



Estudo observacional na cidade de Lisboa

# UTILIZAÇÃO DO CINTO DE SEGURANÇA

Passageiros do banco de trás (veículos ligeiros e táxis) e condutores de táxis



**Prevenção Rodoviária Portuguesa**

**2018**

ESTUDO OBSERVACIONAL NA CIDADE DE LISBOA

## UTILIZAÇÃO DO CINTO DE SEGURANÇA

Passageiros do banco de trás (veículos ligeiros e táxis) e condutores de táxis

### ENQUADRAMENTO

A utilização do cinto de segurança é umas das medidas mais eficazes para reduzir a gravidade das lesões e o número de mortes em acidentes rodoviários. A sua utilização reduz em 40% o risco de acidente fatal em passageiros adultos que viajam no banco da frente e entre 30% a 45% em passageiros adultos que viajam no banco de trás (Glassbrenner & Starnes, 2009; SWOV, 2012). O *European Transport Safety Council* (ETSC) estima que, em 2012, 8600 ocupantes de carros sobreviveram a colisões graves devido à utilização do cinto de segurança. Além disso, 900 mortes podiam ter sido evitadas se 99% dos ocupantes de carros usassem cinto de segurança (ETSC, 2014).

Um estudo observacional realizado pela Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP), em Portugal, em 2013, mostrou que nos condutores e nos passageiros adultos do banco de frente o nível de utilização de cintos de segurança era de 96.4% e 95.6%, respetivamente (Observatório PRP, 2013). De acordo com dados do ETSC, este resultado coloca Portugal como o sexto país europeu com maior taxa de utilização do cinto de segurança no banco da frente. No que respeita à utilização dos cintos nos bancos de trás, a percentagem de passageiros adultos que o utilizavam, a nível nacional, era de 69.1%. Na cidade de Lisboa essa percentagem foi muito mais baixa, com apenas 22.2% dos passageiros que viajavam no banco de trás a utilizarem cinto de segurança. Dados do ETSC colocam Portugal como o oitavo país (entre 21 países europeus) com menor taxa de utilização do cinto de segurança nos passageiros no banco de trás (ETSC, 2014). Isto significa que temos um bom índice de utilização nos bancos da frente e um insuficiente nível de utilização nos bancos de trás.

Neste contexto, este estudo teve como principal objetivo estimar a taxa de utilização do cinto de segurança por parte de passageiros adultos que viajam no banco de trás de veículos ligeiros (incluindo táxis). Para além disso, são também apresentadas as percentagens de utilização do cinto de segurança por parte de condutores de táxis.

### ESTUDO

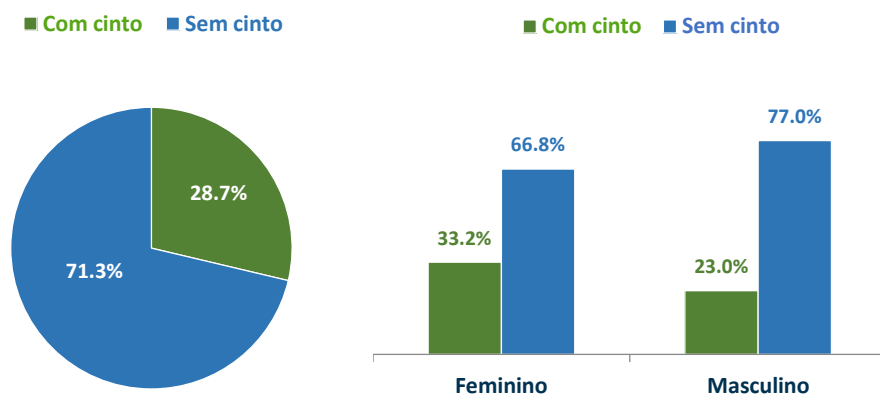
Trata-se de um estudo observacional que inclui resultados de observações realizadas durante o ano de 2017 na cidade de Lisboa. No total, foram observados 634 passageiros que viajavam no banco de trás de veículos ligeiros (excluindo táxis), 574 passageiros que viajavam no banco de trás de táxis e 876 condutores de táxis.

Para cada passageiro que viajava no banco de trás, foi registada a utilização do cinto de segurança (sim/não) e o sexo (feminino/masculino). No caso dos condutores de táxis, para além destes dados, foi também registado se viajavam com ou sem passageiros.

## RESULTADOS

### Passageiros no banco de trás de veículos ligeiros (excluindo táxis)

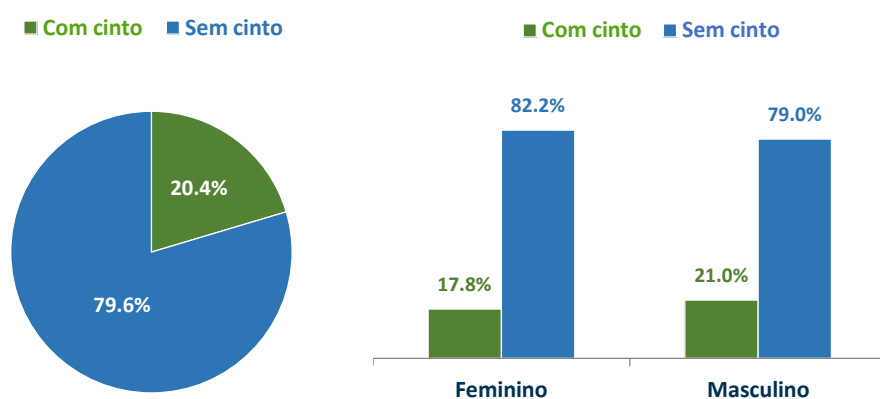
Dos 634 passageiros observados a viajar no banco de trás de veículos ligeiros (excluindo os táxis), apenas 28.7% usavam o cinto de segurança. A percentagem de passageiros com cinto de segurança foi maior entre as mulheres (33.2%) do que entre os homens (23.0%) (Figura 1).



**Figura 1.** Utilização do cinto de segurança nos passageiros dos bancos de trás de veículos ligeiros (excluindo táxis), no total e por sexo.

### Passageiros no banco de trás de táxis

Entre os 574 passageiros que viajavam no banco de trás de táxis (Figura 2), a percentagem dos que utilizavam cinto de segurança foi de apenas 20.4%. Neste caso, a percentagem de utilização do cinto foi ligeiramente maior entre os homens (21.0%) do que entre as mulheres (17.8%).

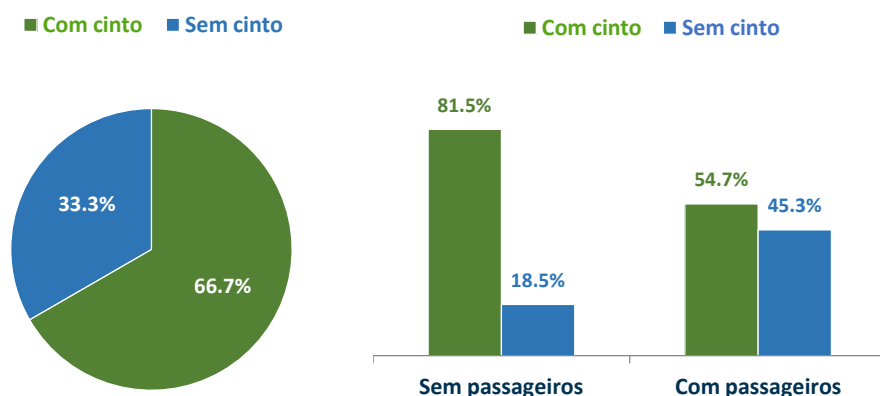


**Figura 2.** Utilização do cinto de segurança nos passageiros dos bancos de trás de táxis, no total e por sexo.

### Condutores de táxis

Relativamente aos condutores de táxis, a legislação dispensa o uso do sinto de segurança quanto transportam passageiros. Por esse motivo, os resultados são apresentados separadamente nos táxis que circulavam sem passageiros e nos que circulavam com passageiros.

No total dos 876 condutores de táxis observados, dois em cada três (66.7%) viajavam com cinto de segurança. Entre os que viajavam sozinhos, 81.5% usavam cinto de segurança. Entre os que transportavam passageiros, a percentagem de condutores de táxis que usava cinto de segurança foi de 54.7% (Figura 3).



**Figura 3.** Utilização do cinto de segurança nos condutores de táxis, no total, quando viajam sozinhos e quando transportam passageiros.

### CONCLUSÃO

Os resultados deste estudo mostram taxas de utilização do cinto de segurança muito baixas, tanto nos passageiros que viajavam no banco de trás de veículos ligeiros (28.7% usavam cinto de segurança) como nos que viajavam no banco de trás de táxis (20.4% usavam cinto de segurança). Os resultados de 2013 já apontavam para uma baixa utilização do cinto de segurança no banco de trás na cidade de Lisboa, com 22.2% de utilização. Os resultados de Lisboa não são generalizáveis ao resto do país, no entanto, são indicadores de que uma grande parte dos passageiros portugueses que viajam no banco de trás não usam cinto de segurança. Desta forma, é prioritário promover a utilização do cinto de segurança nos bancos de trás para que se torne um hábito, tal como acontece com os condutores e com os passageiros que viajam no banco da frente.

No caso dos condutores de táxis, mais de metade (54.7%) usam o cinto de segurança quando não são obrigados a fazê-lo por transportarem passageiros. Nos casos em que são obrigados a usar o cinto de segurança (quando viajam sozinhos), a percentagem dos que o usam sobe para 81.5%.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

PRP (2013). Observatório Prevenção Rodoviária Portuguesa – Indicadores de Desempenho de Segurança Rodoviária. Prevenção Rodoviária Portuguesa [<http://observatorio.prp.pt/>].

ETSC (2014). Ranking EU Progress on Car Occupant Safety – PIN Flash Report 27. European Transport Safety Council April 2014 [<http://etsc.eu/ranking-eu-progress-on-car-occupant-safety-pin-flash-27/>].

Glassbrenner D & Strarnes M (2009). Lives saved calculations for seat belts and frontal air bags. NHTSA Technical Report DOT HS 811 206 [<https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811206>].

SWOV (2012). Seat belts, airbags and child protection devices – Fact sheet. Leidschendam, Netherlands [[https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/gearchiveerde-factsheet/uk/fs\\_seatbelts\\_archived.pdf](https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/gearchiveerde-factsheet/uk/fs_seatbelts_archived.pdf)].