

Lei Seca: da maioridade à maturidade

Dimas Ramalho

No Brasil, completar dezoito anos é o marco legal da vida adulta - momento em que o cidadão passa a responder plenamente por seus atos e, por uma ironia cultural, pode tirar a carteira de motorista e comprar bebidas alcoólicas legalmente. Em 2026, é a Lei Seca que atinge a maioridade.

Poucas políticas públicas produziram um efeito tão direto sobre a preservação da vida humana, fazendo com que o "se beber, não dirija" deixasse de ser apenas um slogan de propaganda para se tornar um imperativo social. Ainda assim, essa maioridade não chega como vitória encerrada, e sim como lembrete de que toda conquista nesse terreno é provisória até prova em contrário.

A Lei 11.705 alterou o Código de Trânsito Brasileiro para tornar gravíssima a infração de dirigir sob efeito de qualquer teor de álcool, prevendo a suspensão da habilitação por 12 meses – uma penalidade cujo valor da multa, após atualizações posteriores, hoje supera os R\$ 2.900. Quatro anos depois, a Lei 12.760 fechou uma brecha relevante, passando a aceitar sinais de embriaguez, testemunhos e gravações como prova, para que quem se recusasse ao bafômetro não escapasse impune. Juntas, as duas leis mudaram não só a punição, mas o hábito: o motorista da rodada, o aplicativo chamado no fim da festa, o planejamento de quem vai dirigir antes da primeira garrafa aberta são herança direta da Lei Seca.

O efeito aparece nos números. Levantamento do Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (Cisa) mostra que, entre 2010 e 2024, as mortes no trânsito associadas ao álcool caíram 12,8% em valores absolutos. Ajustada ao crescimento populacional, a queda na taxa a cada 100 mil habitantes é ainda mais expressiva: 19,5%. São números que confirmam o que a intuição já sugeria: regras claras, fiscalização presente e reprovação social mudam comportamento ao volante – e comportamento, no trânsito, é sinônimo de vida ou morte.

Essa melhora, contudo, não foi uma linha reta, e é aí que mora o alerta. O ponto mais baixo da série foi registrado em 2019, quando a taxa nacional recuou para 5,4 mortes por 100 mil habitantes, ou 11.261 vidas perdidas. A partir do ano seguinte, a curva inverteu o sentido e não parou mais de subir. Em 2024,

dado mais recente, o país voltou a computar 6,2 mortes por 100 mil habitantes em acidentes com álcool envolvido – o pior patamar desde 2016, quando o índice era 6,4. Em poucos anos, o Brasil devolveu boa parte do terreno conquistado em uma década.

Parte da explicação está em duas rodas. Desde 2019, a frota nacional de motocicletas saltou de 23,6 milhões para 28,3 milhões de unidades, alta de 20% – número bem superior aos 12% de crescimento da frota de automóveis, segundo a Secretaria Nacional de Trânsito. Motos baratearam a mobilidade urbana e viraram ferramenta de trabalho de um exército de entregadores que cresceu com os aplicativos de delivery. O problema é que elas são também o elo mais frágil do trânsito: oferecem pouca proteção numa colisão, sobretudo diante de um motorista embriagado, cuja percepção de distância e tempo de reação já estão comprometidos. Não à toa, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada mostra que motociclistas respondem por 40% de todas as mortes no trânsito brasileiro, uma fração desproporcional ao tamanho real dessa frota.

Paralelamente às transformações da frota, dados do Cisa apresentam um recorte cultural e de gênero que não pode ser ignorado na hora de pensar em soluções. A violência no trânsito ligada ao consumo de álcool no Brasil tem um rosto predominantemente masculino. Os homens representam 86,7% das vítimas fatais nesses acidentes e correspondem a 81,8% das hospitalizações. Esse comportamento de maior exposição ao risco não apenas destrói milhares de famílias todos os anos, mas também gera um impacto imenso no Sistema Único de Saúde.

É exatamente aqui que a Lei Seca, sozinha, encontra seu limite. Nenhuma legislação sustenta uma queda permanente de mortes apenas existindo no papel: precisa de fiscalização confiável e bem distribuída – não apenas blitz aleatórias, mas operações orientadas por dados, capazes de antecipar onde o risco é maior. Precisa de planejamento e inteligência estratégica, cruzando informações de saúde, trânsito e segurança pública em vez de reagir a tragédias já consumadas. Precisa de atendimento de emergência ágil, pois entre uma vítima que sobrevive e outra que não, a diferença se mede em minutos. E precisa, sobretudo, de prevenção direcionada: campanhas que falem com homens jovens e motociclistas, não mensagens genéricas que a sociedade já aprendeu a ignorar.

Há 18 anos, o Brasil decidiu, por lei, que álcool e direção eram incompatíveis. Essa maioria merece ser celebrada nos números de longo prazo. Mas maturidade não é sobreviver até os 18 anos, é continuar evoluindo depois deles. O trânsito brasileiro de hoje, com mais motos, mais entregadores e vias mais disputadas, não é o mesmo de 2008. Se a Lei Seca quiser continuar sendo um instrumento ativo de proteção, e não o eco de um tempo em que funcionava melhor, o Brasil terá de fazer por ela o que se espera de qualquer jovem adulto: continuar aprendendo e assumindo, a cada ano, responsabilidades novas.

Dimas Ramalho é vice-presidente do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo