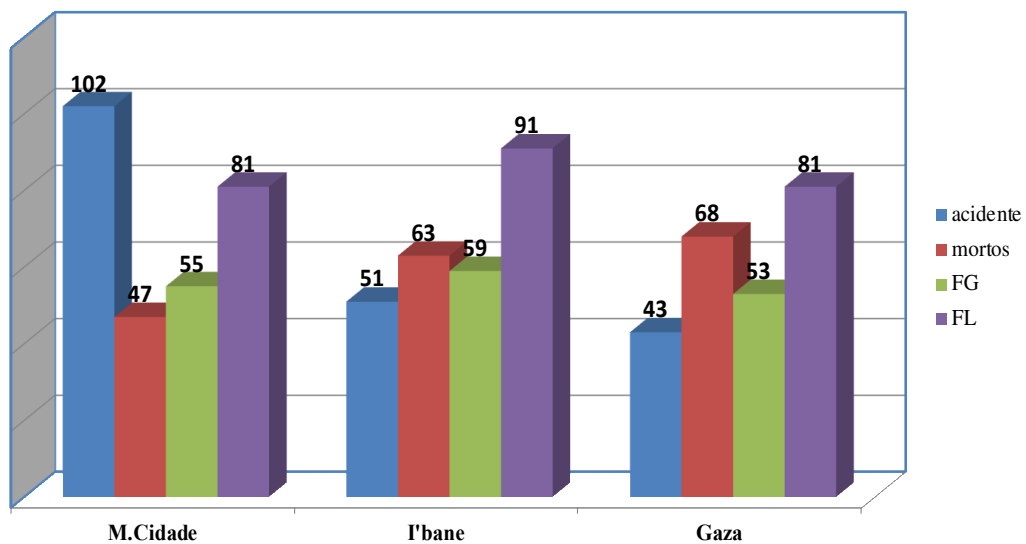


Grafico I. Fonte PRM/INATRO



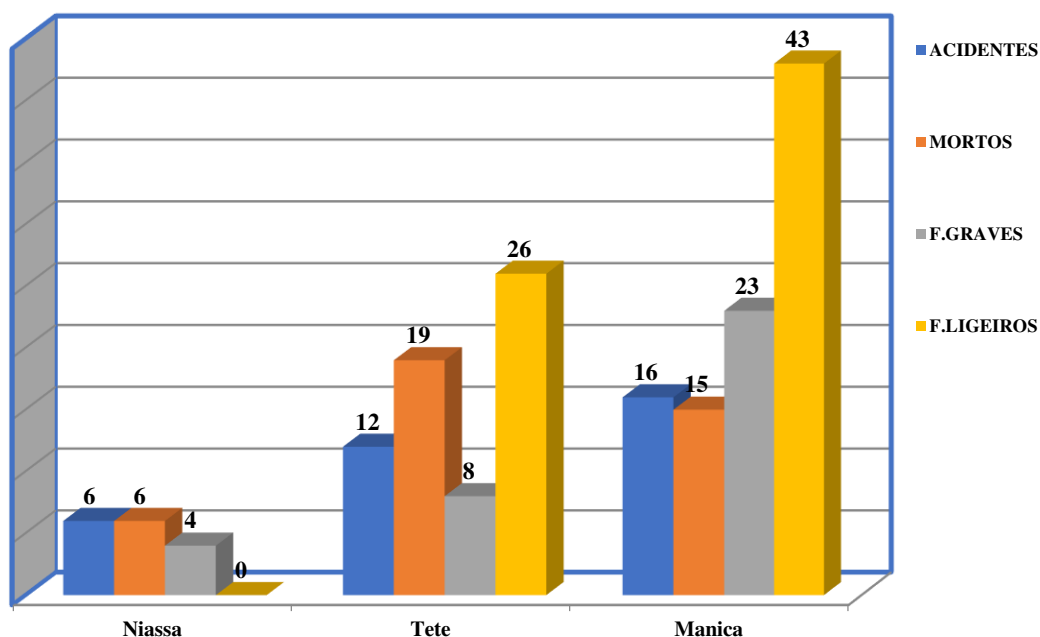


Gráfico III. Fonte PRM/INATRO

As figuras acima retratam os números absolutos em termos de acidentes e consequências por província, sendo a figura a esquerda referente ao maior número de ocorrência e a figura a direita ao menor número de ocorrências. Tendo em conta o parque automóvel, (nr. de acidentes em 100 mil veículos) a província da Zambézia lidera a lista com o equivalente a 55 acidentes, seguida por Cabo Delgado e Inhambane com 19 casos, e Gaza completa a lista com 16 casos.

2.1. OS ATROPELAMENTOS

Uma das maiores causas dos óbitos, são os atropelamentos e afectam maioritariamente crianças, vítima da imprudência dos motoristas e falta de conhecimentos dos cuidados a observar na via por parte dos menores.

Os jovens são outro grupo que é vítima dos atropelamentos embora em menor escala. Os aglomerados de jovens nas bermas das vias, a prática de jogos ou exercícios, bem como a permanência em locais de alto risco, contribui para a ocorrência dos acidentes deste tipo.

No primeiro semestre deste ano, foram registados 154 casos de atropelamento do total de 357 acidentes, isto é, 43% de todos os acidentes. A Cidade de Maputo

lidera a listas com cerca de 58 casos de atropelamentos o que representa aproximadamente 40%. Por ordem decrescente seguem: Inhambane, Gaza, Cabo Delgado e província de Maputo.

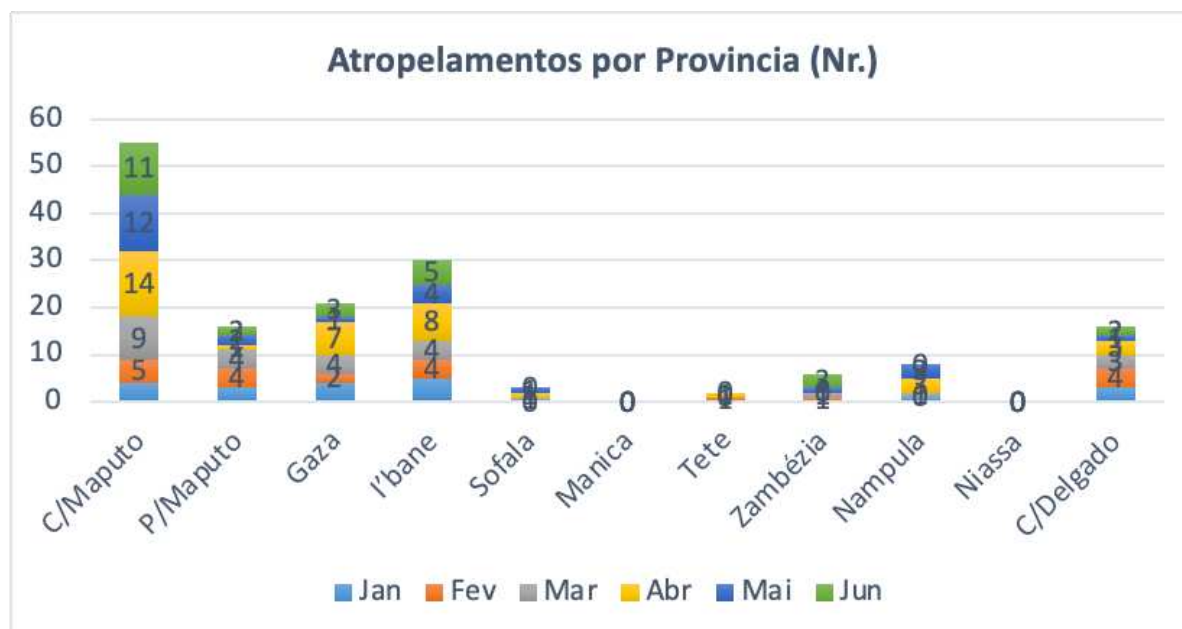


Gráfico IV. Fonte PRM/INATRO

III. CAUSAS DE ACIDENTES DE VIAÇÃO

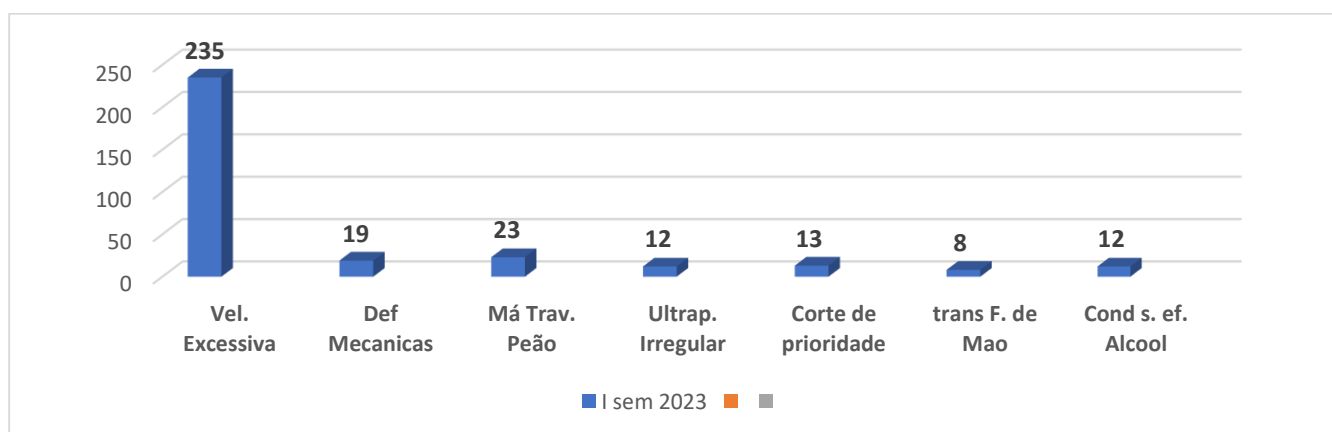


Gráfico V. Fonte PRM/INATRO

A figura acima evidencia as principais causas dos acidentes: a velocidade excessiva, deficiências mecânicas, má travessia do peão, corte de prioridade. Na generalidade, estas causas estão ligadas ao comportamento humano. Para mitigação desta

situação há necessidade urgente de reforço de medidas para o controlo e registo de infracções, melhoramento e introdução de sistemas automáticos de gestão do tráfego e transgressões.

IV. ACÇÕES EM CURSO

Entre acções de curto, médio e longo prazo, temos a destacar:

- Formação de pequenos Reguladores de Trânsito;
- Controlo de álcool na condução;
- Fiscalização do estado técnico de veículos (pneumáticos, travões, iluminação);
- Interdição da circulação de veículos de transportes interprovinciais de passageiros no período compreendido entre as 21h00 - 05h00;
- Controlo de lotação, lista de passageiros, boletim de viagem, cinto de segurança, uso celular na condução
- Controlo do uso de capacete de protecção nos motociclos; e
- Fiscalização das cartas compatíveis com actividade que exerce.

De referir que, está em curso a elaboração e com previsão de conclusão até Setembro próximo, o *Masterplan* de Segurança Rodoviária, com indicação de medidas de médio e longo prazo. Está em construção de um sistema de gestão integrada de dados sobre sinistralidade rodoviária integrando os actores chaves no processo, o INATRO, PRM, Instituto de Urgências Médicas e ANE com início de implementação piloto em Setembro próximo.

Está em implementação o Sistema Integrado de Monitoria de Transito (radares de velocidade autónomos), registo de transgressões, notificação dos transgressores, esperando-se que esteja operacional no primeiro trimestre de 2024.

Na área metropolitana de Maputo, está programado e com início de execução de obras de construção em 8 pontos, de passeadeiras melhoradas, implantação de semáforos e construção de uma ponte pedonal na N1 em frente a Academia de Ciências Policiais, para facilitar a travessia dos alunos da escola primaria local. Esta

obras e o sistema de monitoria tem o financiamento do Governo da Coreia do Sul através da Agência - KOICA.

V. DESAFIOS E PERSPECTIVAS

-
- Redução de mortes em acidentes de viação para metade até 2030, no âmbito do cumprimento dos Objectivos de Desenvolvimento do Milénio em relação aos registos da OMS de cerca de 6000 óbitos por ano;
- Redução de mortes em acidentes de viação para a 30% em relação ao registo de 2022;
- Redução de acidente de viação de grande impacto envolvendo os transportes semiolectivo de passageiros;
- Intensificar a fiscalização em Auto-Stop e Road blocks;
- Incrementar as acções educativas em matéria de Segurança Rodoviária;

VI. ACIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS

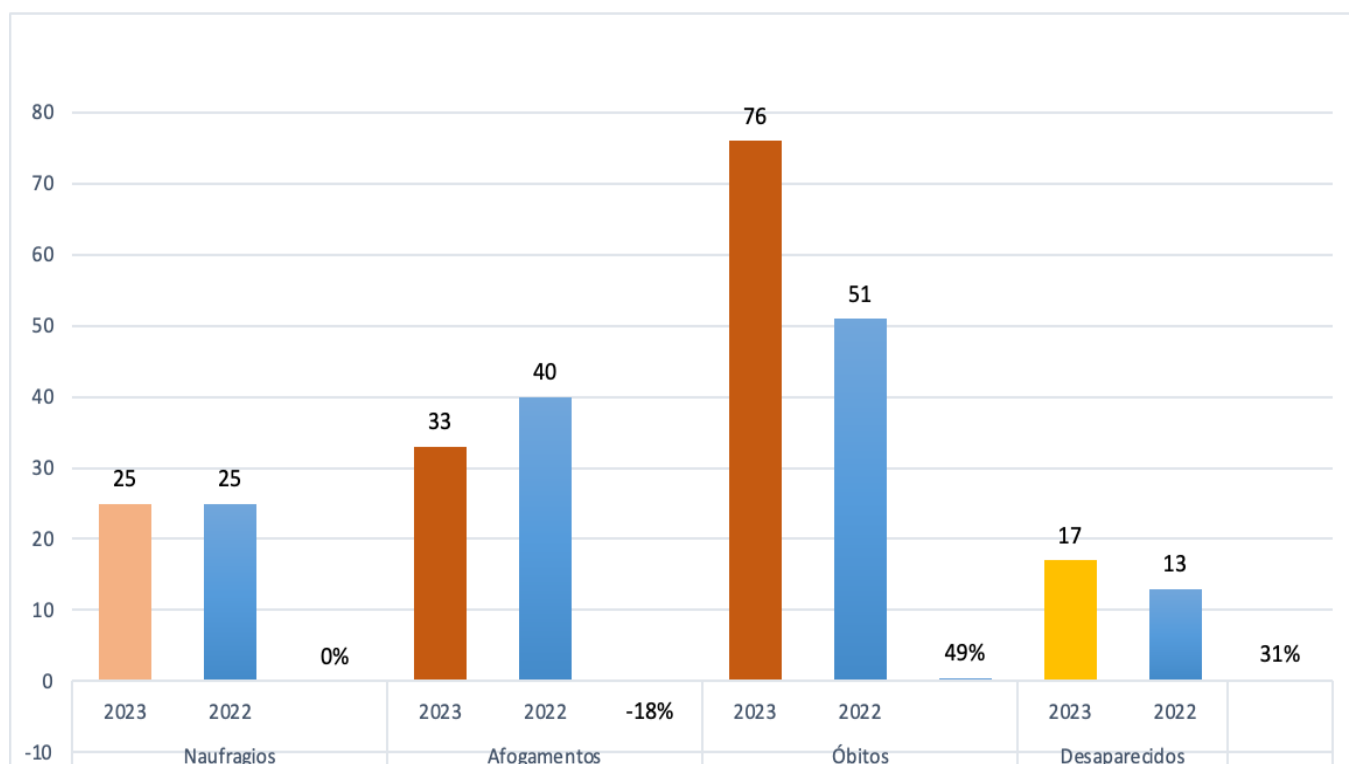
Moçambique é muito rico em recurso marinhos, rios e lagos, contando com certa de 2.700Kms de costa, que são pontos estratégicos para o exercício de actividade económicas, lazer e comunicação através da actividade de transporte, marítimo, fluvial e lacustre.

Como não deixaria de ser, o conjunto de actividades que se desenvolve neste meio, não está imune a ocorrência de acidentes e incidentes, e destes destacamos os naufrágios e afogamentos.

A figura abaixo ilustra os sinistros marítimos no período entre 01 de Janeiro e 30 de Junho último.

Mapa de Sinistros Marítimo do I Semestre 2023

Local	Naufragios			Afogamentos			Consequencias								
	2023	2022	var%	2023	2022	var%	Óbitos			Sobreviventes			Desaparecidos		
							2023	2022	Var%	2023	2022	Var%	2023	2022	Var%
Maputo	0	0	-	0	0	-	2	1	100%	0	0	-	0	0	-
Gaza	1	3	-67%	9	1	800%	5	6	-17%	5	0	-	1	0	-
Inambane	2	6	-67%	2	12	-83%	7	16	-56%	0	0	-	0	0	-
Sofala	2	1	100%	4	3	33%	22	6	267%	20	0	-	0	0	-
Tete	2	3	-33%	2	13	-85%	6	4	50%	4	13	-69%	9	8	13%
Zambezia	6	1	500%	2	0	-	9	4	125%	0	0	-	5	3	67%
Nacala	1	1	0%	5	4	25%	10	5	100%	4	8	-50%	1	1	0%
I.Moçamb	0	0	-	2	2	0%	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Angoche	1	1	0%	1	0	-	7	2	250%	4	8	-50%	0	0	-
C. Delegado	5	7	-29%	4	2	100%	2	4	-50%	0	0	-	0	0	-
Niassa	5	2	150%	2	3	-33%	6	3	100%	17	7	143%	1	1	0%
Total	25	25	0%	33	40	-18%	76	51	49%	54	36	50%	17	13	31%



VII. CAUSAS

Como causas destacam-se:

- Superlotação das embarcações;
- Falta de manutenção das embarcações;
- Navegação no período noturno;
- Falta de acompanhamento de boletim meteorológicos;
- Tripulação sob efeito de álcool;

- Falta de habilitação para a tripulação de embarcações;

VIII. DESAFIOS E PERSPECTIVAS

- Apetrechar as Delegações Provinciais do ITRANSMAR, IP e as Administrações Marítimas em recursos humanos e materiais (médio prazo);
- Treinamento e reciclagem dos funcionários afectos ao ITRANSMAR, IP (construção, vistorias e fiscalização) e INAMAR, IP (fiscalização das praias); (médio prazo);
- Capacitação dos tripulantes das embarcações (médio prazo)
- Em curso o levantamento de construtores de embarcações para a sua identificação e capacitação dos mesmos (médio prazo);
- Sensibilização dos pescadores, transportadores e das comunidades em matéria de segurança (permanente);
- Inclusão das matérias relativas à segurança e preservação do marinho nos curricula do ensino primário e secundário; (longo prazo);
- Fomento em coletes de salvação com recurso ao Proazul (médio prazo);
- Intensificar a monitoria das Travessias e Praias (permanente);
- Fiscalização de Tripulantes e Meios (permanente);
- Construção de Infraestruturas de Acostagem (longo prazo);
- Sinalização dos Locais Proibidos para Natação e Navegação (curto prazo).

IX. ACIDENTES E INCIDENTES FERROVIÁRIOS

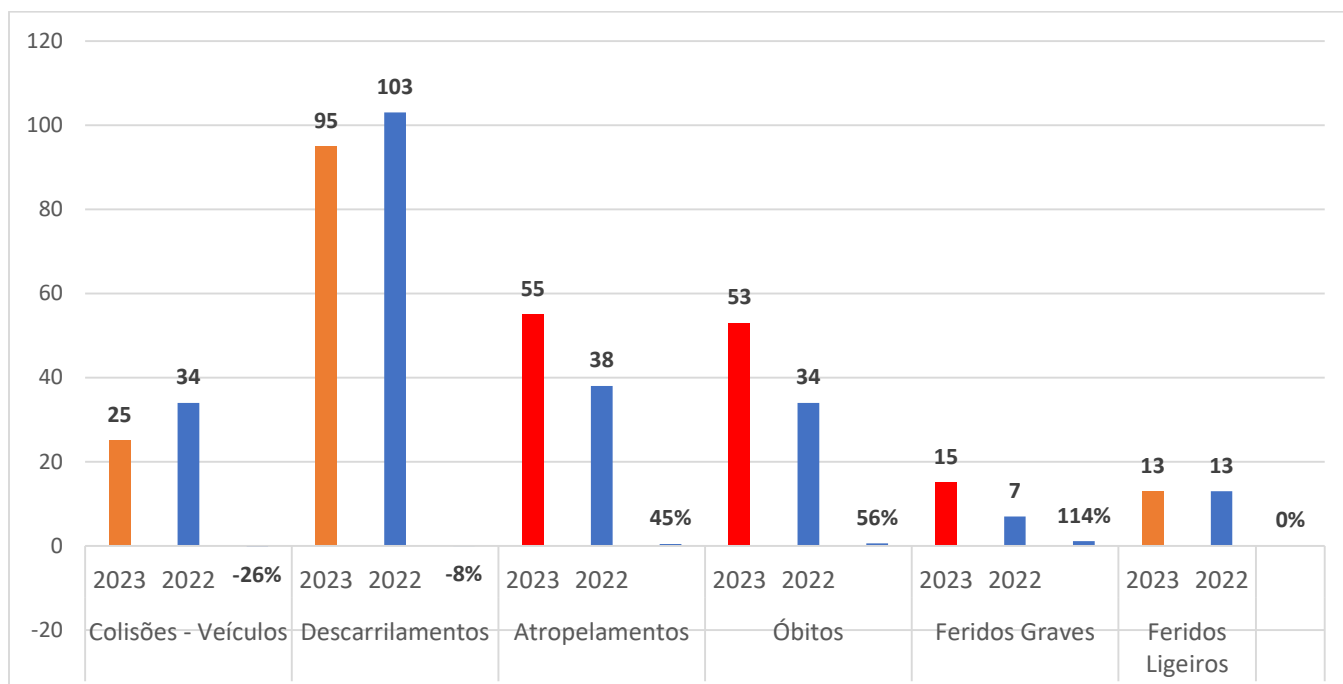
A Estratégia de Desenvolvimento Integrado do Sistema de Transportes, defende que para o transporte e logística nacional para distâncias acima de 500Kms, a primazia deve ser dada ao transporte ferroviário e ou ao transporte marítimo.

A malha ferroviária é, no entanto, composta por 6 linhas férreas, todas com o sentido este/oeste, mais para a assistência dos países vizinhos.

Na região sul do País temos três linhas ligando o Porto de Maputo a Eswatine, RSA e Zimbabué, nomeadamente as linhas de: Goba 74Km, Ressano Garcia 88 Km e Limpopo 522Km. O centro do País conta com as linhas de Machipanda 317 Km e Sena 547 Km. O norte conta com Linha de Nacala composta por três troços: Nacala-Cuamba; Cuamba-Lichinga e Cuamba-Entrelagos-Moatize. O troço Nacala Moatize tem 912 Km.

A figura abaixo ilustra os sinistros Ferroviários no período entre 01 de Janeiro e 30 de Junho último

Linha	ocorrências												Consequências								
	Colisões - Loc			Colisões - Veículos			Descarrilamentos			Atropelamentos			Óbitos			Feridos Graves			Feridos Ligeiros		
	2023	2022	Var %	2023	2022	Var %	2023	2022	var %	2023	2022	Var %	2023	2022	Var %	2023	2022	Var %	2023	2022	Var %
Ressano Garcia (88 KMs)	0	0	-	4	3	33%	9	7	29%	8	8	0%	4	3	33%	4	4	0%	1	1	0%
Goba: (74 KMs)	0	0	-	7	4	75%	4	8	-50%	2	2	0%	1	2	-50%	1	0	-	0	0	-
Limpopo (522 KMs)	0	0	-	6	1	500%	8	3	167%	10	2	400%	4	1	300%	4	0	-	2	1	100%
Salamanga	0	0	-	0	0	-	0	1	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
CFM SUL (682 KMs)	0	0	-	17	8	113%	21	19	11%	20	12	67%	9	6	50%	9	4	125%	3	2	50%
Sena. (547 KMs)	0	0	-	0	0	-	27	18	50%	4	4	0%	0	4	-	2	1	100%	0	0	-
Machipanda. (317 KMs)	1	2	-50%	1	2	-50%	35	17	106%	0	0	-	1	0	-	1	1	0%	0	0	-
CFM Centro (857 KMs)	1	2	-50%	1	2	-50%	62	35	77%	4	4	0%	1	4	-75%	3	2	50%	0	0	-
CLN (912 KMs)	2	1	100%	5	23	-78%	6	7	-14%	31	21	48%	21	10	110%	0	0	-	10	11	-9%
CDN	0	0	-	2	1	100%	12	42	-71%	0	1	-	22	14	57%	3	1	200%	0	0	-
Corr. do Norte	2	1	100%	7	24	-71%	12	49	-76%	31	22	41%	43	24	79%	3	1	200%	10	11	-9%
TOTAL	3	3	0%	25	34	-26%	95	103	-8%	55	38	45%	53	34	56%	15	7	114%	13	13	0%



X. CAUSAS:

- Negligência e desobediência nas passagens de nível;
- Falta de manutenção da sinalização;
- Sabotagem de infraestruturas (roubo de balastro, Fixadores, Aparelho de direcção);
- Erosão por eventos climáticos (chuvas intensas, ciclones);
- Mau estado da Linha de Machipanda, nos troços não reabilitados

A Linha de Machipanda, está sendo reabilitada e expandida para uma capacidade de 3,0 mtpa contra a anterior capacidade de 1,0 mtpa(milhões de toneladas ano). A circulação dos comboios, não foi interrompida durante a construção, o mau estado da linha está por detrás de um elevado número de ocorrência de descarrilamento e espera-se que, com o término da reabilitação da Linha de Machipanda em Setembro do ano em curso reduza a ocorrência de acidentes e incidentes ferroviários.

A linha de Sena regista igualmente um número considerável de descarrilamentos e para contornar a situação está planeado o ataque mecanizado da linha em Outubro próximo, após o término da reabilitação da Linha de Machipanda.

No corredor do Norte, regista-se uma redução assinalável de colisões de locomotivas e viaturas (abalroamentos) como resultado de colocação de lombas e sonorizadores nas passagens de nível, havendo perspectiva da transformação de passagens de nível sem guarda para passagens com guarda. Os atropelamentos registaram uma tendência contrária de aumento assinalável, pelo que há necessidade avaliação de melhores soluções a implementar principalmente no troço Nampula - Rapale, onde ocorre a maior número de atropelamentos

XI. DESAFIOS E PERSPECTIVAS

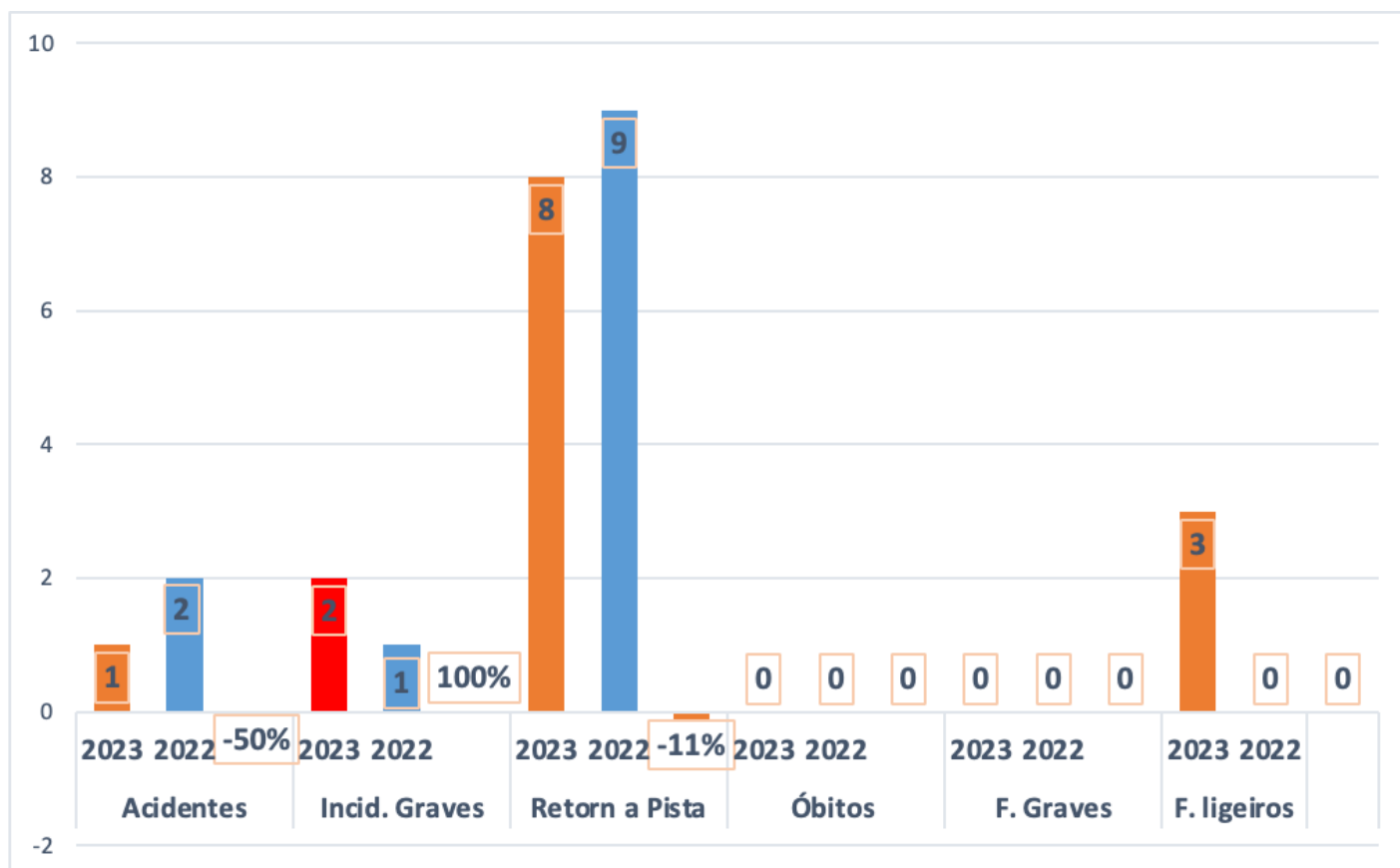
- Auditorias técnicas as infraestruturas;
- Treinamento e Reciclagem de Fiscais;
- Melhorar a sinalização e infraestruturas nas passagens de Nível;
- A construção de obras de arte nos locais susceptíveis a ocorrência de wash away (arrastamento de balastro) devido a chuvas;
- Campanhas Ferroviárias de Sensibilização e formação de comunidades;
- Enceramento de passagens de níveis não autorizadas;
- Maior coordenação das Autoridades (Operadores, PRM e outros) no sentido de evitar sabotagem de infraestruturas (roubo de balastro, de carris, de materiais de fixação da linha e de aparelhos de mudança de direcção);

XII. ACIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

O ramo aéreo pode se definir como o mais segura do conjunto de todos os ramos de transporte no país. No período em análise, foi registado um acidente aéreo com uma aeronave estrangeira particular, que se despenhou por falta de combustível e não teve registo de mortes.

Os incidentes mais frequentes são de retorno a pista após descolagem, maioritariamente ligadas a deficiências mecânicas

Operador	Ocorrência									Consequências								
	Acidentes			Incidentes Graves			Retornos a Pista			Óbitos			Feridos Graves			Feridos ligeiros		
	2023	2022	var%	2023	2022	var%	2023	2022	var%	2023	2022	Var%	2023	2022	Var%	2023	2022	Var%
MEX	0	0	-	0	0	-	5	2	150%	0	0	-	0	0	-	0	0	-
LAM	0	0	-	0	1	-	3	7	-57%	0	0	-	0	0	-	0	0	-
Outros	1	2	-50%	2	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	3	0	-
Total	1	2	-50%	2	1	100%	8	9	-11%	0	0	-	0	0	-	3	0	-



O maior desafios neste ramo é garantir maior pontualidade nos voos e reduzir ao mínimo os voos: cancelados, retornados e reprogramados, tendo em conta os transtornos que causam aos passageiro. Não obstante, o nível de segurança aérea no país é boa.

Índice

I.	<u>INTRODUÇÃO</u>	<u>3</u>
II.	<u>DISTRIBUIÇÃO DOS ACIDENTES DE VIAÇÃO E SUAS CONSEQUÊNCIAS POR PROVÍNCIA.....</u>	<u>4</u>
2.1.	<u>OS ATROPELAMENTOS</u>	<u>6</u>
III.	<u>CAUSAS DE ACIDENTES DE VIAÇÃO</u>	<u>7</u>
VI.	<u>ACIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS</u>	<u>9</u>
VIII.	<u>DESAFIOS E PERSPECTIVAS</u>	<u>11</u>
IX.	<u>ACIDENTES E INCIDENTES FERROVIÁRIOS</u>	<u>12</u>
XI.	<u>DESAFIOS E PERSPECTIVAS</u>	<u>14</u>
XII.	<u>ACIDENTES E INCIDENTES AÉREOS</u>	<u>14</u>