



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

PROCESSO N.º 17/2025 – STJD – RECURSO VOLUNTÁRIO (PROCESSO ORIGINÁRIO N.º 21/2025-CD-RECURSO).

RECORRENTE: MATHEUS DE BARROS COMPARATTO

RECORRIDOS: COMISSÁRIOS DESPORTIVOS DA 4ª ETAPA DO CAMPEONATO BRASILEIRO DE PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL 2025 – CIRCUITO DO ALGARVE – PORTIMÃO – PORTUGAL

RELATOR: RAFAEL PAPINI RIBEIRO

I. RELATÓRIO.

Trata-se de Recurso Voluntário interposto por MATHEUS DE BARROS COMPARATTO, piloto do veículo nº 118, contra o acórdão da Comissão Disciplinar que, por maioria, negou provimento ao recurso anteriormente manejado, mantendo a penalidade imposta pelos Comissários Desportivos da 4ª Etapa do CAMPEONATO BRASILEIRO PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL 2025, realizada no Circuito do Algarve, em Portimão, Portugal.

A penalidade aplicada na origem consistiu no acréscimo de 10 (dez) segundos ao tempo final de prova do Recorrente, bem como na atribuição de 02 (dois) pontos em sua cédula desportiva, em razão de conduta reputada antidesportiva, consubstanciada no contato havido com o veículo nº 70, conduzido pelo piloto LUCAS ESPÍNDOLA MOREIRA SALLES, que teria resultado na perda de posições deste último.

O Recorrente, em suas razões, sustentou que já havia legitimamente conquistado a posição no momento do incidente, nos termos do art. 120 do Código Desportivo do Automobilismo (CDA), imputando a responsabilidade pelo contato ao adversário, que teria realizado manobra obstrutiva em desrespeito ao espaço mínimo regulamentar.

Foi deferido efeito suspensivo nas instâncias de origem, restabelecendo-se a



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

ordem de chegada e, por consequência, a ordem de largada da corrida subsequente.

O terceiro interessado alegou que a colisão decorreu de ato imprudente do Recorrente, sustentando, ainda, que, segundo suposta diretriz da Federação Internacional de Automobilismo (FIA), a posição somente poderia ser considerada conquistada caso o eixo dianteiro do carro que realiza a manobra estivesse alinhado ao retrovisor do veículo ultrapassado.

Após regular instrução, o julgamento da Comissão Disciplinar resultou, por maioria, no conhecimento e desprovemento do recurso, prevalecendo a corrente que manteve a penalidade aplicada pelos Comissários Desportivos, vencido o voto do Relator Dr. ANDERSON DEÓLA. O voto divergente, que prevaleceu e desproveu o recurso, é da lavra do Auditor GUILHERME DE CASTRO GOUVÊA.

A Procuradoria, em parecer lançado nos autos, manifestou-se pelo provimento do recurso, entendendo que não restaram configurados elementos suficientes para manutenção da penalidade, impondo-se o reconhecimento do incidente como lance normal de corrida.

O processo originalmente havia sido distribuído para o Dr. ALBERTO PAVIE, que se declarou suspeito para julgar o caso, conforme despacho de fl. 151 do processo.

É o relatório.

II. VOTO.

A controvérsia em exame centra-se na análise do incidente ocorrido na Curva 3, envolvendo o veículo nº 118, conduzido pelo Recorrente, MATHEUS DE BARROS COMPARTTO e o veículo nº 70, pilotado por LUCAS ESPINDOLA MOREIRA SALLES.

Frente à esta situação, passo à apreciação do recurso voluntário interposto, em confronto com as contrarrazões apresentadas, sempre tomando como parâmetro de referência o acórdão recorrido. É à luz da decisão impugnada que se deve aferir a correção



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

ou não da penalidade aplicada, sopesando-se os fundamentos invocados e as provas constantes dos autos.

Primeiro, o Recorrente sustenta que a decisão combatida teria afrontado o princípio da isonomia processual, porquanto os Comissários Desportivos teriam analisado exclusivamente a telemetria do veículo nº 118, sem proceder à correspondente verificação dos dados técnicos do veículo nº 70. Afirma, em síntese, que tal conduta teria resultado em “*dois pesos e duas medidas*”, visto que a telemetria de ambos os carros deveria ter sido cotejada.

Não se desconhece a relevância do princípio da isonomia no âmbito do processo sancionador. Todavia, cumpre ressaltar que o Recorrente, no recurso ora analisado, não formula pedido de reconhecimento de nulidade do julgado em razão de tal alegação, limitando-se a apontar a suposta falha como elemento de reforço argumentativo em favor de sua tese de mérito.

Assim, ainda que se reconheça a pertinência da crítica formulada, não há como dela extrair consequência processual diversa, razão pela qual **deixo de considerar a preliminar e passo à análise substancial da controvérsia**, a fim de verificar se, no exame das provas produzidas, restou corretamente atribuída ao Recorrente a responsabilidade pelo incidente em disputa.

No mérito, o exame minucioso das provas audiovisuais carreadas aos autos — em especial o vídeo da transmissão oficial do campeonato e as imagens captadas pela câmera *on-board* do carro nº 118 — corrobora a tese do Recorrente de que a posição já havia sido integralmente conquistada no momento da disputa.

Cumpre enaltecer, desde logo, o voto proferido pelo eminente Relator da Comissão Disciplinar, Dr. ANDERSON DEÓLA, que analisou com rigor técnico e clareza as provas produzidas, permitindo a este Tribunal desenvolver apreciação ainda mais ampla e aprofundada do ocorrido.



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

As imagens revelam que, na reta antecedente à Curva 2, o veículo nº 70, ao acionar a freada, perdeu o traçado ideal, espalhando-se e, com isso, comprometendo sua aderência e velocidade. Tal circunstância criou oportunidade para os carros que vinham em sequência, inclusive o nº 118. Ao final da Curva 2 e na transição para a Curva 3, o Recorrente já se encontrava em plena aproximação e iniciou a manobra de ultrapassagem, conforme ilustrado nos registros acostados aos autos.

É incontroverso que, ao ingressar na Curva 3, o veículo nº 118 já ocupava legitimamente a linha interna, com sua dianteira nitidamente projetada à frente do carro nº 70, circunstância que atesta a efetiva conquista da posição.

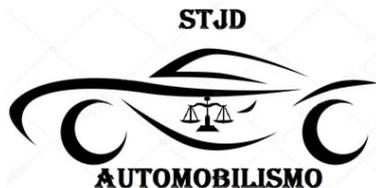
O leve contato havido entre os competidores decorreu exclusivamente da conduta do veículo nº 70, que, em vez de respeitar o espaço já conquistado pelo adversário, realizou movimento que o lançou contra a faixa zebraada, em patente afronta às normas desportivas aplicáveis.

A análise detida do conjunto probatório evidencia, de forma clara e convincente, que a penalidade aplicada ao Recorrente não encontra respaldo fático nem jurídico.

Com efeito, as provas audiovisuais constantes dos autos revelam fator causal decisivo, indevidamente desconsiderado pela decisão recorrida. Como bem consignou o voto vencido do Dr. ANDERSON DEÓLA (fl. 111):

“As imagens demonstram que o carro #70, na reta que antecede a Curva 2, ao frear, perde o traçado ideal, espalhando e saindo do traçado ideal. Essa perda de aderência e velocidade criou uma "janela" de oportunidade para os carros que vinham atrás, incluindo o carro #118 do Recorrente. Ao final da Curva 2, e na transição para a Curva 3, o carro #118 aproximou-se rapidamente e iniciou a manobra de ultrapassagem, conforme print da tela abaixo:”.

Não se está diante de mero infortúnio próprio da dinâmica da corrida, mas de circunstância determinante da cadeia causal que culminou no incidente. A perda do



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

traçado ideal pelo carro nº 70, acompanhada da consequente redução de velocidade e do comprometimento da aderência, criou situação objetiva que legitimava, nos exatos termos do regulamento, a tentativa de ultrapassagem pelo Recorrente.

As provas audiovisuais confirmam, de forma inequívoca, que o Recorrente efetivamente conquistou a posição antes do contato entre os veículos.

O parecer técnico da Procuradoria (fl. 190) apenas reforça o que já se via com nitidez:

“O carro #118, em trajetória pela parte interna da curva 3, aproximou-se e iniciou a manobra de ultrapassagem, estando, naquele momento, em posição legítima à frente do oponente. O piloto do carro #70, por sua vez, ao invés de ceder o espaço já conquistado pelo Recorrente, realizou a manobra que o “espremeu” contra o limite da pista, ocasionando a colisão, em evidente desrespeito às normas desportivas.”

Trata-se, sem dúvida, de situação fática complexa, própria da dinâmica do automobilismo de alto rendimento. Não obstante, o conjunto probatório reunido afasta as dúvidas suscitadas, evidenciando que a posição havia sido legitimamente conquistada pelo Recorrente, de modo que a versão em sentido contrário não se sustenta diante da fidelidade devida à verdade processual.

De outra parte, não se pode perder de vista a essência da modalidade. O automobilismo distingue-se como esporte de altíssima competitividade, no qual disputas se decidem em milésimos de segundo. Penalizar manobras legítimas executadas em janelas de oportunidade criadas por falhas do adversário equivale a artificializar a competição, privando-a de sua razão de ser. A indagação do Recorrente (fl. 139) é indica bem a situação vivenciada: *“Em uma disputa onde cada milésimo de segundo é vital, como pode-se dizer que o piloto deveria ‘aguardar uma oportunidade futura’ para tentar a ultrapassagem?”*.

Ademais, o quadro normativo é igualmente claro. O artigo 120 do CDA estabelece regras precisas:



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

“Art. 120 – Para o procedimento da manobra de ultrapassagem, o piloto deverá observar o que se segue:

III - Quando um veículo for alcançado em linha reta, por um veículo temporário ou constantemente mais rápido, o piloto deverá respeitar o espaço conquistado pelo veículo mais rápido, de modo que fique a largura mínima de um veículo para a ultrapassagem.

V - As curvas, bem como as zonas de entrada e saída delas, poderão ser “negociadas” pelos pilotos da maneira que desejarem, desde que respeitada a largura mínima de um veículo entre ele e a linha branca lateral.

X – Em defesa de posição, quando um veículo tentar ultrapassar o outro em reta, será admitida apenas uma mudança de direção. O piloto que defende a posição poderá voltar para a tangência da curva, caso não possua nem um outro veículo na lateral.

XI – A mudança prevista no item anterior não poderá ocorrer na direção do veículo que tenta a ultrapassagem, quando este já tiver colocado o carro ou parte deste na sua lateral.”

À luz desses comandos normativos, a reconstrução fática dos autos conduz a conclusões inequívocas, a saber, que **(i)** o veículo nº 118 conquistou legitimamente a posição interna da curva, **(ii)** o veículo nº 70, deixou de respeitar o espaço conquistado, violando o inciso III e **(iii)** o contato havido decorreu de manobra defensiva irregular do carro nº 70, em frontal violação aos incisos X e XI.

O incidente, portanto, não pode ser imputado ao Recorrente. Diante desse contexto, a penalidade imposta mostra-se desprovida de fundamento fático e jurídico, devendo ser integralmente afastada, com o restabelecimento da ordem de chegada da prova e a exclusão de quaisquer efeitos disciplinares lançados sobre a cédula desportiva do Recorrente.

III. DISPOSITIVO.

Ante o exposto, à vista dos fundamentos desenvolvidos, conheço do recurso, por



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

preencher os requisitos de admissibilidade, e, no mérito, DOU-LHE PROVIMENTO, para:

1. **ANULAR**, em sua integralidade, a Decisão nº 02 proferida pelos Comissários Desportivos da 4ª Etapa do Campeonato Brasileiro Porsche Sprint Challenge Brasil 2025;
2. **AFASTAR** a penalidade de 10 (dez) segundos aplicada ao tempo final de prova do Recorrente;
3. **RESTABELECER** a ordem de chegada originalmente verificada na corrida;
4. **REVOGAR** a aplicação dos 02 (dois) pontos na cédula desportiva do Recorrente;

É como voto.

Rio de Janeiro/RJ, 03 de setembro de 2025

RAFAEL PAPINI RIBEIRO

AUDITOR DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA DO AUTOMOBILISMO