



MORTALIDADE POR ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL: FATORES E ESTRATÉGIAS DE REDUÇÃO CONFORME META 3.6 DOS ODS

ARRABAL, Isaac Santiago
RADAELLI, Patricia Barth
ROANI, Raquel Schwendler
SILVA, Rafaela Augusta Cerqueira Leite da
VENTORIM, João Augusto

INTRODUÇÃO

A Organização das Nações Unidas (ONU) definiu os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Entre as metas propostas, o item 3.6 determina que as mortes e ferimentos no trânsito devem ser reduzidos pela metade até 2030. No ano de 2019, o Brasil registrou uma taxa de 16,0 mortes a cada 100 mil habitantes resultantes de acidentes de trânsito, valor que ultrapassa a média global (RIBEIRO et al., 2022). Apesar dos avanços legais implementados com o objetivo de diminuir esse índice, como a Lei Seca, o Brasil continua enfrentando elevados índices de letalidade, o que pode ser devido a questões estruturais, comportamentos de risco e desigualdades regionais (REIS et al., 2018). Esse estudo busca analisar quais os fatores associados e quais as estratégias propostas para alcançar o alvo instituído pela ONU.

DESENVOLVIMENTO

O hábito de consumir álcool e dirigir ainda é um fator de risco prevalente nos casos de acidentes de trânsito, os estudos epidemiológicos revelam que o público mais frequentemente vítima dessa combinação é o sexo masculino, entre 30 e 39 anos, motociclistas, em áreas rurais (RIBEIRO et al., 2022). Santos et al. (2024) revelou dados concordantes, revelando maior incidência em homens jovens, e as regiões Norte e Nordeste se destacaram com maior mortalidade. Apesar de redução nos últimos anos, a associação entre álcool e direção ainda provoca parcela significativa dos óbitos no trânsito brasileiro. Esse tipo de comportamento demanda uma fiscalização constante e medidas preventivas, que devem ser duradouras e integrar os setores de saúde e segurança. Dessa forma, é possível aumentar a conscientização sobre os perigos do consumo de álcool e direção (RIBEIRO et al., 2022; REIS et al., 2018).

Além dos fatores individuais mencionados anteriormente, as disparidades regionais e infraestrutura precária agravam o cenário. REIS et al. (2018) reforçam que o combate à mortalidade no trânsito requer ações conjuntas entre os setores da saúde, educação, segurança e mobilidade urbana, permitindo assim minimizar as deficiências na atribuição de responsabilidades governamentais. Ademais, o aumento de uso de motocicletas como meio de trabalho, sob condições de trabalho por vezes perigosas, e a falta de integração entre os bancos de dados prejudica o estabelecimento de medidas preventivas eficazes, pois sem essas informações não é possível identificar a verdadeira situação da mobilidade urbana (REIS et al., 2018; SANTOS et al., 2024).

Dentre as estratégias de enfrentamento, deve-se priorizar a fiscalização assídua do consumo de álcool, investimento em planejamento urbano e segurança das vias, focando em medidas sustentáveis e de longo prazo (RIBEIRO et al., 2022; REIS et al., 2018). Ainda sobre isso, uma política pública bem-sucedida foi o programa

“Vida no Trânsito”, o qual demonstrou na prática que a prevenção depende da adesão social e articulação entre diferentes setores, especialmente em regiões com maior número de óbitos.

Outro ponto importante é o papel das políticas públicas sustentáveis e a preservação da segurança viária, que exige continuidade e integração entre as esferas federal, estadual e municipal. Segundo Ribeiro et al. (2022), as medidas para reduzir acidentes devem ser planejadas com base em evidências e sustentadas a longo prazo, com acompanhamento contínuo dos índices de mortalidade e suporte do Sistema Único de Saúde (SUS). Reforçar as políticas de mobilidade segura, fiscalização eletrônica e educação contínua é essencial para estabelecer uma cultura de trânsito responsável e, dessa forma, aumentar o acesso à prevenção (REIS et al., 2018).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, a mortalidade por acidentes de trânsito no país não se resume em uma única causa, mas sim uma combinação de fatores que envolvem hábitos comportamentais do povo, desafios estruturais e sociais. Embora tenha havido progressos significativos na diminuição do hábito de beber e dirigir (RIBEIRO et al., 2022), os desafios permanecem consideráveis em relação às deficiências da administração pública. Atingir a meta 3.6 dos ODS requer a implementação de medidas integradas, portanto, é essencial direcionar investimentos para a educação no trânsito, criação de uma infraestrutura segura, fiscalização e vigilância epidemiológica ativa (REIS et al., 2018). Assim, será possível diminuir a morbimortalidade no trânsito e criar um ambiente viário mais seguro, justo e em conformidade com as metas globais.

REFERÊNCIAS

REIS, Claudia Pereira dos; SILVA, Junia Aparecida da; SILVA, Walmy Porto da; MENDES, Delza Ferreira. *Estratégias operacionais para prevenir e reduzir a morbimortalidade por acidentes de trânsito mediante mobilização da sociedade e da promoção da saúde. Revista Psicologia e Saúde em Debate*, v. 4, n. 2, p. 57–94, 2018. DOI: 10.22289/2446-922X.V4N2A5. Acesso em: 11 out. 2025.

RIBEIRO, Lucas Sisinno; DAMACENA, Giseli Nogueira; SOUZA JUNIOR, Paulo Roberto Borges de; SZWARCOWALD, Célia Landmann. *O hábito de beber e dirigir no Brasil: Pesquisa Nacional de Saúde, 2013 e 2019. Revista de Saúde Pública*, v. 56, p. 115, 2022. DOI: <https://doi.org/10.11606/s1518-8787.2022056004472>. Acesso em: 12 out. 2025.

SANTOS, Amanda L.; SOUZA, Renan P.; MEDEIROS, Thaís C.; GONÇALVES, Daniel F. *Análise epidemiológica dos acidentes de trânsito no Brasil na última década. Revista Brasileira de Epidemiologia e Saúde Coletiva*, v. 9, n. 2, p. 101–113, 2024. Disponível em: <https://revistas.ifmsabrazil.org/bms/article/view/762>. Acesso em: 12 out. 2025.