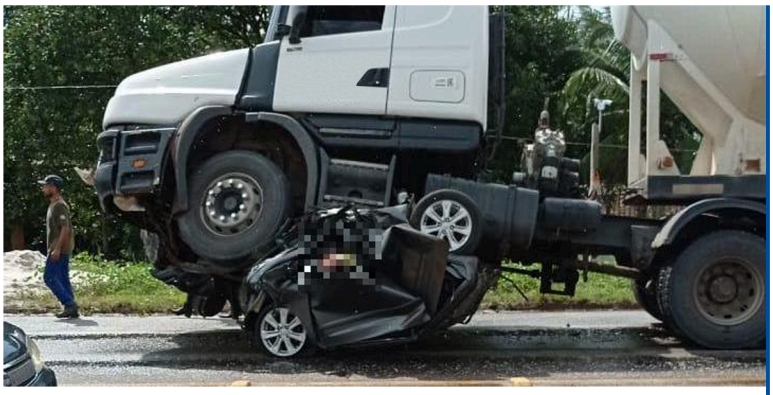
INDÚSTRIA DA MULTA OU FÁBRICA DE CRIMINOSOS DO TRÂNSITO?



SOS ESTRADAS

Abril de 2021

Rodolfo Aberto Rizzotto
Coordenador do SOS Estradas
Programa de Segurança nas Estradas

01- Prefácio 03

02- Introdução 04

03- Controle da velocidade é meta da ONU e OMS para reduzir vítimas 05

04- Manual da velocidade para políticas públicas 09

05- Radares fixos e ocultos são complementares 10

06- Política de controle de velocidade tornou Espanha referência mundial 10

07- França comprova os benefícios do combate ao abuso na velocidade 13

08- Estudos do Reino Unido mostram apoio da sociedade e redução de letalidade 14

09- Pesquisas em vários países confirmam apoio ao uso dos radares e punição rigorosa dos infratores 14

10- Estudo das Seguradoras americanas atribuiu 37.000 mortes a mais entre 1993 e 2017 por causa do excesso de velocidade 15

11- Custo humano e econômico dos sinistros com excesso de velocidade nos EUA 19

12- Excesso de velocidade pode gerar multas de 200 mil euros 19

13- Realidade antes da política anti-radar 22

14- Desligamento e retirada dos radares das rodovias federais e suas graves consequências para a segurança 27

15- Mais multas e menos mortes: o caso rodovias paulistas x rodovias federais 35

16- Mito da indústria da multa nos radares fixos 38

17- Portugal também confirma que menos de 1% dos condutores são multados 41

18- Redução de acidentes com utilização de radares 42

19- Impunidade no controle de velocidade dos veículos pesados 42

20- Acidentes de trânsito representam um mau negócio 44

21- A mobilização e revolta da população com o desligamento dos radares 45

22- Especialistas defendem os radares 49

23- Estudo de caso: Santo André e Sumaré comprovaram a redução de acidentes urbanos 50

24- Sistema de pesquisadores da USP mostra que há menos acidentes onde tem radar 50

25- Grande movimento nas estradas nos feriados e férias e baixo número de condutores punidos por excesso de velocidade 52

26- DNIT troca radares por quebra-molas e coloca vidas em risco 53

27- A impunidade revelada pelos potenciais assassinos do trânsito com milhões de seguidores 55

28- Menos fiscalização da velocidade abre as portas para mais potenciais assassinos no trânsito 57

29- Reduzir acidentes é tão importante quanto a reforma da Previdência 63

1- Prefácio

A gestão da velocidade é uma das principais armas no combate à violência no trânsito. Principalmente, pela relação direta entre velocidade e consequências dos sinistros (acidentes) de trânsito; particularmente, no índice de mortos e feridos graves.

Por outro lado, os especialistas em recursos de multas, que vivem do serviço de contestar infrações, conseguiram emplacar a ideia de que existe uma "indústria da multa" que utilizaria os controles eletrônicos de velocidade como forma arrecadatória.

Já o objetivo do legislador, foi permitir a fiscalização de velocidade utilizando tecnologia, o que torna mais justa a punição dos infratores, obtendo como resultado prioritário a preservação de vidas e redução de lesões graves.

A mesma estratégia foi utilizada pelos defensores da impunidade contra o combate à alcoolemia no trânsito, inclusive intitulando as legislações pertinentes como "Lei Seca". O foco do legislador foi impedir condutores de dirigirem sob efeito de álcool e provocarem tragédias.

Em nenhum momento, a norma visa impedir as pessoas de consumirem bebida alcoólica, por isso, é na realidade Lei da Vida mas para os que vivem da impunidade é chamada de Lei Seca.

A existência de empresas que oferecem serviços como: 1)Não perca o seu direito de dirigir; 2)Ajudamos você a recorrer da multa da Lei Seca; 3) Não aceite as multas de radar, nós recorremos para você; e 4)Evite a suspensão do seu direito de dirigir, refletem a existência de um mundo paralelo que vive de multas.

Para isso, essas "empresas" oferecem: "Diversos Especialistas em Legislação de Trânsito trabalhando constantemente pelo seu direito de dirigir." Ou ainda, "equipe de profissionais experientes no ramo de multas de trânsito."

O negócio é tão lucrativo que algumas dessas empresas anunciam em programas de rádio e até televisão de grande audiência, além de veicularem na internet, onde brigam pela sua fatia de potenciais clientes, que fazem parte da fábrica de infratores, dispostos a pagar para a "indústria de recursos de multas", a fim de garantir sua impunidade.

Portanto, não é uma atividade clandestina, mas feita à luz do dia, com marketing agressivo, supostamente usando os caminhos legais na prestação de serviços.

Entretanto, basta ver a quantidade de escândalos nos Detrans para entender que há muito que conhecer na atuação dessas empresas.

É preciso reconhecer que a "fábrica de infratores" e a "indústria dos recursos de multas", foram mais hábeis que as autoridades de trânsito e conseguiram muitas pautas na mídia, utilizando exceções para dar a impressão de que o seu objetivo seria arrecadar. São raras as matérias que investigam como essas empresas obtêm os resultados extraordinários que prometem.

Naturalmente que no universo de infratores existem de jornalistas a políticos, de artistas a empresários, pessoas que repercutem e conseguem espaço para fortalecerem o discurso fácil da suposta "indústria da multa".

Por outro lado, as vítimas de trânsito e seus familiares, não têm a mesma representatividade, muito menos receita e estrutura de marketing. Suas vozes são ouvidas normalmente em depoimentos para ilustrarem matéria nos veículos de comunicação.

São raros os que se tornam ativistas no combate à violência no trânsito, até porque o sofrimento com a perda do ente querido ou consequências da invalidez, torna a vida dessas pessoas muito difícil. Além disso, não são remunerados para isso.

Nosso objetivo nesse trabalho é mostrar que a fábrica de infratores vem crescendo com a impunidade e que precisamos usar a tecnologia do controle de velocidade para a preservação de vidas. Afinal, nenhum artigo do Código de Trânsito Brasileiro obriga o condutor a dirigir acima da velocidade.

Portanto, é uma escolha que a sociedade não aceita e para isso a lei prevê punição. O coletivo é sempre mais importante que o interesse individual, quanto mais de quem infringe a lei, que assumiu respeitá-la quando conseguiu a habilitação.

Como todos os estudos do SOS Estradas, procuramos unir as informações técnicas, estudos, dados e análises que fundamentem nosso trabalho, sempre utilizando uma linguagem acessível, com links de matérias, vídeos, enfim, fontes que mostrem a realidade e facilitem o entendimento dos leigos e o aprofundamento na matéria pelos especialistas e mídia em geral.

Com esse trabalho, esperamos contribuir para evitar que novas tragédias ocorram. As vítimas de trânsito não têm como enfrentar a fábrica de infratores e seus parceiros da indústria de recursos de multas.

Por isso, reunimos dados, informações sobre segurança viária, estudos sobre as consequências do excesso de velocidade, como forma de apoiar os “especialistas em dor”, leia-se as vítimas de trânsito e seus familiares.

É nossa singela homenagem a essas pessoas que muitas vezes não aparecem nas estatísticas dos acidentes, mas são mutiladas pelo sofrimento.

2- Introdução

O tema da gestão da velocidade é tão importante que a sexta semana das Nações Unidas, a ser realizada entre 17 e 23 de maio de 2021, tem como destaque a campanha: “Streets for life # Love 30”. (1) (https://www.unroadsafetyweek.org/en/streets-for-life)

O foco é destacar a necessidade de reduzir a velocidade para 30km/h na maioria das vias urbanas do mundo e mostrar resultados que já foram alcançados em vários países.

A figura abaixo, inspirada nos dados do Manual de Gestão da Velocidade da ONU(2), elaborada pelo Senado Federal, deixa claro a diferença entre a vida e a morte, conforme a velocidade da colisão do veículo com o pedestre.

Embora em qualquer país o controle da velocidade pelas autoridades de trânsito seja visto com desconfiança por parte dos condutores, principalmente dos que dirigem acima do limite, no geral a opinião pública é a favor.

Até porque a maioria dos condutores respeita as normas, e os usuários mais frágeis das vias e rodovias, como pedestres e ciclistas, não têm proteção, portanto, dependem da aplicação da lei.

Nosso trabalho já pretende mostrar que não existe fundamento na chamada indústria da multa, argumento muito utilizado no nosso país. Pelo contrário, os dados obtidos, alguns de forma inédita, mostram que no Brasil multamos muito pouco.

Isso fica evidente quando analisamos as infrações por excesso de velocidade, consideradas as "campeãs de audiência", que são flagradas por equipamentos eletrônicos, principalmente nas rodovias.

Os dados revelam que a punição mais frequente, o abuso de velocidade, é percentualmente insignificante em relação aos condutores que passam pelos radares dentro do limite.

Matematicamente, os infratores representam a minoria, mas são justamente eles que causam a maior parte das mortes e lesões graves nos sinistros (acidentes) de trânsito.

Combater os abusos de velocidade e inibi-los é fundamental para qualquer política de redução de violência no trânsito, seja em vias urbanas como nas rodovias.

3- Controle da velocidade é meta da ONU e OMS para reduzir vítimas

Desde os anos 60 são realizados estudos em diversos países sobre a importância da redução da velocidade para diminuir o número de vítimas graves e fatais no trânsito.

Há um consenso entre os especialistas que a cada km/h a mais na média da velocidade o risco de vítimas graves e fatais aumenta substancialmente.

O trabalho realizado pela Organização Mundial da Saúde, intitulado "Controle da Velocidade" (2), (https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/255305/WHO-NMH-NVI-17.7-spa.pdf;jsessionid=9E9AE3715F78EF5EFBA4FA1DC9795D7E?sequence=1) ensina que 5% de diminuição da velocidade média pode representar 30% da redução dos acidentes fatais.

A entidade que comanda a Fórmula 1, a FIA - Federação Internacional de Automobilismo, enfatiza em manifesto a necessidade de evitar o excesso de velocidade: "Stop Speeding", é o quinto item em destaque no documento Road Safety Manifesto (3) (https://www.roadsafety2030.com/manifesto/). A justificativa é simples, a velocidade excessiva é a principal causa dos acidentes com vítimas fatais e graves.

A cada dia, mais de 3.500 pessoas morrem nas ruas e rodovias do mundo. Jovens são as maiores vítimas da violência no trânsito, principal causa da morte na faixa etária de 5 até 29 anos.

Em maio de 2011, a Organizações das Nações Unidas, junto com seu braço em Genebra, a Organização Mundial da Saúde, iniciaram um programa de metas para reduzir à metade o número de mortos entre 2011 e 2020. Dentre as principais estava o controle de velocidade.

Já naquele período, a ONU registrava 1,3 milhão de mortos e estimava entre 20 e 50 milhões de feridos, em decorrência dos acidentes de trânsito. Sem medidas sérias, a tendência era passar de 2 milhões de mortos em poucos anos.

A chamada Década de Ações para a Segurança Viária 2011-2020 (4) (https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/launch/decade_launch/en/) foi o primeiro passo importante, fruto da Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária (5) (https://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/#:~:text=On%2019%2D20%20November%202009,cause%20of%20death%20and%20disability.) realizada em 2009 em Moscou, na Rússia em 2009, para mudar esse quadro.

No Plano Global da Década, o foco foi aperfeiçoar a legislação e sua aplicação rigorosa, impondo o uso de capacetes por motociclistas, garantindo o transporte seguro das crianças nos veículos, combatendo os motoristas alcoolizados e punindo o excesso de velocidade.

Em 2015, ocorreu em Brasília, no Distrito Federal, a Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre a segurança no trânsito. No documento apresentado ao final do evento, intitulado Carta de Brasília (6) https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_PT.pdf?ua=1, merece destaque a recomendação das autoridades do trânsito de mais de 100 países signatários da carta quanto à questão do abuso da velocidade.

> **“Ações recomendadas para fortalecer o gerenciamento da segurança no trânsito e aprimorar a legislação e a fiscalização**
> *...Estabelecer e implementar limites de velocidade seguros e adequados acompanhados de medidas apropriadas de segurança, como sinalização de vias, radares com câmeras e outros mecanismos de restrição de velocidade, particularmente perto de escolas e de zonas residenciais, para garantir a segurança de todos os usuários das vias; “*

No Relatório de 2018 sobre as ações em curso na Década, a Organização Mundial da Saúde e a Fundação Bloomberg enfatizaram as conquistas nos primeiros sete anos.

Dentre as principais, já reflexo do trabalho iniciado em 2011, o uso de capacetes e cintos de segurança, a fiscalização da direção sob efeito de álcool e o combate ao excesso de velocidade.

Novamente, entre as 12 metas estabelecidas para o período 2021-2030 na Terceira Conferência de Alto Nível (7)(https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf?ua=1), realizada em fevereiro de 2020, em Estocolmo, na Suécia, destaca-se a de número 6, cujo foco tem objetivo bem definido:
Reduzir pela metade até 2030 a proporção de veículos trafegando acima do limite de velocidade e com isso conseguir uma redução nas lesões e mortes relacionadas à velocidade.

Metas Globais de Desempenho para a Segurança no Trânsito

META 1 2020

Até 2020, todos os países estabelecerem um plano de ação nacional multissetorial de segurança no trânsito abrangente, com metas e prazos determinados.

META 2 2030

Até 2030, todos os países aderirem a um ou mais dos principais instrumentos jurídicos da ONU relacionados com a segurança viária.

META 3 2030

Até 2030, todas as novas vias com padrões técnicos que considerem a segurança no trânsito para todos os usuários da via ou atinjam classificação de três estrelas ou mais.

META 4 2030

Até 2030, mais de 75% dos deslocamentos serem em vias que atendam aos padrões técnicos que levam em conta a segurança no trânsito para todos os usuários.

META 5 2030

Até 2030, 100% dos veículos novos (produzidos, vendidos, ou importados) e usados atenderem a padrões de segurança de alta qualidade, como os regulamentos prioritários recomendados pela ONU, Regulamentos Técnicos Globais ou reconhecidos requisitos nacionais de desempenho equivalentes.

META 6 2030

Até 2030, reduzir à metade a proporção de veículos trafegando acima do limite de velocidade e reduzir as lesões e mortes relacionadas à velocidade.

META 7 2030

Até 2030, aumentar a proporção de motociclistas que utilizam corretamente capacetes padronizados para cerca de 100%.

META 8 2030

Até 2030, aumentar a proporção de ocupantes de veículos utilizando cintos de segurança ou sistemas padrão de retenção para crianças para cerca de 100%.

META 9 2030

Até 2030, reduzir pela metade o número de lesões e mortes no trânsito relacionados a condutores que consomem álcool e/ou reduzir os casos relacionados a outras substâncias psicoativas.

META 10 2030

Até 2030, todos os países com leis nacionais para restringir ou proibir o uso de telefones celulares ao dirigir.

META 11 2030

Até 2030, todos os países com regulamentações promulgadas sobre tempo de direção e períodos de descanso para condutores profissionais e/ou aderir à regulamentação internacional/regional nesta área.

META 12 2030

Até 2030, todos os países estabelecerem e alcançarem metas nacionais para minimizar o intervalo de tempo entre a ocorrência de um acidente e a atenção emergencial profissional.

- PILAR 1: Gestão da segurança no trânsito
- PILAR 2: Vias e mobilidade mais seguras
- PILAR 3: Veículos mais seguros
- PILAR 4: Usuários da via mais seguros
- PILAR 5: Atenção após o acidente

Em resposta à solicitação da Assembleia Geral das Nações Unidas, em 22 de novembro de 2017, os Estados Membros chegaram a um consenso sobre 12 metas globais voluntárias de desempenho para fatores de risco em segurança viária. Para mais informações: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road-safety-targets/en/.

OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL
17 OBJETIVOS PARA TRANSFORMAR NOSSO MUNDO

Organização Pan-Americana da Saúde

Organização Mundial da Saúde
ESCRITÓRIO REGIONAL PARA AS Américas

Combater o excesso de velocidade foi considerado prioritário pelo Secretário-Geral da Organização Mundial da Saúde, Dr Tedros Adhanom Ghebreyesus (8)(https://news.un.org/en/story/2020/02/1057721), no seu discurso para mais de uma centena de ministros de estado que participaram da Conferência na capital sueca.

A Carta de Estocolmo (9)(https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf) coloca a gestão do controle de velocidade como prioridade. Inclusive destaca a meta de reduzir a velocidade para 30km/h em área urbana que já é considerada prioritária por vários países.

Inclusive sendo aplicada em alguns deles, dentre os quais a Suécia, anfitriã da Conferência. Cabe destacar que o controle de velocidade também mereceu atenção do ponto de vista ambiental. Reduzir a média de velocidade significa diminuir a poluição do meio ambiente, outra meta global.

4- Manual da velocidade para políticas públicas

Em virtude da Década, a ONU e OMS iniciaram a produção de vasto material com o objetivo de auxiliar os países a conseguirem atingir as Metas. Dentre os quais destacamos o Manual da Gestão da Velocidade (10)(https://www.who.int/publications/i/item/speed-management-a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners), elaborado pela Organização das Nações Unidas, junto com o Banco Mundial e a Federação Internacional de Automobilismo (FIA).

O documento tem inclusive versão em português e no seu Resumo Executivo já destacava nos dois primeiros parágrafos a importância do combate ao excesso de velocidade:

> *" A velocidade excessiva e inadequada é o fator mais importante que contribui para o problema das lesões causadas pelo trânsito, enfrentado por muitos países. Quanto maior a velocidade, maior a distância necessária para parar um veículo e, portanto, maior o risco de ocorrer uma colisão. À medida que mais energia cinética deve ser absorvida num impacto em alta velocidade, existe um risco maior de lesão caso a colisão venha a ocorrer.*
> *A gestão da velocidade constitui uma ferramenta muito importante para melhorar a segurança no trânsito....."*

No mesmo documento é enfatizado que, na medida do possível, os radares devem ficar escondidos, uma vez que os usuários que avistarem os equipamentos podem mudar a sua velocidade e até mesmo frear, com medo de levar uma multa.

Nesse sentido, os chamados radares estáticos ou portáteis, geralmente utilizados pelas polícias rodoviárias, são fundamentais porque permitem aos agentes de trânsito movimentarem-se em busca dos pontos críticos.

Ao mesmo tempo, também transmitem para os potenciais infratores a sensação de que poderá ter fiscalização em qualquer trecho.

Essa possibilidade inibe os abusos de velocidade e contribui para a redução da velocidade média, consequentemente dos acidentes, vítimas, danos materiais e contaminação do meio ambiente.

É importante lembrar que na maioria dos países com cultura de segurança viária as autoridades surpreendem os condutores. A fiscalização de velocidade nem sempre é visível.

5- Radares fixos e ocultos são complementares

Reproduzimos um trecho na íntegra do manual da Organização Mundial da Saúde, com observações que deixam claro como utilizar as tecnologias de controle de velocidade em prol da segurança viária.

> *"Uma estratégia altamente eficiente para a gestão da velocidade envolve operações conjuntas com radares de velocidade fixos e móveis (instalados em veículos).*
> *Embora sejam, em geral, facilmente detectados e logo identificados pelos condutores, os radares fixos são uma mensagem consistente de que os excessos de velocidade não serão tolerados e de que existe uma fiscalização no local.*
> *Como estratégia complementar, o uso de radares ocultos móveis, especialmente em áreas urbanas, provou ser muito eficiente em transmitir aos condutores a mensagem de que o excesso de velocidade é ilegal e não será tolerado qualquer que seja o local ou a hora .*
> *Uma combinação dos dois revelou-se muito eficiente na redução da velocidade média de circulação em trechos principais da malha viária – e, em alguns casos, na redução dos limites de velocidade existentes. Radares fixos constituem outra medida útil para lidar com os riscos de colisões ligadas à velocidade num determinado local da rede viária.*
> *Eles podem servir para tratar um ponto crítico, com efeitos mensuráveis sobre as colisões nos locais onde são colocados. Mas há poucas evidências de que têm um impacto na redução das colisões no restante da rede, exceto para o pequeno efeito de "halo" que se estende por alguns poucos quilômetros além do local do radar."*

6- Política de controle de velocidade tornou Espanha referência mundial

O governo espanhol conseguiu uma mudança histórica no comportamento dos condutores através de várias medidas, dentre as quais, o controle de velocidade utilizando toda tecnologia disponível.

Naquele país, o cardápio é variado. São utilizados radares fixos, estáticos, portáteis e móveis. Estes últimos, em veículos em movimento que não são identificados.
Neste vídeo (11)(https://www.youtube.com/watch?v=rA9Tdpz7LxE) de revista equivalente a Quatro Rodas brasileira, o jornalista explica como identificar automóveis comuns com policiais dentro operando radares. Exemplo interessante que demonstra a diferença na abordagem do tema, o que seria muito criticado nas rodovias brasileiras.

A fiscalização embarcada em veículos não identificados não existe por aqui e seguramente seria taxada de indústria da multa. Na Espanha conta com apoio da dos cidadãos e até mesmo da imprensa.

É bem verdade que no nosso país existe uma visão equivocada sobre a visão do tema pela sociedade. Predominantemente, a opinião pública é a favor dos controles de velocidade, até porque a maioria dos brasileiros não possui veículo e corre risco como pedestres, passageiros ou ciclistas. (12)(http://www.abeetrans.com.br/abeetrans/wp-content/uploads/2019/09/Pesquisa-Abeetrans-Parana.pdf)

6.1- Mudança de rumo na Espanha no final dos anos 80

A determinação de combater a violência no trânsito na Espanha teve início no final dos anos 80. Mesmo assim, as autoridades não estavam satisfeitas com a queda dos acidentes e vítimas na década de 90.

Em função disso, passaram a enfatizar o controle de álcool e velocidade, a partir de 2000, e a utilizar radares, principalmente após 2004. Fenômeno semelhante ocorreu na França.

Os resultados obtidos com essa nova estratégia permitiram que a Espanha registre atualmente menos mortos no trânsito do que em 1960, apesar de a frota atual ser 34 vezes maior do que era em 1960. Para entender o sucesso dessa redução de fatalidades, precisamos lembrar que entre 1960 e 2019 a frota espanhola passou de 1 milhão de veículos para 34,5 milhões. O número de condutores habilitados de 2 milhões, em 1960, para 27,2 milhões, em 2019.

6.2- Fiscalização com helicópteros

Além dos radares tradicionais, a DGT- Dirección General de Tráfico, utiliza helicópteros que multam, dentre outras infrações, o excesso de velocidade. As aeronaves permitem aos policiais flagrar praticamente todas as infrações, sem que o condutor sequer note a presença da mesma.

Mais recentemente, a DGT e Guardia Civil, polícia nacional, estão utilizando drones para multarem quem dirige usando o celular e testando o equipamento para autuarem o excesso de velocidade também.

Na Operação Verão de 2020, matéria do El Mundo (13) (https://www.youtube.com/watch?v=kzZgtFycDd4), mostra claramente como as autoridades levam a sério o controle de velocidade e a segurança viária naquele país.

Anunciam a presença de radares fixos, móveis, helicópteros, drones, mais de 200 câmeras especiais para flagrarem o uso de celular ao volante ou falta do cinto de segurança pelos ocupantes.

6.3- Os radares em cascata nas rodovias espanholas

Mais recentemente, a Espanha deu início às chamadas operações com radares em cascata. A estratégia é colocar radares estáticos, com policiais e sinalização visível, que faz os condutores diminuírem a velocidade.

Alguns quilômetros à frente, outros radares totalmente escondidos, que conseguem registrar o excesso de velocidade por trás, flagram infratores que aceleram após passarem pela fiscalização da polícia ou dos radares fixos.

Esse vídeo (14) (https://www.youtube.com/watch?v=2J1INqnia-w) mostra como o sistema funciona e que as autoridades espanholas, assim como ocorre em outros países, como na França, não toleram o desrespeito aos limites de velocidade.

Modificações da legislação recente da Espanha, anunciadas pelo Ministro do Interior, estabeleceram inclusive multas para quem utiliza equipamentos antiradar e até mesmo aplicativos com essa função.

6.4- Sistema que fiscaliza velocidade média e limites mais baixos

Outra tendência é o chamado sistema Tudor, utilizado na Itália e outros países da Europa, basicamente nas rodovias pedagiadas que são fechadas, com poucos acessos.
Nestes casos, a cada 5km ou 10km aproximadamente o motorista passa por radares que identificam o veículo e calculam sua passagem pelos controles anteriores para estabelecer a velocidade média. Caso esteja acima do limite médio do trecho o condutor é punido.

7- França comprova os benefícios do combate ao abuso na velocidade

A França também conseguiu reduzir as mortes no trânsito a níveis inferiores aos da década de 60, apesar do aumento da frota e número de condutores habilitados. A preocupação com o excesso de velocidade é prioridade das autoridades francesas.

Segundo o órgão responsável pela segurança viária da França, a velocidade é a principal causa de acidentes fatais no país (31%). A malha rodoviária em que os acidentes mortais são mais frequentes é a das estradas de mão dupla sem separador central (55% das mortes nas estradas).

Em 1º de julho de 2018, a velocidade máxima autorizada passou de 90km/h para 80 km / h nessas estradas onde a mortalidade é maior (decreto n° 2018-487 de 15 de junho de 2018).

As informações acima foram utilizadas pelo órgão de segurança rodoviária da França (15) (https://www.securite-routiere.gouv.fr/dangers-de-la-route/la-vitesse-et-la-conduite/abaissement-de-la-vitesse-maximale-autorisee-de-90-80) para justificar a redução de velocidade permitida pela nova legislação, que contou com estudos, depoimentos e a colaboração de um dos maiores especialistas em redução de acidentes pelo controle da velocidade.

7.1- Empresas contratadas para fiscalização embarcada

Em 2018, a França iniciou uma experiência inédita na região da Normandia. Foi contratado o serviço de uma empresa privada e, 83 carros, com radares embarcados e motoristas comuns (16), circulavam (https://www.securite-routiere.gouv.fr/radars/differents-types-de-radars/radars-mobiles/voiture-radar), para circular nas rodovias registrando os condutores que abusavam da velocidade.

A medida foi uma alternativa ao vandalismo de alguns movimentos populares na França que atacavam viaturas policiais com radares, assim como destruíam os equipamentos fixos. Naturalmente gerou polêmica mas o governo não desistiu.

Os resultados foram tão positivos que, desde janeiro de 2021, mais de 120 novos veículos de radar privatizados estão circulando em determinadas regiões. Até o final de 2021, a previsão é que 450 carros não identificados estarão nas rodovias nessas condições.

Diferente dos policiais que fazem rondas de 2h com radares embarcados, as empresas contratadas operam 24h por dia, com três turnos de motoristas. Inclusive nos finais de semana e feriados.

Somente em três meses de testes na Normandia, os veículos percorreram 200 mil quilômetros e meta do governo francês é triplicar essa presença nas estradas.

Estima-se que o total de multas flagradas por excesso de velocidade passe de 1,5 milhão para 12 milhões por ano, gerando arrecadação total de mais de 2 bilhões de euros por ano. Mais do dobro dos 810 milhões de 2019.

8- Estudos do Reino Unido mostram apoio da sociedade e redução de letalidade

A Real Sociedade para Prevenção de Acidentes (The Royal Society for the Prevention of Accidents-Rospa) divulgou um resumo interessante de várias pesquisas. (17) *(https://www.rospa.com/media/documents/road-safety/speed-cameras-factsheet.pdf)*

Apesar da resistência de muitos condutores aos radares, pesquisa de 2017 apurou que 60% dos motoristas reconhecem que radares salvam vidas.

Em 2008, entre os motoristas, 47% achavam que tinham radares demais. Em 2017, esse índice caiu para 29%, embora o número de radares aumentou substancialmente no Reino Unido.

Estudo independente que analisou os dados de 4 anos dos locais onde estavam instaladas mais 4.000 câmeras de segurança, que fiscalizam velocidade e sinal vermelho, comprovou grande redução de colisões, mortos e feridos graves nestes pontos.

Nos locais com presença dessas câmeras, o número de veículos acima do limite de velocidade caiu 70%, e nos locais com radares portáteis, 18%.

Nos casos de abusos de velocidade mais graves, que no caso britânico é considerado 23km/h (15 milhas por hora), o total de condutores nesta condição reduziu em 91% onde existem radares fixos e 36% com portáteis.

A média da velocidade em todos esses locais caiu 6%. Nos locais com radares fixos o número de mortos e feridos graves caiu 42%. Os atropelamentos de crianças diminuíram 32% onde existem essas câmeras.

Outro estudo realizado pela RAC Foundation (18) (https://www.racfoundation.org/wp-content/uploads/2017/11/Average_speed_camera_effectiveness_Owen_Ursachi_Allsop_September_2016.pdf) estudou os resultados obtidos entre 2000 e 2015, em locais onde foram instalados radares. O número de colisões com mortos ou feridos graves caiu entre 25% e 46%, conforme o local. As colisões com ferimentos leves entre 9% e 22%.

O estudo identificou ainda que a tendência é o aumento da instalação desses equipamentos na medida que o custo da operação e instalação de radares fixos por milha (1,6km) era de 1,5 milhão de libras em 2.000 e já tinha caído para 100 mil libras esterlinas em 2015.

9- Pesquisas em vários países confirmam apoio ao uso dos radares e punição rigorosa dos infratores

Uma das maiores pesquisas sobre a opinião da sociedade em relação à fiscalização da velocidade com radares e similares, realizada com 23.000 motoristas de automóvel de 23 países da Europa (19), (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/specialist/knowledge/pdf/speed_enforcement.pdf) revelou que 76% dos entrevistados eram a favor do aumento da fiscalização.

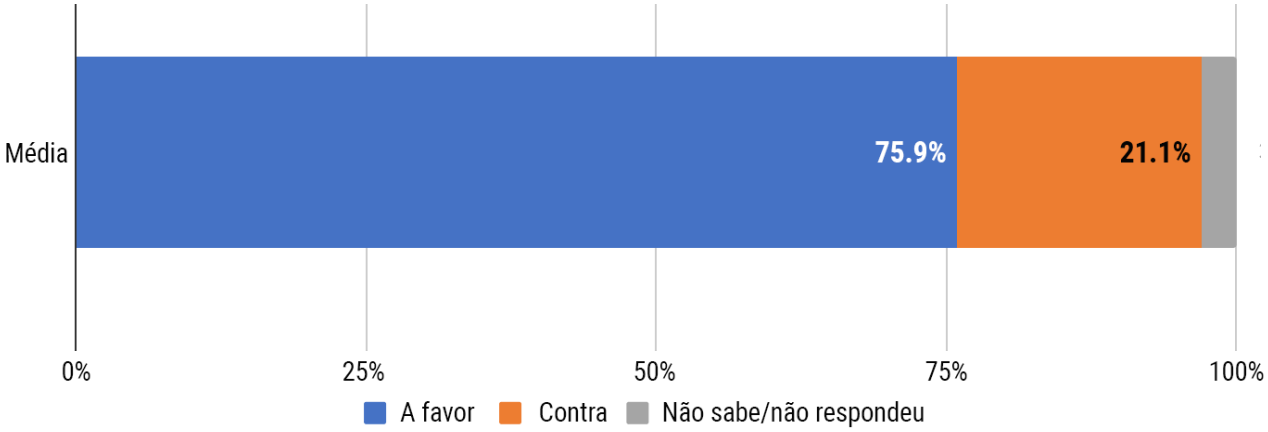
Sendo que 66% defendiam o uso de radares e 60% apoiavam as multas e outras penalidades.

Estudo divulgado pela AAA Foundation for Traffic Safety (20), (https://aaafoundation.org/2018-traffic-safety-culture-index/) em 2019, apurou que 54.2% reconhecem que excesso de velocidade nas rodovias é perigoso e 64% têm a mesma avaliação sobre dirigir em áreas residenciais.

Já quanto à fiscalização, 66% consideram que a polícia deve punir motoristas que dirigem 23 km/h acima do limite nas rodovias, embora 50% reconheçam que fez isso nos últimos 30 dias.

9.1 No Brasil, população também apoia, mas faltam informações sobre os benefícios do controle de velocidade

No Brasil, pesquisa do Instituto Paraná, com apoio da Abeetrans, apurou que 75,9% dos entrevistados aprovam os controladores eletrônicos de velocidade quando ficam cientes dos benefícios em termos de redução de acidentes e vítimas.



Quanto melhor informados da importância dessa tecnologia, bem como a gravidade da violência no trânsito brasileiro, maior a compreensão sobre a necessidade de utilizar todos os meios possíveis para evitar comportamentos de risco e punir infratores.

Muitos motoristas acreditam que a finalidade dos radares é arrecadatória e que as empresas são beneficiadas diretamente com as multas. É curioso inclusive que 66,1% dos motoristas acreditem que o dinheiro arrecadado com multas seja transferido para as empresas que instalam os controladores de velocidade e um percentual maior de 75,8% dos pedestres tenham a mesma crença.

A avaliação dos pedestres é ainda mais surpreendente porque eles não seriam vítimas da suposta "indústria da multa", afinal na condição de pedestres e passageiros só podem ser beneficiados. Mas essa interpretação é fruto do trabalho de mídia realizado pela **"indústria de recursos de multas".** Não há outra explicação racional.

Outra corrente de motoristas e pedestres acredita que o foco é aumentar a receita do Poder Público. Fica claro na pesquisa que é preciso esclarecer melhor a opinião pública sobre a necessidade de investir na segurança viária e que tecnologias como os controladores de velocidade podem ser inclusive financiados pela "fábrica de infratores".

Medida adotada em vários países que já revelam inclusive sua intenção de dobrar a receita punindo mais infratores, conforme o caso que citamos da França.

10 – Estudo das Seguradoras americanas atribuiu 37.000 mortes a mais entre 1993 e 2017 por causa do excesso de velocidade

Estudo do Instituto das Seguradoras (The Insurance Institute for Highway Safety) analisou as consequências no longo prazo. O trabalho teve como foco o período entre 1993 e 2017. A escolha de 1993 foi por ser o ano em que nos EUA foi estabelecido o limite máximo de 55 milhas por hora (90km/h) em todas as rodovias americanas.

Ao longo dos anos, muitos estados passaram a adotar limites maiores, sendo que predomina atualmente 70 mp/h (112km/h) na maioria dos trechos rurais das rodovias em 22 estados. O simples aumento de 5 milhas por hora (8km/h) em alguns estados, foi associado com aumento de 8% das mortes nas rodovias.

No total, o estudo estimou que ocorreram 37.000 mortes (21) (https://www.iihs.org/topics/bibliography/ref/2188) a mais, no período, do que teriam ocorrido, caso o limite de 90km/h, estabelecido em 1993, fosse respeitado. Os abusos na velocidade causaram, segundo o trabalho, cerca de 1.900 mortes a mais em 2017.

A presença de radares fixos e métodos similares pode contribuir para redução de até 88% dos excessos de velocidade acima de 16km/h, segundo três estudos realizados pelo mesmo Instituto em Maryland, Arizona e no Distrito de Columbia. A queda ocorreu entre 6 e 8 meses, conforme o estado.

10.1- Resultados obtidos em outros países no combate ao excesso de velocidade

O norueguês Rune Elvik, considerado um dos maiores especialistas no assunto, explica em vídeo, realizado para o governo francês, detalhes dos resultados obtidos em outros países. A simples redução de 3,7km/h na Suécia, baixando a velocidade média de 87,7km/h para 84km/h, reduziu a mortalidade nos acidentes em 41%.

Na Noruega, a diminuição da velocidade média de 85,1km/h para 83,2km/h reduziu em 22% as mortes nos acidentes. Na Alemanha, foram obtidos resultados semelhantes e na França, a redução da velocidade média em 9km/h nas rodovias de pista simples, contribuiu com queda em 31% das mortes.

No estudo de 2013, financiado pela Comissão Européia de Mobilidade e Transportes (22) (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/specialist/erso/pdf/safety_issues/road_safety_mesures/03-speed_enforcement_en.pdf), focado na aplicação rigorosa dos controles de velocidade, o termo utilizado para definir os infratores é speed offenders . Embora não possamos traduzir ao pé da letra, poderíamos interpretar que o desrepeito ao limite de velocidade é uma ofensa à vida humana.

Dentre as recomendações do referido estudo, está o uso de radares de velocidade 24h em pontos fixos. Assim como radares portáteis, dentre esses os de tipo pistola ou estáticos, exatamente porque podem ser utilizados em diferentes locais e surpreender os infratores.

Nos vários estudos mencionados no documento indicado, há referências a trabalhos científicos que identificaram a redução de 35% de acidentes graves onde existia radar fixo em área urbana e 14% nas vias urbanas fiscalizadas com radares portáteis.

Inclusive, é destacada a vantagem de modelos que permitem o acionamento a distância pelo agente de trânsito, tornando ainda mais difícil detectar a presença do equipamento ou autoridade, evitando assim freadas bruscas.

Radares móveis embarcados em carros ou vans não identificados também são citados como importantes.

A imprevisibilidade das operações de fiscalização de velocidade é essencial, porque tem efeito dissuasivo, estimulando os condutores a dirigirem dentro dos limites de velocidade, não importando onde ou quando.

O mesmo documento reforça a importância de fiscalização escondida. Explicam que um percentual muito menor de condutores dirige acima da velocidade quando sabem que radares podem estar invisíveis para o motorista.

Por outro lado, quando os equipamentos estão visíveis, a tendência de muitos infratores é acelerar após passar pelo controle fixo e visível. Por esta razão foi desenvolvida também a fiscalização em cascata que une as duas medidas.

10.2- Radarização e controles cada vez mais rígidos

Em todos os trabalhos e países fica evidente que o objetivo das medidas de fiscalização utilizando todas as tecnologias disponíveis, dos radares aos drones, não é arrecadatório e sim tem foco na redução de acidentes e vítimas. Mais recentemente o combate à poluição.

Para isso, é essencial o controle da velocidade. Tema que também foi debatido na Conferência de Estocolmo da Década 2021-2030.

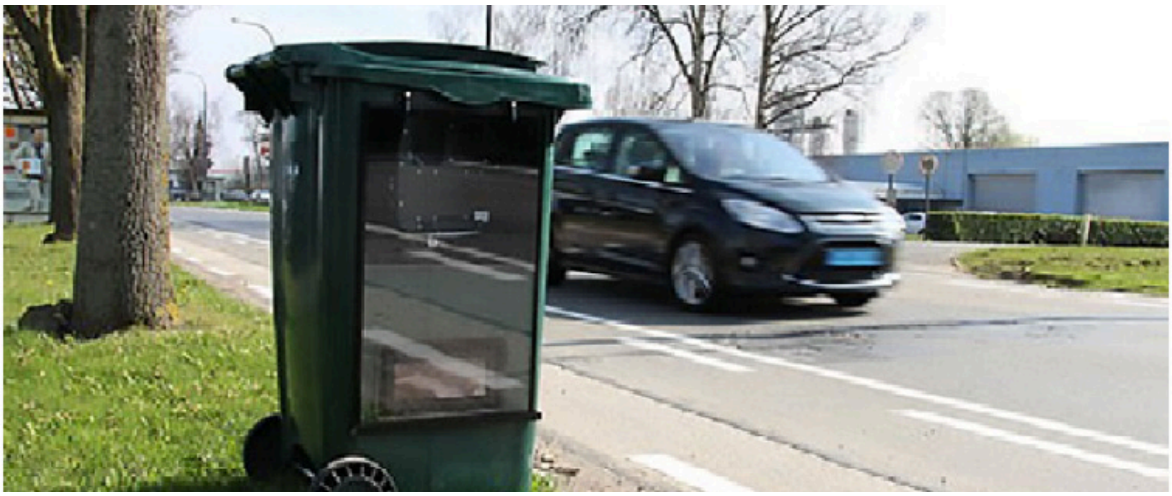
Na Argentina, a Associação Nacional de Segurança Viária, no dia 18 de janeiro de 2021 celebrava a instalação de radares na província de Córdoba. O termo utilizado naquele país atualmente é "radarização" das rodovias e vias.

O mesmo fenômeno ocorre em outros países como México, Canadá, Chile, Turquia e Letônia, para citar apenas alguns.

Mas não é apenas a instalação de radares que ganha a atenção das autoridades. Os aplicativos que informam sua presença, até mesmo sistemas como waze, google maps, GPS e similares não podem ter essa função ativada sob risco de multas

Isto ocorre na Suíça, Alemanha, Turquia, Macedônia, Chipre e agora está sendo objeto de estudos da Dirección General de Tráfico (DGT) da Espanha. Na Alemanha a multa é de 75 euros, segundo legislação que entrou em vigor em abril de 2020.

É importante lembrar que radares podem estar escondidos até mesmo em falsas lixeiras como a da foto.



Do ponto de vista da velocidade, as placas com limite de velocidade são suficientes para os condutores, além da informação de que existem radares fixos, portáteis e móveis em operação. Neste sentido, o controle de velocidade sempre foi realizado dessa forma.

Nos EUA, por exemplo, os radares surgiram em Chicago em 1954, mas o limite de velocidade foi estabelecido pela primeira vez em 1901. Atualmente, existe até fiscalização aérea em alguns estados norte-americanos.

No Brasil, a primeira lombada eletrônica foi instalada em 1992, na cidade de Curitiba, no Paraná. Na maioria dos estados brasileiros, as polícias rodoviárias estaduais praticamente trabalham sem radares disponíveis. Os raros instalados são os equipamentos fixos, normalmente em locais de grande índice de acidente.

Na Suíça, o controle rigoroso do excesso de velocidade com radares fixos, portáteis ou móveis, tornou as rodovias do país dentre as mais seguras da Europa, segundo o European Transport Safety Council.

Nas rodovias com no mínimo pista dupla, onde o limite máximo é de 120km/h morreram 187 pessoas, em 2019, num país com quase 9 milhões de habitantes, equivalente aos que morrem nas rodovias brasileiras num único feriado prolongado.

Em 2018, por exemplo, na região de British Columbia, no Canadá, conhecido pelo povo educado e bom nível de renda, com população de 5 milhões de habitantes, foram registradas 314 mortes nas estradas.

É uma das razões que explica o forte apoio da opinião pública canadense ao controle de velocidade, que está em torno de 70%, em pequisa realizada em 2020. (23) (https://biv.com/article/2020/06/unswerving-support-automated-speed-enforcement-bc-poll-finds)

11- Custo humano e econômico dos sinistros com excesso de velocidade nos EUA

Nos EUA, excesso de velocidade é uma das maiores causas de acidentes, mortos e feridos nas rodovias e vias urbanas. Entre 2010 e 2019, é o fator principal de 30% dos acidentes ocorridos no país, conforme indicam os seguintes órgãos: The National Highway Traffic Safety Administration e Federal Highway Administration (FHWA), Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) .

Todos órgãos apoiam medidas de controle de velocidade, particularmente utilizando tecnologia.

Além da preocupação social e de segurança viária, os acidentes também preocupam as autoridades norte-americanas pelo impacto econômico. Estudo do National Highway Traffic Safety Administration em 2015, identificou que apenas os acidentes relacionados à velocidade eram responsáveis por perdas econômicas US$ 51 bilhões (24), (https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/812013.pdf) na época e associados com a perda de 13.543 vidas, ou seja, 31% das mortes no país em sinistros de trânsito em 2006.

12- Excesso de velocidade pode gerar multas de 200 mil euros

A punição aos infratores na Europa tem critérios diferentes conforme o país. Dentre eles, a possibilidade de o valor da multa ser estabelecido conforme o nível de renda mensal do infrator.

Em 2002, um executivo de multinacional de telefonia celular foi multado em 103 mil euros, mais de R$ 700 mil, na Finlândia por dirigir sua motocicleta a 72km/h num trecho de 50km/h. A multa era equivalente a 14 dias de seu salário anual.

Velocidades acima de 21km/h do limite podem ocasionar a suspensão da sua carteira até multas baseadas nos seus rendimentos anuais.

Metodologia semelhante é adotada na Suíça, onde um motorista bateu recorde com sua Ferrari, ao ser multado a 130 km/h e como era milionário, recebeu multa equivalente a 200 mil euros (25) (https://www.sueddeutsche.de/auto/rekord-bussgeld-200-000-euro-strafe-fuer-schweizer-bleifuss-1.67568), ou seja, R$ 1,4 milhão. O valor correspondia a 7% dos recursos no banco do infrator, estimado na época em aproximadamente 15 milhões de euros.
O que leva a conclusão de que usar a famosa frase: “Você sabe com quem está falando?”, muito utilizada no Brasil por autoridades e pessoas com muitos recursos, pode significar uma multa muito mais elevada em alguns países da Europa.

Vários países caminham nesse sentido, para tornar as multas mais socialmente justas. Mas, além da multa, a possibilidade de perder a licença imediatamente e até ser preso é cada vez maior.

Na Noruega, andar a 175km/h num trecho de 110km/h, garante no mínimo 18 dias na cadeia, sem nenhuma possibilidade de não ser cumprido. O que no Brasil levaria milhares de youtubers, que postam vídeo dirigindo em velocidade superiores a 180km/h, a passarem a maior parte da sua vida na cadeia.

Já a CNH, é suspensa de fato, e não como ocorre com os motoristas brasileiros que ficam impunes na prática. A penalidade varia de 3 meses a 3 anos. Além da multa mínima de 1.183 euros, equivalente a mais de R$ 7.000.

Na Dinamarca, condutores que trafeguem nas rodovias acima de 140km/h, além de multa e risco de ficar sem a habilitação de 6 meses até 10 anos, têm que fazer uma doação compulsória de 500 coroas dinamarquesas para entidades de vítimas de trânsito, o equivalente a R$ 450,00.

12.1- Proibição de uso de detectores de radares e aplicativos que indicam essa informação

Em fevereiro de 2020, passou a ser proibido na Alemanha (26) (https://advrider.com/germany-bans-gps-speed-camera-alerts/) o uso de informações sobre a presença de radares ou policiais até mesmo nos aplicativos tipo Waze. A função tem que ser desativada do celular ou equivalente.

O curioso é que a BMW, fabricante alemã de carros potentes, anunciava no final de 2020 que pretendia lançar um serviço que informasse a presença dos radares e controles de velocidade nas ruas e rodovias para os proprietários do carro.

Entretanto, o serviço não pode ser utilizado na Alemanha e vizinha Suíça. Neste caso, o fabricante está contribuindo para que os infratores fiquem impunes. Bem diferente do que ocorre na Suécia, onde a cultura da segurança impera em fabricantes como a Volvo.
Detectores de radares e laser, que alertam sobre policial com radar portátil, além da multa, podem gerar prisão em vários países da Europa.

Na Austrália, o uso de detector de radares, dependendo da região, implica em multa de 1.200 dólares australianos para condutores de automóvel e 1.500 para motoristas de caminhão.

Nos EUA, a polícia de New York solicitou ao Google que retirasse essa indicação, seja da presença de radares como localização de policiais, porque contribuiria com os criminosos. Radares espalhados pela cidade contribuíram com a redução de acidentes na metrópole mais importante do mundo.

Em 2019, depois da morte de crianças atropeladas por motoristas em excesso de velocidade, a prefeitura de New York decidiu instalar mais 2.000 radares (27) (https://www.youtube.com/watch?v=r9wW_bSz2g0). A cidade terá mais radares fixos que todas as rodovias federais brasileiras somadas, onde, segundo o DNIT, existem em torno de 1.800 em operação.

Em dezembro, o prefeito solicitou autorização para operar 24h com os equipamentos, já que a legislação aprovada inicialmente previa o funcionamento dos equipamentos em 750 pontos próximos de escolas, das 6h às 22h. Ocorre que 75% das mortes no trânsito em New York, em 2020, ocorreram justamente no horário em que as câmeras não podiam multar.

A situação ficou tão grave durante esse ano de medidas restritivas devido à Covid-19, que a violência decorrente dos acidentes foi denominada de “Pandemia da Velocidade”, já que o número de mortos aumentou em função dos sinistros de trânsito.

Para evitar que os motoristas identifiquem a presença dos radares operados dentro de veículos estacionados e passem a informação adiante através de aplicativos, autoridades australianas (28) (https://www.caradvice.com.au/912907/nsw-to-switch-to-unmarked-mobile-speed-camera-cars/) determinaram a retirada de placas sobre a presença dos equipamentos, inclusive o fim da pintura desses veículos, que tinha o objetivo de informar que ali estava sendo operado um radar portátil ou móvel por um agente de trânsito.

Radares móveis que eram identificados na Austrália agora não terão pintura que alertava os motoristas

Outro aspecto interessante é que em muitos dos países europeus, a tolerância do radar fixo varia entre 3km/h e 5km/h, contra os 7km/h ou 7% acima de 100km/h no Brasil.

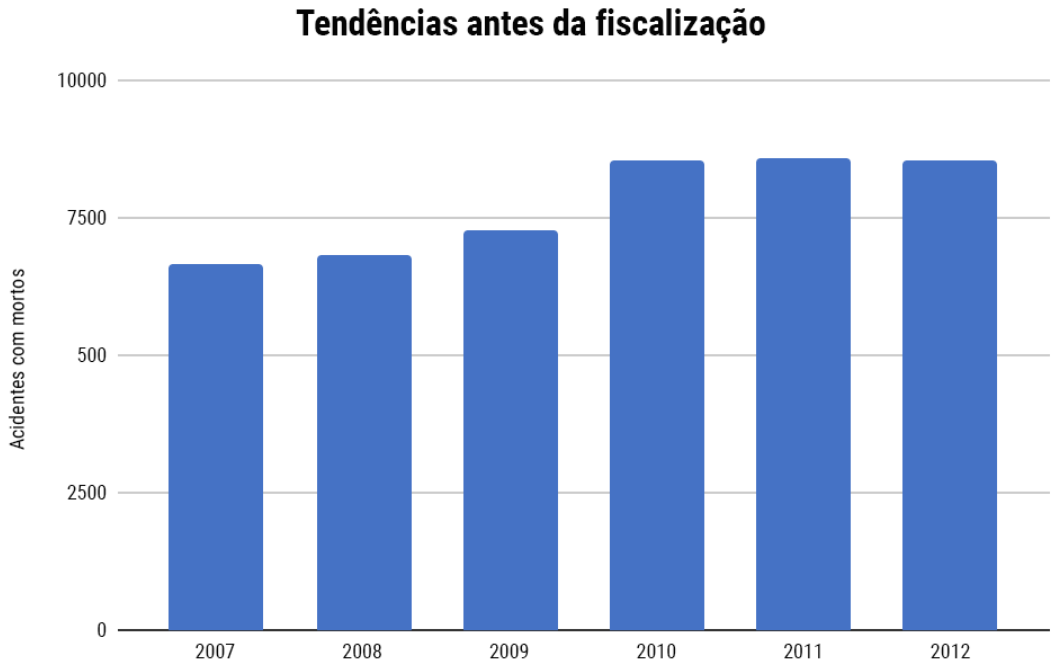
O que fica evidente é que os resultados obtidos com o uso de tecnologia para controle de velocidade, estimulam as autoridades a serem cada vez mais rigorosas.
A chamada tolerância zero está se espalhando pelo mundo, com foco no “Vision Zero”, ou seja, a meta de eliminar as mortes em decorrência da violência no trânsito estabelecida pela Suécia. Para isso é fundamental o uso de tecnologia e aplicação rigorosa da lei, o chamado “speed enforcement”.

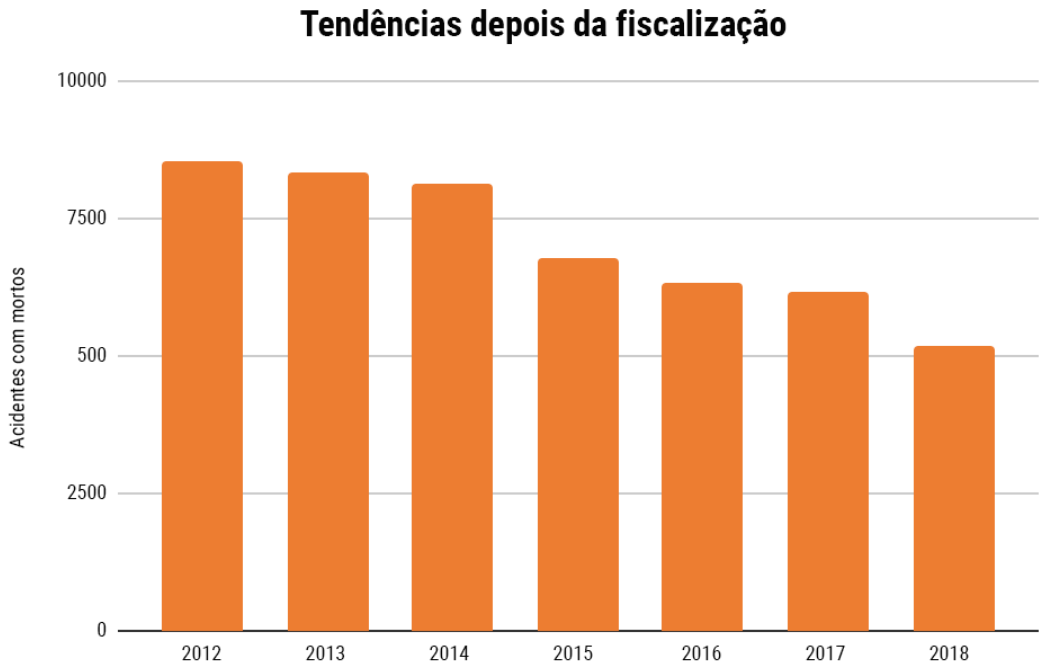
Os gráficos sobre os resultados obtidos nas rodovias federais brasileiras, confirmam que o uso da fiscalização eletrônica produz resultados substanciais em todos os continentes.

Outro aspecto interessante é que em muitos dos países europeus, a tolerância do radar fixo varia entre 3km/h e 5km/h, contra os 7km/h ou 7% acima de 100km/h no Brasil.

O que fica evidente é que os resultados obtidos com o uso de tecnologia para controle de velocidade, estimulam as autoridades a serem cada vez mais rigorosas.
A chamada tolerância zero está se espalhando pelo mundo, com foco no “Vision Zero”, ou seja, a meta de eliminar as mortes em decorrência da violência no trânsito estabelecida pela Suécia. Para isso o uso de tecnologia e aplicação rigorosa da lei é fundamental.

Os gráficos sobre os resultados obtidos nas rodovias federais brasileiras, confirmam que o uso da fiscalização eletrônica produz resultados substanciais em todos os continentes.





Fontes: SOS Estradas – DNIT – Abeetrans – PRF

13- Realidade antes da política antiradar

O discurso da indústria da multa contaminou o governo, em particular o presidente. Como consequência, várias medidas foram tomadas que podemos chamar de "política antiradar". Nesse sentido, o país entrou na contramão, contrariando todos os estudos e experiências no exterior e no Brasil.

Em matéria divulgada em 2017 pela rede RPC do Paraná e veiculada no canal da PRF (29), (https://www.youtube.com/watch?v=uThJJQzgjeM) do Paraná, os números da fiscalização eletrônica mostravam a ponta do iceberg e a necessidade de investir no controle de velocidade.

Nos primeiros seis meses de 2017, apenas nas rodovias federais do Paraná, 175.485 motoristas foram flagrados em excesso de velocidade. Sendo 126.791 autuados utilizando os radares portáteis.

A PRF informou à reportagem, na ocasião, que essa diferença ocorria porque os condutores já sabiam onde estavam os radares fixos, depois de reduzir no ponto específico voltavam a acelerar, apesar de o limite da via continuar o mesmo. Logo depois eram flagrados pelos radares portáteis.

O PRF entrevistado ainda enfatizava que o ideal seria que os motoristas respeitassem a sinalização de limite de velocidade e que não fosse necessário o controle eletrônico.

Em 2018, em trecho da BR-376 no Paraná, a Polícia Rodoviária Federal registrou 1 veículo em excesso de velocidade a cada 37 segundos. Naquele ano, foram mais de 290 mil multas (30) (https://www.folhadelondrina.com.br/geral/prf-flagra-mais-de-290-mil-veiculos-em-excesso-de-velocidade-1024454.html) por excesso de velocidade, apenas nas rodovias federais paranaenses.

~
O caso do Paraná é ainda mais interessante porque a Polícia Rodoviária Estadual utiliza radares portáteis que são praticamente o único instrumento utilizado para fiscalizar e punir quem abusa da velocidade nas rodovias estaduais, devido a uma lei que praticamente inviabilizou os radares fixos nas rodovias estaduais daquele estado.

Lei 12826 - 28 de Dezembro de 1999
Publicado no Diário Oficial no . 5649 de 29 de Dezembro de 1999
Súmula: Proíbe o DER de contratar a prestação de serviço de empresas privadas que tenham por finalidade exercer o controle e a fiscalização do trânsito em rodovias estaduais e adota outras providências.
A Assembleia Legislativa do Estado do Paraná decretou e eu sanciono a seguinte lei:
Art. 1º. Fica o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná, proibido de contratar a prestação de serviço de empresas privadas que tenham por finalidade exercer o controle e a fiscalização do trânsito em rodovias estaduais.
§ 1º. É vedada a participação de empresas privadas no produto da arrecadação de multas registradas por excesso de velocidade nas estradas estaduais, inclusive as concessionadas.
§ 2º. A fiscalização que trata o "CAPUT" deste artigo, somente será realizada, com veículos oficiais caracterizados, pelo agente da autoridade de trânsito ou pela Polícia Rodoviária Estadual.

Embora o § 1º. da legislação em questão seja pertinente, porque não tem cabimento participação na arrecadação das multas por empresa privada, a norma praticamente inviabilizou a utilização de radares fixos.

Limitando aos abusos identificados por policiais, o que operacionalmente é muito complicado devido ao efetivo e outras atribuições dos policiais, principalmente combate ao crime e atendimento aos acidentes.

Em 2003, o então governador Roberto Requião, criou mais um obstáculo ao uso de radares fixos, ao proibir o DER de alugar os equipamentos.

Lei 14039 - 25 de Abril de 2003
Publicado no Diário Oficial no . 6465 de 28 de Abril de 2003
Súmula: Proíbe a locação de equipamentos eletrônicos e outros que especifica, pelo DER.
O Governador do Estado do Paraná, nos termos dos §§ 5º e 7º, do art. 71, da Constituição Estadual, promulga a seguinte lei, por não ter sido mantido pela Assembleia Legislativa o veto aposto ao Projeto de Lei nº 599/99:
Art. 1º. Fica o Departamento de Estradas e Rodagem do Estado do Paraná proibido de locar equipamentos eletrônicos, fotográficos, elétricos, mecânicos ou similares, que tenham por finalidade exercer o controle e a fiscalização do trânsito em rodovias estaduais. Art. 2º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Legislações como essas deixam a fiscalização limitada e facilitam a vida dos infratores.

Ao mesmo tempo, especialistas reconhecem a importância dos equipamentos nas rodovias federais concedidas e fiscalizadas pela PRF. Em matéria do jornal Gazeta do Povo do Paraná (31) (https://www.gazetadopovo.com.br/parana/acidentes-rodovias-federais-parana-caem-entre-2010-2020/), sobre o período 2010-2020, ao comentar a redução dos acidentes nas rodovias federais do estado, Fabiana Bartalini Von der Osten, professora do curso de Engenharia Civil da PUC-PR e mestre em Transportes, citou a importância dos radares:

"Na BR-376, ali na região de Ponta Grossa em sentido a Curitiba, na Serra de São Luiz do Purunã, havia muitos acidentes antes da concessão. Depois que essa rodovia foi concessionada, o número de acidentes caiu drasticamente, porque foi recuperada a pista, foram instalados radares, a velocidade foi mais controlada, tem sinalização com aquele 'olho de gato' em toda a via. Como há um controle maior na velocidade dos veículos, seja pelos radares fixos ou pelos móveis da PRF, os acidentes tendem a ser menos graves. As pessoas têm respeitado mais os limites de velocidade. E, por mais que tenha o acidente, a velocidade é menor e ele se torna menos grave", comentou.

13.1- Abusos em todas as regiões

No feriado de Finados de 2017, a PRF da Paraíba, mostrou que o problema no Nordeste não era diferente do sul.
No site do governo da Paraíba, o trabalho da corporação era objeto de extensa reportagem, a qual descrevia os abusos, inclusive de caminhão de combustível dirigindo a 133km/h em trecho de 80km/h para veículos pesados.

"Em um dos pontos que foi colocado o aparelho de radar foi no trecho entre Mamanguape e João Pessoa, onde inclusive, nos últimos dias registrou-se duas ocorrências de acidentes com vítimas fatais, provocadas por excesso de velocidade. Em apenas três horas de fiscalização, o equipamento registrou 707 veículos com excesso de velocidade e o que mais chamou atenção foi um caminhão que faz transporte de combustível (carga perigosa), transitando a 133 quilômetros por hora. Outros dois veículos: Audi Q5, detectado com 177 e um Ford Ka com 169 quilômetros por hora."(32)(https://auniao.pb.gov.br/noticias/caderno_paraiba/prf-flagra-mais-de-mil-veiculos-com-excesso-de-velocidade)

No Carnaval de março de 2019, a PRF do Ceará flagrou mais de 3.000 motoristas (33) (https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/prf-flagra-mais-de-3-mil-motoristas-em-excesso-de-velocidade-em-estradas-no-ceara-1.2071548) em excesso de velocidade. Mais uma prova de que não importa o estado, os abusos são semelhantes.

No início de 2018, em Petrópolis, região serrana do Rio de Janeiro, a PRF registrou mais de 700 veículos em excesso de velocidade (34) (https://g1.globo.com/rj/regiao-serrana/noticia/prf-flagra-carro-a-181-kmh-e-outros-700-veiculos-em-excesso-de-velocidade-na-br-040-em-petropolis-no-rj.ghtml), em poucas horas.

No período natalino de 2018, durante três horas de fiscalização, a PRF de Minas Gerais flagrou 282 veículos acima do limite de 100km/h na BR-040 em Nova Lima, região metropolitana de Belo Horizonte.

Um dos veículos trafegava a 180km/h (35) (https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2018/12/25/policia-rodoviaria-flagra-mais-de-280-veiculos-com-excesso-de-velocidade-na-grande-bh-em-apenas-tres-horas.ghtml) num trecho muito movimentado. Não foi possível checar se era um auxiliar do Papai Noel atrasado ou alguém com pressa de ver Jesus.

Já em 2014, outra matéria jornalística feita na BR-101 em Santa Catarina revelava o mesmo comportamento. Na ocasião, a PRF flagrou 1.442 (36) (https://www.nsctotal.com.br/noticias/policia-rodoviaria-federal-flagra-cinco-veiculos-por-minuto-em-excesso-de-velocidade-na-br) veículos em excesso de velocidade na BR-101 numa tarde em operação de apenas cinco horas.

Os policiais registraram o equivalente a cinco veículos por minuto acima da velocidade permitida para o trecho, que é de 80km/h.

Em 9 de junho de 2019, já no atual governo, a mesma PRF, no trecho da BR-101 de Santa Catarina, em que o limite era de 110km/h, flagrou 275 veículos acima do limite em poucas horas. Sendo 1 motociclista a 280km/h (37) (https://estradas.com.br/prf-flagra-275-veiculos-em-excesso-de-velocidade-na-br-101-em-paulo-lopes-e-imbituba/) e um carro a 189km/h.

Pouco mais de dois meses depois, a PRF ficou sem os radares portáteis, devido à determinação do presidente da República em 16 agosto de 2019.

É evidente que os abusos continuaram e até aumentaram, já que não havia mais fiscalização e assim permaneceu até pelo menos 23 de dezembro de 2019, quando a Justiça determinou a volta dos equipamentos.

Nas rodovias estaduais gaúchas não existe também diferença de comportamento. Levantamento feito pelo Comando Rodoviário da Brigada Militar (CRBM), do Rio Grande do Sul, registrou o excesso de velocidade nas estradas do litoral gaúcho como a infração de trânsito mais flagrada em 75 dias da Operação Golfinho, entre dezembro de 2018 e fevereiro de 2019.

Segundo o relatório, foram geradas 28.297 multas nas rodovias estaduais (38) (https://estradas.com.br/excesso-de-velocidade-e-a-infracao-de-transito-mais-flagrada-nas-estradas/) com esse tipo de infração – o número representou aumento de 130% em comparação com o mesmo período da temporada anterior, que teve 12.263 registros.

Passou de 377 multas diárias para 163 da Operação Golfinho do ano anterior. Sinal de que "navegar nas rodovias" estava muito mais perigoso para quem respeita as leis.

Nem a pandemia conteve os infratores brasilienses. A prova é que na capital federal foram mais de 1,4 milhão de multas por excesso de velocidade em 2020 (39) (https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2021/02/10/no-df-14-milhao-de-motoristas-foram-multados-por-excesso-de-velocidade-em-2020.ghtml). Portanto, aproximadamente 4.000 por dia.

Justamente o ano em que mais o Brasil discutiu a importância da preservação da vida. O discurso no Congresso, o drama no país, ao que parece não sensibilizou os motoristas em Brasília.

Quantos teriam morrido caso não tivesse o controle de velocidade que ao menos inibiu outras infrações? Alguém pode acreditar que foram 1,4 milhão de infrações injustas da suposta "indústria da multa"?

No último dia da Operação Carnaval 2019, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) de SC flagrou mais de 6.500 veículos em excesso de velocidade (40) (https://estradas.com.br/prf-de-sc-flagrou-mais-de-65-mil-veiculos-com-excesso-de-velocidade/), além de 243 motoristas dirigindo sob efeito de álcool. Para cada motorista alcoolizado, a PRF registrou 27 andando em excesso de velocidade.

Mesmo com poucos equipamentos disponíveis e poucas horas para trabalhar na fiscalização da velocidade, já que os policiais rodoviários federais têm numerosas atribuições no seu dia a dia, a PRF de Minas trabalhou intensamente nos primeiros meses de 2019.

Nos primeiros 120 dias daquele ano, a Corporação mineira flagrou um veículo acima da velocidade a cada dois minutos e meio nas estradas que cortam o estado.
Os quase 72 mil flagrantes de condutores (41), (https://estradas.com.br/radares-moveis-flagram-mais-de-70-mil-motoristas-infratores-em-brs-de-mg/) dirigindo acima do limite permitido foram identificados a partir da operação de apenas 23 radares móveis, dispositivos de fiscalização eletrônica que entraram na mira do Executivo.

14- Desligamento e retirada dos radares das rodovias federais e suas graves consequências para a segurança

Durante os três primeiros meses de 2019, o governo federal mantinha os radares fixos em operação nas rodovias federais e os acidentes, mortos e feridos continuavam diminuindo em relação ao mesmo período em 2018.

Desde 2012, o país registrava anualmente queda no número de acidentes, mortos e feridos nas rodovias federais. Portanto, o Brasil caminhava, ainda que de forma tímida, na direção da meta da ONU de reduzir à metade o número de mortos entre 2011 e 2020.

Levantamento realizado pelo SOS Estradas, (42) (https://estradas.com.br/media-de-mortos-nas-rodovias-federais-aumenta-15-com-politica-anti-radar-do-governo/) Programa de Segurança nas Estradas, que reúne especialistas que trabalham pro bono e entidades de vítimas de trânsito, identificou que, entre janeiro e março de 2019, foram registradas 1.195 mortes em acidentes nas rodovias federais, média mensal de 398 vítimas fatais.
Tendência de queda em relação a 2018, já que entre janeiro e março de 2018 foram 1.285 mortos, média mensal de 428 vítimas fatais por mês. Portanto, o governo atual, mantinha a política aplicada nos anos anteriores primeiro trimestre e colhia bons resultados. Entretanto, em abril tudo mudou.

Nos nove meses posteriores de 2019, de abril a dezembro, o total de mortos foi de 4.137; portanto, média mensal de 460 mortos, um aumento de 15%.

Ano	Mortos	Mensal	Feridos	Mensal
2017	6.244	520	83.978	6.998
2018	5.259	438	76.431	6.369
2019-Janeiro a Março	1.195	398	18.608	6.202
2019-Abril a Dezembro	4.137	460	60.443	6.716

Fonte: SOS Estradas e PRF

Fonte: SOS Estradas e PRF

O aumento no número de mortos ocorreu pela primeira vez desde 2012, sendo que de 2018 para 2017 foram 972 mortes a menos, com a antiga política de fiscalização eletrônica com radares fixos e portáteis.

Ano	Mortos	Diferença de mortos	Feridos	Diferença de feridos
2010	8.623		103.219	
2011	8.675	52	106.831	3.612
2012	8.661	-14	104.456	-2.375
2013	8.425	-236	103.804	-652
2014	8.234	-191	100.832	-2.972
2015	6.859	-1.375	90.100	-10.732
2016	6.398	-461	86.664	-3.436
2017	6.243	-155	84.075	-2.589
2018	5.271	-972	76.647	-7.428
2019	**5.332**	**61**	**79.051**	**2.404**
Total	**72.721**		**935.679**	
Fonte: SOS Estradas e PRF				

A mudança na curva e aumento da média de mortos e feridos ocorreu após abril de 2019, quando o governo colocou em prática a política de desligamento de milhares de radares e lombadas eletrônicas nas rodovias federais (43) (https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/brasil/2019/04/10/interna-brasil,748797/justica-determina-suspensao-do-desligamento-de-pardais-em-rodovias.shtml). Uma parcela foi mantida em função de decisão judicial.

A situação ficou ainda mais grave quando, por determinação do Presidente da República, a Polícia Rodoviária Federal foi obrigada a recolher todos os radares (44) (https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-08/bolsonaro-manda-suspender-uso-de-radares-nas-rodovias-federais#:~:text=O%20presidente%20Jair%20Bolsonaro%20determina,da%20regulamenta%C3%A7%C3%A3o%20dos%20procedimentos%20de) portáteis e estáticos usados pela corporação para coibir o excesso de velocidade.

A motivação do Despacho do presidente revela a força do lobby da fábrica de infratores e indústria do recurso de multas que induziram a erro o principal mandatário do país:*"... para evitar o desvirtuamento do caráter pedagógico e a utilização meramente arrecadatória dos instrumentos e equipamentos medidores de velocidade, proceda à revisão dos atos normativos internos que dispõem sobre a atividade de fiscalização eletrônica de velocidade em rodovias e estradas federais pela Polícia Rodoviária Federal e suspenda o uso de equipamentos medidores de velocidade estáticos, móveis e portáteis..."*

A decisão do presidente não era baseada em nenhum estudo. Era fruto apenas da sua percepção como condutor, com o agravante de que apresentava um histórico familiar de infrações (48) (https://gauchazh.clicrbs.com.br/politica/noticia/2019/04/familia-bolsonaro-soma-44-multas-de-transito-nos-ultimos-cinco-anos-cjv10aqc701sn01p78x9yias9.html), principalmente, excesso de velocidade. O que naturalmente tornava uma questão pessoal e não uma medida visando o interesse público.

O despacho teve efeito a partir de 16 de agosto de 2019 (45) (https://www.in.gov.br/web/dou/-/despachos-do-presidente-da-republica-210740855) e a PRF somente foi autorizada a operar novamente os equipamentos em 23 de dezembro por determinação judicial.

Mesmo assim, a corporação passou a fiscalizar muito menos, conforme revelou matéria recente da Folha de São Paulo (46).(https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2021/01/uso-de-radares-moveis-cai-75-em-2020-em-comparacao-com-os-dois-anos-anteriores.shtml?utm_source=twitter&utm_medium=social&utm_campaign=twfolha)

Na época o jornalista Marlen Couto, do jornal O Globo, também registrou a impunidade e aumento dos acidentes, em excelente matéria. (47) (https://oglobo.globo.com/brasil/sem-radar-movel-prf-registra-menos-infracoes-enquanto-acidentes-graves-voltam-subir-1-24111261)

Na ocasião várias entidades foram contra a medida de restrição ao uso dos equipamentos de controle de velocidade.

A Ordem dos Advogados do Brasil emitiu nota em que fundamentava as razões jurídicas para que o presidente Bolsonaro reconsiderasse a ordem que proibiu os policiais rodoviários federais de utilizarem os radares portáteis, estáticos e móveis.

Segundo a OAB, além de contrariar a Constituição Federal a medida também desrespeitava o previsto no Código de Trânsito Brasileiro e dizia que o Despacho de Presidente: *"Infringe o Código de Trânsito Brasileiro quando contraria o preceituado no artigo 1º, §§ 2º e 5º do CTB, que garante a todos o direito a um trânsito seguro."*
Leia nota na íntegra:
A Comissão Especial de Direito do Trânsito da OAB Nacional, diante do despacho do presidente da República, publicado em 15/08/2019, no Diário Oficial da União, determinando ao Ministério da Justiça e Segurança Pública que "suspenda o uso de equipamentos medidores de velocidade estáticos, móveis e portáteis até que o Ministério da Infraestrutura conclua a reavaliação da regulamentação dos procedimentos de fiscalização eletrônica de velocidade em vias determinada pelo despacho do presidente da República em 14 de agosto de 2019", vem manifestar à sociedade brasileira a sua preocupação com os efeitos negativos decorrentes dessa decisão, que viola tanto a norma jurídica constitucional quanto a infraconstitucional.

A suspensão descumpre a Constituição Federal ao contrariar o disposto no caput do artigo 5º do texto constitucional, que garante a todos a proteção ao direito à vida, maior patrimônio de um ser humano.
Infringe o Código de Trânsito Brasileiro quando contraria o preceituado no artigo 1º, §§ 2º e 5º do CTB, que garante a todos o direito a um trânsito seguro.
Demonstrado o erro jurídico, que poderá causar danos irreparáveis ou de difícil reparação às vítimas da insegurança causada, a Comissão Especial de Direito do Trânsito da OAB Nacional espera que o presidente da República reconsidere parcialmente a sua decisão, precisamente no tocante a suspensão do uso de equipamentos medidores de velocidade estáticos, móveis e portáteis pela Polícia Rodoviária Federal – PRF, garantindo, assim, o exercício do direito do trânsito seguro a todos que transitam pelas rodovias federais.
Comissão Especial de Direito do Trânsito da OAB Nacional

No Congresso, várias manifestações contra a medida. O senador Fabiano Contarato (ES) recorreu à Justiça Federal contra a suspensão de radares usados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF). Contarato citou decisão judicial anterior que determinou a volta dos radares fixos nas rodovias.

Na medida que os infratores contumazes tomavam ciência da situação, o quadro de violência aumentava. A média mensal de mortos em novembro e dezembro atingiu 496, praticamente 100 mortos a mais por mês que no primeiro trimestre do mesmo ano de 2019. A média mensal de feridos aumentou 992 pessoas por mês, pois passou de 6.202 para 7.194. (+16%)

Números sem precedentes na história da Polícia Rodoviária Federal que jamais tinha sido impedida de multar excesso de velocidade. Entre 16 de agosto de 2019 e 23 de dezembro do mesmo ano, nenhum veículo foi multado por excesso de velocidade em todas as rodovias federais do país.

Simplesmente porque a corporação não dispunha de equipamento para isso, conforme demonstra quadro comparativo do mês de setembro de 2018 e 2019. Nenhuma multa aplicada pela PRF em todo mês de setembro nas rodovias federais de todo país.

Brasil	PRF + Fixos	Fixos	PRF
Multas por radares	**set/18**	**set/19**	**set/19**
Centro Oeste	77372	58922	0
Nordeste	44809	31011	0
Norte	2711	0	0
Sudeste	197277	82607	0
Sul	54811	768	0
Total Brasil	**376980**	**173308**	**0**
Fontes: SOS Estradas e PRF			

As multas aplicadas por radares fixos do DNIT ou instalados nas concessões de rodovias federais, são apenas processados administrativamente pela PRF, mas não são multas aplicadas pelo órgão.

Os números do quadro acima, referentes ao período de setembro de 2019, indicam que as únicas aplicadas no período foram a dos radares fixos que ainda permaneciam em operação, seja por decisão judicial ou força de contrato.

Em setembro de 2019, a Polícia Rodoviária Federal não puniu nenhum condutor por andar em excesso de velocidade, em todo território nacional. O que continuou ocorrendo até 23 de dezembro de 2019, quando decisão judicial determinou a volta do equipamento.

Os meses sem controle de velocidade, pela falta de equipamento hábil, criaram uma situação de insegurança viária sem precedentes na história da corporação e até mesmo das rodovias brasileiras.

No período levantado pelo SOS Estradas não houve nenhuma mudança na política de segurança viária nas rodovias federais que pudesse explicar tamanho aumento de mortos e feridos.

A única explicação é que isso ocorreu após medidas como desligamento de radares e recolhimento dos equipamentos da PRF. Portanto, são mais do que indícios da necessidade desses equipamentos como também do seu uso contínuo.

14.1- Decisão da Justiça determinou a volta dos radares portáteis

Em dezembro de 2019, depois do governo manter as rodovias sem radares, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1), em Brasília, negou recurso do governo e manteve decisão de primeira instância que havia determinado o restabelecimento da utilização de radares móveis nas rodovias federais.

Na decisão, o juiz convocado Caio Castagine Marinho entendeu que não havia motivos para anular a decisão da primeira instância da Justiça Federal em Brasília, que determinou a retomada do uso de medidores de velocidade móveis e portáteis.
"Não se verifica qualquer risco à administração em razão da retomada da utilização dos radares para fiscalização das rodovias", entendeu o magistrado.

No dia 16 de dezembro de 2019, o juiz Marcelo Gentil Monteiro, da 1ª Vara Federal Cível do Distrito Federal, deu 10 dias para a Polícia Rodoviária Federal (PRF) voltar a usar radares móveis nas rodovias do país.

O prazo foi alterado após a PRF alegar que era necessário "um conjunto complexo de medidas do ponto de vista logístico, contratual, administrativo e de orientações, a serem deflagradas em caráter nacional" para dar cumprimento ao despacho.

No dia 23 de dezembro, a PRF cumpria a decisão judicial divulgando comunicado oficial em que ficava evidente que a corporação somente fiscalizaria velocidade em 5.000 km de rodovias federais, deixando quase 65.000km sem fiscalização.

"Nota à imprensa – Reativação da fiscalização com uso de radares móveis e portáteis (49) (http://www.prf.gov.br/agencia/?page_id=81022)
Brasilia, 23 de dezembro de 2019 – A Polícia Rodoviária Federal (PRF), assessorada pela Advocacia-Geral da União (AGU), informa que adotou todas as providências necessárias para o cumprimento da decisão judicial proferida pelo Exmo. Juiz Federal Substituto da 1ª Vara – SJ/DF, Marcelo Gentil Monteiro, restabelecendo a fiscalização de velocidade por meio de radares no prazo estipulado.

Assim, informamos que, a partir desta segunda-feira (23), todas as Superintendências da PRF possuem equipamentos disponíveis e estão orientadas a incluir a fiscalização de velocidade em seu planejamento operacional.

Estudos técnicos apontaram 500 trechos de 10 quilômetros de extensão cada, com maior criticidade de acidentes de trânsito, classificados independentemente de sua causa, passíveis de serem fiscalizados com o uso de radares.

A PRF poderá, portanto, desenvolver a fiscalização de radares nestes 5 mil quilômetros de rodovias federais, cuja consulta encontra-se disponível através do link: https://portal.prf.gov.br/policiamento-e-fiscalizacao/fiscalizacao-velocidade.

Por fim, salientamos que a fiscalização de velocidade realizada pela PRF é pautada pela estreita observância dos requisitos legais estabelecidos para sua execução, tendo por base os princípios da transparência e ostensividade, primando sempre pela promoção da segurança viária e a consequente preservação da vida."

Consultada pelo Estradas.com.br sobre o número de radares homologados, aferidos e em condições de operar nos quase 70.000km de rodovias federais pavimentadas, a resposta da PRF, em 25 de fevereiro de 2021, confirmava que a corporação não estava em condições de fiscalizar sequer 2.500 km, ao revelar que apenas dispunha de 242 radares homologados, nem sempre em condições de uso.

"Informamos que a quantidade e lista de equipamentos do tipo "radar portátil" operados pela PRF consta disponibilizada no sítio eletrônico da PRF, no endereço (https://www.gov.br/prf/pt-br/assuntos/lista-de-radares-fixos), totalizando 242 equipamentos homologados.

Contudo, a informação sobre a quantidade de equipamentos em condições reais de uso é fornecida pelas Superintendências que detêm a guarda dos equipamentos, considerando os casos de manutenção e encaminhamento para aferição do Inmetro."

Considerando que foram escolhidos 500 trechos de 10km cada para eventual fiscalização, após estudos dos pontos críticos, isto significa que, caso os 242 estivessem sendo utilizados 24h, seriam no máximo 2.420km, com a limitações de equipe disponível e qualificada para essa operação.

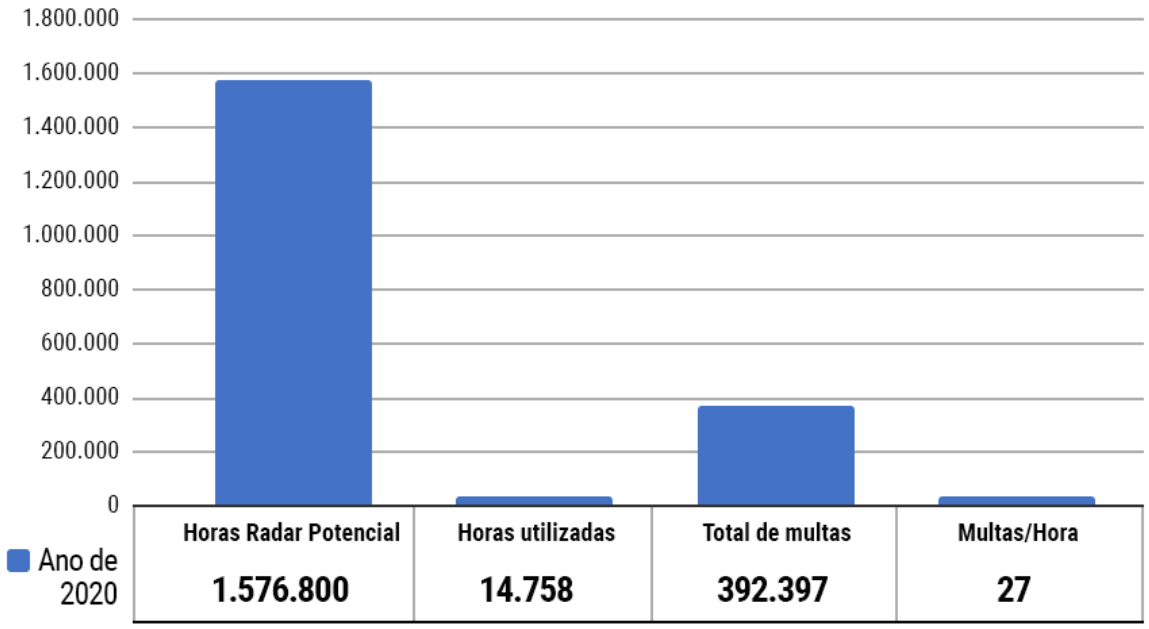
Em matéria publicada pela Folha de S. Paulo, assinada por Katna Baran (50) (https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2021/01/uso-de-radares-moveis-cai-75-em-2020-em-comparacao-com-os-dois-anos-anteriores.shtml), sobre o uso de radares nas rodovias federais, comparando os anos de 2018, 2019 e 2020, a reportagem identificou que , segundo informações da PRF, apenas 180 radares estariam em condições de operar.

O que reduz a área fiscalizável para 1.800 km, considerando a informação da própria PRF. Portanto, 2,6% do total da malha de 70.000 km de rodovias federais sob responsabilidade da PRF ou 1,3%, considerando o tráfego nos dois sentidos.

O número de horas de operação dos radares apurado pela reportagem indica que, em 2020, foram 14.758 horas de operação dos cerca de 180 radares em condição de uso. Os equipamentos, caso fossem utilizados 24h durante os 365 dias do ano, poderiam operar durante 1.576.800 horas (180x24x365=1.576.800).

Como foram 392.397 multas aplicadas, com média de 27 multas por hora, nas 14.758 utilizadas pela PRF em 2020, significa que a PRF utilizou os radares em apenas 0,3% do seu potencial de horas/ano.

Mesmo assim, a média de infratores quando foi utilizada foi de praticamente 27 por hora ou duas por minuto. Considerando apenas 1.800 km que poderiam ser fiscalizados diariamente.



Fonte: SOS Estradas PRF e Folha de São Paulo

Para comparar a realidade da suposta indústria da multa com os fatos, podemos estimar que a PRF poderia utilizar os radares 24h, durante os 365 dias, fiscalizando com os 180 equipamentos disponíveis, o que garante 1.576.800 horas potenciais de fiscalização.

Mantida a média de 27 multas por hora, considerando o mesmo volume de tráfego, seria teoricamente possível aplicar 42,5 milhões de multa.

Partindo para o extremo oposto, ou seja, passando de 27 multas por hora de utilização do radar, como ocorreu nos períodos de fiscalização em 2020, teríamos potencial anual de 1,5 milhão de multas (3,70%).

Entretanto, do potencial de 42,5 milhões, com 180 radares 24h, foram efetivamente multados 392 mil veículos, ou seja, 0,90% do potencial.

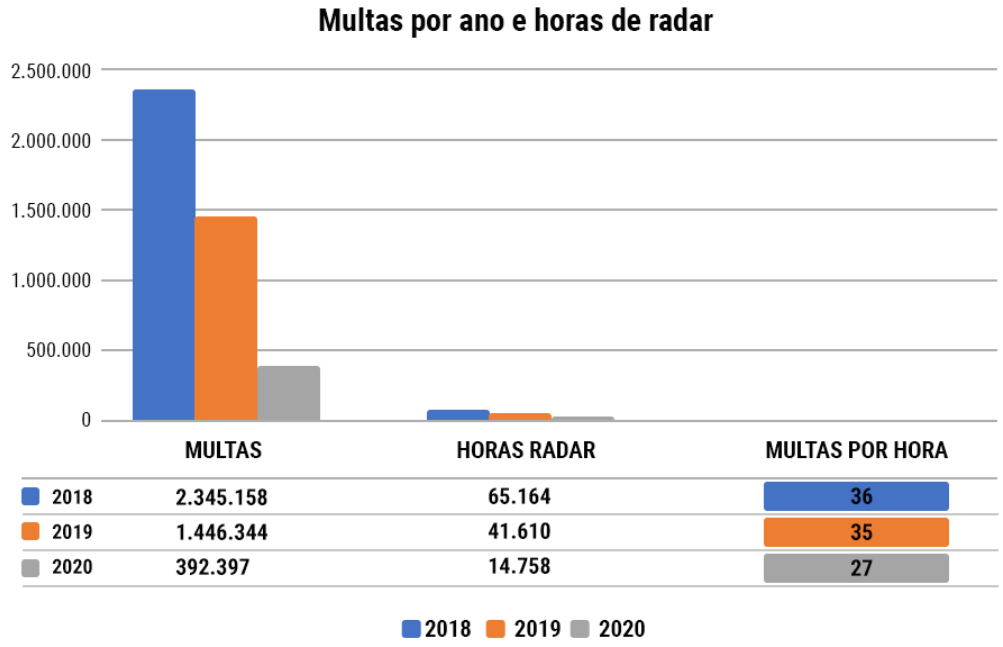
180 Radares = potencial de 1.576.800 horas de fiscalização

Multas por hora	Ano 2020	%
Média de 27/h	42.573.600	100%
Média de 13,5/h	21.286.800	50%
Média de 6,75/h	10.643.400	25%
Média de 3/h	4.730.400	11%
Média de 1 /h	1.576.800	3,70%
Multas aplicadas	392.397	0,90%

Quando analisamos as multas aplicadas por hora de radar utilizado, entre 2018 e 2020, percebemos que a média de condutores flagrados caiu de 36 por hora para 27 por hora em 2020.

Sendo que o número de multas aplicadas caiu praticamente seis vezes entre 2018 e 2020. O que denota que a política adotada foi de não fiscalizar no mesmo nível dos anos anteriores.

Caso, em 2020, a média de multas aplicadas por hora de radar utilizado fosse 36, como em 2018, e não 27, a PRF teria punido 531.288 maus condutores ao invés de 392.397, em 2020. Portanto, além de reduzir brutalmente as horas de utilização dos equipamentos, houve queda de 33% na média de infrações registradas por hora.



Fonte: SOS Estradas, Folha de São Paulo e PRF

Cabe ainda ressaltar que as 392.397 multas aplicadas, representam 1.075 multas por dia, ou seja, em torno de 45 por hora do dia. Considerando que a PRF deveria fiscalizar velocidade em 140.000 km (dois sentidos). Isto representa 1 multa por excesso de velocidade a cada 3.111 km de rodovias federais, a cada hora do dia.

Não é preciso nem buscar as estatísticas do DNIT e da PRF sobre a média de veículos por hora por trecho de 3.111 km para saber que 1 multa por hora não significa absolutamente nada.

Já em 2018, ano que mais se multou, representava 1 multa por hora a cada 522km. Também absolutamente irrelevante.

14.2- Após acidente com 19 vítimas governo prometeu volta do radar

Há alguns casos emblemáticos que permitem entender melhor as consequências do desligamento de radares fixos e retirada dos radares portáteis.

Em 27 de abril de 2019, ocorreu uma grave colisão em Santa Catarina envolvendo uma carreta e um ônibus da Viação Catarinense na BR-470. O sinistro resultou na morte de 4 pessoas e deixou ao menos 15 feridos.

No local havia um radar fixo que foi desligado pouco tempo antes pelo DNIT, em função da política do governo federal. (51)(https://www.nsctotal.com.br/noticias/acidente-entre-carreta-e-onibus-na-br-470-em-ibirama-deixa-mortos-e-feridos)

Na ocasião da tragédia, o policial rodoviário federal que atendeu à ocorrência lamentou a retirada do radar do local e afirmou que a medida deveria ser revista pelo DNIT. (52) (https://www.youtube.com/watch?v=BYRJEAEHsFA)

Considerando os primeiros indícios, o policial presente revelou que o acidente foi causado aparentemente pela carreta, que estaria acima da velocidade permitida, invadiu a pista contrária e atingiu a frente de um ônibus.

Com a péssima repercussão imediatamente foi anunciada a volta dos radares. A promessa era de que o radar do local do acidente com o ônibus, na rodovia BR-470, em Ibirama (SC), voltaria a operar em até dois meses.

Segundo planilha disponível no site do DNIT, passados quase dois anos ele continua em previsão de instalação. Outros foram instalados por acordo judicial. (53) (http://www.jatv.com.br/noticias/regional/br-470-ter%C3%A1-17-radares-no-alto-vale-1.2220165)

Mesmo assim, apesar de promessa de instalar radares em dois meses, ela só ocorreu em 31 de agosto de 2020, mais de 16 meses depois, com vários outros acidentes fatais no trecho.

15- Mais multas e menos mortes: o caso rodovias paulistas x rodovias federais

Matéria publicada no www.estradas.com.br (54) (https://estradas.com.br/mais-de-95-das-rodovias-federais-nao-tem-mais-controle-de-velocidade/#:~:text=Mais%20de%2095%25%20das%20rodovias%20federais%20n%C3%A3o%20t%C3%AAm%20mais%20controle%20de%20velocidade,-Por&text=Afinal%2C%20a%20Pol%C3%ADcia%20Rodovi%C3%A1ria%20Federal,de%20milhares%20de%20ve%C3%ADculos%20trafegando.) sobre a falta de fiscalização de velocidade nas rodovias federais, incluía importantes dados do Comando de Policiamento Rodoviário do Estado de São Paulo, pertinentes às rodovias estaduais.

Segundo as informações oficiais da corporação, em 2019, foram captadas 1.488.473 (um milhão, quatrocentos e oitenta e oito mil, quatrocentos e setenta e três) imagens de radar nas rodovias paulistas.

Já em 2020, foram 1.614.646 (um milhão, seiscentos e quatorze mil, seiscentos e quarenta e seis) imagens captadas, o que significa um aumento de 8,48%, apesar da queda do movimento nas rodovias em função da pandemia.

Embora, à primeira vista, o número de multas aplicadas pareça elevado para o leigo, a realidade das rodovias paulistas mostra exatamente o contrário.

Nos feriados prolongados, apenas da região metropolitana de São Paulo, mais de 2 milhões de veículos pegam a estrada (55). (https://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/no-feriado-de-ano-novo-28-milhoes-de-veiculos-devem-sair-da-capital/) Analisando alguns dados, podemos perceber que mesmo no estado de São Paulo, com a polícia mais equipada e melhor malha rodoviária, as multas são poucas para o volume de condutores.

Considerando que a malha rodoviária estadual paulista, cuja fiscalização é responsabilidade da Polícia Militar Rodoviária (PMRv) é de 22.235 km, podemos considerar que o controle de velocidade deve ocorrer nos dois sentidos, logo, para o trabalho policial são 44.470km de rodovias, sem contar as faixas.

Portanto, como foram multados 1.614.646 condutores em excesso de velocidade pela corporação ao longo do ano, temos 1.614.646 divididos por 365 dias, totalizando 4.424 multas por dia.

Dividindo por hora, são 184 multas/hora. Agora, dividindo os 44.470km de rodovias por 184 multas/hora, resulta em 1 multa por hora para cada 242km de rodovias paulistas fiscalizadas pela Polícia Militar Rodoviária.

Assim como verificamos nas rodovias federais, não há como alegar que existe uma indústria da multa. Fica evidente que a atuação policial é apenas educativa, principalmente considerando o volume de tráfego e fiscalização realizada basicamente à luz do dia.

A implementação do equipamento de radar noturno potencializou as ações preventivas do Policiamento Rodoviário de São Paulo, considerada uma inovação importante no combate aos abusos de velocidade, e revela os perigos dos excessos à noite. Até porque, raramente é adotada pela PRF e demais polícias rodoviárias.

Esses dados de autuações por excesso de velocidade são ainda mais interessantes quando observamos que em 2020 foram registrados 47.867 acidentes nas rodovias paulistas, contra 54.807 em 2019. Portanto, redução aproximada de 13% dos acidentes.

Também ocorreu a redução no número de feridos passando de 30.582, em 2019, para os 26.065, em 2020, diminuição de 12%. Já a queda dos mortos, foi de quase 10%, baixando de 1.703, em 2019, para 1.544, em 2020.

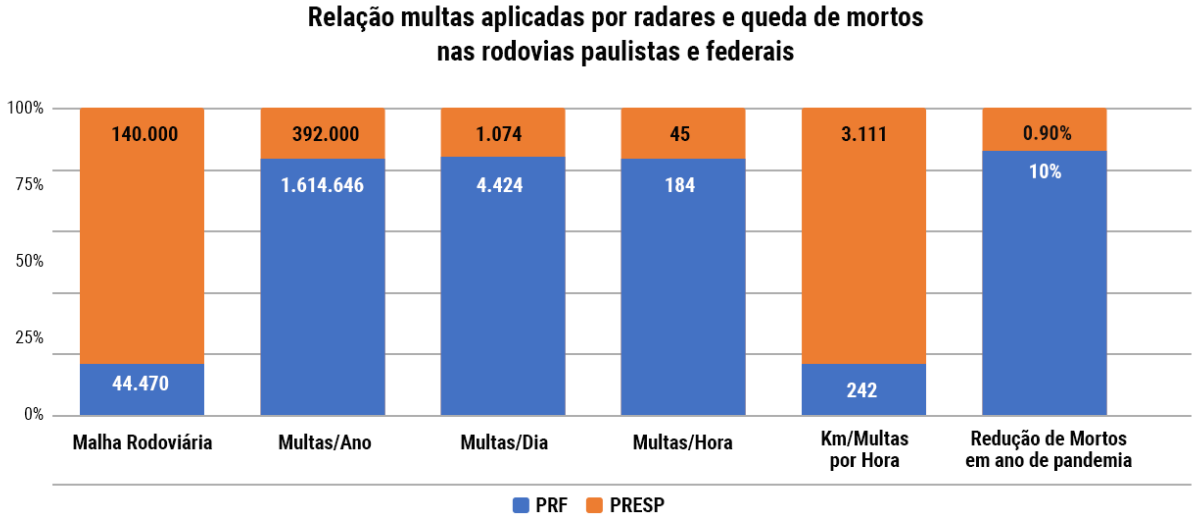
Em Minas Gerais, a queda foi de 18% dos acidentes. Baixou de 22.431 (2019) para 18.467 (2020). A queda dos mortos foi de 12%, reduzida de 1.119 (2019) para 987 (2020).

Já nas rodovias federais, entre 2019 e 2020, a queda no de mortos foi menor de 0,9%. Os dados preliminares indicaram 5.287 mortos nas rodovias federais em 2020 contra os 5.332 de 2019. (56) (https://estradas.com.br/numero-de-mortos-nas-estradas-durante-a-pandemia-foi-muito-menor-que-o-esperado/)

Tradicionalmente, quando os dados da PRF forem totalmente tabulados, a tendência é ainda serem computados mais casos de óbito de 2020, tornando praticamente zero a redução de mortos nas rodovias federais. Justamente no ano com menor fiscalização de velocidade e queda no volume de tráfego.

A comparação demonstra que o índice de redução de mortos nas rodovias paulistas foi praticamente dez vezes o registrado nas rodovias federais, onde a fiscalização com o uso de radares foi negligenciada pela PRF em 2020.

Basta comparar os números de 2020 da Polícia Militar Rodoviária de São Paulo com a Polícia Rodoviária Federal. Vejamos os dados a seguir:



Fonte: SOS Estradas, PRF e Polícia Militar Rodoviária do Estado de São Paulo

Como os dados apurados por matéria da Folha de S. Paulo (46) (https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2021/01/uso-de-radares-moveis-cai-75-em-2020-em-comparacao-com-os-dois-anos-anteriores.shtml?utm_source=twitter&utm_medium=social&utm_campaign=twfolha) indicaram que a PRF aplicou apenas 392 mil multas por excesso de velocidade com os radares portáteis, é possível, comparando com o caso paulista, afirmar que a Polícia Militar Rodoviária de São Paulo multa quase 13 vezes mais que a PRF. Afinal, para cada hora é aplicada 1 multa pela PMRv a cada 242 km de rodovia, contra 1 multa por hora para 3.111 km da PRF.

Curiosamente, a redução de mortos nas rodovias paulistas foi 10 vezes maior que a aparente redução de mortos nas rodovias federais.

Mais uma vez, podemos concluir que não existe efetivamente a indústria da multa nos radares portáteis, quando, somente na rodovia Presidente Dutra, que liga Rio de Janeiro a São Paulo em 402 km de extensão, segundo a concessionária que a administra, tem média diária de 850 mil veículos em todo trecho.

Por outro lado, em 2019, a PRF aplicou quase 900 mil multas a menos que em 2018. Ao mesmo tempo, a média mensal de mortos de 398 no primeiro trimestre de 2019, quando os radares funcionavam como em 2018, indicava queda de 7,5% de vítimas fatais. Sendo mantida ao longo dos nove meses posteriores, permitiria reduzir as mortes de 5.259 em 2018 para 4.864 vítimas fatais em 2019. Portanto, ao menos 395 vítimas fatais poderiam ter sido salvas.

Entretanto, no final de 2019 o total de óbitos registrado pela PRF foi de 5.332. Quase 10% a mais que a tendência do primeiro trimestre. Esse total de óbitos só não foi maior devido à queda registrada no primeiro trimestre com os radares operando normalmente.

A média mensal de mortos, após o início da política de desligamento de radares, registrou aumento de 15% entre os primeiros três meses e os 9 meses posteriores. Quando justamente a política antiradar predominou.

Mais uma vez, encontramos um indício consistente de que, quando as multas diminuem, as mortes aumentam, assim como quando há mais fiscalização, as mortes diminuem, como ocorreu nas rodovias paulistas.

Nada diferente do que comprovaram os estudos realizados em dezenas de países.

16- Mito da indústria da multa nos radares fixos

Segundo o Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG), em 2018, 749.524.049 veículos foram fiscalizados pelos radares de velocidade sob a responsabilidade do órgão. Desse total, apenas 766.762 foram autuados, o que representa 0,1% dos veículos fiscalizados. (57) (https://estradas.com.br/radares-ja-estao-em-operacao-na-rodovia-mgc-367-em-diamantina/)

Já em 2020, a situação não mudou e o órgão vai expandir os radares com a instalação de mais de 1.000 novas unidades nas rodovias estaduais de Minas.
Para isso, o Departamento lançou edital de licitação, na modalidade pregão eletrônico, para a escolha da empresa que vai operar o sistema de monitoramento de 995 radares fixos nas rodovias do estado.

De acordo com o Órgão, atualmente, há 469 radares ativos. Mas o contrato atual vence neste ano. Diante disso, se faz necessário contratar uma empresa para dar manutenção aos 469 aparelhos em funcionamento e implantar outros 526 equipamentos em 2021.

Ainda de acordo com o DER-MG, a medida, que vai aumentar em mais de 100% os equipamentos de fiscalização em operação nas estradas mineiras, vai contribuir para a redução de acidentes nas rodovias do estado e exigir que os motoristas redobrem a atenção para respeitar os limites de velocidade.

De acordo com o gerente de Tráfego, Segurança Viária e Faixa de Domínio do DER-MG, Cristiano Coelho, em 2020, cerca de 714 milhões de veículos foram fiscalizados pelos equipamentos de controle eletrônico de velocidade.

Desse total, 743.745 foram multados por trafegarem em excesso de velocidade, o que representa 0,1% dos veículos fiscalizados. “Essa porcentagem indica que a maioria dos condutores entende e respeita o Programa de Controle de Velocidade do estado de Minas Gerais”, avalia.

Estes índices não são diferentes nos radares fixos dos demais estados e das concessionárias de rodovias. Até porque estão sinalizados, indicados nos sites e ainda aparece o alerta nos aplicativos tipo Waze e similares.

Naturalmente, muitos desses motoristas, que representam 0,1%, se consideram injustiçados e vítimas da indústria da multa. É importante lembrar que o órgão informa a presença de todos os radares fixos e portáteis em operação (59) (http://www.der.mg.gov.br/transportes/localizacao-de-radares-fixos-e-portateis) até no seu site.

16.1- Espírito Santo registrou índices semelhantes nos seus radares

Em 2015, o DER-ES revelava o resultado da operação dos radares. Nos três primeiros meses deste ano, os 128 radares espalhados pelas rodovias estaduais capixabas registraram a passagem de, aproximadamente, 81.412.713 veículos. (60) (https://www.es.gov.br/Not%C3%ADcia/menos-de-1-dos-veiculos-que-passaram-por-radares-no-primeiro-trimestre-de-2015-foram-autuados-por-infracoes)

No entanto, a taxa de autuação desses equipamentos, assim como nos outros anos, foi muito baixa: 0,078 %. Apenas 63.513, dos mais de 80 milhões de registros, foram infrações de trânsito, entre excesso de velocidade, parada sobre a faixa e avanço de sinal.

Mais uma vez os números desmentem a matemática da "indústria da multa" e revela que a fábrica de infratores é composta de distraídos e irresponsáveis.

16.2- Rio Grande do Sul confirma média baixa de punidos

Em novembro de 2020 o DAER- Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul, (61) (https://www.daer.rs.gov.br/pardais-revelam-que-apenas-0-3-dos-motoristas-excederam-velocidade-em-rodovias-estaduais) informava que, a volta da operação dos pardais nas rodovias estaduais, registraram a passagem de 11,5 milhões de veículos e apenas 0,3% acima do limite de velocidade.

A média tende a cair na medida que os condutores se acostumem com a presença dos equipamentos. Conforme ocorreu em 2015, quando a média caiu para 0,17%, depois da instalação dos pardais. (62) (https://www.daer.rs.gov.br/pardais-limite-de-velocidade-e-respeitado-por-99-83-dos-motoristas-no-rs).

Segundo as autoridades, além de ajudar na segurança viária, os equipamentos também ajudam a combater o crime.

"Trata-se de uma ação que busca a segurança nas rodovias, em diversas frentes", salienta o secretário de Logística e Transportes, Juvir Costella. "Além de coibirmos a imprudência nas estradas, também combatemos a criminalidade, uma vez que o Comando Rodoviário da Brigada Militar (CRBM) é prontamente acionado assim que os veículos suspeitos são identificados", explica.

De acordo com o diretor-geral do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer), Luciano Faustino, a avaliação do primeiro mês de retomada da fiscalização eletrônica foi positiva.
"Os pardais cumpriram a sua função, que é educativa. Na medida em que os motoristas reduzem a velocidade para evitar as multas, diminuem as chances de causarem acidentes", destaca.

"Os pardais cumpriram a sua função, que é educativa. Na medida em que os motoristas reduzem a velocidade para evitar as multas, diminuem as chances de causarem acidentes", destaca.

De acordo com o CRBM, na prática o desrespeito às normas de trânsito se traduz em acidentes, com possíveis vítimas fatais.
"Os pardais, aliados aos radares portáteis, reduzem essas ocorrências e conseguem até zerá-las, especialmente em trechos perigosos, como é o caso da ERS-122, entre Farroupilha e Caxias do Sul", observa o tenente Marcelo Stassak, que comanda o Pelotão Rodoviário de Farroupilha. "Sem os controladores, a média anual de mortes é de quatro pessoas no trecho. Com eles, esse número cai para um ou zero", afirma.

No Rio Grande do Sul, outro estudo do DAER identificou que mais de 99% dos motoristas respeitam o limite (63) (https://www.daer.rs.gov.br/pardais-limite-de-velocidade-e-respeitado-por-99-83-dos-motoristas-no-rs) de velocidade quando detectam a presença dos "pardais". Somente numa rodovia, a ERS-122, o índice de acidentes caiu mais de 70% em pontos monitorados com radares.

O chefe do Comando Rodoviário da Brigada Militar (CRBM) do Rio Grande do Sul, coronel José Henrique Gomes Botelho, avaliou os resultados do trabalho dos policiais nas rodovias gaúchas num evento em Lajeado (RS).

Conforme Botelho, o excesso de velocidade é o principal fator resultante em acidentes mais graves. "A gente diz que a velocidade é a variável mortal da rodovia, é ela que determina a gravidade do acidente. No perímetro urbano é mais controlado porque os veículos tendem a não imprimir muita velocidade, mas nas rodovias a velocidade é preponderante e, quanto maior a velocidade, maior a probabilidade de ter um acidente muito grave", diz o comandante. (64) (https://bityli.com/Ajo0h)

Em 2019, o CRBM registrou o menor número de vítimas fatais nas rodovias gaúchas da última década. De acordo com o coronel, neste período, o órgão atuou, principalmente, para coibir o excesso de velocidade e a embriaguez ao volante. "No segundo semestre de 2018, nós recebemos 40 radares móveis. Cada viatura que saía para rua era equipada com um radar móvel e um etilômetro. "

Os resultados também são importantes em área urbana, existem numerosos exemplos em várias cidades brasileiras. Um caso interessante foi comprovado em Londrina, no Paraná, onde a implantação de radares contribuiu com redução de 60% dos acidentes como mostra matéria do Brasil Urgente. (65) (https://www.youtube.com/watch?v=Jp4-1D_61Ss)

Não faltam dados e provas de que a utilização desses equipamentos reduz os sinistros de trânsito, poupa vidas e pune uma parcela insignificante dos condutores.

17- Portugal também confirma que menos de 1% dos condutores são multados

Segundo o Relatório Anual da Segurança Rodoviária de 2019 (66) (https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/Relatorio_Anual_Seguranca_Rodoviaria_2019.pdf), nas rodovias portuguesas foram fiscalizados 89,6 milhões de veículos (mais 4% que me 2018). Sendo que 87 milhões foram fiscalizações automáticas, portanto com uso de câmeras. Dessas, 47% (661.799) referiram-se a excesso de velocidade, o que representa 0,7% do total de veículos fiscalizados. Na prática 1 veículo a cada 132 que passaram nos controles.

Em julho de 2017, entrou em funcionamento o Sistema Nacional de Controlo de Velocidade (SINCRO). Desde então, o SINCRO registou 793 mil infrações, das quais 323.589 ocorreram em 2019 (11% superior às registadas em 2018).

Dessas, 60% dizem respeito a infrações leves, 39% a infrações graves e 1% a infrações muito graves. Comparativamente a 2018, as infrações muito graves apresentam um decréscimo acentuado (-55%), os graves uma ligeira diminuição (-9%), enquanto que as infrações leves aumentam 32%.
Os locais que são controlados por radares do SINCRO, além de terem, em termos globais, um efeito dissuasor sobre o descumprimento dos limites de velocidade e sobre a sinistralidade, têm tido também, no âmbito local, na zona de influência de cada radar, um efeito na diminuição da sinistralidade.

Com quatro anos de funcionamento, os locais onde foram instalados os radares desse sistema registaram, face a igual período anterior à entrada em funcionamento do sistema, uma redução em todos os indicadores de sinistralidade: menos 29% de acidentes com vítimas, menos 82% de vítimas mortais, menos 57% de feridos graves e menos 26% de feridos leves.

É importante lembrar que em 2020 Portugal lançou seu programa Visão Zero.
Dentre as medidas prioritárias, o Conselho de Ministros comunicou a ampliação do sistema Sincro, em junho de 2020.

Dizia o comunicado:
A ampliação do SINCRO, num investimento total superior a 8,5 milhões de euros, irá contar com 50 novos Locais de Controlo de Velocidade (LCV) – 30 LCV de velocidade instantânea e 20 LCV para o controlo de velocidade média entre dois pontos –, o que permitirá o aumento da capacidade instalada para um total de 70 radares.
A colocação em funcionamento da Rede Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade (SINCRO) (68) (https://bityli.com/sWzEM) e a sua ampliação são medidas que contribuem de forma particularmente decisiva para o incremento da segurança rodoviária, um dos grandes objetivos do Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária (PENSE 2020).

Enquanto isso, no Brasil o governo federal, alguns estados e municípios, desmontam a estrutura de fiscalização de velocidade e colhem mais vítimas nas rodovias.

Entrentanto, os dados do uso de radares nas rodovias estaduais, considerando veículos controlados e efetivamente punidos por excesso de velocidade, revelam que assim como em Portugal, a média está sempre abaixo de 1%. Portanto, estatisticamente a indústria da multa não existe.

18- Redução de acidentes com utilização de radares

No trecho administrado pela concessionária Entrevias em São Paulo, em oito quilômetros da SP-294, em Marília, caracterizado pelo grande fluxo de veículos, houve redução de acidentes.

No comparativo que analisa o período de janeiro a maio de 2018 e 2019, a queda no total de ocorrências foi de 20,4%. (69) (https://entrevias.com.br/2019/09/17/nos-7-primeiros-meses-do-ano-entrevias-diminui-casos-de-acidentes-e-feridos-em-trecho-de-borborema-a-florinea/) Entre as principais ações no local, destacam-se a revitalização da sinalização horizontal e vertical e a implantação de radares para controle da velocidade.
Antes mesmo da entrada em operação, os radares fixos já contribuíam para a redução de acidentes no trecho, como revela o responsável pelo tráfego na rodovia da concessionária, em entrevista à televisão local.

Fabio Ortega cita no minuto 1:57 que a redução chegou a 29% (70) (https://www.youtube.com/watch?v=j6428fxOz7A) após a instalação dos equipamentos, antes mesmo da operação. Os motoristas passaram a reduzir a velocidade pelo temor de multa que ainda não era aplicada.

Outro caso interessante é demonstrado em matéria televisiva em trecho administrado pela Autopista Fernão Dias, que liga São Paulo a Belo Horizonte, onde a redução chegou a 38% (71), (https://www.youtube.com/watch?v=5LIbJEuu3MY) após o início da operação de radares em determinados trechos da rodovia.

O mesmo ocorre na Ponte Rio-Niterói. Segundo matéria veiculada pela BandNews (72) (http://bandnewsfmrio.com.br/editorias-detalhes/radares-ajudam-a-reduzir-acidentes-na-ponte-r), *"os radares fixos da Ponte Rio-Niterói reduziram em quase 50% o número de acidentes na rodovia desde que a Polícia Rodoviária Federal passou a emitir as multas para quem excede o limite de velocidade, que é de 80km/h. Segundo a Ecoponte, concessionária que administra a via, em dezembro, último mês sem multas da PRF com os radares fixos, foram registrados 100 acidentes na rodovia."*

19- Impunidade no controle de velocidade dos veículos pesados

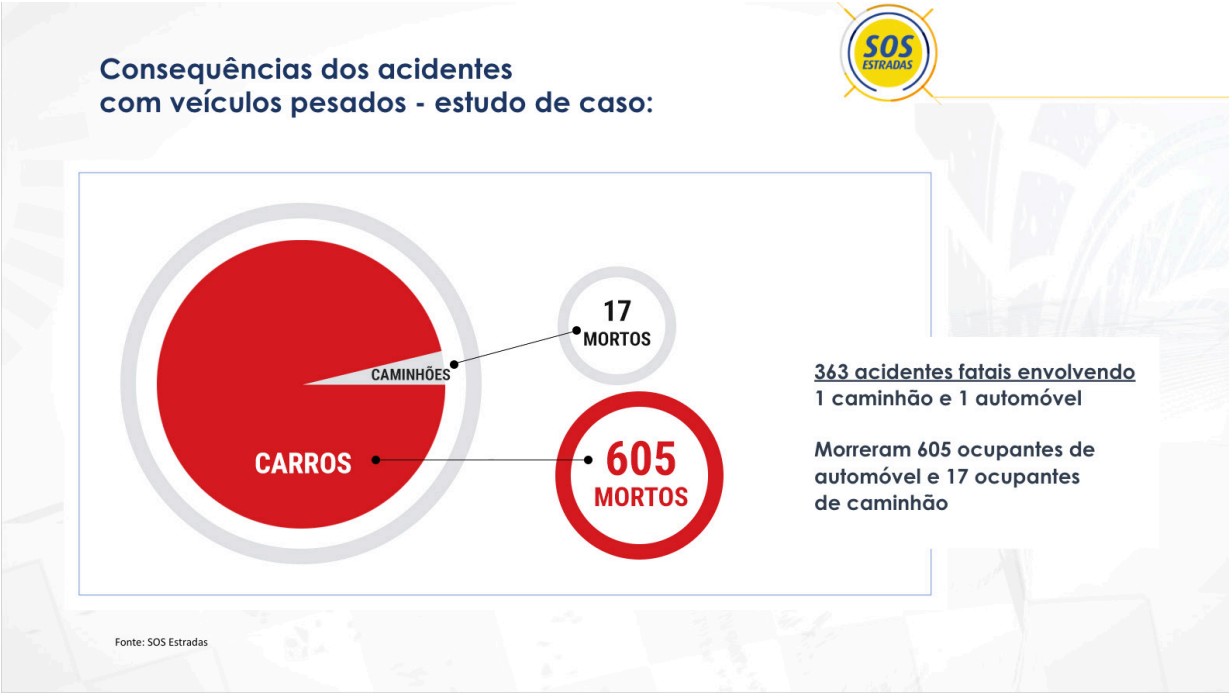
Estudo realizado pelo SOS Estradas, analisando 1.000 acidentes (73) (http://estradas.com.br/wp-content/uploads/2017/04/Pesquisa-dos-1000-acidentes-mortais-de-caminh%C3%A3o-do-SOS-Estradas.pdf) com pelo menos 1 vítima fatal e 1 caminhão, identificou a necessidade de controle de jornada e velocidade dos caminhoneiros brasileiros.

Devido às pressões do mercado, número considerável desses profissionais costuma dirigir muitas horas sem parar, tentando chegar o mais rápido possível porque ganham bonificação por isso. Alguns inclusive fazem uso de drogas.

Como conhecem bem as rodovias, além de estarem cientes dos radares fixos, também têm experiência na localização dos radares portáteis ou são informados via rádio pelos colegas.

Por essa razão, costumam andar acima do limite que, somado ao frequente e também não fiscalizado peso dos caminhões, transforma o veículo numa bomba de grande poder de destruição.

No levantamento, foram separados 363 acidentes com o envolvimento de 1 caminhão e 1 automóvel, com pelo menos 1 vítima fatal. Foram computados 17 mortos nos caminhões e 605 nos automóveis. Comprovando o risco que representam esses veículos, particularmente nos acidentes em que estão com excesso de velocidade.



Portanto, existem apenas duas formas de fiscalizar esses veículos. A primeira é através da utilização constante de radares portáteis e estáticos em locais diferentes da via e escondidos para que outros caminhoneiros não percebam a presença da fiscalização e alertem os colegas por sinais de farol ou via rádio.

A segunda maneira, que confirma o grau de impunidade desses condutores, é utilizando as informações do cronotacógrafo. Espécie de caixa preta dos veículos pesados, onde estão registradas a velocidade praticada em todo trajeto, distância percorrida e tempo de direção.

Curiosamente, a interpretação atual da legislação é de que a autoridade de trânsito, ao verificar, por exemplo, que um caminhoneiro está dirigindo há horas com velocidade entre 120 e 130km/h, não pode aplicar a multa por excesso de velocidade, já que não tem como indicar precisamente onde ela ocorreu.

Entretanto, não existe trecho no país em que um caminhão possa andar a mais de 90km/h. Fica evidente que a interpretação da legislação é favorável aos infratores, já que cabe a autoridade provar onde ele cometeu a infração e não ao condutor onde ele pode andar nessa velocidade em todo território nacional.

Cabe acrescentar que o cronotacógrafo é equipamento obrigatório que deve estar com suas certificação e aferição em dia. No caso de acidente com vítima fatal, caso o equipamento registre excesso de velocidade, o caminhoneiro poderá ser condenado a prisão pela prova fornecida por este equipamento.

Portanto, o cronotacógrafo serve para prender quem causou acidente fatal, mas não serve para multar e prevenir acidentes. Mas há quem insista na tese de que vivemos no país da indústria das multas. O que predomina é a impunidade.

20- Acidentes de trânsito representam um mau negócio

Segundo o estudo "Estatísticas da Dor e Perda do Futuro"(74)(https://www.ens.edu.br/arquivos/estatistica_da_dor_e_da_perda_do_futuro.pdf), da Escola Nacional de Seguros, foi estimado que o custo dos acidentes de trânsito no Brasil é de aproximadamente 4% do PIB. Considerando o PIB antes da pandemia que em 2019 alcançou R$ 7,4 trilhões, podemos estimar custo de R$ 296 bilhões no período.

É importante entender que existem vários custos associados aos acidentes. Desde danos materiais ao veículo e via, assim como atendimento às vítimas no local, interrupção do tráfego, aumento do consumo de combustível, atraso na entrega de produtos e na chegada das pessoas ao seu destino.

Além disso, o impacto na perda de produtividade das vítimas fatais ou dos que ficam com invalidez permanente. A maioria, jovens que predominam nos mais de 230 mil casos de indenização por invalidez por ano pagos pelo DPVAT. Sem contar os mais de 30 mil mortos anuais.

Todas essas vítimas representam custo para a Previdência e para o país, além de infinita fonte de sofrimento para os familiares, o que também afeta a produtividade.

Baseado nos custos dos acidentes e estudos do IPEA (75) (https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=35787) e Ministério da Previdência, podemos estimar que a redução de 10% dos acidentes por ano permitiria economizar, durante 10 anos, aproximadamente R$ 1 trilhão. Mais do que o país vai conseguir com a reforma da Previdência no mesmo período.
Em Portugal, relatório da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), analisando os dados de 2019,(76) (https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/Relatorio_Anual_Seguranca_Rodoviaria_2019.pdf) estimou que o custo econômico e social dos acidentes com vítimas em 2019 seja na ordem dos 3,7 bilhões de euros, o que equivale a praticamente 1,6% do PIB Nacional português. No caso brasileiro, considerando o mesmo percentual, teríamos pelo menos 117 bilhões de reais de prejuízos ao ano.

É preciso destacar que não se contabilizam os acidentes apenas pelos danos materiais causados. O que permite concluir que a estimativa de sinistros de trânsito no nosso país, com ou sem vítimas, pode efetivamente representar 4% do PIB, índice inclusive estimado pela ONU para países com o perfil rodoviário e índice de acidentalidade como o Brasil.

No Relatório Anual da Segurança Rodoviária de Portugal a ANSR acrescenta:
"Este valor não só representa um custo injustificável, como é claramente um indicador que investir em segurança rodoviária é um valor com elevado retorno economico e social".
O relatório esclarece ainda que, entre 1995 e 2019, "os investimentos em infraestrutura e em veículos mais seguros, juntamente com uma política integrada de segurança rodoviária, foram determinantes para salvar 26 mil vidas, evitar 187 mil feridos graves e permitir uma poupança de cerca 158 bilhões de euros, mais de 4,5 vezes superior ao valor investido em infraestruturas".

Conforme bem observa Fernando Diniz, pai órfão de filho e fundador da Trânsito Amigo, entidade de vítimas de trânsito, muitas famílias ficam destroçadas pelo acidente.

Casais se separam, familiares sofrem de depressão, alguns até vêm a falecer prematuramente. Vítimas que não são inválidos dentro do protocolo, mas ficam mutiladas social e emocionalmente com a perda de um ente querido.

Os familiares das vítimas não aparecem nas estatísticas, mas são seriamente impactados pelos acidentes, o que afeta também a economia do país. Embora esse impacto seja difícil de mensurar. Mas com certeza é um indício de que o custo da violência no trânsito é muito maior do que podem medir os economistas.

21- A mobilização e revolta da população com o desligamento dos radares

Esta matéria da televisão Pernambucana ilustra dramaticamente algumas das consequências de não priorizar a segurança viária e o controle de velocidade. Descreve o caso de um trabalhador humilde e idoso que foi atropelado após o desligamento dos radares, perdendo as duas pernas.(77) (https://www.youtube.com/watch?v=PxNPRDGiYpo)

Ele sobreviveu, mas perdeu a condição de prosseguir sua vida dignamente, e seu filho, além de sofrer com o drama humano, ainda precisa adaptar sua vida e rotina às necessidades do pai.

A falta de radares também mobilizou moradores. Em Governador Valadares (MG), a retirada de radar da BR-381, pelo Governo Federal, gerou protestos. (78) (https://www.diariodoaco.com.br/noticia/0078675-sem-radar-motoristas-pisam-fundo-e-colocam-vidas-em-risco)

O mesmo ocorreu no Espírito Santo (79) (https://globoplay.globo.com/v/7384649/) onde moradores atearam fogo em pneus bloqueando a pista. Situação semelhante foi registrada na região metropolitana de Recife, onde o morador enfatizou que ali morava gente e não bicho. (80) (https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/jc-transito/noticia/2020/01/20/aqui-mora-gente-nao-mora-bicho-nao-diz-parente-de-homem-que-morreu-apos-ser-atropelado-na-br-101-no-recife-397664.php)

Caso interessante e recente ocorre em Minas Gerais, onde o movimento Somos Todos Vítimas da BR-265 luta pela volta dos radares e levantou o aumento dos acidentes após a retirada dos equipamentos.

O mais importante é que se trata de movimento de vítimas de trânsito, que sofreram acidentes na rodovia, inclusive com perda de amigos e familiares.

Depois de alguns acidentes graves em dezembro de 2020, em locais onde tinham radar, apesar de a pandemia e dificuldades que todos passam, os organizadores conseguiram recursos para fazer faixas a fim de alertar os usuários das rodovias, em particular, pessoas de outros estados que não conhecem tão bem o trecho.

Num ofício enviado à Polícia Militar Rodoviária de Minas Gerais, responsável pela fiscalização daquela estrada, eles apontam os problemas encontrados e as consequências da retirada dos radares.

Como o DNIT, ao invés de instalar radares, prometeu quebra-molas no local, o que contraria o CTB, os líderes do movimento resolveram pedir maior fiscalização, já que temem acidentes em função do quebra-molas.
Vale a pena ler a íntegra do documento:

Vale a pena ler a íntegra do documento:

À 6 CIA PM IND MAT/6 RPM - PMMG R. João Teodoro de Souza, 825 - Santa Efigenia, Lavras - MG, 37200-000, Brasil
ASSUNTO: PEDIDO DE REFORÇO NA FISCALIZAÇÃO NA PONTE DO RIO GRANDE EM ITUTINGA
Prezado (a), venho por meio deste ofício do movimento, solicitar patrulhamento policial mais frequente na Ponte do Rio Grande. Radares da ponte do Rio Grande, perímetro urbano de Itutinga e do Trevo de Nazareno, dentre outros trechos na BR265 de Lavras a São João del Rei, foram removidos. Isso tem consequências incalculáveis. O movimento luta há mais de cinco anos para mudar a situação da BR265, cobrando melhorias para via, tentando conscientizar a população.
VIDAS ESTÃO EM RISCO!
O movimento Somos Todos Vítimas da BR265 monitorou os números de acidentes nesses pontos onde havia a fiscalização e comparou com os números de acidentes ocorridos nos mesmos pontos em 2019, no período de agosto a dezembro. Mesmo com o movimento reduzido na BR265, devido a pandemia, no período de 2020 (Agosto-Dezembro), o movimento registou 15 acidentes nos locais onde os radares foram removidos. Uma carreta tombou na curva da Caixa d'água, 12 acidentes ocorreram na Ponte do Rio Grande e dois acidentes no trevo de Nazareno.
A curva mais preocupante é a localizada na Ponte do Rio Grande, dos 12 acidentes que ocorreram, 6 veículos caíram no rio. No mesmo período em 2019, ocorreu apenas um acidente na ponte do Rio Grande e nenhum acidente foi registrado nos outros trechos analisados onde tinham os radares. Somente na véspera do Natal, em menos de 24 horas foram 7 acidentes só na Ponte do Rio Grande, um óbito e várias pessoas feridas.
O movimento Somos Todos Vítimas da BR265 não têm medido esforços para tentar sanar os problemas da BR265. Nesse sentido, após o Natal o movimento solicitou ao DNIT a colocação de redutores de velocidades antes e depois da ponte do Rio Grande, tais como quebra-molas, já que devido o decreto presidencial, não pode mais ser instalado o radar que foi removido.
O local é considerado perímetro urbano, pois possui um vilarejo nos arredores da ponte. Os moradores correm sérios riscos ao atravessar a ponte. Pois não existe mais as muretas de proteção e os veículos passam em alta velocidade. O DNIT atendeu ao pedido do movimento e irá instalar quebra-molas antes e depois da Ponte do Rio Grande.
***No entanto, para que esses quebra-molas não se transformem em pontos de ultrapassagem e nem em um local de mais acidentes,** solicita-se patrulhamento policial mais frequente na Ponte do Rio Grande.. (No dia que o redutor de velocidade foi instalado ocorreu um acidente entre dois caminhões e várias situações de risco previstas pelo movimento (81) (https://estradas.com.br/depois-de-muitas-mortes-dnit-instala-quebra-molas-na-br-265-em-mg/)*

Daniel Gedder Silva Líder do Movimento Somos Todos Vítimas da BR265

Logo depois da carta, no dia 25 de fevereiro de 2021, mais um acidente fatal comprovou a importância de instalar novamente os radares na BR-265. Vejamos a matéria divulgada no https://estradas.com.br/militar-de-sao-joao-del-rei-e-filha-morrem-em-sinistro-na-br-265/ (82): (https://estradas.com.br/militar-de-sao-joao-del-rei-e-filha-morrem-em-sinistro-na-br-265/)

Um grave sinistro (acidente) na noite dessa quinta-feira (25), na BR-265, altura do Km 216, próximo ao "Restaurante do Tio Romeu", matou um oficial da Polícia Militar, lotado em São João del Rei (MG), e sua filha de 8 anos, além de causar ferimentos moderados na esposa e outra filha de 10 anos, de acordo com o Corpo de Bombeiros de Barbacena, que fez o atendimento.

Ainda de acordo com os policiais, a ocorrência envolveu uma utilitária GM Spin, com placas de Juiz de Fora (MG), que trafegava no sentido São João del Rei-Barbacena, um caminhão, que também estava no mesmo sentido, e uma carreta, que trafegava no sentido oposto e invadiu a contramão atingindo o veículo Spin em que estavam as vítimas fatais.

Na mesma matéria, Daniel Gedder acrescentava:

"Solicitação de radar

De acordo com Daniel Gedder, um dos líderes do movimento "Somos Todos Vítimas da BR-265", há solicitações, desde 2016, para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) instalar radar no trecho conhecido como "Curva do Tio Romeu", próximo ao local onde ocorreu o sinistro.

Segundo Gedder, a resposta da Autarquia tem sido a mesma: "temos que realizar estudos nos locais para saber se é necessário a instalação de radares". Ainda de acordo com Gedder, o Dnit informou também que precisaria ter 'pelo menos duas mortes' para justificar a instalação de um radar. "Só ontem tivemos mais duas", lamentou Gedder."

Matéria do Jornal Voz Ativa (83) (https://jornalvozativa.com/noticias/mulher-morre-atropelada-e-moradores-de-coelhos-subdistrito-de-ouro-preto-protestam-na-br-356/) de Ouro Preto-MG, também em janeiro de 2021, mostra um protesto de moradores que está se tornando frequente em todo país.

"Um atropelamento seguido de morte em Coelhos, subdistrito de Ouro Preto (MG), localizado próximo ao distrito de Amarantina, levou a comunidade local a realizar, mesmo debaixo de chuva, uma manifestação na BR-356. Acompanhados por policiais militares, eles bloquearam o tráfego no local por 47 minutos com pausas de cinco minutos para cada sentido (Itabirito e Ouro Preto), exigiram a instalação de quebra-molas e a volta de um radar fixo para coibir que veículos transitem em alta velocidade na região."

22- Especialistas defendem os radares

Rodrigo Kleinubing, um dos maiores especialistas do país em perícia de acidentes de trânsito, foi convocado várias vezes pelos governos estaduais e federal para auxiliar com sua experiência.
Foi perito do Instituto de Criminalística do Rio Grande do Sul e co-autor do livro "Dinâmica dos Acidentes de Trânsito. Análises, Reconstruções e Prevenção", uma das obras mais importantes sobre o tema.
Ele explica a importância dos radares em matéria do estradas.com.br (84) (https://estradas.com.br/mais-de-95-das-rodovias-federais-nao-tem-mais-controle-de-velocidade/).

> *"Existe uma relação direta entre o excesso de velocidade e a gravidade das lesões e consequentemente as fatalidades no trânsito, visto que a energia (cinética) do movimento que produz os danos, aumenta exponencialmente com o aumento da velocidade.*
> *A desastrosa medida de extinção dos controladores eletrônicos de velocidade, baseada no argumento de que são equipamentos de cunho arrecadatório, deixa mais uma vez e de forma equivocada, a responsabilidade no comportamento dos condutores, assinando por antecipação o atestado de óbito de um grande número de vítimas do já sangrento trânsito brasileiro.*
> *Os controladores de velocidade são fundamentais. Quanto maior a velocidade maior a letalidade. Os radares portáteis, estáticos e móveis, não devem ser sinalizados. Apenas informar que a via tem controle de radar. "*
>
> Kleinubing faz uma observação importante quanto a continuidade da operação dos pardais (radares).
>
> *"Uma coisa recorrente no Brasil é o fim dos contratos desses equipamentos e as autoridades demoram as vezes 1 ano para resolver a questão e permitir a operação dos radares. Isto nunca deveria acontecer porque é uma falta de organização do Estado que sabe que o contrato vai vencer. Tem que ser uma coisa contínua, não pode ser intermitente. Essa situação de pardal desligado chega para o condutor, passa para a sociedade, e aí muitos excedem a velocidade. Isso só contribui para aumentar os acidentes com vítimas fatais que é o que mais nos preocupa."*

Já Fábio Abrita, CEO de concessionárias de rodovias, considerado um dos profissionais com maior experiência em operação de rodovias concedidas do país, defende a mesma tese. Ele foi gerente de operações da Autoban, NovaDutra. Diretor da Rota do Oeste, Transbrasiliana e, na ocasião da matéria, estava na condição de CEO /COO na ViaRondon Concessionaria de Rodovias.
Na mesma matéria do portal Estradas ele acrescenta:
"No mundo todo a forma de coibir o excesso de velocidade são os radares. Na prática não existe outra maneira. É no bolso que as pessoas passam a respeitar. Você vê muitas campanhas educativas, mas o pessoal continua cometendo infrações. A punição é fundamental e também educativa.
Os radares fixos são conhecidos dos usuários, além da indicação no local, nos sites dos órgãos responsáveis, a informação está disponível nos aplicativos como waze. Isso faz as pessoas reduzirem a velocidade.
Infelizmente, muitos aceleram depois dos radares, por isso é fundamental o radar portátil ou estático em locais não informados.

Na nossa experiência, em várias concessionárias de rodovias, quando você instala os radares a tendência é a queda brutal dos acidentes, feridos e muitas vezes até zera as vítimas fatais."

Ele ainda acrescenta que há muitos radares instalados num determinado trecho apenas num sentido da via. Nesse caso, são trechos com média de veículos semelhante (VDM). Quando você analisa os acidentes no trecho que tem radar e compara com o sentido contrário onde não tem o equipamento, fica evidente a diferença.

"A conclusão que temos é que no sentido em que estão instalados, no mesmo km, a média da redução dos acidentes varia entre 50% e 70%. Existem fartos estudos em todo o mundo sobre a eficácia do equipamento.", acrescenta Abrita.

23- Estudo de caso: Santo André e Sumaré comprovaram a redução de acidentes urbanos

No Manual da Gestão da Velocidade elaborado pela Organização Mundial da Saúde, um caso brasileiro é citado com bom exemplo. Diz o documento na página 99:

Em Santo André foi implementado um programa global de segurança no trânsito que incluiu fiscalização eletrônica por meio de sistemas de radar. Foram utilizadas informações referentes a fatores como o fluxo de trânsito, as taxas de colisões e as funções das vias públicas para identificar locais adequados para instalação dos radares.
A implantação dos equipamentos foi precedida de uma campanha na mídia e o uso de banners nas vias públicas, no intuito de conscientizar o público sobre os benefícios da gestão da velocidade para a segurança.
Alguns condutores e grupos políticos iniciaram campanhas de oposição ao programa. Apesar desses problemas, a campanha continuou e se ampliou. O primeiro ano resultou em uma redução de 8,6% das mortes em colisões (em comparação com o ano anterior), enquanto que o segundo e o terceiro anos produziram reduções de 17,6 e 25,7%, respectivamente.
Um programa semelhante realizado em Sumaré resultou também em queda significativa no número de colisões e lesões.(85) (https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_docman&view=download&alias=1481-gestao-da-velocidade-1&category_slug=acidentes-e-violencias-086&Itemid=965)

24- Sistema de pesquisadores da USP mostra que há menos acidentes onde tem radar

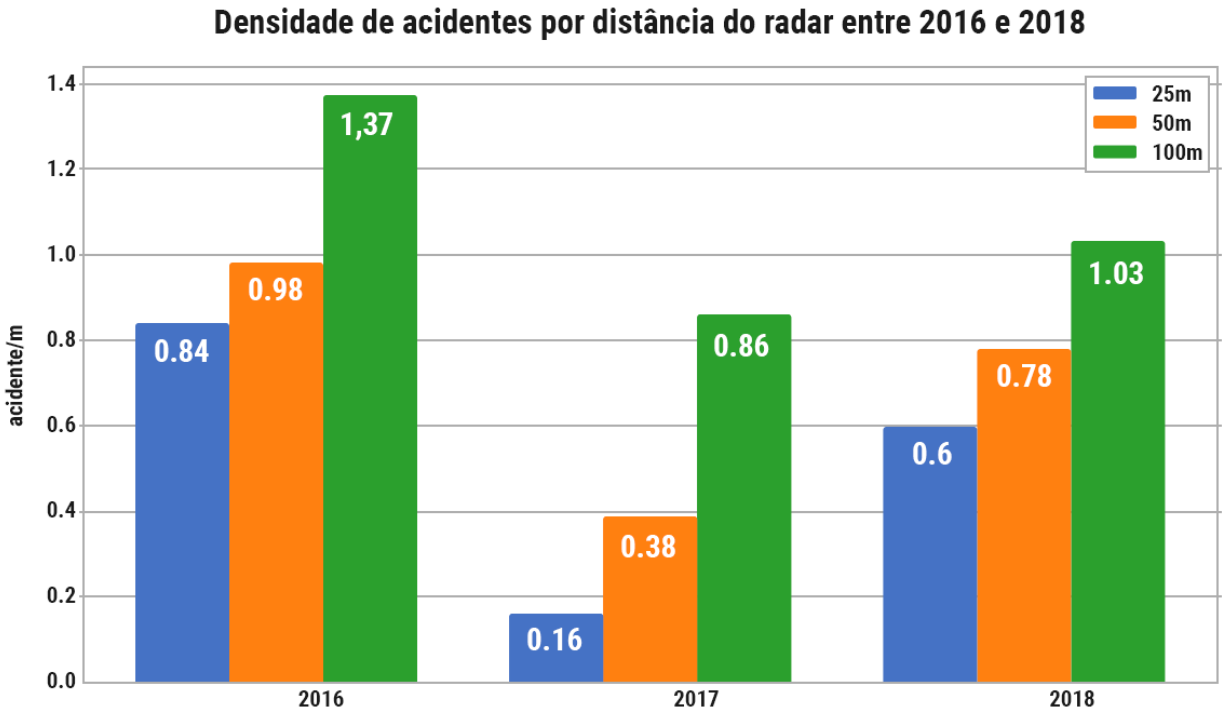
Ferramenta foi criada e premiada durante maratona organizada pela Prefeitura de São Paulo que busca soluções para melhorar segurança viária (86) (https://jornal.usp.br/universidade/sistema-de-pesquisadores-da-usp-mostra-que-ha-menos-acidentes-onde-tem-radar/)
Aqui transcrevemos trecho de matéria publicada no Jornal da USP em 28 de novembro de 2019. Os dados e conclusões corroboram tudo que apresentamos até o momento.
Existem na cidade de São Paulo cerca de 900 equipamentos de fiscalização eletrônica atuando nas ruas e avenidas. Eles registram inúmeros dados que podem ajudar no planejamento de políticas públicas de mobilidade urbana e segurança viária. A partir dessa base de informações, três pesquisadores da USP desenvolveram um sistema web para visualizar as posições de todos os radares da capital paulista e os acidentes ocorridos no mês de fevereiro nos anos de 2016, 2017, 2018 e 2019.

"Analisamos a posição dos radares e confrontamos com a base de dados de acidentes reportados pela prefeitura. Em um raio de até 50 metros próximo ao radar, o número de acidentes é baixo. Se abre o raio, aumenta também a quantidade de acidentes", explica Eduardo Santana, pesquisador do Instituto de Matemática e Estatística (IME) da USP, que criou o sistema juntamente com seus colegas do instituto Higor Amario e Éderson Cássio.

A ferramenta permite a filtragem dos acidentes por ano ou a exibição de todas as ocorrências. Ao clicar em um radar, o usuário ainda encontra dados como número de autuações e contagem de veículos registradas pelo equipamento.

A análise indicou que a presença de radares reduz a quantidade de acidentes que ocorrem nas proximidades onde o aparelho está instalado. Ou seja, mais radares têm o potencial de reduzir o número de acidentes, evitando também a ocorrência de mortes.

O grupo indicou que essa redução pode ter impacto nos gastos com saúde e que o estudo pode ajudar a conscientizar a população sobre a importância dos radares para a segurança viária.



Taxa de acidentes por metro que ocorrem dependendo da distância dos radares

Os dados destacam que essa correlação entre acidente e radar em distritos da cidade deve ser mais bem estudada. "Nas bordas da cidade, quase não tem radares e também infraestrutura. E lá tem muitos acidentes", conta Eduardo.

25- Grande movimento nas estradas nos feriados e férias e baixo número de condutores punidos por excesso de velocidade

Nos feriados prolongados e início de férias, milhões de veículos pegam a estrada no estado de São Paulo e em todo país. Apenas da capital paulista esse número supera o milhão de veículos regularmente.

Isso demonstra a magnitude da movimentação de veículos num curto espaço de tempo. Com o agravante que muitos desses condutores não têm experiência em viagens rodoviárias e outros usam a estrada como pista de corrida para testar seus veículos.

No feriado de Ano Novo de 2019/2020, segundo o balanço do Comando de Policiamento Rodoviário, da Polícia Militar de São Paulo, 32 pessoas morreram e 115 ficaram feridas gravemente em acidentes provocados nas rodovias paulistas durante a Operação Ano Novo.
As ações ocorreram entre os dias 27 de dezembro e 2 de janeiro. De acordo com o balanço, foram registrados 428 acidentes com vítimas, em todo o estado.
Segundo o policiamento rodoviário, 1,2 milhão de veículos deixaram a capital paulista durante o feriado.

Durante a Operação Ano Novo 2020, a polícia fez 87.961 autuações por infrações de trânsito, sendo que a maioria foi por excesso de velocidade (40.562 casos).
No caso da velocidade, se todos os veículos flagrados fossem da capital paulista, teríamos taxa média de 3,4% de multas por excesso de velocidade para 1,2 milhão de condutores. Isso, ao longo de toda viagem.

Segundo a ARTESP - Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo, cerca de nove milhões e quatrocentos e sessenta mil veículos trafegaram pelos cinco principais sistemas de rodovias paulistas que fazem ligação entre a capital, o litoral e interior do estado, entre a sexta-feira, 18 de dezembro de 2020 e sábado, 2 de janeiro de 2021. De acordo com a Agência, houve queda na movimentação de 15,9%, devido à pandemia, em relação ao mesmo período em 2020.

Isto demonstra que a fiscalização atuante, principalmente de controle de velocidade, é fundamental para evitar acidentes, mortos e feridos. São quase 10 milhões de veículos com mais de duas dezenas de milhões de pessoas transportadas em poucos dias.

Apesar da pandemia, os dados da Polícia Militar Rodoviária de São Paulo deixam claro que a redução de acidentes, mortos e feridos, embora importante, exige fiscalização intensa permanente dos policiais e. naturalmente, não pode abrir mão da tecnologia para realizar esse trabalho, principalmente, o controle de velocidade que representa 50% das infrações.

Fica evidente que, incluindo o total de veículos circulando no estado de São Paulo, independente da cidade de origem, o percentual de multados é insignificante, quanto mais considerando a média por quilômetro rodado. É mais uma comprovação de que a chamada “Indústria da Multa” é um mito.

26- DNIT troca radares por quebra-molas e coloca vidas em risco

Conforme relatado no documento do movimento Somos Todos Vítimas da BR-265 em Minas Gerais, o DNIT passou a viver um dilema e trocou os radares por quebra-molas.

Sinistros (acidentes) graves com motoristas surpreendidos por quebra-molas nas rodovias federais estão ocorrendo com mais frequência desde que, em 2019, o governo federal decidiu desligar radares.

Como os motoristas passaram a não respeitar o limite de velocidade, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) – pressionado pela população – começou a instalar os redutores de velocidade, também conhecidos como quebra-molas ou lombadas.

Entretanto, os condutores são surpreendidos com a presença desses novos redutores de velocidade nas estradas. Alguns passam acima do limite, num verdadeiro salto sobre obstáculo, que muitas vezes causa a perda de controle do veículo, conforme fica evidente neste vídeo na BR-259/ES (87) (https://estradas.com.br/wp-content/uploads/2021/03/Lombada-ou-plataforma-de-saltos.mp4). Outros reduzem a velocidade bruscamente e sofrem colisões traseiras violentas.

É evidente que a volta dos quebra-molas não está resolvendo o problema e contraria todas as normas de segurança. Mas o DNIT, para não contrariar a ordem do chefe do Executivo, ficou com duas opções: ou deixa os motoristas abusarem da velocidade ou instala lombadas. Ambas estão provocando mortes.

Um exemplo dramático das consequências dessa política, foi a tragédia envolvendo duas carretas e um carro na BR-364, sentido Jaru, no município de Ariquemes (RO), que matou um bebê de apenas seis meses (88)(https://estradas.com.br/quebra-molas-inimigo-no-transito/) e deixou seus pais gravemente feridos no dia 11 de fevereiro de 2021.

A polícia apurou que o acidente aconteceu quando o condutor da carreta bitrem Volvo, modelo NH12, que trafegava no sentido Ariquemes, bateu na traseira do carro de passeio e o esmagou contra outra carreta que seguia logo à frente.

Segundo a polícia, o motorista do carro estava devagar porque o motorista de uma carreta à sua frente tinha reduzido a velocidade para ultrapassar um quebra-molas, quando foi atingido. O caminhoneiro que vinha logo atrás não freou corretamente e empurrou o carro contra a carreta que estava na frente. Vários moradores da região reclamam da presença dos quebra-molas e pedem a instalação de radares.

No dia 19 de abril, na BR-316 em Santo Antônio do Pará (PA), tragédia semelhante causou a morte de cinco pessoas da mesma família. Um casal, suas duas filhas pequenas e uma adolescente, parente da família. O caminhoneiro Silvano Tavares da Nordal Transportes, não freou ao se aproximar do motorista do carro que estava passando a lombada lentamente, em trecho de 30km/h. Veja vídeo no link (https://estradas.com.br/tragedia-da-br-316-com-5-mortes-causada-por-caminhoneiro-em-lombada-continua-sem-respostas/)

Consequentemente empurrou o carro na direção de outra carreta da mesma empresa que tinha passado pela lombada, esmagando o automóvel e literalmente ficando sobre o mesmo. Não era possível sequer separar os corpos. Nem mesmo as placas no local informando a presença do obstáculo e limite de 30km/h, contiveram o caminhoneiro que conhecia bem o local. Além disso, o DNIT admitiu que não pintava a lombada, o que aumenta o risco de sinistros, principalmente a noite.

Outro caso grave na BR-364 ocorreu em agosto de 2020, na área de Porto Velho (RO), quando duas jovens numa motocicleta não perceberam a presença do quebra-molas e perderam o controle da moto, colidindo com a mureta. Ambas faleceram no local.

Na BR 259, em Colatina, no Espírito Santo, a instalação de dois quebra-molas gerou protesto dos motoristas que, inclusive, se manifestaram sugerindo ser melhor a colocação de radares. Alguns usuários da rodovia relataram problemas mecânicos nos veículos após passarem pelo local.

Em julho de 2020, pedestres e motoristas cobravam a instalação de redutores de velocidade na BR-153, entrada sul de Gurupi (TO), para evitar acidentes. Já que no ano anterior, com a retirada dos radares, os motoristas não respeitavam o limite de velocidade.

O curioso é que o DNIT já tinha instalado até as placas da presença de quebra-molas, mas ficou nisso. Ao menos, é o que mostra matéria da TV local (89) (https://g1.globo.com/to/tocantins/noticia/2020/07/13/pedestres-cobram-construcao-de-quebra-molas-em-trecho-movimentado-da-br-153-em-gurupi.ghtml).
Já em Minas Gerais, no trecho da BR-381 que passa por Ipatinga, depois do desligamento de radares, os acidentes voltaram a acontecer.

Matéria do jornal Diário do Aço (90) (https://www.diariodoaco.com.br/noticia/0082073-quebramolas-comeaam-a-ser-instalados-no-trevo-do-parque-caravelas) explica bem o caso e deixa claro que o DNIT preparava a instalação de quebra-molas como alternativa.

No contorno viário de Feira de Santana (BA), no dia 1º de março de 2021, um caminhoneiro tombou para evitar a colisão com uma ambulância que, segundo a própria PRF, responsável pelo trecho que dá acesso as às rodovias BR-324 e BR-116, reduziu a velocidade ao passar por uma lombada.

É mais uma de tantas evidências de que as instalações desses obstáculos nas rodovias não contam com o apoio nem da população nem dos condutores. Naturalmente, a escolha dos pedestres, caso pudessem opinar, entre nenhum tipo de redutor de velocidade e um quebra-molas, certamente escolheriam o último.

Os próprios engenheiros do DNIT e policiais rodoviários federais sabem que a medida é absurda. Mas temem contestar a ordem do presidente.

Outro efeito nefasto das lombadas é o aumento no custo do transporte de carga. O número de quebra-molas no trajeto entra no custo do frete. Além disso, a vida útil de um caminhão pode ser reduzida em quase 30% ao trafegar constantemente em rodovias com lombadas; sem contar o impacto ambiental.

27- Indústria da multa ou fábrica de infratores?

Os dados que apresentamos já demonstram que o número de condutores multados pelos radares fixos é em média inferior a 1%, índice muito menor ainda dos radares portáteis e estáticos.

O número de autuações aplicadas pelas autoridades, em particular nas rodovias, é praticamente irrelevante considerando o volume total de veículos circulando e a quilometragem percorrida.

Alguns equipamentos mal instalados em locais equivocados, por incompetência ou má fé dos responsáveis pela via, criaram o mito da "indústria da multa" e esses casos, que são exceções, são utilizados como bandeira para os infratores esbravejarem contra a fiscalização de trânsito, em particular, contra radares de qualquer gênero.

Por isso, demonstraremos a seguir, com alguns exemplos concretos, que temos uma fábrica de infratores que inclusive são remunerados e confiam na total impunidade.

27.1- Infrator numa BMW a 240km/h mata mãe e filho em rodovia paulista

No dia 12 de dezembro de 2020, um motorista dirigia uma BMW a 240km/h na Rodovia Euclides da Cunha, no interior de São Paulo.
A loucura foi filmada por um dos ocupantes do carro e postada nas mídias sociais.(91) (https://www.diariodaregiao.com.br/cidades/2020/12/1216128-homem-preso-apos-acidente-com-duas-mortes-gravou-video-a-240km-h-na-euclides-da-cunha.html) Pouco depois, o ainda potencial assassino, que se divertia ao ver os outros motoristas assustados com sua velocidade, transformou-se num assassino de fato.

Colidiu na traseira de outro veículo onde estavam três pessoas. Morreram no local um motorista de 58 anos assim como sua mãe de 85. A esposa do condutor assassinado, ficou ferida gravemente. Mas o criminoso da BMW e seus amigos saíram intactos.

Naturalmente, ele negou-se a fazer o teste do bafômetro. Provavelmente também não passaria num teste de drogas porque dificilmente um condutor somente alcoolizado dirige nessa velocidade.

Na hora ele quase foi linchado pelas pessoas que viram a colisão, muitas delas que também tinham levado um susto com o bólido que praticamente as expulsava da estrada. A polícia cumpriu seu papel e o levou para a delegacia. O Ministério Público da cidade de Jales pediu e conseguiu sua prisão preventiva.

27.2- Falta de fiscalização da velocidade garante impunidade

Mas esse episódio dramático não ocorre por nada. Afinal, o que faz um indivíduo trafegar numa rodovia com limite 110 km/h a 240km/h? A resposta é simples: impunidade. Acerteza de que não será flagrado.

A impunidade é agravada pela Resolução 798 do Contran (92) (https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-798-de-2-de-setembro-de-2020-276446814), que determinou que os radares portáteis sejam indicados nos sites dos órgãos responsáveis pelas rodovias e sinalizados.

“Art. 7º O uso de medidores do tipo portátil para a fiscalização do excesso de velocidade é restrito às seguintes situações:
§ 2º O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deve mapear e publicar em seu site na rede mundial de computadores relação de trechos ou locais em que está apto a ser fiscalizado o excesso de velocidade por meio de equipamento portátil.

Com isso, ajudam os potenciais assassinos a saber onde tem controle de velocidade e podem acelerar sem risco de serem flagrados. Exatamente como ocorreu neste caso da BMW.

28- Menos fiscalização da velocidade abre as portas para mais potenciais assassinos no trânsito

O cansativo discurso da "indústria da multa", conforme já comprovamos, é estatisticamente insustentável. Entretanto, a fábrica de infratores e a impunidade do excesso de velocidade está acessível diariamente para qualquer interessado e à disposição das autoridades.

Dedicamos especial atenção ao capítulo dos criminosos de trânsito que se tornaram celebridades na internet, em particular no YouTube. Eles são a prova cabal de que punimos muito pouco no Brasil. Na realidade cada vez menos. Com o agravante que a proliferação desses canais da impunidade, onde o excesso de velocidade é a principal atração, estão procriando com milhões de seguidores.

A quase certeza da impunidade estimula jovens a postarem nas mídias sociais suas infrações, rachas e velocidades de autódromo em plena rodovia, quando não em área urbana.

O que mais surpreende é que além de tudo são muito bem remunerados com a publicidade veiculada em seus canais. Somente um deles, já reconheceu ganhos superiores a R$ 60 mil mensais, em razão da publicidade, fora outros ganhos, como rifas ilegais. O que inclusive estimulou investigações policiais, apreensão de veículos e problemas com a receita federal.

Junto com outros que fazem das infrações sua maior atração e faturamento, o personagem em questão e seus pares já foram objeto de várias matérias. Dentre elas, no Fantástico de 24 de maio de 2020.

A reportagem mostrou um leque de opções de crimes de trânsito a velocidades absurdas. Com centenas de milhares de seguidores, conforme mostra a matéria do Fantástico (93) (https://globoplay.globo.com/v/8576478/), e não retiram os vídeos do ar nem mesmo com a grande imprensa batendo à porta.

Nesse sentido, contam com a cumplicidade da plataforma, em particular Google/YouTube, que fatura o principal bolo publicitário e com esses recursos remunera os infratores pelas imagens de risco que produzem e que geram muita audiência.

Passado quase 1 ano das primeiras matérias abordando esses casos, estão todos os infratores e criminosos do trânsito postando novos vídeos com mais absurdos.

No dia 18 de janeiro de 2021, Eduardo Razuk, "estrela" de várias reportagens, posta viagem numa rodovia, a bordo de um Mustang em que atinge, no minuto 9:07 nada menos que 209 km/h à noite (94) (https://www.youtube.com/watch?v=2CQE2QQRBgE&t=274s). Pouco para quem já atingiu 280km/h, como a matéria do Fantástico mostrou.

Razuk, eventualmente, exclui vídeos com crimes de trânsito. Um deles, retirado posteriormente do ar, praticava racha numa rodovia. No vídeo mostrou, inclusive sua ultrapassagem, pelo acostamento, de um carro e carreta.

Entretanto, um outro youtuber baixou o vídeo e publicou na plataforma, onde o criminoso do trânsito admite estar num racha, conforme é possível ver no minuto 6:00. (95) (https://www.youtube.com/watch?v=1wUUvsn50_k&t=110s)

As imagens foram objeto de matéria em jornal de Campo Grande-MS (96) (https://www.midiamax.com.br/cotidiano/2021/de-novo-youtuber-divulga-video-fazendo-racha-em-rodovia-de-ms) . Razuk desmentiu tudo mas as imagens estão online para quem quiser ver.

Outro jovem, conhecido como Luan do Petrolhead, também continua cometendo suas infrações e crimes de trânsito, mesmo depois da matéria do Fantástico e de outros veículos.

Neste vídeo do dia 21 de janeiro de 2021, ele participa de um racha numa rodovia paulista e na altura do min 7:50 e no 8:20 (97) (https://www.youtube.com/watch?v=5qe5jHO5MPo) reduz a velocidade pelo alerta da presença do posto policial. É apenas um dos quase 1.400 vídeos postados por ele, com 74.757.324 visualizações até 26 de março de 2021 e milhares de infrações. Inclusive, naquela data, ele postou vídeo de racha em rodovia paulista com o sugestivo título: 200km/h lado a lado. (98) (https://www.youtube.com/watch?v=HscZKsyHus0)

No dia 4 de fevereiro de 2021, em Cascavel, no Paraná, o presidente Bolsonaro fez discurso contra os radares, (99) (https://www.youtube.com/watch?v=efNlATRGqCQ) (hora: 1:01:20) dizendo que existiam quase 8.000 nas rodovias federais e baixaram para 2.000. Enfatizou na ocasião "quero zerar isso daí, porque o objetivo é multar, é arrecadar.." Fez questão de destacar que ainda existem 2.000 radares fixos em operação por determinação judicial.

Enquanto isso, três dias antes, em 1º de fevereiro de 2021, Luan do Petrolhead, com quase 500 mil seguidores, postou vídeo intitulado: "O pior acidente que eu já vi". (100) (https://www.youtube.com/watch?v=jr4tpvJR5kI) Entre o minuto 18:20 até 20:20, ele mostra estar a 200km/h em rodovia federal do Mato Grosso do Sul, faz ultrapassagem de vários veículos em faixa contínua.

Logo em seguida, ri quando é alertado da presença de radar pelo seu aplicativo, personalizado com a voz imitando o presidente Bolsonaro, e logo pergunta: “Cadê o radar, tio?”

Como se não bastasse, ainda explica para seus seguidores que determinados equipamentos na rodovia não são radares. E que está cansado de dizerem que ele tomou um monte de multas em cada vídeo quando ele nunca é multado. Portanto, anuncia que a impunidade é garantida.

Em vários vídeos, esse youtuber e outros postam imagens em que reduzem a velocidade alertados por aplicativos que usam a voz do presidente, o que torna ainda mais constrangedor a situação do principal mandatário do país.

Em outro vídeo em Maringá, no Paraná, no dia 28 de janeiro de 2021, Luan mostra um encontro de jovens com carros potentes que foram encontrá-lo ao saber que estava na cidade. Seu exemplo vai estimulando outros jovens a cometerem as mesmas loucuras. São considerados celebridades para muitos seguidores.

Alguns pagam mensalmente contribuições, como ocorre com Razuk no seu instagram. São os “melhores amigos”, com direito a postagens exclusivas. Assim, podem ser membros do canal, com “conteúdo exclusive”, pagando naturalmente para isso.

O impacto desses vídeos é avassalador. O canal de “Razuk Backstage” registrava em 26 de março de 2021 nada menos que 622 mil seguidores, 2.043 vídeos postados, com milhares de infrações impunes, que foram vistos, até aquela data por 229 milhões de pessoas.

Enquanto isso, o canal do YouTube do Ministério da Infraestrutura, que comanda o Denatran, tem pouco mais de 50 mil seguidores e os mais de 500 vídeos postados foram vistos por pouco mais de 7,3 milhões de pessoas.

Ainda que o site do ministério fosse dedicado somente a vídeos de educação no trânsito, seria visualizado pelo menos 30 vezes menos que os vídeos de um único canal de criminoso no trânsito. Não há campanha educativa que vença a impunidade.

Os personagens são infindáveis. Guilhermo, do Gui 50, que também foi foco de várias matérias, tenta tirar um motorista da frente, em mais um capítulo da sua série: Se não sair da frente eu empurro Part 9” (101) (https://www.youtube.com/watch?v=cf-0DrglhY4).

São vários vídeos em que ele pressiona condutores na faixa da esquerda a abrirem passagem. A ousadia do criminoso do trânsito não tem limite. Ele apresentou no site do Senado Federal uma ideia legislativa que pretendia tornar infração gravíssima com suspensão da CNH o uso indevido da faixa esquerda! (102) (https://www12.senado.leg.br/ecidadania/visualizacaoideia?id=139049)

Enquanto a legislação em vigor prevê: “Deixar de dar passagem pela esquerda, quando solicitado: infração média; penalidade: multa”, o criminoso contumaz do trânsito brasileiro, conforme revelam as imagens geradas pelo próprio, propunha a seguinte modificação no Código de Trânsito Brasileiro:

"Altera o Art. 198 do CTB, tornando Infração GRAVÍSSIMA com penalidade de Multa (dez vezes) e Suspensão do Direito de Dirigir por 6 (seis) meses. Medida Administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo. Aplica-se em dobro a multa prevista em caso de reincidência."

A irresponsabilidade não tem horário, assim como a impunidade. No dia 22 de março de 2021, na altura do minuto 1, ele atinge 234km/h (103) (https://www.youtube.com/watch?v=86zELooDiy8) a noite "testando" um carro híbrido na rodovia em meio a numerosos veículos, principalmente caminhões.

Nesse canal, com milhares de infrações comprovadas pelo próprio condutor, eram mais de 17 milhões de visualizações em 26 de março de 2021 e curiosamente vários vídeos de abordagens policiais.

Apesar de promessas do Ministério Público de São Paulo de tomar providências com relação a esse caso, nada foi feito e no canal desse *youtuber* ainda aparecem encontros com outros proprietários de modelos importados ou modificados que fazem parte do "clube dos infratores" em rachas rodoviários e urbanos.

A desmoralização das autoridades fica evidente em vários vídeos. Nesta viagem realizada pelo dono do canal Benga TV, trajeto de Campinas (SP) para Salvador (BA), passando por rodovias federais, ele reduz a velocidade em frente ao posto da Polícia Rodoviária Federal e faz um pequeno discurso sobre respeito à autoridade. Menos de 1 minuto depois atinge 182km/h em trecho de 100km/h. Tudo comprovado a partir do minuto 8:20 deste vídeo (116) (https://www.youtube.com/watch?v=BuBiF5vh_Ik).

É importante observar que não são pessoas que escondem suas identidades. Muito pelo contrário, divulgam inclusive suas atividades profissionais e até aproveitam para vender serviços, desde localização de bens de devedores até acessórios para veículos.

Na Bahia, o Canal Acelera Mais, com quase 90 mil seguidores, de jovem que vive em Salvador e não teme ser identificado, mostra regularmente seus pegas em rodovias estaduais e federais. Como neste vídeo (104) (https://www.youtube.com/watch?v=dDICzBCV_Lc) em que dirige à noite e no minuto 7:21 inicia um racha e, pouco mais de 1 minuto depois, está trafegando a 220km/h.

Apesar de não ter alcançado ainda 100 mil seguidores, portanto, está no escalão intermediário dos *youtubers* infratores, seus abusos de velocidade e crimes de trânsito já foram visualizados por 15 milhões de pessoas, apenas no YouTube. Sem contar as outras plataformas.

Um caminhoneiro conhecido como Cabelo Batateiro, com cerca de 600 mil seguidores e quase 100 milhões de visualizações dos seus vídeos, é outro caso emblemático. Ele tem histórico de uso de substâncias psicoativas e acidentes. Circula com caminhão totalmente irregular e anda em excesso de velocidade, dentre outras irregularidades.

A mais recente, que está se tornando cada vez mais comum nesses canais, são rifas de veículos. Aqui ele explica, na altura do min 8:28 (105) (https://www.youtube.com/watch?v=QgPElYOP5EM) aos seus seguidores como vai funcionar a rifa do caminhão, usando inclusive a imagem de Nossa Senhora de Aparecida para dar credibilidade.

Em outro vídeo, dirigindo automóvel, ele acompanha amigos caminhoneiros e os mostra conduzindo a 130km/h, conforme é possível verificar neste vídeo (106) (https://www.youtube.com/watch?v=H4-8VkWr9lE), principalmente no min 18:48.

Em outra ocasião, ele anda a 130km/h na Regis Bittencourt (BR-116) (107) (https://www.youtube.com/watch?v=qQrlXdy0ED0) após o min 4:30. Curiosamente, em outro vídeo, ele diz que não usa tacógrafo, assim como seu pai, mesmo sabendo que o equipamento é obrigatório (Art.105 do CTB) e que, conduzir o veículo sem a verificação do equipamento pode ocasionar uma multa grave e retenção do veículo, como previsto no art. 230 inciso X do CTB.

É importante lembrar que o equipamento registra a velocidade praticada e, no caso de acidente, essa informação é essencial para a perícia. Mas o ousado infrator não omite nada, conforme registrado no minuto 6:11 do vídeo intitulado: Meu pai e eu não usamos disco tacógrafo (108) (https://www.youtube.com/watch?v=CEvBTGvdb3A). O veículo mais utilizado por ele, que inclusive é objeto de rifa, não fez a aferição do cronotacógrafo, conforme determina a legislação e comprovamos no site do Inmetro.

Este caminhoneiro, que é considerado uma celebridade no meio e admirado pela sua ousadia, chega ao ponto de acompanhar um menino de 11 anos que dirigia um caminhão e postar no seu canal (109) (https://www.youtube.com/watch?v=tbXiCkIKuzc) sem nenhum temor. O seu canal tem mais de 90 milhões de visualizações.

Outro caminhoneiro reclama de reportagem da TV Bandeirantes e justifica seu excesso de velocidade, admitindo dirigir a 125km/h. (110) (https://www.youtube.com/watch?v=fRJbrquUmFw)

Existem milhares de canais de motociclistas que exibem imagens circulando nas rodovias em pegas acima de 200km/h, inclusive sem roupa adequada, colocando em risco suas vidas e dos demais.

Dentre tantos, encontramos este canal, com mais de 600 mil seguidores e quase 50 milhões de visualizações. O apelido do dono, Kaique do Grau (113) (https://www.youtube.com/watch?v=ffoo0n952p8), já faz menção à prática de manobras proibidas. Veja este momento quando, num pega com outra moto, atinge 210km/h (111) (https://www.youtube.com/watch?v=scWcntOGlJM) logo depois do minuto 1:43 .

Outro exemplo, é o canal Marquetti MKT, com quase 700 mil seguidores que posta vídeos regularmente em excesso de velocidade, como este (112) (https://www.youtube.com/watch?v=jiNbjFhu78U). Em 26 de março, o canal já registrava mais de 92 milhões de visualizações.

Caso dramático é da jovem conhecida como Amanda 160, que postava vídeos com rachas e manobras proibidas e que morreu ao fugir da polícia na moto nova que havia comprado poucos dias antes. O *Youtube* continua faturando com a repercussão dos vídeos do canal dela.

A média de visualização não chegava a 20 mil por vídeo e o último superou até o momento 1,2 milhão de visualizações. As manobras criminosas (114) (https://www.youtube.com/watch?v=RD_bPLGQKEA&t=4s) continuam no ar e o *Youtube* faturando com a publicidade, assim como quem tem acesso ao canal dela.

Reportagem da Record do Paraná relata em detalhes o caso de Amanda (115) (https://www.youtube.com/watch?v=cTaTRQSTJyI) e como esse comportamento de risco, estimulado pela impunidade, pode ocasionar a perda de vidas jovens.

Em outro vídeo, um motociclista explica como usar o aplicativo que alerta sobre os radares. Explica que ajuda muito porque ele estava andando com corrente em cima da placa, mas que se a polícia vê é ocultação de placa. A explicação está na altura do min 6:00 deste vídeo (117) (https://www.youtube.com/watch?v=1EemHLmt0yc) e demonstra como a cultura da impunidade impera. O indivíduo achava normal esconder a placa porque sabia que não respeitava os limites de velocidade.

Esses são apenas alguns dos casos emblemáticos de criminosos do trânsito que são formadores de opinião e ainda encontram formas de serem muito bem remunerados com publicidade.

Basta analisar a visualização dos vídeos mais vistos para entender que quanto maior a velocidade, quanto mais rachas, maior o ibope do vídeo e o faturamento.

A impunidade e as mídias sociais criaram um fenômeno das celebridades que vivem de infringir as leis de trânsito. Atraem dezenas de milhões de seguidores e geram diariamente milhões de imitadores nas ruas e rodovias.

Por isso, a Resolução 798 do Contran, fruto da política do governo federal contra a fiscalização de velocidade, contribui para que possam ser cada vez mais ousados. Afinal, eles são informados onde tem fiscalização ou poderá ocorrer pela própria autoridade. Há uma relação direta entre a impunidade, garantida pelas autoridades de trânsito, e os acidentes, mortos e feridos.

A impunidade é tanta que nem mesmo as imagens geradas pelos próprios criminosos do trânsito são utilizadas pelas autoridades para enquadrar esses maus brasileiros. A justificativa seria a fragilidade da legislação que pode tornar inócua a punição.

Para evitar que isso ocorra, surgiu o PL130/20, elaborado por entidades focadas na segurança viária, dentre elas, a Trânsito Amigo e o SOS Estradas. O projeto tramita na Câmara Federal em regime de urgência e foi apresentado pela deputada federal Christiane Yared, mãe órfã de filho, assassinado por condutor em altíssima velocidade na cidade de Curitiba (PR).

O objetivo é usar as imagens dos próprios infratores para puni-los e ao mesmo tempo responsabilizar as plataformas que não podem remunerar e veicular crimes de trânsito.

Consideramos que os casos dos vídeos e youtubers que mencionamos e mostramos neste capítulo, confirmam o efeito nefasto de medidas como a Resolução 798 do Contran, que não tem sustentação técnica, dentre outras medidas como o desligamento dos radares e a retirada dos radares portáteis.

Cabe aos especialistas do governo demonstrarem o equívoco da política do presidente, que afirma que vai acabar com a suposta "indústria da multa". Porque, na prática, está contribuindo para colocar vidas em risco.

As imagens comprovam que o governo está fomentando a fábrica de infratores e a impunidade, consequentemente contribuindo para acidentes mais graves, com mais mortos. É preciso mudar a política de combate ao abuso de velocidade imediatamente porque o governo está contribuindo para o aumento dos assassinos do trânsito.

29. Reduzir acidentes é tão importante quanto a reforma da Previdência

O custo dos acidentes de trânsito no Brasil representa em torno de 4% do PIB, conforme estimativas para um país com as características da acidentalidade no trânsito estimado pela Organização Mundial da Saúde. Dados confirmados pelo estudo "Estatísticas da Dor e da Perda do Futuro: Novas Estimativas", (118) (https://www.ens.edu.br/arquivos/estatistica_da_dor_e_da_perda_do_futuro.pdf) da Escola Nacional de Seguros.

Em números atuais, considerando o PIB de R$ 7,4 trilhões de 2020, estamos falando de R$ 296 bilhões por ano. Os dados do Relatório DPVAT (119) (https://www.seguradoralider.com.br/PortalDaIntegridade/Documents/projecao-de-ocorrencias-pagas-2020.pdf) informam que, de janeiro a dezembro de 2020, foram pagas cerca de 330 mil indenizações para vítimas de acidentes de trânsito e seus beneficiários. Sendo, 30 mil pagamentos por morte e 145 mil por invalidez permanente.

Houve grande empenho do governo federal, políticos, grande parte da imprensa e lideranças da sociedade na reforma da Previdência Social. Entretanto, o deficit da Previdência foi de R$ 195 bilhões, em 2018, ou seja, representa 66% do custo dos acidentes de trânsito no Brasil, em 2020, quando tivemos cerca de 19% de redução dos sinistros. Parte desse déficit da Previdência, é fruto de bilhões de reais gastos com auxílios-doença, aposentadoria por invalidez e pensões por morte, em consequência de acidentes de trânsito.

O governo esperava reduzir em R$ 1 trilhão as despesas com a Previdência, com Reforma da Previdência. Ficou um pouco abaixo disso. Considerando que efetivamente os custos dos acidentes de trânsito, apenas do ponto de vista econômico, representaram em torno de R$ 296 bilhões, em 2020, isto significa que uma simples redução de 10% dos acidentes por ano, ao longo dos mesmos 10 anos esperados para a Previdência, representará mais de R$ 1 trilhão de economia, portanto, mais do que o Governo vai obter com a Reforma da Previdência no mesmo período.

Com a vantagem de salvar vidas, aumentar a população economicamente ativa, que vai contribuir por mais anos, reduzindo despesas do sistema de Saúde e Previdência.

Sem contar o mais importante, o drama humano evitado com redução de apenas 10% nos acidentes por ano. Esses números são absolutamente possíveis e para isso não precisa convencer o Congresso, mas aplicar a legislação com o máximo rigor.

Portanto, ao invés de procurarmos onde está a "Indústria da Multa", temos que focar no desmonte da "Fábrica de Infratores", geradora dessa despesa monstruosa e ainda podemos arrecadar com ela. Afinal, quem comete infração assume o risco inclusive de pagar por isso.

Não pode haver, por parte da autoridade, pudor em punir o infrator. Afinal, cabe à autoridade preservar vidas no trânsito. Punir é uma forma de evitar os acidentes e também educar.

Dois exemplos foram emblemáticos na história do trânsito brasileiro. O primeiro deles, foi a entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro, em janeiro de 1998 Na ocasião, em particular nas rodovias, o temor da punição da nova legislação, que tinha então pesadas multas, chegou a reduzir em 50% os acidentes nos primeiros meses em várias rodovias brasileiras.

A frota era a mesma, as rodovias também, assim como os condutores; o que mudou foi a sensação de punibilidade. A possibilidade real de ser penalizado por cometer infrações, em particular o excesso de velocidade.

O mesmo ocorreu com a entrada da primeira versão da mal batizada "Lei Seca", em 2008. Na ocasião, numerosas reportagens mostravam o setor de emergência dos hospitais vazios. Mais uma vez, o medo de ser punido mudava o comportamento dos condutores e reduzia substancialmente os sinistros de trânsito e as vítimas decorrentes. Liberando leitos nos hospitais e profissionais da saúde para outros casos.
Esses dois momentos extraordinários da história do trânsito brasileiro demonstram a importância da aplicação da lei e como essa medida simples produz mais resultados, de curto e longo prazos, que outras iniciativas importantes, como: melhoria das condições das vias e rodovias, novas tecnologias nos veículos e agilidade no atendimento às vítimas, dentre outras.

É possível obter resultados imediatos com o uso da legislação, desde que ela seja aplicada. No que diz respeito ao controle de velocidade, apresentamos neste trabalho numerosos casos que mostram a redução, às vezes, a zero dos acidentes ou, pelo menos, de vítimas fatais, com a simples instalação de um radar.

Embora iniciativas como o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS sejam importantes, elas jamais produzirão os resultados almejados sem a aplicação rigorosa da lei, principalmente, das infrações mais graves como o excesso de velocidade.

O relaxamento da fiscalização da velocidade fez o Brasil retroceder. Aumentou em 15% a média mensal do número de vítimas nas rodovias federais. Portanto, todo o trabalho do PNATRANS poderá ser comprometido quando medidas como a Resolução 798 do Contran não sejam revistas, ao menos no que tange aos radares móveis e portáteis.

30- Conclusão

Nosso foco neste trabalho é exclusivamente contribuir para preservar vidas. Jamais pretendemos politizar esse tema, até porque a violência no trânsito não escolhe as vítimas por simpatia política. Mata indistintamente a todos.

Não temos dúvida de que não existe uma "indústria da multa". Essa ideia foi alimentada pelos infratores e por àqueles que vivem dos recursos de multas, ao longo dos últimos 20 anos.

O início desse discurso veio logo depois que o Código de Trânsito Brasileiro entrou em vigor em 1998 e ganhou mais repercussão com o aumento do controle eletrônico de velocidade. Naturalmente, induziu a erro muitas autoridades e, principalmente, políticos. Parecia popular e, para muitos, ainda passa essa impressão, criticar os radares.

O próprio presidente da República não percebeu que cometeu uma grande injustiça com os policiais rodoviários federais ao, repetidamente, acusar os policiais de ficarem escondidos tentando multar os motoristas, como se pudessem extrair algum benefício pessoal.

É fundamental esclarecer que as infrações registradas pelos radares portáteis entram no sistema da PRF e não podem ser deletadas pelo operador. Não é possível sequer apagar multa de um colega da Corporação que passou acima do limite do trecho.

Sem contar que a administração das multas pela PRF representa custo e não receita. Os valores arrecadados com as infrações entram no caixa do governo, sequer passam pela conta da Polícia Rodoviária Federal.

Além disso, é importante lembrar que a maioria da população sequer tem acesso a veículo próprio, portanto, não é jamais punida pela suposta "indústria da multa". Mas essa maioria da população corre os riscos decorrentes da impunidade de quem não respeita a velocidade.

Da mesma forma, ficou estatisticamente comprovado que a maioria dos condutores jamais é multada por excesso de velocidade. Entretanto, a população está exposta nas vias urbanas e rodovias aos infratores contumazes, que dirigem sem compromisso com a segurança viária e, muitas vezes, matam. Eles não são desconhecidos, estão nas mídias sociais e fazem questão de mostrar a cara.

A Conferência de Estocolmo confirmou que os países estão focados na redução da gravidade dos acidentes e consideram a utilização de radares e tecnologias similares essenciais para atingir a meta de reduzir as mortes até 2030.

A ONU e a OMS apoiam essa iniciativa contribuindo com vários estudos e sugestões. Especialistas em segurança viária publicaram milhares de estudos defendendo o controle eletrônico de velocidade, ao longo de décadas.

No Brasil, os números mostram as consequências da impunidade e os benefícios quando as autoridades utilizam radares e similares, e focam na gestão da velocidade.

Reduzir mortes significa poupar famílias de um drama sem fim. Seja pela morte do ente querido ou sua invalidez, a dor é permanente.

Do ponto de vista econômico, são muitos os benefícios para o país, para a produtividade e ao erário público. Em termos educativos, estamos formando uma geração de infratores, potenciais assassinos do trânsito. São estimulados por aqueles que conhecem todos os caminhos da impunidade. Alguns pavimentados por medidas do próprio governo central.

Portanto, utilizar radares de todas as formas: visíveis, escondidos e até aéreos, é absolutamente necessário e mostra que sociedade e autoridades, em todas as esferas, estão comprometidas com a preservação da vida humana.

Sempre que um radar estiver operando de forma adequada, como a maioria deles no Brasil e no mundo, vidas estão sendo salvas. O que é mais importante que isto?

Rio de Janeiro, 22 de abril de 2021.

Rodolfo Alberto Rizzotto
Coordenador do SOS Estradas – Programa de Segurança nas Estradas

31- Fontes e links deste estudo:

1. Strees for Life – We love 30 https://www.unroadsafetyweek.org/en/streets-for-life
2. Control de la velocidad https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/255305/WHO-NMH-NVI-17.7-spa.pdf;jsessionid=9E9AE3715F78EF5EFBA4FA1DC9795D7E?sequence=1
3. Manifesto da Federação Internacional de Automobilismo https://www.roadsafety2030.com/manifesto/
4. Década de Segurança Viária 2011 -2020 https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/launch/decade_launch/en/
5. Conferência de Moscou https://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/#:~:text=On%2019%2D20%20November%202009,cause%20of%20death%20and%20disability.
6. Conferência de Brasília https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_PT.pdf?ua=1
7. Relatório de 2018 sobre as ações em curso na Década https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf?ua=1
8. Discurso do Secretário Geral da Organização Mundial da Saúde https://news.un.org/en/story/2020/02/1057721
9. Carta de Estocolmo 2020 - https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf
10. Manual de Gestão da Velocidade https://www.who.int/publications/i/item/speed-management-a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners
11. Vídeo sobre radares na Espanha - https://www.youtube.com/watch?v=rA9Tdpz7LxE
12. Pesquisa Abeetrans - http://www.abeetrans.com.br/abeetrans/wp-content/uploads/2019/09/Pesquisa-Abeetrans-Parana.pdf
13. Reportagem sobre operação verão na Espanha em 2020 - https://www.youtube.com/watch?v=kzZgtFycDd4
14. Radares em cascata – Vídeo revela como funciona https://www.youtube.com/watch?v=2J1lNqnia-w
15. Informações e dados sobre a França https://www.securite-routiere.gouv.fr/dangers-de-la-route/la-vitesse-et-la-conduite/abaissement-de-la-vitesse-maximale-autorisee-de-90-80
16. Fiscalização embarcada em veículos privados na França - https://www.securite-routiere.gouv.fr/radars/differents-types-de-radars/radars-mobiles/voiture-radar

17. Resumo de opinião pública no Reino Unido e resultados obtidos https://www.rospa.com/media/documents/road-safety/speed-cameras-factsheet.pdf
18. Estudo no Reino Unido sobre radares https://www.racfoundation.org/wp-content/uploads/2017/11/Average_speed_camera_effectiveness_Owen_Ursachi_Allsop_September_2016.pdf
19. Estudo sobre radares na Europa com 23.000 entrevistados https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/specialist/knowledge/pdf/speed_enforcement.pdf
20. Pesquisa da Fundação AAA https://aaafoundation.org/2018-traffic-safety-culture-index/
21. Estudo das Seguradoras Americanas e 37 mil mortes https://www.iihs.org/topics/bibliography/ref/2188
22. Estudo sobre fiscalização de velocidade na Europa https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/specialist/erso/pdf/safety_issues/road_safety_mesures/03-speed_enforcement_en.pdf
23. Pesquisa sobre radares no Canadá https://biv.com/article/2020/06/unswerving-support-automated-speed-enforcement-bc-poll-finds
24. Custo dos acidentes nos EUA https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/812013.pdf
25. Multa de 200 mil euros por excesso de velocidade https://www.sueddeutsche.de/auto/rekord-bussgeld-200-000-euro-strafe-fuer-schweizer-bleifuss-1.67568
26. Proibição do uso de aplicativos que indicam presença de radares https://advrider.com/germany-bans-gps-speed-camera-alerts/
27. Matéria da CBS sobre a expansão do uso de radares em NYC https://www.youtube.com/watch?v=r9wW_bSz2g0
28. Austrália retira placas que indicavam presença de radares https://www.caradvice.com.au/912907/nsw-to-switch-to-unmarked-mobile-speed-camera-cars/
29. Radares na PRF do Paraná em 2017: https://www.youtube.com/watch?v=uThJJQzgjeM
30. Matéria da Folha de Londrina sobre radares no Paraná : https://www.folhadelondrina.com.br/geral/prf-flagra-mais-de-290-mil-veiculos-em-excesso-de-velocidade-1024454.html
31. Matéria Gazeta do Povo sobre redução de acidentes no Paraná - https://www.gazetadopovo.com.br/parana/acidentes-rodovias-federais-parana-caem-entre-2010-2020/
32. A situação do abuso de velocidade na Paraíba: https://auniao.pb.gov.br/noticias/caderno_paraiba/prf-flagra-mais-de-mil-veiculos-com-excesso-de-velocidade
33. Os infratores no Ceará: https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/prf-flagra-mais-de-3-mil-motoristas-em-excesso-de-velocidade-em-estradas-no-ceara-1.2071548
34. Excesso de velocidade na região Serrana do Rio de Janeiro : https://g1.globo.com/rj/regiao-serrana/noticia/prf-flagra-carro-a-181-kmh-e-outros-700-veiculos-em-excesso-de-velocidade-na-br-040-em-petropolis-no-rj.ghtml
35. Abusos de velocidade na grande BH : https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2018/12/25/policia-rodoviaria-flagra-mais-de-280-veiculos-com-excesso-de-velocidade-na-grande-bh-em-apenas-tres-horas.ghtml
36. Quase 1.500 veículos multados em 5 horas: https://www.nsctotal.com.br/noticias/policia-rodoviaria-federal-flagra-cinco-veiculos-por-minuto-em-excesso-de-velocidade-na-br
37. Motociclista a 280km/h : https://estradas.com.br/prf-flagra-275-veiculos-em-excesso-de-velocidade-na-br-101-em-paulo-lopes-e-imbituba/
38. Excesso de velocidade é a principal infração das rodovias gaúchas: https://estradas.com.br/excesso-de-velocidade-e-a-infracao-de-transito-mais-flagrada-nas-estradas/
39. 1,4 milhão de multas no Distrito Federal : https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2021/02/10/no-df-14-milhao-de-motoristas-foram-multados-por-excesso-de-velocidade-em-2020.ghtml

40. 27 motoristas em excesso de velocidade para cada condutor alcoolizado: https://estradas.com.br/prf-de-sc-flagrou-mais-de-65-mil-veiculos-com-excesso-de-velocidade/
41. O trabalho da PRF de Minas Gerais: https://estradas.com.br/radares-moveis-flagram-mais-de-70-mil-motoristas-infratores-em-brs-de-mg/
42. Levantamento do SOS Estradas sobre a política anti-radar : https://estradas.com.br/media-de-mortos-nas-rodovias-federais-aumenta-15-com-politica-anti-radar-do-governo/
43. Justiça determina suspensão do desligamento de radares : https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/brasil/2019/04/10/interna-brasil,748797/justica-determina-suspensao-do-desligamento-de-pardais-em-rodovias.shtml
44. Presidente manda suspender os radares nas rodovias federais : https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-08/bolsonaro-manda-suspender-uso-de-radares-nas-rodovias-federais#:~:text=O%20presidente%20Jair%20Bolsonaro%20determina,da%20regulamenta%C3%A7%C3%A3o%20dos%20procedimentos%20de
45. Diário Oficial com recolhimento dos radares : https://www.in.gov.br/web/dou/-/despachos-do-presidente-da-republica-210740855
46. Queda no uso de radares. Matéria da Folha de São Paulo: https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2021/01/uso-de-radares-moveis-cai-75-em-2020-em-comparacao-com-os-dois-anos-anteriores.shtml?utm_source=twitter&utm_medium=social&utm_campaign=twfolha
47. Acidentes aumentam após desligamento dos radares . Matéria de O Globo : https://oglobo.globo.com/brasil/sem-radar-movel-prf-registra-menos-infracoes-enquanto-acidentes-graves-voltam-subir-1-24111261
48. As multas da família do presidente : https://gauchazh.clicrbs.com.br/politica/noticia/2019/04/familia-bolsonaro-soma-44-multas-de-transito-nos-ultimos-cinco-anos-cjv10aqc701sn01p78x9yias9.html
49. Comunicado da PRF sobre volta dos radares portáteis : http://www.prf.gov.br/agencia/?page_id=81022
50. Matéria da Folha de São Paulo sobre os radares e horas em operação nas rodovias federais : https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2021/01/uso-de-radares-moveis-cai-75-em-2020-em-comparacao-com-os-dois-anos-anteriores.shtml
51. Matéria descreve o local do acidente que deixou 4 mortos e 15 feridos na BR-470 https://www.nsctotal.com.br/noticias/acidente-entre-carreta-e-onibus-na-br-470-em-ibirama-deixa-mortos-e-feridos
52. Acidente BR-470 com depoimento de PRF sobre radar desligado https://www.youtube.com/watch?v=BYRJEAEHsFA
53. Matéria sobre radares na BR-470 : http://www.jatv.com.br/noticias/regional/br-470-ter%C3%A1-17-radares-no-alto-vale-1.2220165
54. Dados sobre a fiscalização nas rodovias federais e paulistas : https://estradas.com.br/mais-de-95-das-rodovias-federais-nao-tem-mais-controle-de-velocidade/#:~:text=Mais%20de%2095%25%20das%20rodovias%20federais%20n%C3%A3o%20t%C3%AAm%20mais%20controle%20de%20velocidade,-Por&text=Afinal%2C%20a%20Pol%C3%ADcia%20Rodovi%C3%A1ria%20Federal,de%20milhares%20de%20ve%C3%ADculos%20trafegando.
55. Mais de 2 milhões de veículos pegam as estradas paulistas apenas num feriado : https://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/no-feriado-de-ano-novo-28-milhoes-de-veiculos-devem-sair-da-capital/
56. Queda no número de acidentes e vítimas nas rodovias paulistas e mineiras durante o ano da pandemia : https://estradas.com.br/numero-de-mortos-nas-estradas-durante-a-pandemia-foi-muito-menor-que-o-esperado/

57. Matéria sobre número de condutores fiscalizados nas rodovias estaduais de Minas : https://estradas.com.br/radares-ja-estao-em-operacao-na-rodovia-mgc-367-em-diamantina/
58. Mais 526 radares em Minas Gerais : https://estradas.com.br/der-de-minas-vai-instalar-526-novos-radares-nas-rodovias-estaduais/
59. Localização dos radares fixos e portáteis nas rodovias estaduais de Minas Gerais : http://www.der.mg.gov.br/transportes/localizacao-de-radares-fixos-e-portateis
60. Índice de condutores fiscalizados e multas nas rodovias capixabas : https://www.es.gov.br/Not%C3%ADcia/menos-de-1-dos-veiculos-que-passaram-por-radares-no-primeiro-trimestre-de-2015-foram-autuados-por-infracoes
61. Radares fixos no Rio Grande do Sul registram menos de 0,3% de infratores : https://www.daer.rs.gov.br/pardais-revelam-que-apenas-0-3-dos-motoristas-excederam-velocidade-em-rodovias-estaduais
62. Percentual de condutores flagrados pelos pardais nas rodovias gaúchas em 2015 : https://www.daer.rs.gov.br/pardais-limite-de-velocidade-e-respeitado-por-99-83-dos-motoristas-no-rs
63. Estudo do DAER aponta que 99,83% dos motoristas respeitam o limite de velocidade : https://www.daer.rs.gov.br/pardais-limite-de-velocidade-e-respeitado-por-99-83-dos-motoristas-no-rs
64. Comando da Polícia Rodoviária gaúcha diz que velocidade é a variável mortal : https://www.informativo.com.br/policia/excesso-de-velocidade-e-variavel-mortal-diz-chefe-do-crbm,385505.jhtml
65. Redução de acidentes e mortes em Londrina após a operação dos radares : https://www.youtube.com/watch?v=Jp4-1D_61Ss
66. Relatório Anual da Segurança Viária 2019 em Portugal : https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/Relatorio_Anual_Seguranca_Rodoviaria_2019.pdf
67. Rede
68. Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade (SINCRO) https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3d%3dBQAAAB%2bLCAAAAAAABAAzNDA2sAQAuHsmDAUAAAA%3d
69. Diminuição dos acidentes em rodovias paulistas https://entrevias.com.br/2019/09/17/nos-7-primeiros-meses-do-ano-entrevias-diminui-casos-de-acidentes-e-feridos-em-trecho-de-borborema-a-florinea/
70. Redução de 29% de acidentes em concessão paulista : https://www.youtube.com/watch?v=j6428fxOz7A
71. Rodovia Fernão Dias registra queda dos acidentes após instalação de radares : https://www.youtube.com/watch?v=5LIbJEuu3MY
72. Radares ajudam a reduzir acidentes na Ponte Rio-Niterói : http://bandnewsfmrio.com.br/editorias-detalhes/radares-ajudam-a-reduzir-acidentes-na-ponte-r
73. Estudo sobre acidentes fatais com caminhões : http://estradas.com.br/wp-content/uploads/2017/04/Pesquisa-dos-1000-acidentes-mortais-de-caminh%C3%A3o-do-SOS-Estradas.pdf
74. Estatísticas da dor e perda do futuro : https://www.ens.edu.br/arquivos/estatistica_da_dor_e_da_perda_do_futuro.pdf
75. Custo dos acidentes de trânsito segundo estudo do IPEA : https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=35787
76. Relatório Anual da Segurança Viária 2019 Portugal : https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/Relatorio_Anual_Seguranca_Rodoviaria_2019.pdf
77. Número de acidentes sobre em Pernambuco após o desligamento de radares : https://www.youtube.com/watch?v=PxNPRDGiYpo

57. Matéria sobre número de condutores fiscalizados nas rodovias estaduais de Minas : https://estradas.com.br/radares-ja-estao-em-operacao-na-rodovia-mgc-367-em-diamantina/
58. Mais 526 radares em Minas Gerais : https://estradas.com.br/der-de-minas-vai-instalar-526-novos-radares-nas-rodovias-estaduais/
59. Localização dos radares fixos e portáteis nas rodovias estaduais de Minas Gerais : http://www.der.mg.gov.br/transportes/localizacao-de-radares-fixos-e-portateis
60. Índice de condutores fiscalizados e multas nas rodovias capixabas : https://www.es.gov.br/Not%C3%ADcia/menos-de-1-dos-veiculos-que-passaram-por-radares-no-primeiro-trimestre-de-2015-foram-autuados-por-infracoes
61. Radares fixos no Rio Grande do Sul registram menos de 0,3% de infratores : https://www.daer.rs.gov.br/pardais-revelam-que-apenas-0-3-dos-motoristas-excederam-velocidade-em-rodovias-estaduais
62. Percentual de condutores flagrados pelos pardais nas rodovias gaúchas em 2015 : https://www.daer.rs.gov.br/pardais-limite-de-velocidade-e-respeitado-por-99-83-dos-motoristas-no-rs
63. Estudo do DAER aponta que 99,83% dos motoristas respeitam o limite de velocidade : https://www.daer.rs.gov.br/pardais-limite-de-velocidade-e-respeitado-por-99-83-dos-motoristas-no-rs
64. Comando da Polícia Rodoviária gaúcha diz que velocidade é a variável mortal : https://www.informativo.com.br/policia/excesso-de-velocidade-e-variavel-mortal-diz-chefe-do-crbm,385505.jhtml
65. Redução de acidentes e mortes em Londrina após a operação dos radares : https://www.youtube.com/watch?v=Jp4-1D_61Ss
66. Relatório Anual da Segurança Viária 2019 em Portugal : https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/Relatorio_Anual_Seguranca_Rodoviaria_2019.pdf
67. Rede
68. Nacional de Fiscalização Automática de Velocidade (SINCRO) https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3d%3dBQAAAB%2bLCAAAAAAABAAzNDA2sAQAuHsmDAUAAAA%3d
69. Diminuição dos acidentes em rodovias paulistas https://entrevias.com.br/2019/09/17/nos-7-primeiros-meses-do-ano-entrevias-diminui-casos-de-acidentes-e-feridos-em-trecho-de-borborema-a-florinea/
70. Redução de 29% de acidentes em concessão paulista : https://www.youtube.com/watch?v=j6428fxOz7A
71. Rodovia Fernão Dias registra queda dos acidentes após instalação de radares : https://www.youtube.com/watch?v=5LIbJEuu3MY
72. Radares ajudam a reduzir acidentes na Ponte Rio-Niterói : http://bandnewsfmrio.com.br/editorias-detalhes/radares-ajudam-a-reduzir-acidentes-na-ponte-r
73. Estudo sobre acidentes fatais com caminhões : http://estradas.com.br/wp-content/uploads/2017/04/Pesquisa-dos-1000-acidentes-mortais-de-caminh%C3%A3o-do-SOS-Estradas.pdf
74. Estatísticas da dor e perda do futuro : https://www.ens.edu.br/arquivos/estatistica_da_dor_e_da_perda_do_futuro.pdf
75. Custo dos acidentes de trânsito segundo estudo do IPEA : https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=35787
76. Relatório Anual da Segurança Viária 2019 Portugal : https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/Relatorio_Anual_Seguranca_Rodoviaria_2019.pdf
77. Número de acidentes sobre em Pernambuco após o desligamento de radares : https://www.youtube.com/watch?v=PxNPRDGiYpo

78. Sem radar motoristas pisam fundo : https://www.diariodoaco.com.br/noticia/0078675-sem-radar-motoristas-pisam-fundo-e-colocam-vidas-em-risco
79. Moradores fazem protesto a favor de radar : http://g1.globo.com/espirito-santo/estv-2edicao/videos/v/moradores-do-norte-do-es-fazem-protestos-a-favor-de-radar/3300963/
80. Moradores da grande Recife protestam pela falta de controle de velocidade : https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/jc-transito/noticia/2020/01/20 aqui-mora-gente-nao-mora-bicho-nao-diz-parente-de-homem-que-morreu-apos-ser-atropelado-na-br-101-no-recife-397664.php
82. Acidente na BR-265 em trecho sem radar : https://estradas.com.br/militar-de-sao-joao-del-rei-e-filha-morrem-em-sinistro-na-br-265/
83. Protesto de moradores após atropelamento : https://jornalvozativa.com/noticias/mulher-morre-atropelada-e-moradores-de-coelhos-subdistrito-de-ouro-preto-protestam-na-br-356/
84. Mais de 95% das rodovias federais sem fiscalização de velocidade : https://estradas.com.br/mais-de-95-das-rodovias-federais-nao-tem-mais-controle-de-velocidade/
85. Os casos de Santo André e Sumaré : https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_docman&view=-download&alias=1481-gestao-da-velocidade-1&category_slug=acidentes-e-violencias-086&Itemid=965
86. Sistema da USP indica menos acidentes onde tem radar : https://jornal.usp.br/universidade/sistema-de-pesquisadores-da-usp-mostra-que-ha-menos-acidentes-onde-tem-radar/
87. Instalação de lombadas ao invés de radares aumenta risco de acidente : https://estradas.com.br/wp-content/uploads/2021/03/Lombada-ou-plataforma-de-saltos.mp4
88. Acidente com duas carretas e automóvel no quebra-molas mata bebê : https://estradas.com.br/quebra-molas-inimigo-no-transito/
88. Pedestres cobram construção de quebra-molas em trecho movimentado da BR-153 em Gurupi : https://g1.globo.com/to/tocantins/noticia/2020/07/13/pedestres-cobram-construcao-de-quebra-molas-em-trecho-movimentado-da-br-153-em-gurupi.ghtml
90. Quebra-molas na BR-381 : https://www.diariodoaco.com.br/noticia/0082073-quebramolas-comeaam-a-ser-instalados-no-trevo-do-parque-caravelas
91. Motorista de BMW a 240km/h mata mãe e filho : https://www.diariodaregiao.com.br/cidades/2020/12/1216128-homem-preso-apos-acidente-com-duas-mortes-gravou-video-a-240km-h-na-euclides-da-cunha.html
92. Resolução 798 do Contran sobre radares : https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-798-de-2-de-setembro-de-2020-276446814
93. Jovens dirigem perigosamente, disputam rachas e publicam tudo na internet : https://globoplay.globo.com/v/8576478/
94. Youtuber a 209km/h a noite em rodovia federal : https://www.youtube.com/watch?v=2CQE2QQRBgE&t=274s
95. Imagens de racha veiculadas pelo próprio criminoso, com direito a ultrapassagem pelo acostamento e com faixa contínua : https://www.youtube.com/watch?v=1wUUvsn50_k&t=110s
96. Youtuber divulga vídeo praticando racha em rodovia do MS : https://www.midiamax.com.br/cotidiano/2021/de-novo-youtuber-divulga-video-fazendo-racha-em-rodovia-de-ms
97. Gol turbo me desafiou de Ferrari e acelerei tudo : https://www.youtube.com/watch?v=5qe5jHO5MPo
98. 200km/h lado a lado : https://www.youtube.com/watch?v=HscZKsyHus0
99. Discurso do presidente Bolsonaro sobre radares em 04 de fevereiro de 2021 : https://www.youtube.com/watch?v=efNlATRGqCQ

100. Pior acidente que já vi e “Bolsonaro” alerta sobre presença de radar : https://www.youtube.com/watch?v=jr4tpvJR5kI
101. Se não sair da frente eu empurro : https://www.youtube.com/watch?v=cf-0DrgIhY4
102. Ideia legislativa apresentada por criminoso do trânsito : https://www12.senado.leg.br/ecidadania/visualizacaoideia?id=139049
103. Teste de carro híbrido na rodovia a 234km/h a noite : https://www.youtube.com/watch?v=86zELooDiy8
104. Youtuber da Bahia pratica rachas e posta na internet : https://www.youtube.com/watch?v=dDICzBCV_Lc
105. Caminhoneiro faz rifa ilegal : https://www.youtube.com/watch?v=QgPElYOP5EM
106. Batateiro filma os amigos caminhoneiros em excesso de velocidade : https://www.youtube.com/watch?v=H4-8VkWr9lE
107. O mesmo caminhoneiro a 130km/h na Regis Bittencourt (BR-116) : https://www.youtube.com/watch?v=qQrlXdy0ED0
108. Meu pai e eu não usamos tacógrafo : https://www.youtube.com/watch?v=CEvBTGvdb3A
109. Caminhoneiro acompanha menino de 11 anos que dirige caminhão : https://www.youtube.com/watch?v=tbXiCkIKuzc
110. Caminhoneiro reclama que foi parar na TV Bandeirantes por causa de vídeo em excesso de velocidade : https://www.youtube.com/watch?v=fRJbrquUmFw
111. Motociclista mostra os vídeos de rachas nas rodovias https://www.youtube.com/watch?v=scWcntOGlJM
112. Loucuras na moto : https://www.youtube.com/watch?v=jiNbjFhu78U
113. Manobras de grande risco na moto : https://www.youtube.com/watch?v=ffoo0n952p8
114. A jovem motociclista que morreu fugindo da polícia : https://www.youtube.com/watch?v=RD_bPLGQKEA&t=4s
115. Reportagem da Record sobre a Amanda 160 : https://www.youtube.com/watch?v=cTaTRQSTJyI
116. Benga TV reduz velocidade no posto da PRF e 1 minutos depois atinge 182km/h : https://www.youtube.com/watch?v=BuBiF5vh_Ik
117. Motociclista explica como usar aplicativo que detecta radares ao invés de esconder a placa com corrente : https://www.youtube.com/watch?v=1EemHLmt0yc
118. Estatísticas da Dor e da Perda de Futuro : https://www.ens.edu.br/arquivos/estatistica_da_dor_e_da_perda_do_futuro.pdf
119. Boletim Estatístico DPVAT 2020 : https://www.seguradoralider.com.br/PortalDaIntegridade/Documents/projecao-de-ocorrencias-pagas-2020.pdf