

SEGURANÇA

Mortes no trânsito por uso de álcool crescem no Brasil

Análise do Cisa apontou que 18 estados apresentaram taxa de mortes por 100 mil habitantes superior à média nacional, com Tocantins, Piauí e Mato Grosso registrando os maiores índices

A taxa de mortes no trânsito brasileiro atribuída ao uso de álcool tem registrado seguidos crescimentos desde a pandemia, após cinco anos de queda. Um estudo publicado pela organização não-governamental Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (Cisa) aponta que em 2024 (dado mais recente) o País registrou a média de 6,2 mortes, em acidentes de trânsito que tiveram o álcool como causa, para cada 100 mil habitantes. O indicador é o maior desde 2016, quando a taxa ficou em 6,4.

O levantamento começou a ser feito em 2010, dois anos após a Lei Seca entrar em vigor. A legislação que instituiu tolerância zero de álcool para quem dirige foi sancionada em 19 de junho de 2008. Ela completou 18 anos na sexta-feira passada. Os dados são feitos a partir de ocorrências registradas no DataSUS, que reúne informações dos sistemas de saúde nacionais. Para a socióloga Mariana Thibes, coordenadora do Cisa, uma das hipóteses para o indicador voltar a crescer está na disparada no uso de motocicletas desde a pandemia.

Em 2019, a frota nacional

contava com 23,6 milhões de motos registradas, segundo a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). O número saltou para 28,3 milhões, alta de 20%, maior que o de automóveis, de 12%. “Os desafios aumentaram, o trânsito está mais complexo”, afirma Mariana. Um motorista alcoolizado tem menos atenção e pode atingir mais facilmente uma moto, diz ela. “Há ainda motociclistas que já enfrentam um cenário difícil de trabalho, no caso dos entregadores, que se beberem, podem ficar ainda mais expostos.”

O levantamento não especifica o percentual de motociclistas entre os casos de mortos nos acidentes de trânsito analisados. De acordo com estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), do ano passado, 40% das mortes no trânsito em 2023 foram de motociclistas. A análise do Cisa apontou que 18 estados apresentaram taxa de mortes por 100 mil habitantes superior à média nacional, com Tocantins, Piauí e Mato Grosso registrando os maiores índices.

A população masculina é a principal vítima (86,7% das mortes) e responde por 81,8% das hospitalizações por álcool no trânsito, diz o estudo. No total, em 2024, foram 13.075 óbitos - aumento de 6,2% em relação a 2023. O número de mortes cresce, inclusive, com maior fiscalização. O Departamento de Trânsito (Detran) de São Paulo, estado com a terceira menor taxa do País, mais que dobrou o número de blitz para flagrar mo-

toristas embriagados. No ano passado, ocorreram 1.272 operações contra 565 em 2024 (125% a mais).

Foram cerca de 20 mil autuações por alcoolemia em 2025 no estado de São Paulo, contra 12,8 mil no ano anterior. “A Lei Seca do Brasil serve de exemplo para o mundo e tem salvado vidas, mas ela sozinha não faz milagres” diz a socióloga.

Conforme Flávio Adura, diretor científico da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), o álcool aumenta a gravidade dos ferimentos em caso de acidente, reduz a capacidade de dirigir e altera o comportamento do motorista.

“O álcool faz com que o motorista tenha sua capacidade visual e de percepção comprometidas, reaja mais lentamente, tome decisões mais arriscadas e, caso ocorra um acidente, tenha maior probabilidade de sofrer ferimentos graves ou fatais”, diz.

Segundo a socióloga do Cisa, estudos mostram que a redução de mortes no trânsito exige consistência. “Isso significa que é preciso haver intensificação das ações de fiscalização, acesso a atendimento de emergência e ações de prevenção que alcancem especialmente o público masculino. Adotar essas medidas conjuntas à lei potencializa a queda da mortalidade”, afirma.

Para Mariana, o próximo passo da Lei Seca é ampliar seu alcance, integrando educação, prevenção, fiscalização baseada em evidências e atenção aos novos desafios da mobilidade.



MARCELO G. RIBEIRO/ARQUIVO/JC

Estudo revela alta de acidentes fatais pós-pandemia no País

As punições para quem bebe e dirige

Dirigir sob a influência de álcool (ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência) - Artigo 165

- ▶ Infração gravíssima
- ▶ Multa de R\$ 2.934,70
- ▶ Multa dobra para R\$ 5.869,40 se motorista for flagrado dirigindo alcoolizado mais de uma vez em um período de 12 meses
- ▶ Suspensão do direito de dirigir por 12 meses

Dirigir com capacidade psicomotora alterada pelo álcool (ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência) - Artigo 306

- ▶ De seis meses a três anos de detenção
- ▶ Multa
- ▶ Suspensão ou proibição de se obter a habilitação

Quantidade de álcool e consequências

- ▶ Até 0,33 mg/l é infração de trânsito no artigo 165
- ▶ Igual ou superior a 0,34 mg/l é crime do artigo 306 do CTB

Quem se recusar a fazer o teste do bafômetro

- ▶ Infração gravíssima
- ▶ **Recusar bafômetro e apresentar apenas um sinal de alteração:** multa de R\$ 2.934,70 e suspensão do direito de dirigir por 12 meses
- ▶ **Recusar bafômetro e apresentar dois ou mais sinais de alteração:** autuação, suspensão do direito de dirigir por 12 meses e detenção de seis meses a três anos

“A pergunta não é mais se ela funciona, mas como pode funcionar melhor. O futuro passa por mais educação, tecnologia e fiscalização eficiente. É preciso também construir uma cultura em que dirigir após beber seja socialmente inaceitável”, afirma o médico da Abramet.

Em nota, a Senatran diz que mantém uma agenda permanente de ações educativas, de conscientização e de fiscalização vol-

tadas à redução dos sinistros de trânsito, incluindo aqueles relacionados à combinação entre álcool e direção.

“As ações da Senatran possuem abrangência nacional e são desenvolvidas em articulação com os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, não havendo campanhas permanentes direcionadas exclusivamente a estados ou regiões específicas”, afirma trecho da nota.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Transnordestina quer mudar ligação com Ferrovia Norte-Sul e trocar Maranhão por Tocantins

A concessionária Transnordestina Logística, controlada pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), apresentou ao governo uma proposta de mudança de traçado para ligação de sua ferrovia com a malha da Norte-

-Sul. A concessionária sugere que a conexão da Transnordestina, atualmente prevista para se conectar à Norte-Sul no Maranhão, seja trocada pela Tocantins.

A ideia é que o ponto inicial da ferrovia, hoje localizado

em Eliseu Martins (PI), no sul do Piauí, não avance mais para Porto Franco (MA), mas desça ainda mais e siga para Guará (TO), integrando a malha à espinha dorsal ferroviária do País.

A Transnordestina Logística sustenta que o traçado maranhense é marcado por dificuldades operacionais, questões fundiárias e socioambientais. A rota atravessaria áreas urbanas mais consolidadas, com maior potencial de conflitos ligados a

desapropriações, por exemplo.

Já a alternativa de seguir para Tocantins, segundo a CSN, evitaria áreas de proteção ambiental, terras indígenas, comunidades quilombolas e regiões de relevo mais complexo, reduzindo a necessidade de construção de túneis e pontes. O novo trecho teria 654 quilômetros, pouco acima dos 620 km previstos para chegar ao Maranhão.

O ministro dos Transportes, George Santoro, confirmou

que recebeu a sugestão da concessionária e que a alternativa é bem avaliada pela pasta, que agora vai contratar um estudo de viabilidade técnica e econômica para definir quais das duas rotas é, de fato, a mais viável.

Confirmada a escolha do traçado, ele deverá ser alvo de pedido de licenciamento ambiental e, então, submetido a leilão ou autorização. Questionada, a CSN declarou à Agência Folhpress que não iria se manifestar.