

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



Ameaça de Retrocesso
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Na Contramão
da História

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Assalto no
Trânsito

PÁGINA 7

**Excesso de telas
pode afetar visão
dos motoristas e
aumentar sinistros
de trânsito no País**

PÁGINA 16

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - AGOSTO 2025 - ANO 16 - Nº 188

CENTRO DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES **UMA AMEAÇA DE RETROCESSO**



A proposta de extinguir a obrigatoriedade das aulas em Centros de Formação de Condutores (CFCs) para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é mais do que equivocada – é uma ameaça direta à segurança no trânsito, à economia nacional e ao bem-estar social de milhões de brasileiros. É inconcebível que se cogite o afrouxamento de regras para formação de condutores, como a proposta do Ministério dos Transportes de tornar facultativo o curso em autoescola para a primeira habilitação. (Editorial e Espaço do Presidente. (Páginas 2 e 3))

**Florianópolis mira modelo capixaba
para implantar transporte marítimo e
transformar mobilidade na Capital**

PÁGINA 9

**Falta de transporte público empurra
população para as motos e aumenta
número de mortes no trânsito**

PÁGINA 15

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

SEJA PACIENTE NO TRÂNSITO.



CONSERVE-SE
À DIREITA



SENTIDO DE
CIRCULAÇÃO
NA ROTATÓRIA



CIRCULAÇÃO
EXCLUSIVA DE
ÔNIBUS

EDITORIAL

A urgência de enfrentar a violência no trânsito

Os números mais recentes sobre mortes no trânsito no Brasil deveriam acender um alerta vermelho nos corredores do poder público — e em toda a sociedade. O país registrou, em 2024, um aumento de quase 9% nas mortes em relação ao ano anterior. E o cenário pode ser ainda pior: os dados são preliminares e não incluem registros da Polícia Rodoviária Federal. Historicamente, a inclusão desses números e as atualizações do Ministério da Saúde tendem a ampliar o total de vítimas fatais.

Não há como tratar esse aumento como mera estatística. São milhares de vidas interrompidas, famílias dilaceradas e um custo social e econômico altíssimo. A taxa nacional saltou de 11,33 para 12,30 mortes por 100 mil habitantes. O crescimento foi generalizado, atingindo quase todas as regiões do país, com destaque alarmante para

a Região Norte, que teve alta de 24,62%. Estados como Amazonas, Rondônia e Acre enfrentaram saltos proporcionais que ultrapassam os 40%.

Diante desse retrato trágico, é inconcebível que se cogite o afrouxamento de regras para formação de condutores, como a proposta do Ministério dos Transportes de tornar facultativo o curso em autoescola para a primeira habilitação. Isso seria um retrocesso. A formação teórica e prática é uma das poucas ferramentas disponíveis para tentar mudar comportamentos no trânsito, onde a imprudência ainda mata mais do que qualquer falha técnica.

O dado que mostra que quase 76% das vítimas são homens evidencia que a violência no trânsito é também uma questão de cultura — muitas vezes baseada em excesso de confiança, agressividade ao volante e desrespeito às regras básicas de convivência. Por

outro lado, o aumento expressivo de mortes entre mulheres em estados como o Espírito Santo (372,94%) aponta para a necessidade de investigações mais profundas sobre os fatores regionais que agravam essa tragédia.

As soluções não são novas, mas seguem sendo negligenciadas. Precisamos de políticas públicas integradas que combinem educação para o trânsito, fiscalização efetiva e investimento em infraestrutura segura e acessível. A implantação de sistemas tecnológicos, como as faixas inteligentes testadas em Curitiba, é um exemplo do caminho que se pode trilhar. Mas não basta tecnologia: é preciso vontade política, continuidade de ações e engajamento coletivo.

Se nada for feito com urgência e seriedade, os números de 2024 serão apenas mais um degrau na escalada da barbárie viária que o Brasil insiste em naturalizar. E isso, simplesmente, não pode ser aceitável.

NOTAS E FLAGRANTES

TECNOLOGIA

Curitiba lançou o primeiro sistema inteligente de travessia de pedestres da América Latina, com sensores ópticos movidos a energia solar que detectam pedestres e acionam luzes e lasers para alertar motoristas.

A tecnologia, ainda em teste na Europa, promete aumentar a segurança viária e reduzir os 850 atropelamentos registrados em 2024.



Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



RODOVIÁRIAS

Levantamento da DeÔnibus revela que 25% dos passageiros gostariam de melhorias em rodoviárias brasileiras, com foco em segurança, iluminação e manutenção. Entre as sugestões estão o aumento de profissionais de segurança (68%), vigilância em áreas estratégicas (64%) e melhor iluminação interna e externa (63%). A pesquisa também aponta que 29% dos turistas já foram vítimas de roubo ou furto durante viagens, e 4 em cada 10 evitam passeios por medo da violência.

O Monatran

Jornal do **Movimento Nacional**
de Educação no Trânsito

Sede Nacional:
Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 911
Centro - Florianópolis
Santa Catarina – CEP 88020-000
Fones: (48) 99981-1015
E-mail: jornal@monatran.org.br
Site: www.monatran.org.br

DIRETORIA EXECUTIVA:

Presidente:

Roberto Alvarez Bentes de Sá

Diretores:

Alaor Francisco Tissot
Francisco Carlos Fermamdes Pacheco
Francisco José Mattos Mibielli
Jorge Castro Reis Filho
Sergio Carlos Boabaid

Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anunciação

Presidente do Conselho Fiscal

Pedro Moreira Filho

Jornalista Responsável e diagramador:

Rogério Junkes

Registro Profissional nº 775 - DRT

Redatora:

Ellen Bruehmueller

Registro Profissional nº 139/MS - DRT

Distribuição: Gratuita

Os artigos e matérias publicados neste jornal são de exclusiva responsabilidade dos autores que os assinam, não refletindo necessariamente o pensamento da direção do MONATRAN ou do editor.



CFCs - Ameaça de Retrocesso

A proposta de extinguir a obrigatoriedade das aulas em Centros de Formação de Condutores (CFCs) para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é mais do que equivocada — é uma ameaça direta à segurança no trânsito, à economia nacional e ao bem-estar social de milhões de brasileiros.

À primeira vista, pode parecer uma medida popular: facilitar e baratear o acesso à habilitação. Mas os impactos estruturais dessa mudança são vastos e perigosos. A formação de condutores não é um obstáculo burocrático. É, comprovadamente, uma política pública de prevenção. Estudos da Organização Mundial da Saúde (OMS) e da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) mostram que o treinamento estruturado é um fator decisivo para reduzir acidentes, hospitalizações e mortes no trânsito. E o Brasil, que já amarga cerca de 33 mil mortes por ano nas vias, não pode se dar ao luxo de flexibilizar ainda mais esse processo.

Os números falam por si. A extinção dos CFCs colocaria em risco cerca de 300 mil empregos diretos e indiretos em um setor que movimenta mais de R\$ 5 bilhões por ano em massa salarial. Isso, por si só, já deveria alarmar o governo, especialmente em tempos de instabilidade econômica. Mas o impacto vai além do desemprego. Estamos falando de R\$ 14 bilhões em perdas anuais de faturamento, quase R\$ 2 bilhões em queda na arrecadação tributária, e o agravamento da sobrecarga sobre o SUS e pro-

gramas sociais, como o Bolsa Família.

É ingenuidade — ou irresponsabilidade — imaginar que motoristas mal preparados não trarão consequências. Acidentes de trânsito já representam cerca de 3% do PIB brasileiro, considerando custos com internações, reabilitação, perda de produtividade e danos materiais. Reduzir ou eliminar a formação técnica e teórica não é apenas um risco, é uma aposta com vidas humanas.

Os CFCs representam não apenas um setor econômico consolidado, mas uma rede nacional de educação para o trânsito, que atua há décadas em prol da segurança coletiva. Sua eliminação representaria um retrocesso civilizatório. Trata-se de desmontar uma estrutura que ajuda a salvar vidas, gerar empregos formais e arrecadar recursos essenciais para políticas públicas.

A proposta do governo, além de tecnicamente frágil, ignora os dados, despreza os alertas de especialistas e ameaça tornar o trânsito brasileiro ainda mais violento. O problema não é o custo da formação, mas sim a falta de investimentos e incentivos públicos para que ela seja acessível. Baratear a CNH à custa da segurança e da qualidade da formação não é solução. É omissão.

O Brasil precisa de mais educação no trânsito, não menos. Precisa de políticas que protejam vidas, gerem empregos e fortaleçam a cidadania. Extinguir os CFCs vai na contramão de tudo isso. A sociedade brasileira não pode aceitar esse retrocesso.

MULTAS

Na Finlândia, as multas são calculadas de acordo com a renda do infrator. Quem dirige mais de 20 km/h acima do limite paga proporcionalmente ao que ganha. Em 2023, o milionário Anders Wikköf recebeu uma multa de € 121 mil (o equivalente a mais de R\$ 765 mil) por exceder o limite de velocidade em 30 km/h.



MORTE ZERO

Entre julho de 2024 e julho de 2025, Helsinque, capital da Finlândia, alcançou um feito impressionante: um ano inteiro sem nenhuma morte no trânsito. O dado chama atenção porque mostra que cidades podem, sim, mudar a realidade da violência viária quando investem em planejamento, fiscalização e formação de qualidade. Dentre as diversas ações, a cidade reduziu de forma radical os limites de velocidade: hoje, 60% das ruas têm limite de 30 km/h.

Adicional de periculosidade para agentes de trânsito é regulamentado por portaria do MTE

O Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) oficializou, no dia 22 de agosto, a regulamentação da Lei nº 14.684/2023, que garante o adicional de periculosidade aos agentes de trânsito. A medida foi formalizada em São Paulo, durante ato conduzido pelo ministro Luiz Marinho, e representa um marco na valorização da categoria.

A portaria altera a Norma Regulamentadora nº 16 (NR 16), incluindo os agentes de trânsito no rol de profissionais que exercem atividades de risco e, portanto, têm direito ao benefício. A decisão reconhece que esses trabalhadores enfrentam, diariamente, colisões, atropelamentos e situações de violência no exercício da função.

No evento, organizado por centrais sindicais, o ministro Luiz Marinho destacou que a conquista é fruto da mobilização dos trabalhadores e do di-

álogo social promovido pela Comissão Tripartite Paritária Permanente (CTPP). “A união da categoria e os esforços dos representantes da CTPP foram preponderantes para a conquista”, afirmou o ministro.

A lei que concede o adicional havia sido aprovada pelo Congresso em 2023, mas dependia de regulamentação pelo Poder Executivo para entrar em vigor.

De acordo com o MTE, a construção da medida ocorreu no modelo tripartite - com participação de governo, empregadores e trabalhadores - seguindo parâmetros da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Também houve a elaboração de uma Análise de Impacto Regulatório (AIR) para avaliar os efeitos da decisão.

O estudo destacou que a maior parte dos agentes de trânsito no Brasil atua como servidor público estatutário. Ou



seja, isso exige que estados e municípios aprovelem leis específicas ou avancem em negociações para garantir a efetiva aplicação do adicional.

Já para os trabalhadores celetistas, a regra é imediata: Para agentes administrativos externos, o pagamento do adicional ocorrerá de forma automática, sem necessidade de laudo técnico. Para agentes administrativos internos, o pagamento dependerá de comprovação técnica da exposição a riscos.

Este ocorrerá mediante laudo elaborado por médico do trabalho ou engenheiro de segurança, conforme o artigo 195 da CLT.

Publicação imediata

Durante a cerimônia, Luiz Marinho

reforçou que a regulamentação entra em vigor ainda no mês de agosto. “A partir da regulamentação, os agentes de trânsito que comprovarem a exposição aos riscos passam a ter assegurado o direito ao adicional de periculosidade”, destacou.

Com a nova portaria, os agentes de trânsito passam a ter reconhecimento formal da periculosidade de sua atividade, além de maior proteção trabalhista e segurança jurídica para pleitear o adicional.

Para especialistas e entidades representativas, a medida consolida um antigo pleito da categoria. Além disso, reforça a importância desses profissionais para a mobilidade urbana e a segurança viária no país.

Sem DPVAT, SUS arca sozinho com alta dos sinistros de trânsito: gasto chegou a R\$ 449 milhões

O Sistema Único de Saúde (SUS) desembolsou R\$ 449,8 milhões em 2024 apenas com internações hospitalares de vítimas de sinistros de trânsito no Brasil. O dado alarmante faz parte de um levantamento inédito do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), com base em informações do Datasus, e revela não apenas a dimensão do problema, mas também um cenário de agravamento nas contas públicas da saúde.

O valor, além de expressivo, ajuda a dimensionar o custo humano e econômico da insegurança viária: com esses recursos, seria possível adquirir cerca de 1.320 ambulâncias do SAMU, o suficiente para ampliar a cobertura do serviço de urgência a mais de 22 milhões de brasileiros — quase quatro vezes mais do que o previsto com as 350 unidades prometi-



das pelo Novo PAC Saúde.

Desde 1998, os gastos com internações decorrentes de sinistros no trânsito mantêm uma curva ascendente. Naquele ano, o SUS havia investido R\$ 301,7 milhões (valores atualizados) com esses atendimentos. Em 2024, o gasto já é quase 50% maior, refletindo não apenas o aumento da frota e da exposição ao risco, mas

também a ausência de avanços significativos na prevenção de acidentes graves.

Rombo na saúde

Além da escalada nos custos, o SUS passou a enfrentar, desde 2021, um rombo anual de aproximadamente R\$ 580 milhões, com a extinção dos repasses do seguro DPVAT, que era cobrado junto ao licenciamento dos veículos e destinava

45% de sua arrecadação ao custeio de atendimentos médico-hospitalares de vítimas do trânsito.

A suspensão do DPVAT ocorreu em 2021 com autorização do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), sob a justificativa de coibir fraudes e reduzir os custos de supervisão e regulação. Na prática, porém, a ausência de um mecanismo substituto fez com que o SUS arcasse sozinho com a crescente demanda por atendimentos, internações e reabilitação das vítimas.

Em 2024, o governo federal chegou a aprovar a criação do SPVAT (Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito), com estrutura semelhante à do DPVAT. No entanto, a proposta foi revogada antes mesmo de entrar em vigor, após forte pressão de governadores e

parlamentares, contrários à imposição de um novo encargo obrigatório para os motoristas.

A falta de financiamento exclusivo para o atendimento às vítimas de trânsito contrasta com a dimensão dos prejuízos econômicos gerados pelos sinistros. Segundo a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), os acidentes viários consomem entre 1% e 3% do Produto Interno Bruto (PIB) dos países da América Latina. No caso do Brasil, isso representa uma cifra entre R\$ 117 bilhões e R\$ 351 bilhões por ano, considerando o PIB estimado em R\$ 11,7 trilhões em 2024. O impacto se reflete não apenas no sistema de saúde, mas também na previdência social, nos seguros privados e na perda de produtividade, especialmente entre jovens adultos — as principais vítimas fatais no trânsito brasileiro.



JOSÉ ROBERTO DIAS*

Na Contramão da História

O trânsito brasileiro sempre foi marcado pela violência. Décadas de estatísticas comprovam essa dura realidade, que já ceifou milhões de vidas. Mas o que se vê hoje é mais do que a repetição de um problema antigo: é o agravamento de um quadro histórico pela perda de confiança nas instituições e pela insegurança jurídica que se instalou no país.

O excesso de interpretações da Constituição, muitas vezes moldadas para proteger alguns, gerou um ambiente de descrédito. A sociedade passou a enxergar que a lei pode ser elástica, adaptada às conveniências do momento. Esse mau exemplo, vindo de cima, contamina a base: se no plano institucional a regra parece opcional, por que respeitá-la nas ruas?

O resultado é visível no trânsito. Normas existem em abundância, mas são aplicadas de forma irregular. Pedestres atravessam inseguros, motoristas confiam na impunidade, motociclistas e ciclistas arriscam-se como se estivessem em campo de batalha. O que antes já era um problema de violência crônica tornou-se, agora, reflexo de uma sociedade em que a previsibilidade da lei se esvaiu.

Não é coincidência que países que mantêm instituições firmes e leis claras tenham trânsito mais civilizado. Lá, o respeito às normas não depende do humor das autoridades nem da seletividade das

punições. A lei é simples, estável e igual para todos. Aqui, ao contrário, a instabilidade jurídica repercute diretamente no asfalto, tornando-o símbolo da crise mais ampla que atravessamos.

Entre os valores que moldaram a civilização ocidental, um é inegociável: a liberdade de expressão. Quando ela se enfraquece, toda a estrutura da convivência democrática vacila. Sem o direito de falar e divergir, não há diálogo, não há confiança e não há futuro.

Às vésperas do final de ano, a preocupação se intensifica. É nesse período que o fluxo de veículos cresce de maneira exponencial em direção às áreas turísticas, multiplicando riscos nas rodovias já sobrecarregadas. Quando se soma o aumento da circulação ao ambiente de insegurança jurídica e institucional, o resultado pode ser desastroso: mais acidentes, mais vítimas e mais vidas interrompidas por um sistema que falha em oferecer ordem e previsibilidade.

É justamente nesses momentos de maior pressão que se revela a solidez de um país. Se a lei não for clara, estável e aplicada com igualdade, o trânsito se tornará ainda mais violento e a sociedade mais vulnerável. A contramão da História é insistir na permissividade, no imprevisto e na tolerância com a desordem. O caminho correto é resgatar a autoridade da lei, valorizar a cidadania e dar ao povo o exemplo que vem de cima.

Seguir na contramão da História significa aceitar que a desordem institucional se traduza em violência cotidiana. Retomar o rumo exige restaurar a autoridade da lei, aplicando-a com clareza e igualdade. Só assim será possível devolver ao trânsito e à sociedade a confiança de que a vida em comum se sustenta na justiça e no respeito.



* José Roberto de Souza Dias é Jornalista, Mtb 0083569 / SP/BR, Doutor em Ciências Humanas e Mestre em História Econômica pela USP, Doutor Honoris Causa pela Faculdade de Ciências Sociais de Florianópolis – Cesus, Membro Titular da Academia Brasileira de História, Comendador da Veneranda Ordem dos Cavaleiros da Concórdia, foi Prof. Adj. Dr. da UFSC, criou e coordenou o Programa PARE do Ministério dos Transportes, ex-Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, ex-Secretário-Executivo do GERAT da Casa Civil da Presidência da República, Conselheiro do Movimento Nacional de Educação no Trânsito - MONATRAN, Two Flags Post – Publisher & Editor-in-Chief.

CNH Social gera confusão após nova lei; entenda o que vale

Em meio à ampla repercussão gerada pela sanção da Lei nº 15.153/2025, que autorizou a utilização de recursos provenientes de multas de trânsito para custear habilitação de baixa renda, diversos Detrans estaduais têm reforçado que seus programas de CNH Social já existiam antes da mudança federal — além de alertarem sobre desinformações que circulam publicamente.

No caso do Detran-MS, o Programa CNH MS Social foi implantado em 2022 com 5 mil vagas, tornando-se um dos primeiros do Brasil e, além disso, referência para outras unidades federativas. O órgão pediu que a população aguarde o lançamento de um novo edital. As mudanças no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) poderiam alterar toda a estrutura do programa - da metodologia aos requisitos - e, por isso, ainda não há previsão de edital ou inscrições abertas. Também foi enfatizado que não há cobrança de taxas em nenhuma fase do programa, e que qualquer pedido de pagamento deve ser tratado como golpe.

Em Alagoas, o Governo do Estado, por meio do Detran/AL, lançou o programa CNH do Trabalhador, que oferece acesso gratuito à primeira habilitação



para pessoas de baixa renda cadastradas no CadÚnico. A iniciativa já beneficiou 3.505 pessoas, com investimento de R\$ 3,1 milhões, desde maio de 2025. O Detran/AL esclareceu que a alteração no CTB apenas permitiu o uso de multas para custear programas sociais, mas não criou um programa nacional de CNH Social. O órgão destacou ainda que não há nova edição prevista para 2025.

Em Goiás, o Detran-GO também se manifestou, classificando como enganosa a narrativa de que a lei federal

garantiria automaticamente CNH gratuita a inscritos no CadÚnico. Conforme o órgão, os programas dependem da disponibilidade de recursos e de regulamentações estaduais para serem efetivados.

O que é a CNH Social? É um programa que oferece gratuidade total ou parcial no processo de habilitação para pessoas de baixa renda. Cada estado define as regras, critérios bem como número de vagas.

Existe uma CNH Social nacional?

Não. A nova lei federal apenas autorizou que recursos das multas possam ser usados para custear programas sociais de habilitação, mas cada estado tem autonomia para criar, manter ou ampliar o seu.

Quais estados têm programas ativos? Diversos estados já possuem programas próprios, como Mato Grosso do Sul, Alagoas, Santa Catarina, Goiás, Pernambuco, Ceará e outros. Os nomes variam: CNH Social, CNH Popular, CNH Emprego na Pista, CNH do Trabalhador etc.

Quem pode participar? Os critérios variam conforme o edital de cada estado. Em geral, os requisitos incluem estar inscrito no CadÚnico, ter mais de 18 anos e não possuir habilitação anterior.

Como saber se há inscrições abertas? Somente pelos canais oficiais dos Detrans assim como dos governos estaduais. Quando abrem, os editais são amplamente divulgados em sites oficiais, imprensa e redes sociais institucionais.

É preciso pagar alguma taxa para se inscrever? Não. A inscrição é sempre gratuita. Qualquer pedido de pagamento é golpe e é possível denunciar às autoridades competentes.

Senado destaca papel dos médicos de trânsito na segurança viária

No dia 19 de agosto, o Senado Federal realizou uma sessão especial em homenagem ao Dia do Médico de Tráfego e aos 45 anos da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet). A solenidade destacou a relevância desses profissionais para a preservação de vidas e para a saúde pública, reforçando o papel estratégico da entidade na formulação de políticas voltadas à segurança no trânsito.

Durante a sessão, o senador Dr. Hiran (PP-RR), presidente da Frente Parlamentar Mista da Medicina, lembrou que o trabalho dos médicos de trânsito é essencialmente preventivo. “É o olhar clínico que identifica riscos antes de se transformarem em tragédia”, afirmou.

Os números reforçam a urgência do tema. Em 2023, o Brasil registrou 34 mil mortes no trânsito e, somente em 2024, já foram contabilizadas mais de 227 mil internações hospitalares decorrentes de acidentes.

O deputado federal Hugo Leal (PSD-RJ), autor do projeto que deu origem à Lei Seca, também participou da homenagem. Ele fez questão de destacar

a contribuição científica da Abramet para que a norma se consolidasse como referência mundial. “Se há um autor da Lei Seca, a coautoria, no que se refere à fundamentação científico-jurídica, é da Abramet”, disse.

O presidente da Abramet, Antonio Edson Souza Meira Júnior, destacou que a entidade reúne atualmente mais de 8 mil especialistas. Para ele, a exigência do título de especialista para a realização dos exames de aptidão física

e mental representa um marco. “Esse reconhecimento assegura à sociedade que o ato médico será exercido apenas por profissionais qualificados”, reforçou.

Segundo o presidente do Conselho Federal de Medicina (CFM), José Hiran da Silva Gallo, o país ocupa a terceira posição no mundo em número de mortes no trânsito. Ou seja, ficando atrás apenas da Índia e da China. “São pelo menos 92 mortes por dia, um óbito a cada 15 minutos. Esse quadro poderia

ser ainda pior se não fosse o trabalho silencioso da Abramet e dos médicos do trânsito”, destacou.

A presidente da Associação Médica de Brasília, Francieleide Paes, definiu os médicos de trânsito como “guardiões invisíveis”. São eles, por meio de diagnósticos, orientações e pesquisas, que salvam vidas antes mesmo que os acidentes aconteçam. Já o senador Eduardo Gomes (PL-TO), vice-presidente da Casa, lembrou que, mesmo em tempos de avanços tecnológicos, nada substitui o olhar humano. “A sensibilidade do médico, que enxerga a individualidade de cada cidadão, é vital para a segurança no trânsito”, declarou. O deputado federal Juscelino Filho (União-MA), relator da reforma do Código de Trânsito na Câmara, também ressaltou o protagonismo da Abramet na defesa da vida.

A sessão ainda prestou homenagens a pioneiros da medicina de trânsito, como Hilário Veiga de Carvalho e Flavio Adura. Assim, reconhecendo a contribuição histórica desses profissionais para a consolidação da especialidade no Brasil.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Assalto no Trânsito

A reação orgânica de um motorista durante e após um assalto envolve uma complexa resposta do corpo e da mente ao trauma.

Apresento aqui um panorama dividido por fases:

Durante o Assalto: Resposta Imediata

O corpo entra em estado de alerta máximo, ativando o sistema nervoso simpático:

- Liberação de adrenalina e cortisol: Aumenta a frequência cardíaca, pressão arterial e respiração.
- Reação de luta, fuga ou congelamento: O motorista pode tentar escapar, reagir fisicamente ou ficar paralisado.
- Visão e audição focadas: Os sentidos se aguçam para detectar ameaças.
- Diminuição da dor momentânea: O corpo pode ignorar ferimentos leves temporariamente.

É recomendável não reagir ao assalto, pois movimentos bruscos ou tentativas de enfrentamento podem provocar violência por parte dos criminosos.

Pós-Assalto: Reações Físicas e Psicológicas

Após o evento, o corpo começa a processar o trauma:

- Fadiga extrema: O corpo exausto pela descarga hormonal pode sentir cansaço intenso.
- Tremores, sudorese e taquicardia: Sintomas físicos persistem por horas ou dias.
- Insônia e pesadelos: O cérebro revê o evento repetidamente.
- Alterações no apetite e humor: Pode haver perda de interesse por atividades rotineiras.

Reações Emocionais e Psicológicas

O trauma pode desencadear transtornos sérios:

- Estresse agudo: Nos primeiros dias, é comum sentir-se aéreo, apavorado ou em negação.
- Transtorno de estresse pós-traumático (TEPT): Se os sintomas persistirem por mais de um mês, com lembranças intrusivas, medo constante e isolamento, pode ser TEPT.

Síndrome do pânico ou agorafobia: Medo de sair de casa ou de enfrentar situações semelhantes.

- Depressão: Sentimento de impotência, tristeza profunda e falta de motivação.

Superação e Cuidados

- Apoio psicológico: Terapia é essencial para lidar com o trauma.
- Rede de apoio: Conversar com familiares e amigos ajuda a reconstruir o senso de segurança.
- Evitar gatilhos: Locais ou situações que lembrem o

assalto podem reativar o trauma.

O Transtorno de Estresse Pós-Traumático (TEPT) pode se manifestar de forma intensa e persistente após um evento traumático como um assalto. Os sinais geralmente aparecem dentro de semanas, mas podem surgir meses depois. Aqui estão os principais:

1. Revivência do Trauma

Flashbacks: Sensação de estar revivendo o evento como se estivesse acontecendo de novo.

Pesadelos recorrentes: Sonhos vívidos e angustiantes sobre o trauma.

Pensamentos intrusivos: Imagens ou lembranças que invadem a mente sem aviso.

2. Evitação

Evitar lugares, pessoas ou situações que lembrem o trauma (ex: não dirigir à noite ou evitar o local do assalto).

Recusa em falar sobre o evento ou em lidar com emoções relacionadas.

Isolamento social: Afastamento de amigos, familiares ou atividades antes prazerosas.

3. Alterações Cognitivas e Emocionais

Culpa ou vergonha excessiva, mesmo sem responsabilidade pelo ocorrido.

Dificuldade de concentração e memória.

Sentimento constante de medo, tristeza ou desesperança.

Perda de interesse pela vida** ou sensação de estar emocionalmente “desconectado”.

4. Hiperatividade do Sistema Nervoso

Irritabilidade ou explosões de raiva.

Sobressaltos exagerados com sons ou movimentos repentinos.

Insônia ou sono agitado.

Sensação de estar sempre em alerta, como se o perigo fosse iminente.

Quando Procurar Ajuda?

Se esses sintomas durarem mais de um mês e interferirem na rotina, trabalho ou relacionamentos, é essencial buscar apoio psicológico. O TEPT tem tratamento com terapia cognitivo-comportamental, EMDR (dessensibilização e reprocessamento por movimentos oculares), e em alguns casos, medicação.

* Membro das Comissões de Medicina do Tráfego Ocupacional e de Comunicação da Abramet (Associação Brasileira de Medicina do Tráfego), Conselheiro do Instituto P.A.R.A.R. - (Plataforma de Educação de Gestão de Frotas) e membro efetivo do Conselho Deliberativo do MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito.

FETRAN 2025 define finalistas para a grande final em Florianópolis

Festival Estudantil Temático de Trânsito reuniu 30 peças de 27 escolas e premia vencedores em setembro

As cidades de São José, Governador Celso Ramos (Etapa Norte), Florianópolis e Palhoça (Etapa Sul) sediaram as etapas seletivas, realizadas de 18 a 28 de agosto, que escolheram os finalistas para a grande final do 1º Festival Estudantil Temático de Trânsito (Fetran) de Santa Catarina. Foram apresentadas 30 peças teatrais, criadas por estudantes de 27 escolas de 12 municípios da Grande Florianópolis, que disputaram vagas na grande final.

As apresentações envolveram escolas municipais, estaduais, particulares e de educação especial, com participação nas

categorias Ensino Fundamental I e II, Ensino Médio e Educação Especial. Além das peças finalistas, também foram premiados destaques individuais como ator/atriz, roteiro, arte visual e sonoplastia.

As peças vencedoras seguem para a grande final, que acontece nos dias 22 e 23 de setembro, com a premiação marcada para o dia 24 de setembro, no Teatro Álvaro de Carvalho, em Florianópolis. O evento fará parte da Semana Nacional do Trânsito, campanha promovida anualmente em todo o Brasil. Em 2026, a disputa será expandida para municípios de todo o estado.

Foto Alexandre Galindo (PRF)



General Ricardo Miranda Aversa, presidente do Detran, se manifestando sobre o evento.

O QUE É O FETRAN?

O teatro como ferramenta de educação para o trânsito é o grande objetivo do Fetran, um projeto em parceria da Polícia Rodoviária Federal (PRF) de Santa Catarina e do Detran/SC.

Criado pela PRF no Mato Grosso em 2004, o Fetran ensina e sensibiliza crianças e jovens sobre a importância da segurança no trânsito. O Festival utiliza o teatro como ferramenta educativa, para que os estudantes compreendam, de forma lúdica e reflexiva, o impacto de suas atitudes no trânsito. A iniciativa surgiu da necessidade de reduzir o número de acidentes e de formar futuros motoristas e pedestres mais conscientes e

responsáveis.

Em Santa Catarina, primeiro estado da região Sul a realizar o Festival, a parceria também conta com o apoio da Fundação Catarinense de Cultura e da Secretaria de Estado da Educação, Undime – União dos Dirigentes Municipais de Educação de Santa Catarina, Feapaes – Federação das Apaes de Santa Catarina, e o Sinepe – Sindicato das Escolas Particulares de Santa Catarina. Além disso, a Fundação de Cultura e o Detran de Mato Grosso do Sul, bem como do Mato Grosso, que já realizam o Fetran há mais de 15 anos, também estão ajudando a construir o Festival em Santa Catarina.

Foto Alexandre Galindo (PRF)



FLORIANÓPOLIS mira modelo capixaba para implantar transporte marítimo e transformar mobilidade na Capital

A cidade de Florianópolis está estudando a implantação de um sistema de transporte marítimo inspirado no modelo bem-sucedido da Grande Vitória (ES). A proposta, liderada pela Secretaria de Infraestrutura, prevê um sistema integrado ao transporte coletivo já existente, com objetivo de melhorar a mobilidade, reduzir o trânsito nas pontes e criar novas rotas de deslocamento rápido e sustentável entre os bairros e cidades vizinhas da região metropolitana.

Chamado de Aquaviário no Espírito Santo, o sistema conecta Vitória, Vila Velha e Cariacica com três linhas marítimas operadas pela iniciativa privada, com subsídio do governo estadual. São 72 viagens diárias com uma média de 45 mil passageiros por mês. A operação atual conta com três embarcações equipadas com Wi-Fi, ar-condicionado, espaço para bicicletas e patinetes, com capacidade para até 100 passageiros sentados.

Segundo o secretário capixaba de Mobilidade, Fábio Damasceno, o sistema é eficiente e consolidado, mesmo exigindo um subsídio mensal de cerca de R\$ 800 mil por embarcação, já que o equilíbrio financeiro não é viável apenas com tarifas. “A ideia não é lucrar,



mas oferecer uma alternativa real e eficaz de mobilidade para a população”, afirmou.

Florianópolis pretende replicar esse modelo, mas em escala menor no início, para testar a viabilidade e adaptar à geografia e demanda locais. A primeira linha estudada ligaria o bairro Abraão (na altura do Rio Araújo, próximo à pista de skate) ao Centro da cidade, nas imediações dos clubes de remo.

A expectativa é que, após consolidação, o sistema se expanda para bairros como Cacupé, Santo Antônio de Lisboa, Jurerê e Canasvieiras, além de conectar municípios vizinhos como São José e Palhoça.

O prefeito Topázio Neto (PSD) destacou a importância da integração com o sistema de ônibus e a necessidade de estruturar a rede com trapiches adequados, horários sincronizados, e tarifas

acessíveis — com possibilidade de valores diferenciados aos fins de semana para incentivar também o uso turístico. “Se tiver essa conexão de barco, pode valer a pena, por exemplo, para quem mora em Kobrasol ir de ônibus até o trapiche e depois seguir de barco até o Centro”, exemplificou.

A tarifa no Espírito Santo é de R\$ 4,90 nos dias úteis e R\$ 4,30 aos domingos e feriados, com integração gratuita com ônibus em até 1h30. Pagamentos podem ser feitos com cartão de transporte, crédito ou débito.

No entanto, antes de lançar o edital de concessão, a prefeitura de Florianópolis ainda precisa avaliar pontos técnicos como condições climáticas (ex: vento sul e chuvas), licenciamento ambiental, demanda por horários e nível de subsídio necessário.

“A vontade política existe. A viabilidade técnica vamos comprovar. Se a gente não começar já, nunca vamos implantar”, reforçou Topázio. Segundo ele, a parceria com Vitória será essencial para fornecer dados de operação, ocupação, custos e aprendizados práticos sobre esse modelo inovador de mobilidade.





JUDICIÁRIO

Júri de Ceilândia condena mandante e executores de homicídio em razão de BRIGA DE TRÂNSITO

O Tribunal do Júri de Ceilândia condenou o trio de executores e o mandante do homicídio de Christian Peterson Ferreira Nunes, de 19 anos, ocorrido em razão de uma briga de trânsito. A vítima foi atingida com diversos disparos de arma de fogo porque interveio em defesa do motociclista envolvido na desavença de trânsito.

Os jurados acolheram integralmente a denúncia do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT) e condenaram os réus por homicídio duplamente qualificado pelo recurso que dificultou a defesa da vítima, que foi atacada em superioridade numérica e de armas, e pelo motivo fútil, uma briga de trânsito ocorrida no dia anterior.

Os executores Bruno da Silva Oliveira, Daniel Alves Sousa e Wagner Cortes Bernardes Júnior foram condenados a 28 anos de prisão, cada um, e



o mandante Felipe Pires Bernardes foi condenado a 30 anos de prisão, pela participação no homicídio. A pena de Felipe foi aumentada devido aos agravantes da reincidência, da motivação fútil, e da organização e coordenação das atividades dos demais autores. Todos os réus possuem maus antecede-

ntes, com condenações transitadas em julgado, e deverão iniciar o cumprimento da pena em regime fechado.

O crime ocorreu no dia 14 de setembro de 2021, em uma chácara próxima ao Barril 99, no Sol Nascente. Na véspera do crime, Felipe Pires Bernardes, mandante do crime, se envol-

veu em um acidente de trânsito com um motociclista. Christian, a vítima, interveio em defesa do motociclista. No dia seguinte, por volta das 10h da manhã, por determinação de Felipe e utilizando dois veículos, os executores Bruno, Daniel, Wagner e um quarto homem ainda não identificado executaram a vítima efetuando pelo menos doze disparos de arma de fogo, dos quais dez a atingiram. Christian morreu no local.

Os quatro réus tiveram o direito de recorrer em liberdade negado pelo juiz presidente do júri. O magistrado determinou a imediata execução da condenação, com a prisão dos condenados. Segundo informações do MPDFT, minutos após a leitura da sentença, o condenado Daniel, que estava em prisão domiciliar, rompeu a tornozeleira eletrônica, fugiu e continua foragido.

Justiça proíbe uso de carregadores de carros elétricos em condomínio de Florianópolis/SC

Decisão judicial considera risco à segurança dos moradores e descumprimento das regras legais para obras em áreas comuns

Justiça de Santa Catarina determinou a suspensão imediata do uso de carregadores de veículos elétricos em um condomínio localizado na Beira-Mar Norte, em Florianópolis. A decisão também proíbe novas instalações até a conclusão do processo judicial.

Em junho, uma assembleia condominial aprovou a instalação dos equipamentos. No entanto, a legislação exige que alterações em áreas comuns sejam aprovadas por pelo menos dois terços dos condôminos — quórum que, segundo a Justiça, não foi alcançado.

A ação foi movida por uma mora-

dora, Zelia Iara da Silveira, que contestou as instalações feitas nas garagens subterrâneas do prédio. Ela alegou que as obras colocam em risco a segurança das 48 famílias residentes e podem comprometer a estrutura elétrica do edifício.

Segundo Zelia, os carregadores foram instalados de forma repentina, sem medidas de segurança adequadas e sem consulta técnica prévia. Mesmo após notificações extrajudiciais, o condomínio manteve as instalações e autorizou outros moradores a seguirem o mesmo procedimento.



Na decisão, o juiz destacou que o caso ultrapassa uma disputa entre moradores, pois envolve a segurança coletiva e o patrimônio comum. O magistrado afirmou que os laudos técnicos anexados ao processo apontam risco iminente de sobrecarga elétrica, incêndio e danos estruturais, especialmente por se tratar de garagem fechada no subsolo, sem ventilação adequada ou sistema de combate a incêndio.

O despacho também ressalta que a manutenção da situação atual representa uma ameaça concreta à segurança dos moradores, sendo necessário

restabelecer imediatamente a legalidade e a segurança predial.

Além da suspensão do uso dos carregadores e da proibição de novas instalações, a decisão judicial anulou parte da assembleia realizada em 5 de junho de 2025. A Justiça considerou inválida a aprovação das tomadas elétricas nas garagens, bem como a reeleição do síndico e do conselho fiscal, por não atenderem ao quórum legal e à convenção do condomínio.

A liminar estabelece multa diária de R\$ 500, limitada a R\$ 30 mil, em caso de descumprimento.

LEGISLATIVO



PL propõe reserva de vagas em estacionamentos para gestantes e responsáveis por crianças de colo

A Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara dos Deputados deu mais um passo rumo à ampliação dos direitos de mobilidade para grupos com necessidades específicas. Em sessão realizada no dia 2 de julho, os parlamentares aprovaram um projeto de lei que determina a reserva de vagas em estacionamentos para gestantes e para pessoas que estejam acompanhadas de crianças de até dois anos de idade.

O texto aprovado é um substitutivo apresentado pela relatora da matéria, deputada Lêda Borges (PSDB-GO), ao Projeto de Lei 8650/2017, de autoria da ex-deputada Mariana Carvalho (RO), que tramitava em conjunto com outras quatro propostas semelhantes. A relatora reuniu os principais pontos de todos os textos em um novo parecer, que atualiza o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e a Lei da Acessibilidade.

Segundo a deputada Lêda Borges, a proposta visa promover maior equidade no uso do espaço urbano, facilitando o deslocamento de gestantes e responsáveis por crianças pequenas. “A ideia é facilitar a vida das pessoas, em especial das mulheres, que enfrentam dificuldades nos deslocamentos diários, por

meio da equiparação dos direitos assegurados a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida”, destacou a parlamentar.

De acordo com o substitutivo aprovado, as vagas reservadas devem estar próximas dos acessos de circulação de pedestres, nos moldes das já destinadas a idosos ou pessoas com deficiência. A novidade é que, nos grandes estacionamentos, o percentual mínimo de 2% do total de vagas deverá ser compartilhado entre gestantes, pessoas com crianças de colo, idosos e pessoas com deficiência. Já nos estacionamentos menores, será obrigatória a disponibilidade de ao menos uma vaga para cada grupo.

Caso o projeto se torne lei, essa mudança impactará diretamente a sinalização de trânsito

e o uso dos espaços privados de uso coletivo, como shoppings, supermercados, hospitais e centros comerciais, exigindo adequações por parte dos estabelecimentos.

A proposta segue tramitando em caráter conclusivo, ou seja, pode ser aprovada nas comissões permanentes da Câmara dos Deputados sem a necessidade de passar por votação em plenário, salvo se houver recurso. Os próximos passos incluem análise pelas Comissões de Saúde e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ). Se aprovada por todas as comissões, a matéria segue para apreciação no Senado Federal, onde passará por nova rodada de discussões antes de ser sancionada e incorporada à legislação nacional.



Vídeos de cidadãos poderão comprovar infrações de trânsito: proposta avança na Câmara

Um projeto que está em análise na Câmara dos Deputados pretende permitir que vídeos gravados por pedestres, motoristas e demais cidadãos sejam usados como prova para autuar infrações de trânsito. A proposta, de autoria do deputado Dimas Fabiano (PP-MG), traz novas possibilidades para a fiscalização, especialmente em locais e momentos em que há limitação presença das autoridades.

O Projeto de Lei 62/2025 propõe alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e prevê que as imagens captadas por terceiros sejam válidas desde que atendam a alguns critérios específicos. Entre eles, a necessidade de o vídeo deixar clara a infração que se constatou, permitir a

identificação do veículo e o envio ocorrer por canais oficiais definidos pelos órgãos de trânsito.

Outro ponto importante do texto é que o denunciante também deverá se identificar formalmente. Além disso, a proposta estabelece penalidades para quem fizer denúncias falsas, a fim de evitar abusos e garantir a seriedade da iniciativa.

Conforme o autor do projeto, a proposta pode se tornar uma ferramenta importante para ampliar a eficácia da fiscalização e reforçar o papel do cidadão na construção de um trânsito mais seguro. “Situações de grave risco muitas vezes ocorrem em locais e horários de difícil fiscalização, limitando a atuação das autoridades e contribuindo para

a impunidade de condutores infratores”, justificou o deputado Dimas Fabiano.

A ideia é que o poder público passe a contar também com os olhos da população para identificar comportamentos perigosos no trânsito, como, por exemplo, ultrapassagens proibidas, uso de celular ao volante, estacionamento em vagas irregulares ou outras condutas que colocam vidas em risco.

As comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) analisarão, inicialmente, o projeto. Se aprovado nessas etapas, seguirá para o Plenário da Câmara dos Deputados e, posteriormente, para o Senado. (Com informações da Agência Câmara de Notícias)



PL quer permitir coleta compulsória de exame toxicológico e alcoolemia em acidentes graves

O deputado federal Duda Ramos (MDB/RR) apresentou à Câmara dos Deputados o Projeto de Lei 3728/2025, que altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e o Código Penal para endurecer as regras de investigação em acidentes de trânsito com vítimas fatais ou feridos graves. A proposta prevê que, nesses casos, os condutores envolvidos sejam submetidos obrigatoriamente a exame de alcoolemia ou toxicológico, mediante ordem judicial imediata. Essa autorização poderá ser concedida por juízes de plantão, inclusive por meio eletrônico, a pedido da autoridade policial ou do Ministério Público.

Segundo o texto, a medida busca evitar que a recusa do condutor inviabilize a responsabilização penal e administrativa — situação que, de acordo com o autor, tem se repetido em casos de grande repercussão, inclusive envolvendo agentes públicos.

O projeto estabelece que, caso não seja possível realizar a coleta compulsória, a recusa injustificada em fazer o exame poderá gerar presunção relativa de embriaguez ou uso de drogas. Essa presunção não é absoluta: o condutor poderá apresentar provas contrárias, mas a negativa será considerada um elemento relevante na avaliação judicial. Além disso, se houver indícios de consumo de álcool ou drogas e o motorista se recusar a fazer o teste, será possível aumentar a pena para crimes como homicídio culposo ou lesão corporal culposa no trânsito de um terço até a metade.

O texto também traz punições mais severas quando o condutor for agente público, em qualquer esfera ou função, independentemente de estar em serviço ou utilizando veículo oficial. Nesses casos, será possível aumentar a pena de um terço até dois terços, além das sanções administrativas e disciplinares cabíveis.

Outro ponto importante do projeto é a obrigatoriedade de plantões judiciais permanentes, de forma a garantir que se emitam as ordens para coleta compulsória com rapidez, evitando que a prova perca validade pelo tempo decorrido após o acidente.

Na justificativa, o parlamentar argumenta que o CTB já prevê penalidade administrativa para quem se recusa ao teste do bafômetro, mas considera que, diante de crimes graves, isso é insuficiente. Ele cita experiências internacionais, como as do Canadá e dos Estados Unidos, onde a recusa ao exame pode trazer consequências mais severas.

Pedestre: o usuário mais vulnerável e a prioridade máxima no trânsito

Entre todos os participantes do trânsito urbano, nenhum está tão exposto ao risco quanto o pedestre. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é claro: o respeito nas vias deve seguir a hierarquia dos mais frágeis, começando por quem está a pé, seguido por ciclistas, motociclistas, condutores de veículos de pequeno porte e assim por diante.

No dia 8 de agosto, foi celebrado o Dia Nacional do Pedestre, data voltada à conscientização e à prevenção de atropelamentos, reforçando que a convivência segura nas ruas é responsabilidade de todos.

De acordo com o Grupo Técnico Interinstitucional do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito no Paraná (GT PNATRANS-PR), pedestres têm direitos essenciais garantidos por lei, como prioridade na travessia e espaço seguro para caminhar. Nas vias com semáforo, motoristas devem esperar até que todos completem a travessia antes de seguir. Já nas estradas, a orientação é caminhar pelo acostamento, sempre em fila única e no sentido contrário ao fluxo de veículos.



“O Dia do Pedestre é um lembrete de que segurança no trânsito é uma responsabilidade compartilhada. A colaboração e o respeito entre todos os usuários são essenciais para salvar vidas”, reforça o secretário executivo do GT Pnatrans-PR e presidente do Detran-PR, Santin Roveda.

Os números nacionais revelam um cenário alarmante. Segundo o DataSUS, 5.662 pedestres perderam a vida em 2023, o que equivale a 15,5 mortes por dia. No Paraná, foram 485 vítimas fatais — cerca de 1,3 por dia — do total de 2.697 óbitos em sinistros de trânsito. Entre os fatores que contribuem para essas tragédias estão o excesso de

velocidade, a embriaguez ao volante e o desrespeito às leis de trânsito.

Experiências internacionais mostram caminhos possíveis. Cidades como Copenhague e Nova Iorque são referências em políticas que priorizam pedestres e ciclistas, criando espaços públicos seguros e agradáveis. No Brasil, a iniciativa Cidades Verdes Resilientes apoia municípios na adoção de práticas urbanas sustentáveis. Curitiba, com seu transporte público eficiente e extensa rede de áreas verdes, é exemplo nacional de cidade caminhável. “Investir em calçadas de qualidade, ampliar a malha cicloviária e criar espaços públicos atrativos são

passos fundamentais para promover a caminhabilidade”, conclui Marcel.

DICAS DE SEGURANÇA

Para pedestres:

Atenção total: evite distrações como celular e fones de ouvido ao atravessar.

Use a faixa: sempre que possível; quando não houver, atravesse em linha reta e no menor percurso.

Seja visto: faça contato visual com motoristas e use roupas claras à noite.

Na calçada: caminhe sempre nela; se precisar usar a pista, mantenha-se na borda, em fila única e de frente para o tráfego.

Para motoristas:

Dê preferência: reduza a velocidade ao se aproximar de faixas e interseções.

Respeite os limites: a velocidade nas vias urbanas é pensada para proteger o pedestre.

Sem distrações: foco total na direção.

Obedeça à sinalização: semáforos e placas são para todos, motoristas e pedestres.

Pneus carecas: risco real de sinistro e multa para quem insiste em adiar a troca

Os pneus são o único ponto de contato direto entre o carro e o solo. É sobre eles que recaem a tração, a estabilidade, a capacidade de frenagem e a segurança nas curvas. Mesmo assim, não é raro ver condutores dirigindo veículos com pneus carecas, ou seja, lisos, com sulcos quase invisíveis ou borracha já deformada. Além do risco óbvio de acidente, essa condição é infração grave, segundo o CTB.

O que determina a legislação

O artigo 230, inciso XVIII, do CTB define como infração grave conduzir veículo com equipamento obrigatório em mau estado de conservação, comprometendo a segurança. No caso dos pneus, o limite mínimo legal de profundidade dos sulcos é de 1,6 milímetros, conforme estabelece a Resolução nº 913/22 do Contran. **Penalidade:** Multa de R\$ 195,23; 5 pontos na CNH; Retenção do veículo até regularização.

Por que pneus carecas são tão perigosos?

Aquaplanagem: pneus lisos não conseguem escoar a água debaixo da banda de rodagem, o que faz o carro “flutuar” sobre a pista em dias de chuva.

Perda de tração: em curvas ou frenagens, a aderência reduzida pode levar à derrapagem ou colisão.

Maior distância de frenagem: em testes comparativos, veículos com pneus desgastados precisaram de até o dobro da distância para parar em relação aos equipados com pneus em bom estado.

Desgaste irregular: pneus deformados ou com alinhamento comprometido causam perda de controle, principalmente em altas velocidades.

Como identificar o desgaste

Observe os indicadores de desgaste no sulco do pneu (TWI – Tread Wear Indicator); Verifique a



presença de bolhas, cortes ou deformações laterais; Meça com um profundímetro ou use a “moeda de um real” como referência: se a borda dourada não desaparecer no sulco, o pneu está perto do limite.

Economia

Pneus desgastados aumentam o consumo de combustível e aceleram o desgaste de outros componentes, como suspensão e rolamentos. Além disso, podem afetar o funcionamento correto de

sistemas eletrônicos como o ABS e o controle de tração.

Os pneus devem ser checados com frequência - tanto pela profundidade dos sulcos quanto pela pressão correta, recomendada pelo fabricante. A manutenção preventiva pode evitar sinistros graves, especialmente em frenagens de emergência. Ignorar os sinais de desgaste é uma economia ilusória. A multa é cara - mas o custo de um sinistro de trânsito é muito maior.

30% dos acidentes nas rodovias são relacionados à saúde mental

Os problemas relacionados à saúde mental, como ansiedade, depressão, fadiga emocional, entre outros, são quase sempre difíceis de perceber, mas somam um percentual preocupante para as estradas brasileiras.

De acordo com dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), pelo menos 30% dos acidentes nas rodovias federais, entre janeiro e setembro de 2024, estiveram ligados a questões de saúde mental.

Os números, solicitados pela Associação Mineira de Medicina do Tráfego (Ammetra), mostram ainda que sinistros envolvendo motoristas com sofrimento psíquico foram responsáveis por 24% das mortes e 29% dos feridos no período analisado. “Cuidar da saúde mental reduz fadiga, melhora o foco e as decisões ao volante, sendo fundamental para prevenir acidentes e salvar vidas. Um motorista equilibrado emocionalmente reage melhor

a situações de risco, fica mais atento ao trânsito e não se deixa levar pelas adversidades encontradas, como comportamento agressivo”, explica Diogo Figueiredo, gerente de capacitação e treinamento da CEPA Mobility Brasil.

Entre os dados que mais preocupam estão os relacionados ao transporte de cargas. Motoristas de caminhão estiveram envolvidos em 18.511 acidentes, com 2.884 mortes e mais de 19 mil feridos. Já os condutores de ônibus se envolveram em 2.233 acidentes, resultando em 407 mortes e 4.697 pessoas feridas.

Para Figueiredo, a rotina dos caminhoneiros - marcada por longos períodos na estrada, pressão por produtividade e isolamento social - criam um cenário propício ao esgotamento mental. “Jornadas extensas e estressantes isolam o caminhoneiro da família, prejudicam o sono e aumentam a pressão emocional,



favorecendo ansiedade, depressão e o uso de substâncias. Associado a esse quadro vem também a dificuldade em praticar atividades físicas, o que piora tudo um pouco mais”, alerta.

Apesar da exigência de avaliação psicológica na habilitação e renovação da CNH, o especialista afirma que isso não é suficiente. Entre as ferramentas disponíveis, ele cita o uso de “emociômetros”, questionários autoaplicáveis no início da jornada para captar alterações emocionais, e a formação de monitores de segurança viária capacitados para identificar sinais de sofrimento mental.

Além das iniciativas institucionais, a prevenção também depende de autocuidado. “Dormir bem, manter contato com pessoas de confiança, buscar atividades relaxantes, praticar exercícios físicos e observar sinais como irritabilidade e tristeza persistente. Ao notar mudanças, procurar apoio profissional ou conversar com colegas e familiares. O autoconhecimento e o diálogo aberto são fundamentais para prevenir problemas mais graves.”, explica o especialista.

“Não se trata apenas de evitar multas ou sinistros. Estamos falando de salvar vidas”, finaliza Figueiredo.

Barulho do trânsito pode aumentar risco de depressão e ansiedade

Um estudo realizado pela Universidade de Oulu, na Finlândia, aponta que a poluição sonora — especialmente a gerada pelo tráfego — pode estar diretamente associada ao aumento de transtornos mentais como depressão e ansiedade. A pesquisa foi publicada na revista científica *Environmental Research* e teve seus dados divulgados originalmente pela CNN.

Os pesquisadores analisaram informações de 114.353 pessoas nascidas na Finlândia entre 1987 e 1998, que viviam na região metropolitana de Helsinque em 2007. Esse grupo foi acompanhado por até dez anos, dos 8 aos 21 anos de idade. Dessa forma, permitindo traçar um panorama detalhado sobre a evolução de sua saúde mental ao longo da exposição ao ruído urbano.

Para medir a exposição ao barulho, os cientistas modelaram o nível médio anual de ruído do tráfego rodoviário e ferroviário em cada ende-

reço residencial. Esses dados foram cruzados com diagnósticos médicos de depressão e ansiedade registrados em bases nacionais de saúde. A Organização Mundial da Saúde (OMS) estabelece como seguro o limite de 53 decibéis (dB) para o ruído do trânsito. O estudo confirmou que, a partir desse patamar, há um aumento significativo do risco de transtornos mentais na

população jovem.

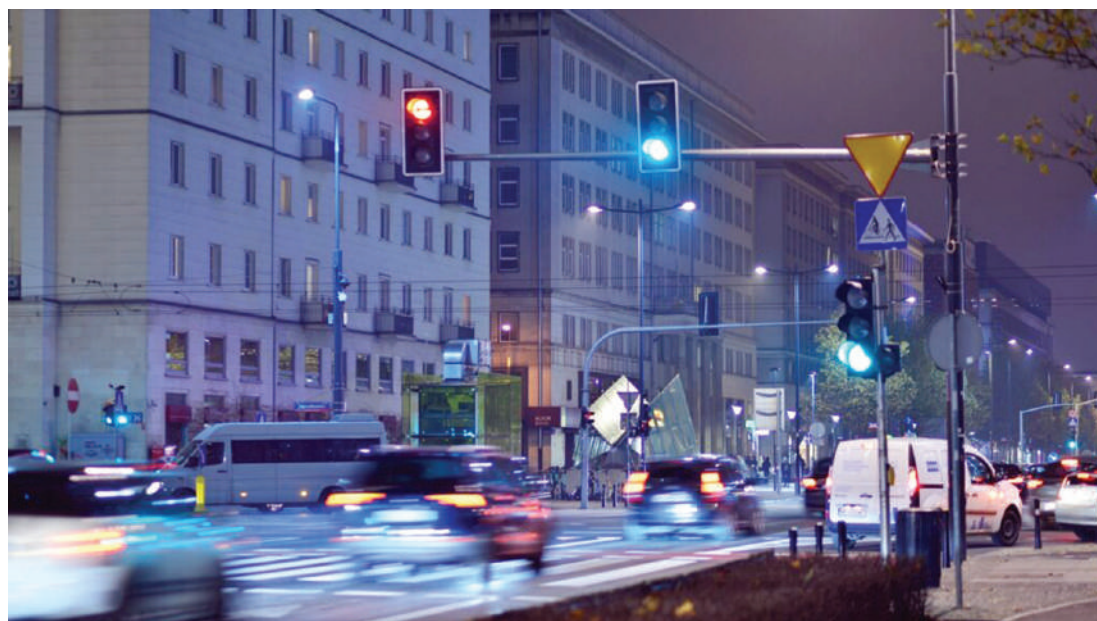
Conforme a pesquisadora Anna Pulakka, autora sênior do estudo, o risco de ansiedade é menor quando o ruído do trânsito está em torno de 45 a 50 dB na parte mais silenciosa da residência. “No entanto, aumenta significativamente após 53 a 55 dB. Acima de 53 dB, o barulho se torna um estressor psicológico relevante para os

jovens, independentemente do ambiente do quarto”, diz.

A associação entre ruído e ansiedade se mostrou mais forte em homens e em jovens cujos pais não apresentavam histórico de transtornos mentais. Isso indica que o impacto do barulho do trânsito não depende apenas de fatores genéticos ou familiares, mas também do ambiente em que os indivíduos estão inseridos.

Para os pesquisadores, os resultados reforçam a necessidade de ações de saúde pública e planejamento urbano. Ou seja, que considerem a poluição sonora como fator de risco para a população. “O enfrentamento desse problema deve incluir medidas como garantir que os quartos estejam voltados para a parte mais silenciosa da casa, investir em áreas verdes próximas às residências e, no setor de transporte, adotar pneus mais silenciosos e reduzir limites de velocidade”, destaca Yiyan He, principal autor do estudo.

Embora o estudo tenha sido realizado na Finlândia, os especialistas ressaltam que os resultados se aplicam a grandes cidades em todo o mundo - inclusive no Brasil, onde centros urbanos como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Recife registram níveis de ruído frequentemente acima dos recomendados pela OMS.



CARTAS



EDITORIAL

É estarrecedor saber que a cada dois minutos alguém entra no SUS por causa de um sinistro de trânsito - e mesmo assim seguimos tratando o problema como se fosse banal. Falta empatia, vontade política e, acima de tudo, responsabilidade coletiva. O trânsito virou uma guerra invisível, onde as vítimas têm rosto, CPF e histórias interrompidas. Até quando vamos normalizar isso?

Camila Andrade - Porto Alegre/RS

CIVILIDADE

É triste ver que, mesmo com tanta tecnologia e fiscalização, o maior problema do trânsito ainda é humano. A impaciência virou hábito, o desrespeito, rotina. Já passou da hora de lembrarmos que o volante também exige empatia. A civilidade não deveria ser exceção - deveria ser o básico.

Renato Lima - Belo Horizonte/MG

LEGADO

Ler sobre a trajetória de Rodolfo Pinto da Luz é como revisitar um tempo em que ética, diálogo e educação andavam juntos - inclusive no trânsito. Sua ausência dói, mas seu legado nos inspira a continuar lutando por uma sociedade mais justa, segura e humana. Que nunca esqueçamos do valor dos que servem com grandeza silenciosa.

Maria Tereza Almeida - Florianópolis/SC

MOTOTÁXI

O mototáxi pode até parecer uma solução rápida, mas não podemos ignorar o custo dessa pressa: vidas. A ausência de fiscalização e o uso irregular do serviço colocam passageiros e condutores em risco diário. Agilidade não pode ser sinônimo de imprudência. Regulamentar com rigor é urgente - para salvar, não para lamentar.

Mariana Vieira - Brasília/DF

AMEAÇA

Rolezinhos motorizados não são lazer, são ameaças ambulantes. Quem empina moto em via pública, bloqueia ruas ou transforma a cidade em pista de barulho e risco, precisa responder por isso. A proposta de criminalização é necessária. Chega de confundir liberdade com irresponsabilidade.

João Batista Lima - Goiânia/GO

BUZINA

Parabéns pela abordagem! Falar sobre o uso indevido da buzina é lembrar que civilidade também se mede pelo som. A buzina é ferramenta de segurança - não de raiva. Que bom ver esse tipo de informação ganhando espaço. Mais silêncio, mais empatia, menos risco.

Marta Guimarães - São Paulo/SP

SONO

Um alerta necessário e urgente! Dirigir com sono é um perigo real e ainda pouco levado a sério. Já vi gente sair pra estrada bocejando, achando que um café resolve. Não resolve. Fadiga mata. Falar sobre isso é salvar vidas. Precisamos tratar o sono com a mesma seriedade que tratamos o álcool ao volante.

Henrique Tavares - Rio de Janeiro/RJ

ICADTS

É motivo de orgulho ver o Brasil ganhando reconhecimento internacional por suas ações contra o uso de álcool e drogas no trânsito. A participação no ICADTS 2025 mostra que, quando ciência, tecnologia e vontade política caminham juntas, vidas são salvas. Que o país continue firme nesse compromisso com a segurança viária.

Renata Oliveira - Curitiba/PR

IPI VERDE

A criação do IPI Verde, que zera o imposto para carros sustentáveis fabricados no Brasil, representa um passo importante para a redução das emissões e a descarbonização da frota nacional. Essa política pode incentivar a indústria e os consumidores a adotarem práticas mais conscientes, contribuindo para um trânsito mais sustentável e menos poluente.

Gelson Ramos - Campo Grande/MS

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (LEI Nº 9.503, DE 1997)

Gente Boa. Gente Nossa.

CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 219. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, retardando ou obstruindo o trânsito, a menos que as condições de tráfego e meteorológicas não o permitam, salvo se estiver na faixa da direita:

Infração - média;

Falta de transporte público empurra população para as motos e aumenta número de mortes no trânsito

A precariedade do transporte coletivo em diversas regiões do país tem levado muitos brasileiros a optarem pelas motocicletas como alternativa de mobilidade e geração de renda. O resultado dessa escolha, motivada por fatores socioeconômicos, é um aumento expressivo nos acidentes e mortes no trânsito envolvendo motos.

Em entrevista à Agência Brasil, o secretário nacional de Trânsito, Aduvaldo de Lima Catão, destacou que o crescimento da frota de motocicletas no Brasil está diretamente ligado à insuficiência de políticas públicas voltadas à mobilidade urbana. Para ele, garantir acesso ao transporte público de qualidade é essencial para reduzir a exposição de milhões de pessoas aos riscos do trânsito. “Como é que você vai criar uma trava penalizando o mais pobre? Isso não resolve essa questão socioeconômica. O caminho não é penalizar o mais pobre, é garantir a segurança para ele num transporte público de qualidade”, afirmou Catão, ao se posicionar contra propostas de taxação de motos como compensação aos custos da saúde pública com sinistros.

A frota de motocicletas segue em

trajetória de alta e deve atingir a marca de 30 milhões de unidades nas ruas nos próximos meses. Em seis estados das regiões Norte e Nordeste, as motos já representam mais da metade de todos os veículos: Piauí (55%), Pará (54%), Maranhão (60%), Rondônia (51%), Acre (53%) e Ceará (50%).

Catão observa que, com a melhora da renda em determinadas faixas da população, aumenta também o desejo por soluções mais práticas de mobilidade, diante de um transporte público que ainda não atende às necessidades das grandes e médias cidades. “É natural que as pessoas, melhorando a sua renda, queiram melhorar a sua vida. E o transporte é um problema das grandes cidades e das médias cidades também. Então, é nesse sentido que as pessoas estão, ao buscar a motocicleta, fugindo de um transporte coletivo que ainda precisa melhorar”, avalia o secretário.

Dados do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) reforçam essa tendência. Segundo levantamento, a participação do transporte público nas viagens motorizadas caiu de forma significativa nas principais regiões metropolitanas do



país: Em Manaus, o transporte coletivo representava 79,8% das viagens em 2005 e caiu para 20,4% em 2024; No Rio de Janeiro, a queda foi de 72,2% (em 2012) para 53,1% (em 2024); Em Salvador, o índice passou de 64,9% para 40,3% no mesmo período; Já na região metropolitana de São Paulo, o transporte público caiu de 54,1% em 2017 para 45,4% em 2024.

Esses dados revelam o encolhimento do transporte coletivo como principal meio de deslocamento nas cidades e explicam, em parte, a explosão no uso das

motocicletas. Ou seja, especialmente entre trabalhadores informais e entregadores por aplicativo, que dependem da agilidade do veículo para obter renda.

Para a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), é preciso encarar o aumento das mortes entre motociclistas como reflexo direto da ausência de políticas estruturais. A solução, segundo Catão, não está em penalizações adicionais, mas sim na ampliação da oferta de transporte público eficiente, seguro e acessível. E que dessa forma, possa oferecer alternativas reais à população.

ESPAÇO LIVRE

*Carlos José Antônio Kümmel Félix



CNH barata – o preço oculto de economizar na SEGURANÇA VIÁRIA

Muito se fala em reduzir os custos para tirar a habilitação. A promessa parece sedutora: tornar o processo mais acessível, mais rápido, mais barato. A ideia costuma soar como avanço social - afinal, quem não quer pagar menos? Mas, no trânsito, o “economizar” pode custar muito mais - em vidas perdidas.

O Objetivo de Desenvolvimento Sustentável nº 11 da ONU - Cidades e Comunidades Sustentáveis - é claro: mobilidade só é sustentável quando é segura. E segurança viária é resultado de formação sólida, prática rigorosa e cultura de responsabilidade aliadas à infraestrutura de qualidade. Ruas bem sinalizadas, pavimentação adequada, iluminação eficiente e dispositivos de segurança são tão essenciais quanto um motorista bem treinado.

CNH é mais do que um simples documento.

É uma política pública - como saúde, educação e segurança - e deve se tratar como tal. No caso da CNH, é preciso resgatar o que o próprio nome já diz: habilitação. Habilitar não é autorizar qualquer um a guiar. É atestar que a pessoa tem competência técnica, raciocínio rápido e postura segura para conduzir sem transformar o volante em arma, que o condutor está apto a respeitar e preservar vidas - inclusive a própria.

Reduzir a qualidade da formação em nome da economia é comprometer o próprio direito coletivo à vida e à mobilidade segura. As comparações internacionais são implacáveis e não deixam dúvidas. Na Suécia, berço do Vision Zero, a formação inclui treinamentos em diferentes condições, simulações de risco e rígidos critérios de aprovação. Resultado: 2,2 mortes no trânsito por 100 mil habitantes. No Japão, com todo respeito a lei e a disciplina, a taxa

é 2,6. No Brasil, esse número salta para 14,2. Ainda assim, discute-se flexibilizar exigências e reduzir custos.

É como economizar nos freios de um veículo pesado na descida: a tragédia não é hipótese, é certeza.

Se o país deseja circulação viária com segurança, o caminho é qualificar a formação, associado a investimentos consistentes em infraestrutura. CNH barata pode ser um alívio momentâneo no bolso. A conta é simples, mas o cálculo é moral: cada centavo economizado em formação deficiente pode custar vidas e perpetuar o caos nas vias. O valor mais alto que podemos cobrar de quem quer dirigir é o compromisso inegociável com a preservação da VIDA!

* Carlos José Antônio Kümmel Félix é Prof. Titular Dr. Eng. Civil UFSM

Excesso de telas pode afetar visão dos motoristas e aumentar sinistros de trânsito no País



Um problema que tem alertado os especialistas de trânsito e os médicos oftalmologistas para o futuro: a visão. Com o excesso do uso de telas, como celular, computador, tablet, entre outros, que fazem parte do dia a dia da vida social e profissional, a visão pode estar comprometida para os futuros motoristas. Em até 20 anos, cerca de 52% da população mundial poderá sofrer algum grau de cegueira ou deficiência visual significativa. Os motoristas estão entre os mais afetados por essa tendência alarmante.

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), cerca de 1,19 milhão de pessoas morrem todos os anos em acidentes de trânsito. Esse número pode aumentar se levar em consideração ao crescente número de acidentes provocados pela deficiência da visão em duas décadas.

DOENÇAS OCULARES

Entre as principais doenças oculares que podem comprometer a segurança no trânsito, o oftalmologista e médico do tráfego Armênio Santos destaca o glaucoma, a miopia, a hipermetropia, o astigmatismo e o ceratocone. O glaucoma, doença sem cura, mas com tratamento, compromete a visão periférica e, se não for controlado, pode evoluir para uma visão tubular e até levar à cegueira irreversível. A miopia, quando não corrigida, dificulta a visão de objetos distantes — algo crítico para a condução segura. Já a hipermetropia provoca dificuldade para enxergar de perto ou a média distância, mas

costuma ser corrigida com o uso de óculos. O astigmatismo gera visão embaçada e distorcida em todas as distâncias, especialmente à noite, quando os faróis dos veículos podem intensificar o desconforto visual. Por fim, o ceratocone é um tipo acentuado e irregular de astigmatismo, que muitas vezes não responde bem ao uso de lentes corretivas convencionais, dificultando ainda mais a acuidade visual ao volante.

Segundo Mário Conceição, presidente da Federação Nacional das Associações de Detran, o Brasil enfrenta uma realidade alarmante no trânsito com mais de 40 mil mortes por ano em sinistros. “A previsão feita pelo médico oftalmologista Armênio Santos, de que em 20 anos o país terá motoristas com deficiência visual por causa do uso excessivo de telas, torna esse cenário ainda mais grave. Isso porque a visão é um dos sentidos mais fundamentais para a direção segura” pontuou Conceição.

CRIANÇAS

Armênio Santos também chama a atenção para o cuidado com a saúde ocular das crianças. Segundo o médico, elas serão os condutores de amanhã — e, dentro de duas décadas, estarão à frente do volante e da responsabilidade pelo trânsito. Para ele, é fundamental que as famílias orientem e controlem o uso excessivo de telas nessa fase da vida, a fim de prevenir o desenvolvimento de doenças oculares que podem comprometer a visão no futuro. “As crianças têm papel fundamental na vida como um

todo. E, no trânsito, são especialmente vulneráveis às sequelas físicas e às mortes plenamente evitáveis que os acidentes podem causar. A vida é um todo; o trânsito é um detalhe da vida”, afirmou o especialista.

A Organização Mundial da Saúde (OMS) já aponta que cerca de 1,19 milhão de pessoas morrem anualmente em acidentes de trânsito em escala global. “Se não houver uma mudança de hábitos e maior conscientização sobre os danos causados pelo uso prolongado de telas, especialmente entre motoristas, esse número pode crescer ainda mais. É urgente investir em campanhas educativas, revisões de normas de saúde visual e políticas públicas que promovam o uso responsável da tecnologia” pontuou Mário.

Para Armênio Santos, o problema que vem afetando o trânsito de forma gradual está relacionado à perda da capacidade visual adequada. Ela é essencial para uma condução segura, o que contribui para o aumento do número de acidentes. O médico destaca a importância de políticas públicas de promoção da saúde visual. Ou seja, com ações governamentais que levem informações sobre prevenção da cegueira desde os primeiros anos de vida. “É fundamental trabalhar com crianças, em salas de aula, envolvendo professores e familiares, para diferenciar a ‘saúde social’ do mero assistencialismo social, na máxima de que: saúde é bom e barato; caro é a doença”, ressaltou.