

Impactos do novo Código de Trânsito



O Carnaval terminou para efeitos práticos no Brasil no último domingo, depois dele vem invariavelmente uma ressaca de reportagens sobre acidentes de trânsito nas estradas e nas ruas. Todos os anos ocorrem em média no Brasil cerca de 750 mil acidentes de trânsito provocando 28 mil mortes e outros milhares de feridos. Essa realidade não é muito diferente do resto do mundo, a não ser pela sazonalidade carnavalesca. Nos EUA, 42 mil pessoas morrem por ano em acidentes de trânsito. Os acidentes de veículos são o segundo maior responsável por mortes por causas externas no Brasil, só perdendo para homicídios. Em 2003, R\$ 5,3 bilhões foram gastos no país em acidentes de trânsito segundo pesquisa realizada pelo Ipea e o Denatran. O custo médio por pessoa envolvendo perda de produção, cuidados de saúde, remoção e traslado é aproximadamente R\$ 1 mil, R\$ 36,3 mil e R\$ 270,1 mil para os casos onde houver ileso, feridos e mortos, respectivamente. A literatura econômica sobre acidentes de trânsito ainda é muito incipiente no Brasil, e voltada principalmente ao mercado de seguro de automóveis. Nenhum

trabalho de peso sobre incentivos no trânsito de motoristas foi identificado. Uma exceção foram dois artigos de Cláudio Haddad publicados neste espaço no **Valor** sobre impactos do pedágio urbano instituído em Cingapura e Londres.

O novo Código de Trânsito brasileiro entrou em vigor, em janeiro de 1998, abrangendo todo o país, sucedendo o antigo Código de Trânsito que estava em vigor desde 1966. O novo código tem o objetivo de disciplinar tanto motoristas como pedestres através de penas mais duras. O valor das multas de trânsito aumentou significativamente chegando a mais de 100% em alguns casos. Algumas infrações de trânsito passaram a ser definidas como crimes como o ato de dirigir alcoolizado ou sem carteira de habilitação. Para o pedestre, atravessar a rua fora da faixa tornou-se um ato passível de multa. As exigências à obtenção da carteira de habilitação e sua renovação também tornaram-se mais rígidas. Além disso, a introdução da nova lei foi acompanhada de uma grande campanha de esclarecimento ao público junto dos principais meios de comunicação. O objetivo do novo Código de Trânsito é afetar os incentivos de motoristas e pedestres a se exporem a riscos e, conseqüentemente, afetar negativamente os índices de acidentes de veículos.

Reporto aqui alguns resultados de trabalho conjunto feito com Leandro Kume, aluno da EPGE/FGV, que procura sobre os impactos do novo Código de Trânsito. A vantagem deste tipo de estu-

do é que pode ser considerado para efeitos empíricos um fator exógeno já que foi precedida, até sua sanção, de anos de intensos debates e discussões no Congresso Nacional. Não existiria, portanto, causalidade inversa entre as taxas de mortalidade no trânsito e a sanção do novo Código de Trânsito evitando os vieses de endogeneidade que impregnam diversos trabalhos da literatura.

O número de mortes de trânsito por cada 100 mil habitantes, aumentou continuamente antes do novo Código de Trânsito para ambos os sexos. A taxa masculina aumentou de 14 para 17,8 entre 1992 e 1997 enquanto que a taxa feminina saltou de 3,8 para 4,5. Após o novo código, o número de mortes de trânsito passou a cair chegando a 14 para os homens, em 2000, e 3,2 para as mulheres, em 2001. Neste ínterim, a queda relativa da mortalidade masculina, 20,8%, foi menor que a feminina, 28,9%, apesar do efeito da maior exposição da crescente participação feminina no mercado de trabalho. Depois do efeito deslocamento observado após o novo código, as taxas de mortalidade voltam a subir, desde um nível menor. A retomada da tendência ascendente das mortes no trânsito apresenta menor inclinação que no antigo código, mas sugere a ocorrência de gradativa perda de efetividade das novas leis de trânsito.

A mudança na trajetória das mortes de trânsito decorrente da introdução do novo Código de Trânsito é nítida pa-

ra ambos os sexos em todos os grandes Estados brasileiros. Além disso, o número de mortes de trânsito para homens é sempre substancialmente maior do que a de mulheres. Os Estados com maiores e os com menores incidências relativas de mortes no trânsito são respectivamente Roraima e Bahia. Os três Estados mais populosos do Brasil, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, apresentaram taxas intermediárias entre 10 e 15 mortes por 100 mil habitantes e sofreram nítida queda após a introdução do novo Código de

Novo Código de Trânsito reduziu significativamente as mortes de trânsito no Brasil em pelo menos 5,8%, caindo duas vezes mais para elas que para eles

Trânsito. No Distrito Federal as mortes no trânsito já vinham caindo desde antes da introdução do novo código, fruto de aumento de multas, colocação de pardais entre outras ações adotadas por Cristóvão Buarque, então governador do DF. Em oposição, as mortes de trânsito para os Estados de Piauí e Tocantins que eram relativamente estáveis cresceram após a introdução do novo código.

Em suma, as fatalidades no trânsito são vistas, como um produto direto da intensidade do transporte e da demanda de risco incorrida no ato de dirigir que, por sua vez,

depende da percepção dos retornos esperados como, por exemplo, derivados dos ganhos de tempo proporcionado por uma maior velocidade de trânsito em contraposição aos maiores riscos associados a acidentes e multas. A introdução do novo Código de Trânsito afetaria o equilíbrio das decisões privadas. Encontramos evidências de que o novo código, reduziu significativamente as mortes de trânsito no Brasil em pelo menos 5,8%. Isso representa mais de 26,3 mil vidas salvas, além de uma economia de R\$ 71 bilhões, referentes à perda de produção, cuidados de saúde, remoção e traslado entre 1998 e 2004. Sem contar os custos emocionais e os gastos com feridos. Esse resultado mostra como leis mais duras, com penas financeiras associadas efetivas, podem ter efeitos significativos nos incentivos dos indivíduos zelarem mais por suas vidas. De toda forma, ao contrário do ceticismo vigente o caso de ações na área de segurança pública, os resultados apresentados indicam que novas ações como o Código de Trânsito podem poupar vidas, embora a retomada da tendência ascendente dos acidentes fatais nos últimos anos preocupante flexibilização na aplicação das leis de trânsito a pouco instituídas.

Marcelo Côrtes Neri, chefe do Centro de Políticas Sociais do IBRE/FGV e professor da EPGE/FGV, é autor de "Retratos da Deficiência", "Cobertura Previdenciária: Diagnóstico e Propostas" e "Ensaio sociais".
E-mail: mneri@fgv.br