

MORTALIDADE NO TRÂNSITO, DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E DESIGUALDADES REGIONAIS NO BRASIL

Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho

Técnico de planejamento e pesquisa na Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Dirur/Ipea).
E-mail: carlos.carvalho@ipea.gov.br.

DOI: <https://dx.doi.org/10.38116/td3081-port>

Conforme dados do Ministério da Saúde, morreram por ano no Brasil uma média de 40 mil pessoas vítimas de sinistros por transporte terrestre (STT) na última década (2010 a 2019), e mais de 300 mil pessoas sofreram lesões graves anualmente. Observou-se também uma queda da taxa de mortalidade desde o início da crise econômica em meados da década passada, além de grandes disparidades de mortalidade no trânsito entre os estados brasileiros, o que merece melhor investigação sobre esses fenômenos.

Para essa melhor compreensão, utilizou-se o teste de Granger para caracterizar a dependência temporal entre a taxa de mortalidade e o desenvolvimento econômico (PIB dolarizado), bem como regressão linear com correção espacial para tentar caracterizar melhor as diferenças de mortalidade no trânsito entre os estados brasileiros.

Como resultado, observou-se o efeito causal positivo entre desenvolvimento econômico e mortalidade no Brasil com período de influência estimado em quatro anos. Assim, explica-se boa parte da queda das taxas de mortalidade observadas desde o ano de 2014. Isso indica que, com a retomada econômica, a mortalidade pode voltar a níveis pré-crise, o que demandaria a intensificação de políticas públicas voltadas para a redução dos sinistros de trânsito.

As modelagens econométricas para caracterizar as desigualdades regionais em termos de mortalidade no trânsito corroboraram algumas conclusões já levantadas como hipóteses: maiores percentuais de frota de motocicleta aumentam muito a mortalidade nos estados enquanto o aumento de efetivo policial é eficaz em diminuir as mortes no trânsito. Observou-se também que, em geral, aumento de renda *per capita* está associado com maiores taxas de mortalidade nos estados, devido principalmente ao efeito de aumento da demanda por transporte e, consequentemente, dos sinistros. Vale a ressalva de que, nos estados mais ricos (maior renda *per capita*), esse efeito é contrário, pois é possível inferir que melhores condições de infraestrutura e gestão de trânsito nesses estados permitem absorver melhor o aumento de demanda, com a possibilidade também de maiores investimentos em segurança viária. Isso indica a necessidade de um foco especial em termos de políticas públicas nas cidades com renda baixa e média que estão passando por forte desenvolvimento econômico nos últimos quinze anos.

A qualidade das estradas também apresentou resultados opostos quando comparados em grupos de estados com renda diferenciada. Nos estados mais pobres, as melhorias das estradas estão associadas ao aumento da mortalidade, o que pode ser explicado pela condição

SUMEX

atual ruim da malha viária, que reduz as velocidades e a energia envolvidas nos acidentes e, conseqüentemente, a mortalidade. Isso mostra que soluções simples de melhorias viárias, como apenas o recapeamento das vias, não são efetivas para redução da mortalidade. Soluções de melhorias viárias mais completas – recapeamento, sinalizações de segurança, intervenções adequadas para o transporte ativo e moderação de tráfego nos pontos críticos – são fundamentais nesses casos, o que demandaria maior apoio financeiro por parte da União.

Conclui-se, assim, que a redução da mortalidade no trânsito é um objetivo social muito importante para o país, a qual envolve ações complexas e multidisciplinares. Somente com o esforço conjunto entre sociedade e governos, além de implementação de políticas públicas efetivas focadas nas necessidades regionais, é que se pode avançar nesse objetivo.