

# **OS RISCOS DA VELOCIDADE EXCESSIVA NO TRÂNSITO. A VACINA ESPANHOLA CONTRA A EPIDEMIA DAS MORTES NO TRÂNSITO**

**ANDRE LUIZ DE AZEVEDO<sup>1</sup>**

## **INTRODUÇÃO**

O tema da gestão da velocidade é tão importante que a sexta semana das Nações Unidas, realizada entre 17 e 23 de maio de 2021, tem como destaque a campanha: “Streets for life # Love 30”.<sup>2</sup>

Ao analisar o comportamento do tráfego no mundo verifica-se que os sinistros vários apresentam dados de uma verdadeira epidemia. Até bem pouco tempo atrás os atualmente conhecidos por sinistros, ainda hoje, em muitos lugares, ainda são chamados de acidentes.

Tal caracterização imprime uma ideia equivocada de que os eventos, que ora são objeto de análise, seriam provenientes do acaso, do encadeamento aleatório de fatores, que não estariam no controle dos condutores.

Segundo estudiosos em um passado recente, seriam os sinistros viários produtos de *alea*, de puro acaso, ou em um extremo leigo, de azar. Essa percepção vigorou durante muitos anos no mundo e ainda persiste em países menos desenvolvidos, sendo responsável pela baixa audiência do tema entre decisores nos países com maiores registros de mortes e lesões.

Esse equívoco na compreensão do processo também foi responsável pela pouca importância da sociedade em geral, inclusive muitos governantes e formadores de opinião, atribuída ao tema trânsito. As legislações referentes à temática durante muitos anos se mostraram lenientes com condutas lesivas no trânsito, revelando-se pouco eficazes. Um convite à imprudência.

A situação revela-se dramática quando são trazidos dados sobre a mortalidade e a lesividade dos sinistros vários e o impacto gerado nas famílias, na força de trabalho dos diferentes países e até mesmo nos sistemas previdenciários e de pensões, sendo responsáveis pelo severo comprometimento de parte da base produtiva da sociedade.

Durante o Século XX, estimativas sinalizam que o número de mortos em acidentes de trânsito no mundo ultrapassou a cifra de 35 milhões de pessoas. O número de feridos é ainda mais impactante e ultrapassa 1,5 bilhão.

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), o sinistro viário está entre as cinco causas que mais causam mortes e sequelas no mundo. Dentre as principais causas de sinistros no trânsito, o fator humano responde pela maioria delas. Dentre as condutas mais nocivas está a condução de veículo sob efeito de álcool e drogas, as manobras imprudentes e a **velocidade**.

**Tabela 1 Mudanças na classificação das 10 principais causas da carga global de doenças**

1990		2020	
Posição	Doença ou lesão	Posição	Doença ou lesão
1	Infecções nas vias respiratórias inferiores	1	Cardiopatia isquêmica
2	Doenças diarreicas	2	Depressão unipolar grave
3	Transtornos perinatais	3	Lesões causadas pelo trânsito
4	Depressão unipolar grave	4	Doença cerebrovascular
5	Cardiopatia isquêmica	5	Doença pulmonar crônica obstrutiva
6	Doença cerebrovascular	6	Infecções nas vias respiratórias inferiores
7	Tuberculose	7	Tuberculose
8	Sarampo	8	Guerras
9	Lesões causadas pelo trânsito	9	Doenças diarreicas
10	Anomalias congênitas	10	HIV

Fonte: RELATÓRIO MUNDIAL SOBRE PREVENÇÃO DE LESÕES CAUSADAS PELO TRÂNSITO

A chamada Década de Ações para a Segurança Viária 2011-2020<sup>3</sup> foi o primeiro passo importante, fruto da já mencionada Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária<sup>4</sup>, realizada em 2009 em Moscou, na Rússia em 2009, como resposta a esse quadro.

No Plano Global da Década o foco foi aperfeiçoar a legislação e fomentar maior rigor na sua aplicação, 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**.

A relação da velocidade com a sinistralidade, bem como a sua gravidade revela-se um dos principais fatores contribuintes para lesões graves e mortes no trânsito, no presente século. Em um mundo altamente conectado, com boa parte das demandas ligadas aos prazos, a indústria automotiva, impulsionada pela tecnologia, pelas novas necessidades da sociedade, vem transformando toda a logística do transporte, que passou a ter na velocidade um dos fatores de maior relevância, face à necessidade de transportar cada vez mais pessoas e bens, no menor tempo possível.

Acompanhando as transmissões em redes sociais e o desenvolvimento tecnológico, o homem se encanta cada vez mais por velocidade. A combinação velocidade e juventude sempre esteve no imaginário da sociedade e os investimentos em tecnologia vêm acelerando esse processo, na medida em que oferecem veículos cada vez mais rápidos e confortáveis, ampliando o desafio de garantir que esses produtos sejam seguros.

A compreensão de cada um desses fatores e o estudo de suas associações entre si e com outros fatores relacionados são necessários para analisar e melhor intervir no fenômeno do sinistro de trânsito. Isso porque sua combinação pode aumentar a probabilidade de ocorrência de acidentes de forma diferenciada em determinados locais.

Nesse contexto, a presente pesquisa centrou sua análise na relação entre o comportamento do condutor e a evolução dos normativos, especificamente naquilo que se relaciona com a velocidade. É cediço que a conduta objeto da presente análise apresenta elevado grau de risco para a segurança viária dada a sua relação direta com os graus de lesividade e letalidade no trânsito.

Tal recorte será colocado em perspectiva, a fim de que se possa analisar os resultados obtidos no Brasil e na Espanha, na Primeira Década de Ações para o Trânsito Seguro da ONU (2011 – 2020) e relacionar os índices de redução alcançados com a forma como a velocidade excessiva foi tratada pelas respectivas legislações.

## **OS EFEITOS DA VELOCIDADE SOBRE A CONDUÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES**

Um dos efeitos negativos provocados pelo aumento da velocidade afeta o processo de percepção visual através da redução da amplitude do campo visual, que vai dificultar a identificação dos sinais e outros estímulos da via.

Este efeito, vulgarmente denominado efeito túnel, resulta na diminuição da amplitude do campo visual útil (a visão periférica), podendo atingir apenas 30°, ou seja, as informações laterais passam a tal velocidade que o olho é incapaz de captá-las adequadamente.

Este fenômeno resulta na perda de nitidez da visão periférica, impedindo o condutor de detectar, de maneira adequada, qualquer circunstância de perigo que surja nas zonas laterais do veículo. Logo, a velocidade altera de maneira significativa a capacidade do indivíduo de perceber e processar as informações relevantes, ao redor ou lateralmente, necessárias para garantir uma condução segura.

Quanto maior for a velocidade, menor será o nível de captação e processamento da informação que se situa nas áreas conhecidas como periferia do campo de visão. Tal comprometimento repercute sobre a percepção de informações através das quais são recebidos a maior parte dos sinais e indícios relevantes para uma condução preventiva e, portanto, segura.

Necessário pontuar que a despeito de haver distinções sensíveis nos índices de redução de lesões graves e mortes no trânsito, as legislações que regulamentam o trânsito nos países em geral, com algumas exceções, vêm apresentando melhoras significativas, com destaque para as legislações europeias.

Como qualquer comportamento novo, a sociedade desafia o legislador e as estruturas responsáveis pela Segurança viária com o processo acelerado de “destruição criativa”<sup>5</sup>, que tem na tecnologia e na comunicação visual estruturada em rede seus maiores aliados neste Século XXI.

Tudo isso pode e deve ser visto como evolução, mas esse eldorado da tecnologia cobra um preço alto e tem na sinistralidade viária um de seus pontos negros, na medida em que ceifa muitas vidas e tem certa concentração entre as faixas etárias dos mais jovens e que, coincidentemente, representa na pirâmide social a população economicamente ativa, impactando, diretamente nas famílias e comprometendo a capacidade produtiva da sociedade.

Existem inúmeros estudos que abordam a influência negativa da velocidade na segurança viária, procurando estabelecer qual o impacto, seja ele direto ou indireto, que a mesma tem nos vários elementos que integram o sistema viário.

Dados estatísticos indicam a velocidade excessiva como um dos mais relevantes fatores de risco a impactar a segurança viária. O governo espanhol conseguiu uma mudança histórica no comportamento dos condutores através de várias medidas, dentre as quais o controle de velocidade

Naquele país, as medidas foram adotadas em diversas frentes distintas, reforçando sobretudo a legislação, no que se refere ao tema controle de velocidade, exatamente como orientado tanto pelos estudos técnicos que demonstram os riscos da velocidade excessiva e sua participação na composição dos acidentes mais graves, bem como o previsto pela ONU (Manual de Gestão da Velocidade<sup>6</sup>).

Nessa senda, a Espanha apresentou um conjunto normativo associado a uma estratégia de segurança viária bastante robustos, cujas iniciativas e diretrizes merecem ser conhecidos e analisados em contraste com as iniciativas pátrias, a fim de que se possa identificar o fio condutor desde as mudanças nas normas, passando pela definição do seu plano de ação e as iniciativas referentes ao controle da velocidade excessiva, na condução de veículos automotores e sua relação com a redução sustentável de mortes.

## **A EVOLUÇÃO DO SISTEMA ESPANHOL NO TRATAMENTO DA VELOCIDADE EXCESSIVA**

A determinação de combater a violência no trânsito na Espanha teve início com a maior audiência dos decisores/legisladores, no final dos anos 80. Mesmo após experimentar bons resultados operacionais na segurança viária, as autoridades espanholas não estavam satisfeitas com a queda dos acidentes e vítimas na década de 90.

Em função disso, passaram a enfatizar o controle de álcool na condução de veículos e da velocidade excessiva, para além da reforma no código penal e nas normas administrativas, que viabilizaram o maior emprego de radares, principalmente após 2004. Fenômeno

semelhante ocorreu na França e em outros países da Europa, sinalizando uma tendência no âmbito da União Europeia.

Para entender o sucesso da estratégia que conduziu a Espanha ao topo das políticas públicas de redução de fatalidades no trânsito é necessário realizar digressão histórica, para sublinhar que entre 1960 e 2019 a frota espanhola passou de 1 milhão de veículos para 34,5 milhões. O número de condutores habilitados sai dos modestos 2 milhões, em 1960, para 27,2 milhões, em 2019.

Importa acrescentar que quando comparada às demais causas de risco à segurança viária, a velocidade encontra abrigo em traço cultural que considera, especialmente entre os mais jovens (faixa mais atingida pelos acidentes), a velocidade como sinal de habilidade, de capacidades destacadas, sendo muitas vezes moralmente relevadas e até mesmo encorajadas.

Nesse aspecto vale registrar que o condutor desempenha papel relevante, na compreensão dos sinistros viários, pois responde ou deve responder aos diversos estímulos oriundos dos outros subsistemas ao longo de uma viagem. É nesse ponto que se torna ainda mais relevante o papel da velocidade, na medida em que propõe um conjunto importante de estímulos em profusão e aumenta significativamente as chances de falha.

Em deslocamentos em alta velocidade a quantidade de informações a serem processadas ao mesmo tempo, com destaque para a já demonstrada redução do campo visual, elevam exponencialmente as chances de erro ou ruptura, que na prática significam acidentes viários.

A Direção Geral de Tráfego traz importante análise sobre a relação entre a velocidade e capacidade de responder a estímulos vindos dos outros subsistemas, que segue reproduzida:

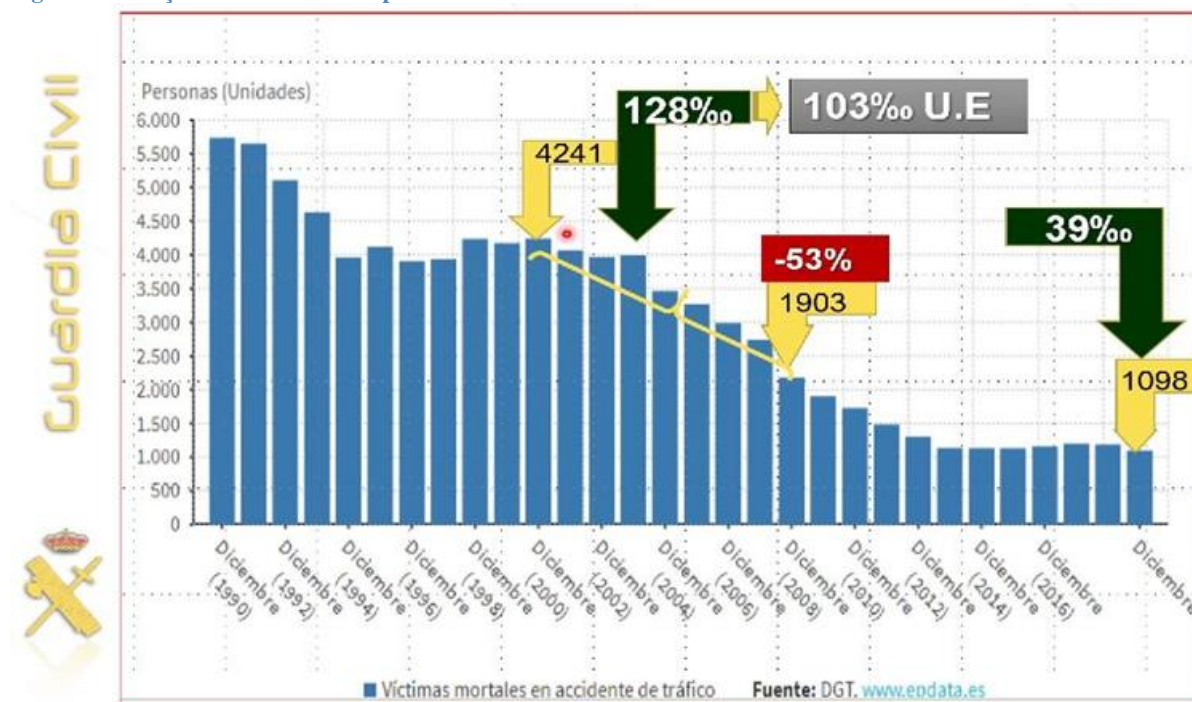
*(...) o tempo inverte a capacidade do motorista de identificar sinais e outros elementos da estrada e reagir a eles é inversamente proporcional à velocidade do veículo. A 80 quilômetros por hora há uma perda de 35% da eficácia da visão, de modo que a partir de, por exemplo, 150 quilômetros por hora e sem treino especial, a visão fica gravemente alterada, embora estejamos pouco conscientes deste fato. (Direção Geral de tráfego, 2020)*

Tendo em vista os riscos e as estatísticas envolvidas nos acidentes de trânsito já mencionadas ao longo da presente explanação, resta evidente trazer à colação a necessidade da intervenção

estatal, no sentido de regular e ordenar a fluidez nas vias, a fim de garantir o equilíbrio do microsistema trânsito, viabilizando o direito de todos a um trânsito seguro.

A figura abaixo traz uma análise evolutiva das mortes por acidentes de trânsito na Espanha entre os anos de 1990 e 2019:

Figura 3 Evolução dos Acidentes. Espanha. 1990 - 2019



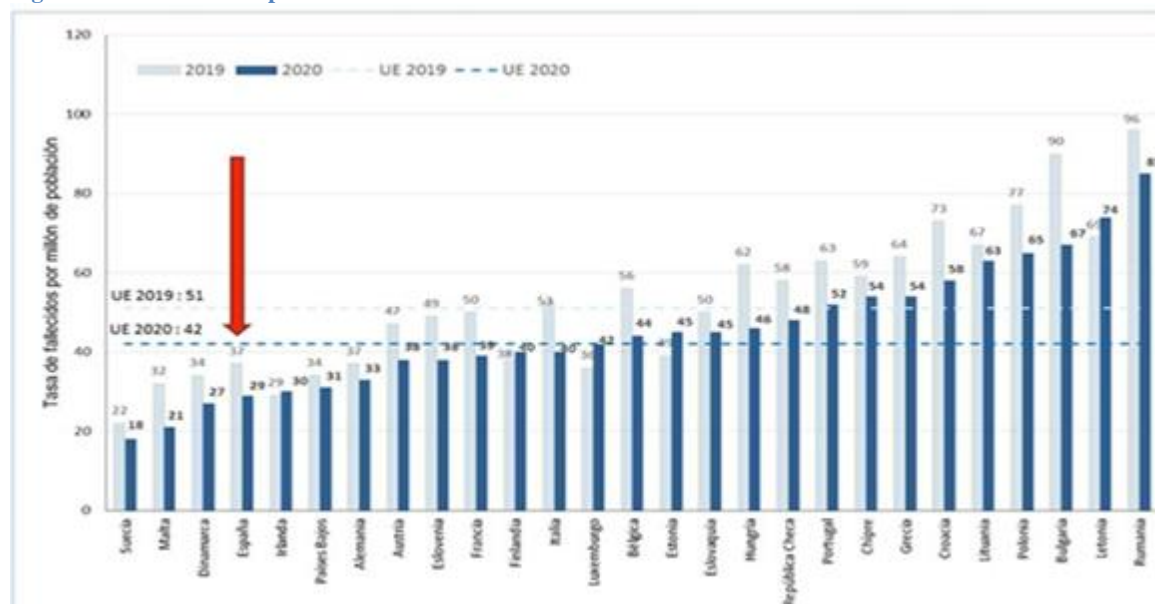
Como se pode verificar na figura, em 2003 a Espanha apresentava uma média de 128 mortos por milhão de habitantes, causadas por sinistros viários. Isso indicava à época que o país estava acima da média da União Europeia, a qual estava na casa das 103 mortes por milhão. Quando analisado o contexto da redução das mortes no trânsito espanhol em uma janela mais ampla (2000 – 2009), portanto antes do compromisso da 1ª Década de Ações para a Segurança do Trânsito, verifica-se que o país fechou o ano de 2000 com 4.241 registros e iniciou o ano de 2009 com 1.903 registros, apresentando uma redução da ordem de 53%.

Ou seja, mesmo antes de assumir o compromisso com a década da ONU, a Espanha já alcançava resultados acima daquilo que seria estabelecido para o decênio 2011 – 2020. Quando considerado o período da 1ª Década de Ações para a Segurança do Trânsito, os dados da Espanha demonstram que o êxito alcançado antes foi mantido, destacando a consistência da estratégia adotada naquele país.

A taxa de mortalidade situou-se em 29 óbitos por milhão de habitantes, uma das mais baixas da União Europeia em 2020, atrás apenas da Suécia (18), Malta (21) e Dinamarca (27). A taxa média dos países da União Europeia situou-se em 42. No conjunto da União Europeia, a taxa de mortalidade por milhão de habitantes diminuiu 17% entre 2019 e 2020, enquanto em Espanha esta redução foi de 22%.

A Estratégia de Segurança Rodoviária 2011-2020 havia definido como referencial o valor de 37 mortes por milhão de habitantes como taxa máxima de mortalidade em 2020 e esse valor foi alcançado ainda em 2019.

Figura 4 Taxa de mortes por milhão de habitantes. UE. 2019-2020



Fonte: Base de dados CARE da Comissão Europeia, EUROSTAT. Dados provisórios.

Diante desse cenário revela-se sobremodo importante conhecer a estratégia adotada por um país, que assim como o Brasil, respeitadas as dimensões e características viárias de cada um, tem no modal rodoviário sua principal rede de circulação de pessoas e bens.

Contudo, é no tratamento dispensado pelo Direito Penal e Administrativo, nesta ordem de importância, que se destaca a iniciativa espanhola para sancionar as condutas supramencionadas e que certamente contribuiu para as reduções significativas nas estatísticas de mortes ocorridas no trânsito.



## **A CRIMINALIZAÇÃO DA VELOCIDADE EXCESSIVA. A “VACINA” ESPANHOLA**

Passa-se à análise do principal pilar da estratégia espanhola para produzir os resultados ostentados na 1ª Década da ONU e que garantiu destaque mundial ao método. Tendo em vista que os fatores educativos e dissuasórios da norma encontram maior consistência na relação entre sanção e coerção, forçoso destacar que a criminalização da condução em velocidade excessiva seria a chave do sucesso do empreendimento espanhol.

Dos normativos do vigente Código Penal, instituídos pela Lei Orgânica 10/1995, de 23 de novembro, mais especificamente no Título XVII, o qual trata dos delitos contra a segurança da coletividade, estão inseridos aqueles que atentam contra a segurança viária, enunciados no Capítulo IV do referido diploma legal.

Conforme demonstrado acima, a estratégia empregada pelo governo espanhol contempla vários planos de ação, reforçados por um conjunto normativo robusto, tendo sido fundamental para a redução de mortes no trânsito a publicação da Lei Orgânica 10/1995, de 23 de dezembro, do Código Penal Espanhol<sup>7</sup>.

Ao anunciar a criminalização do excesso de velocidade em determinadas circunstâncias o legislador envia um duro recado aos usuários das rodovias espanholas e dessa forma inicia o processo virtuoso que tornou a Espanha referência mundial na redução de vítimas no trânsito.

Durante o plano estratégico adotado pela Guardia Civil de España entre os anos de 2005–2008, segundo consta dos registros daquela corporação<sup>8</sup>, foram perceptíveis as mudanças no comportamento dos usuários das rodovias espanholas, assim como também houve melhoras na infraestrutura viária e no parque de veículos, que foram modernizados, indicando que a melhora nos índices econômicos refletem positivamente nos resultados.

Antes da implantação da nova estratégia de segurança viária, e essa seria já orientada pela 1ª Década de Ações pela Segurança no Trânsito (2011 – 2020), outro marco normativo importante foi publicado e reforçou ainda mais a política de endurecimento do controle de velocidade como meio de garantir redução sustentável na lesividade dos sinistros e, conseqüentemente, na redução de feridos graves e mortos no trânsito.

Importante trazer à colação um quadro comparativo com as modificações normativas no plano administrativo e penal:

Figura 5 Comparativo. Legislação Espanhola

LEY DE SEGURIDAD VIAL		CÓDIGO PENAL	
Infracción administrativa	Sanción	Delito	Pena
Exceder límites establecidos en cuadro de sanciones por velocidad (Real Decreto Legislativo 6/2015)	2, 4 ó 6 puntos (dependiendo del exceso de velocidad) y multa económica	Artículo 379. Superar en 60 km/h la velocidad reglamentaria en vía urbana.	<b>Prisión:</b> de 3 a 6 meses ó <b>Multa</b> de 6 a 12 meses ó <b>Trabajos en beneficio a la comunidad</b> de 31 a 90 días y <b>Privación de la conducción</b> por tiempo superior a 1 y hasta 4 años.
		Artículo 379. Superar en 80 km/h la velocidad reglamentaria en vía interurbana.	

## O TRATAMENTO DA VELOCIDADE EXCESSIVA PELA PERSPECTIVA BRASILEIRA

Ao analisar o tratamento dispensado pelo legislador ordinário, no que se refere especificamente ao controle administrativo da conduta típica de conduzir em velocidade excessiva ou em velocidade inadequada, há que se ter em conta a existência de certa equivalência entre as práticas desenvolvidas na Europa e no Brasil.

No Brasil o tema segurança viária integra importante conjunto de iniciativas nos últimos dez anos, que têm mitigado de certa forma o avanço da sinistralidade viária, se considerados fatores como o crescimento populacional e da frota nacional.

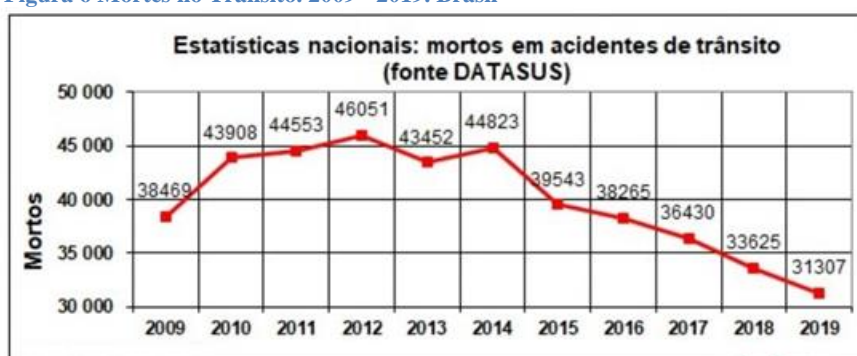
É notório que há distinções importantes sobre os padrões de segurança alcançados nos países que integram a União Europeia, quando comparados com os resultados obtidos pelas demais regiões do planeta. Essas distinções ficam ainda mais evidentes quando esses padrões de segurança viária colocam em perspectiva os resultados obtidos na primeira década de ações da ONU, para a segurança no trânsito, nos países da América Latina e Caribe.

Ao analisar o comportamento do trânsito na primeira década no Brasil, é importante trazer à colação a dinâmica dos registros de mortes, a qual deve ser avaliada em dois aspectos distintos.

A evolução das reduções no plano global é aquela que considera tão somente as rodovias federais.

Ao examinar os dados estatísticos apresentados pelo sistema oficial de registros de lesões e mortes decorrentes de sinistros viários, verificamos uma tendência de queda sustentável até ao ano de 2018, tanto no plano geral, quanto no recorte das rodovias federais. Após esse período houve certa estagnação com algumas pequenas variações, conforme se verifica abaixo:

Figura 6 Mortes no Trânsito. 2009 - 2019. Brasil



Fonte: [http://vias-seguras.com/layout/set/print/os\\_acidentes/estatisticas/estatisticas\\_nacionais](http://vias-seguras.com/layout/set/print/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais)

Figura 7 Mortes no Trânsito. 2010 - 2020. Rodovias Federais. Brasil.



Fonte: Siger/PRF

Importante trazer à colação que a perspectiva brasileira para o tratamento da velocidade excessiva e/ou incompatível, a qual, no plano normativo, optou pelo direito administrativo sancionador, sem deixar de considerar uma estratégia programática bastante ampla e marcada por dois planos de ação, que passarão a ser tratados com mais detalhes.

Se o marco normativo adotado pela legislação espanhola acerca da conduta de excesso de velocidade consiste na exasperação das sanções, no caso brasileiro, além de não tratar como ilícito penal, mesmo no plano administrativo optou o legislador por criar gradação na sanção, que tornou menos rigorosa a reprimenda a essa conduta, já que criou em 2006 “infração de entrada”, no excesso de velocidade para condutas que violassem os limites estabelecidos pela sinalização em até 20% da máxima permitida para o local.

A despeito de apresentar um sistema robusto de sancionamento para a referida conduta típica, a legislação brasileira trata a velocidade excessiva como infração de natureza administrativa, havendo a previsão de multa, perda de pontos e, em determinados casos, a suspensão mandatória da licença para dirigir.

Importante destacar que há uma análise da velocidade como regra de circulação e conduta e até como causa de aumento de pena, porém sem que exista uma definição de conduta típica para fins penais em razão exclusiva da velocidade excessiva.

Ao comparar a legislação espanhola, sobretudo as modificações sofridas ao longo dos anos para lidar com a questão da velocidade excessiva, verificam-se diferenças sensíveis e que certamente guardam relação com os resultados obtidos aqui e alhures.

Percebe-se que o Brasil, assim como fez o legislador espanhol previu sanções de natureza penal para determinadas condutas praticadas na direção de veículo automotor, destinando, no caso brasileiro, um capítulo específico, dentro do próprio Código de Trânsito Brasileiro (Capítulo XIX ).

Por uma questão de política criminal, diferentemente do modelo espanhol, escolheu o legislador pátrio não recorrer ao Direito Penal para controlar os riscos da velocidade excessiva. Necessário destacar que a velocidade excessiva é abordada no capítulo que trata dos crimes de trânsito, mas somente como forma de exasperação do tratamento de outras condutas.

O sistema de pontuação na CNH, após sua inserção no ordenamento jurídico, sofreu adequações no ano de 2006, através da Lei Federal nº. 11.334, de 25 de junho, que mudou a proporcionalidade das sanções, impondo multiplicador mais severo àqueles que excedem os limites de velocidade em mais de 50% da máxima permitida para o local.

Um ponto divergente que merece atenção foi a redução no valor das multas aplicadas decorrentes do novo enquadramento. A Lei Federal nº. 11.334, de 25 de julho de 2006 deu

nova redação ao art. 218 da Lei nº 9.503 (CTB), alterando os limites de velocidade para fins de enquadramentos infracionais e de penalidades.

Com a nova Lei, passou a haver uma sanção de partida de natureza média, quando o excesso de velocidade superar a máxima permitida em até 20%. Para tornar ainda mais evidente a mudança, a tabela abaixo retrata as velocidades enquadradas como infrações médias, graves ou gravíssimas, para cada um dos limites estabelecidos, considerado o tipo de via.

**Tabela 3 Tipos de vias, velocidades e enquadramento de multas após Lei 11.334/2006**

Via	Descrição	CTB	Média até 20%	Grave de 20% até 50%	Gravíssima acima de 50%
Rápida	sem interseção/ sem acesso a lotes	80	88 a 103	104 a 127	acima de 127
Arterial	com interseção/ com acesso a lotes	60	68 a 79	80 a 97	acima de 97
Coletora	finalidade: entrar ou sair das vias anteriores	40	48 a 55	56 a 67	acima de 67
Local	interseção em nível sem semáforo	30	38 a 43	44 a 52	acima de 52

Fonte: Percepção do Risco e a Velocidade: A Lei e os Motoristas. p. 738

A despeito de ter havido certa leniência do legislador com relação ao rigor nas sanções, forçoso reconhecer que a nova lei passou a tratar com a mesma gravidade a violação aos limites estabelecidos, em homenagem à isonomia e à proporcionalidade.

O erro, permissa vênua, parece residir na criação de uma sanção média, em contraste com os estudos sobre a temática, que indicam que todo excesso de velocidade é perigoso. Segundo Dotta e Dotta (2002, p. 16):

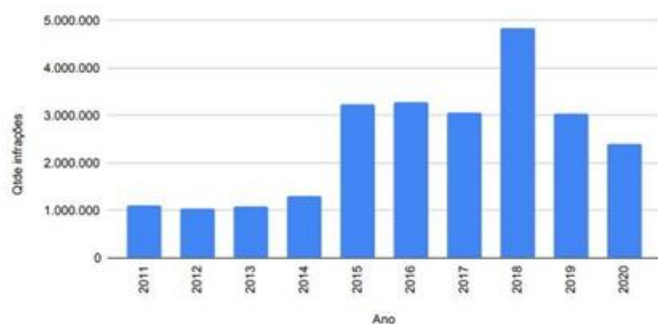
*Por medida de segurança, a maioria dos países da Comunidade Européia adota a velocidade de 50km/h nas vias prioritárias. Com essa velocidade, é possível evitar uma colisão ou atropelamento num espaço aproximado de 26 metros, enquanto a 60km/h seriam necessários aproximadamente 35 metros.*

O excesso de velocidade também é citado reiteradamente, se não como causador de acidentes de trânsito, como agravante a esses eventos (ONU, 2004)<sup>9</sup>. Entre 2011 e 2020, a PRF

emitiu mais de 24 milhões de autos de infração relativos ao excesso de velocidade nas rodovias federais brasileiras, conforme demonstra o gráfico abaixo.

Saliente-se que a partir de 2015 houve maiores investimentos na fiscalização eletrônica de velocidade, com a aquisição de radares estáticos que foram distribuídos para todos os estados da federação. E o ciclo de investimentos no fortalecimento da fiscalização de velocidade no Brasil foi interrompido com o Despacho de 14 de agosto de 2019 do Presidente da República, que determinou a suspensão do emprego de radares nas rodovias federais e a revisão dos normativos que tratavam o tema.

**Figura 8 Quantidade de Infrações por excesso de velocidade.**



Fonte: PRF/SIGER

Os cenários e resultados alcançados por Espanha e Brasil revelam características de abordagem e percepção que se baseiam de um lado na antecipação do problema, com a definição de investimentos, estabelecimento de mecanismos de mobilização de esforços e em fiscalizações eficientes, que conduziram a mudanças normativas como a exasperação das sanções daquelas condutas que aumentam os riscos de lesões e mortes no trânsito, com destaque para a de conduzir em velocidade excessiva.

A Espanha demonstrou, considerado o recorte da pesquisa, que a audiência dos decisores estratégicos ocorreu ainda na década de 1990 e teria seu diferencial nos investimentos feitos na modernização do parque de veículos, na infraestrutura viária, bem como em mudanças normativas importantes que conduziram a um processo de endurecimento das sanções, com destaque para o excesso de velocidade, que acabou criminalizada, com a Lei Orgânica 10/1995.

Essas características ajudam a compreender as razões para os esforços despendidos no Brasil terem sido valorosos, mas não suficientes para atingir a meta estabelecida pela ONU, na primeira década de ações, que definiu em 50% o padrão de redução entre 2011 – 2020.

Conforme demonstrado, as reações do Brasil foram tardias quando comparadas a outros países, na medida em que a primeira norma que demonstra a audiência da temática, na forma apresentada pela ONU ocorre somente em 2018, com a Lei nº 13.614, publicada em 11 de janeiro.

A distinção fundamental corrobora a pergunta de partida da pesquisa qual seja: A exasperação da conduta de excesso de velocidade, enquanto iniciativa no plano tático/operacional foi determinante para os resultados alcançados pela Espanha na 1ª Década de Ações para a Segurança do Trânsito, instituída pela ONU?

Com a criminalização da conduta em 1995, com o reforço normativo referente às sanções no plano administrativo, através da Lei 18/2009, de 23 de novembro, os espanhóis estruturaram o eixo esforço legal. Noutro giro, o legislador brasileiro adotou postura mais contida, no que se refere à natureza das sanções, mantendo tratamento da velocidade apenas no plano das sanções administrativas.

Arremata a postura menos rígida adotada no Brasil, o contido na Lei nº. 11.334, de 25 de junho de 2006, que criou uma gradação ainda mais vantajosa aos infratores, na medida em que estabeleceu que a violação dos limites de velocidade em até 20% da máxima permitida para o local seria sancionada com pena de multa de natureza média.

Além de contrariar estudos científicos, conforme já demonstrado, a iniciativa de aumentar a tolerância com essa conduta pode ter servido de estímulo, sobretudo se considerados os estudos, tabelas e gráficos apresentados, que revelam os efeitos deletérios da velocidade sobre a percepção humana e o deslumbramento, sobretudo dos mais jovens com a velocidade.

## **CONCLUSÕES**

A eliminação das mortes no trânsito é possível. Se tomarmos como parâmetro a realidade vivenciada nos países ricos, verifica-se que eles detêm 40% da frota mundial de veículos, porém contribuem com apenas 7% dos óbitos. Já os países de renda média e baixa, somam 60% do total da frota mundial e acumulam 93% das mortes no trânsito.

Os dados evidenciam que a qualidade das políticas públicas executadas nas nações consideradas ricas, o rigor e a intolerância com condutas ilícitas no trânsito – e a consciência social do seu risco – produzem resultados muito eficientes.

Os resultados observados com a estratégia enredada na Espanha, consideraram a sua gênese, ocorrida três décadas atrás, dentre os quais verificou-se que o número de mortes por acidentes de trânsito na Espanha sofreu reduções na ordem de 80%. O ano de 1989 parece ter sido o *turning point*, a partir de um recorde de óbitos.

A mobilização transversal produzida por uma verdadeira securitização<sup>10</sup> da segurança viária alcançou os níveis político-estratégico, tático e operativo, promovendo mudanças conceituais e normativas estruturantes, como a mudança da designação de acidente para sinistro.

O endurecimento das leis de trânsito, o fomento a investimentos na infraestrutura das rodovias, na melhor distribuição dos modais rodoviário e ferroviário e a renovação da frota de veículos completam o conjunto virtuoso, que atinge os três fatores responsáveis pela dinâmica dos sinistros, condutor, veículo e ambiente.

Essa mobilização teve como resultado mais consistente a mudança na consciência dos cidadãos, que é o maior ativo de um país. E dessa forma permitiu que a Espanha experimentasse ao longo dos anos sucessivos resultados positivos e atingisse as metas definidas pela ONU.

Se considerado o intervalo objeto da presente pesquisa, os índices sinalizam menos mortos no trânsito do que em 1960. Tal redução é ainda mais impactante se considerado que a frota atual é 34 vezes maior do que era em 1960.

A Espanha saiu de uma média de 128 mortes por milhão de habitantes em dezembro de 2003, alcançou a média de 39 mortes por milhão de habitantes em dezembro de 2019, já considerados a Estratégica de Segurança Viária 2011 – 2020 e manteve a tendência, chegando a 29 mortes por milhão de habitantes em 2020, quando a média da UE estava em 51 mortes por milhão.

Destaca-se que dentre as distinções entre os modelos brasileiro e espanhol o tempo de percepção da ameaça e a audiência das autoridades daquele país em relação à acidentalidade é preponderante. Enquanto na Espanha já havia uma dinâmica bem enredada para tratar a questão da lesividade no trânsito, quando da publicação da Resolução ONU que instituiu a Primeira Década de Ações para Redução de Lesões e Mortes no Trânsito, o Brasil produziu seu primeiro



ato formal apto a internalizar os comandos previstos na resolução apenas em 2018, com a Lei 13.614, de 11 de janeiro, desdobrada no plano das ações do trânsito com a Resolução CONTRAN nº. 740, de 12 de setembro de 2018.

Portanto, a “securitização das mortes no trânsito” na Espanha mobilizou os recursos de ordem normativa, material e humana para tratar como prioridade a redução dessa pandemia.

Considerando que o objetivo zero para acidentes e mortes no trânsito é uma meta universal, a Espanha, enquanto modelo a ser seguido tem plenas condições de contribuir com o atingimento dos objetivos definidos pela ONU em países cujo desenvolvimento do tema segurança viária ainda carece de maior consistência, com destaque para os países da América Latina, onde ainda há muito a ser feito.

São conhecidas algumas iniciativas, no sentido de levar à América Latina boas práticas e modelos de sucesso consolidados naquele país. Essas influências podem ser verificadas, por exemplo, nas agências de segurança viária da Argentina e da Colômbia, que já possuem orçamentos independentes e capacidade de planejamento.

Há outras mais ligadas à fiscalização, como no Chile o projeto CATI (Centro Automatizado de Tratamento de Infrações), que segue o modelo espanhol de instalação de radares com sanção automática ou o Equador, que emprega o Sistema MOSES<sup>11</sup>, para análise dos acidentes e produção de perícias em suas rodovias.

A segurança viária ainda é um livro aberto e possui muitas páginas em branco, que precisam ser preenchidas. Trata-se de um modelo em permanente construção, cujo maior desafio está na cooperação com ampla sinergia entre as agências da segurança viária em todo o mundo, coordenadas pela ONU, no sentido de levar as soluções, que representam salvar vidas em todos os recantos do planeta. A missão continua pendente.

## BIBLIOGRAFIA

- Almeida, Rosa L. F. de; Filho, José G. B.; Braga, José U.; Magalhães, Francismeire B.; Macedo, Marinila C. M. & Silva, Kellyanne A. (2013). *Via, homem e veículo: fatores de risco associados à gravidade dos acidentes de trânsito*. Rev Saúde Pública 2013;47(4):718-31. DOI: 10.1590/S0034-8910.2013047003657. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rsp/a/wJPcRrcLkfxJ6HBTXyr8MbP/?format=pdf&lang=pt>.
- BUZAN, Barry; WAEVER, Ole; WILDE, Jaap de. *Security: a new framework for analysis*. Boulder: Lynne Reinner Publishers, 1998.
- Congreso de los Diputados. (2015, 30 de octubre). *Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*. Madrid: Boletín Oficial del Estado. Recuperado el 21 de 02 de 2022, de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722>.
- Campón Domínguez, J.A. (2009). *El Modelo Secuencial de Eventos de un Siniestro (MOSES)*, Etrasa-Springer, Securitas Vialis, Revista Europea de Tráfico, Transporte y Seguridad Vial, Vol. 1, Núm. 3, Móstoles, pp. 33-48. [http://www.etrasa.com/descargas/securitas\\_vialis3.pdf](http://www.etrasa.com/descargas/securitas_vialis3.pdf).
- Campón Domínguez, J.A. (2019). *Manual de Investigación de Siniestros Viales*. Mérida: Ministerio del Interior. Dirección General de la Guardia Civil. Dirección General de Tráfico. Escuela de Tráfico de la Guardia Civil. [https://www.cugc.es/aulavirtual/pluginfile.php/89990/mod\\_resource/ctent/1/M1A2%20ACOTACIONES%20INICIACION%20INVESTIGACION%20VIAL%20-%20IV.pdf](https://www.cugc.es/aulavirtual/pluginfile.php/89990/mod_resource/ctent/1/M1A2%20ACOTACIONES%20INICIACION%20INVESTIGACION%20VIAL%20-%20IV.pdf) Acceso em 17/3/2022.
- Direção Geral de Tráfego (2021). *Notícias. Nacional. En 2020 fallecieron 1.370 personas en accidentes de tráfico*. Acceso em 17/03/2022, <https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2021/08AGOSTO/0819-BalanceDGT-2020.shtml#>.
- DOTTA, A. J.; DOTTA, R. M. (2002). *Acidentes de trânsito: como evitá-los!* Porto Alegre: Ed. do autor.
- Escuela de Tráfico de la Guardia Civil (2019). *Apoyos técnicos a la investigación de siniestros viales*. Mérida: Ministerio del Interior. Dirección General de la Guardia Civil.

Dirección General de Tráfico. Disponível em: [http://www.intranet.gc/export/sites/guardiaCivil/doc/mentos/trafico\\_MERIDA/manuales/20201\\_Apoyos\\_Tecnicos\\_Investigacion\\_ATE\\_2019pdf](http://www.intranet.gc/export/sites/guardiaCivil/doc/mentos/trafico_MERIDA/manuales/20201_Apoyos_Tecnicos_Investigacion_ATE_2019pdf).

Guarda Civil. Institucional. Cooperação Internacional. Acesso em 17/03/2022, [https://www.guardiacivil.es/es/institucional/Conocenos/Cooperacion\\_Internacional/Organismos\\_Internacionales/index.html](https://www.guardiacivil.es/es/institucional/Conocenos/Cooperacion_Internacional/Organismos_Internacionales/index.html).

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - Ipea (2020). *Texto para discussão. 1. Brasil. 2. Aspectos Econômicos. 3. Aspectos Sociais*. Brasília: Rio de Janeiro: Ipea, 1990- ISSN 1415-4765. Acesso em 17/02/2022, <https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/7018-td2565.pdf>.

Ministério da Infraestrutura. Secretaria Executiva (2021). *Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)*. Acesso em 17/03/2022, <https://www.gov.br/participamaisbrasil/revisao-pnatrans>.

Organização Mundial da Saúde/Organização Pan-Americana da Saúde (2012). *Relatório mundial sobre prevenção de lesões causadas pelo trânsito: resumo. Prevenção de acidentes 2. Acidentes de trânsito 3. Ferimentos e lesões I. Organização Mundial da saúde II*. Título. NLM: WA 275. 73p.: il. ISBN 978-92-75-71670-0 1. Acesso em 17/03/2022, <https://www.paho.org/bra/dmdocuments/Relatorio%20Mundial%20Lesoes.pdf>.

Polícia Rodoviária Federal (2021). *Atlas da Década de Ações para a Segurança Viária: Polícia Rodoviária Federal*. Brasília: Portaria DIOP/PRF nº 91, de 25 de junho de 2021. Acesso em 17/03/2022, <https://www.gov.br/prf/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-eprogramas/atlas-da-decada-de-acoes-para-seguranca-viaria>.

Por Vias Seguras (2020). *Prevenção de Acidentes de Trânsito. Estatísticas nacionais de acidentes de trânsito*. Acesso em 14/03/2022, [http://vias-seguras.com/os\\_acidentes/estatisticas/estatisticas\\_nacionais](http://vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais).

Thielen, Iara P.; Filomena, Maria V.; Grassi, Cremasco; Soares, Diogo P.; Hartmann, Ricardo C.; Mazuroski, Aristeu Jr. & Baladón, Cristiano M. (2007). *Percepção de Risco e Velocidade: A lei e os Motoristas*. PSICOLOGIA CIÊNCIA E PROFISSÃO, 2007, 27

(4), 730-745. Disponível em:  
<https://www.scielo.br/j/pcp/a/cmj6Xx5KV8z7FSLQVBpJB8L/?fo mat=pdf&lang=pt>.

Wilde, G. J. S. (2005). *O Limite Aceitável de Risco: Uma nova psicologia sobre segurança e saúde. O que funciona? O que não funciona? E por que? Tradução de R. J. A. Rozestraten*. São Paulo: Casa do Psicólogo.

World Health Organization. (2017). *Managing speed*. World Health Organization. <https://apps.who.int/iris/handle/10665/254760>. Licença: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.