

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



A crise sobre duas rodas
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Entre o humano e
o algoritmo

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Quantas horas devo trabalhar
sobre duas rodas?

PÁGINA 7

**Saúde mental e
trânsito:
o reflexo invisível
de uma sociedade
em exaustão**

PÁGINA 16

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - OUTUBRO 2025 - ANO 16 - Nº 190

INSENSATEZ

**Governo pode estar cometendo erros que, no futuro,
poderão aumentar o caos que já vive o trânsito no Brasil**



Um projeto em elaboração pela Sena-
tran (Secretaria Nacional de Trânsito)
que está em fase de consulta pública,
propõe extinguir os Detrans em todo
o Brasil e centralizar o processo de
habilitação em aplicativos, empresas
privadas e EaD. Na prática, a pro-
posta promete “modernizar e sim-
plificar” o acesso à Carteira Nacional
de Habilitação (CNH), mas levanta
questionamentos sérios: a não obriga-
toriedade da capacitação nos Centros
de Formação de Condutores; será
que isso realmente reduzirá os custos
para os candidatos? Será que des-
burocratizará o processo ou apenas
criará novas armadilhas? A proposta
simplesmente retira do processo os
principais instrumentos de segurança
pedagógica que foram construídos
ao longo de décadas. (Alisson Maia
Espaço Livre - Página 15)

**13º Congresso Brasileiro de Trânsito
e Vida reúne especialistas em Salvador
para debater segurança viária**

PÁGINA 4

**Sem radares, acidentes de trânsito
crescem 50% em Florianópolis/SC e
custam R\$ 22 milhões ao SUS**

PÁGINA 8

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

NÃO USE O CELULAR NO TRÂNSITO.



PROIBIDO
RETORNAR



ALFÂNDEGA



MÃO DUPLA

EDITORIAL

O óbvio que ainda mata

Mais uma vez, a ciência confirma o que qualquer motorista que cruza uma rodovia brasileira já sabe - mas que, por incrível que pareça, ainda precisa ser dito: a infraestrutura das vias influencia diretamente na ocorrência e na gravidade dos acidentes. Um estudo recente da UTFPR e da PUC-PR, publicado na *Revista de Gestão Social e Ambiental*, identificou fatores que aumentam os riscos de sinistros no Paraná: curvas fechadas, ausência de acostamentos, iluminação precária, sinalização falha, áreas de ultrapassagem perigosas e cruzamentos mal planejados. Em outras palavras, o problema não está apenas no volante, mas também no asfalto.

Os números impressionam, mas nem deveriam causar surpresa: a simples chegada a um perímetro urbano aumenta

em 90% a chance de acidentes; a falta de acostamento, em mais de 50%; e a iluminação insuficiente, quase na metade dos registros. Tudo comprovado com metodologia científica, software de análise e estatísticas robustas. E, ainda assim, o país insiste em tratar tragédias diárias nas estradas como “fatalidades inevitáveis”. Não são. São consequências de escolhas ou da ausência delas.

O mais inquietante é perceber que esses dados não revelam nada novo. O Brasil tem estudos, diagnósticos, relatórios e planos suficientes para reescrever sua política de segurança viária. O que falta não é conhecimento, é vontade. Enquanto universidades produzem ciência, gestores públicos seguem operando no improviso, e concessionárias priorizam o lucro em detrimento da vida.

O óbvio precisa ser dito: acostamentos, sinalização adequada e boa iluminação salvam vidas. Redutores de velocidade em trechos críticos salvam vidas. Fiscalização técnica salva vidas. Não se trata de tecnologia de ponta ou de grandes investimento; mas de planejamento, gestão e compromisso com o básico. A prevenção custa infinitamente menos do que a reparação.

É hora de parar de fingir que não sabemos o que precisa ser feito. O estudo da UTFPR e da PUC-PR apenas reafirma, com rigor acadêmico, aquilo que o bom senso já grita nas estradas todos os dias: acidentes podem ser evitados. O que falta é ação. E enquanto o poder público continua inerte diante do óbvio, o asfalto segue cobrando o preço da omissão “em vidas”.

NOTAS E FLAGRANTES

DESLOCADA

Em Campo Grande (MS), uma árvore plantada bem no meio da rua virou motivo de espanto e piada nas redes sociais. A cena mostra o tronco ocupando o centro da via, entre faixas contínuas e diante de uma placa de “PARE” — um verdadeiro teste de paciência e habilidade para os motoristas.

O flagrante, divulgado pelo perfil @maismsnoticias, levanta uma questão séria: como uma situação dessas pode ser liberada no traçado urbano? Além de atrapalhar o fluxo e colocar em risco quem trafega, o cenário mostra falta de planejamento e de bom senso na execução da obra.



DIREÇÃO HUMANIZADA

O Detran-MS, em parceria com a UEMS, criou o projeto “Desacelere: Cuidado Emocional na Direção Certa” para ajudar candidatos a controlarem a ansiedade antes da prova prática da CNH. A iniciativa oferece um ambiente acolhedor com técnicas de respiração, meditação e mensagens motivacionais, promovendo um trânsito mais humano e consciente. Segundo o Detran-MS, o projeto une ciência, acolhimento e gestão pública, servindo de exemplo para todo o país.

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br



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.

ESPAÇO DO PRESIDENTE

Roberto Alvarez Bentes de Sá
robertobentes@monatran.org.br

A crise sobre duas rodas

Brasil vive uma tragédia anunciada sobre duas rodas. Um estudo recente da Fundación MAPFRE em parceria com o Instituto de Segurança no Trânsito (IST) revela números alarmantes sobre a segurança dos motociclistas no Brasil. Entre 2000 e 2023, a frota nacional de motocicletas cresceu quase nove vezes (de 4 milhões para 35 milhões de unidades), mas o aumento da mobilidade sobre duas rodas trouxe também um aumento desproporcional de mortes e invalidez. Hoje, os motociclistas representam mais da metade das mortes e 85% das vítimas de invalidez permanente em sinistros no país.

O mais preocupante é que essa crise não se resume a números; ela é reflexo de um modelo falido de formação, fiscalização e cultura de trânsito. A maioria dos motociclistas aprendeu a pilotar fora das auto-escolas, e uma parcela significativa sequer possui habilitação. Essa informalidade é

um dos fatores que mais contribuem para acidentes graves. Por isso, é absolutamente essencial defender a obrigatoriedade das aulas práticas na formação de novos condutores. Somente com instrução presencial e acompanhada de profissionais qualificados será possível preparar o motociclista para os desafios reais das ruas, cultivando pilotagem defensiva, percepção de risco e responsabilidade no trânsito.

Falta também infraestrutura adequada: buracos, sinalização precária e ausência de ciclovias expõem diariamente milhares de trabalhadores ao risco. E quando há fiscalização, ela é frequentemente pontual, punitiva e insuficiente para mudar comportamentos. Soma-se a isso o despreparo emocional e a falta de políticas públicas que enxerguem o trânsito como um espaço de convivência humana e não apenas de circulação de veículos.

É preciso encarar o problema dos moto-

ciclistas como o que ele realmente é: uma crise de saúde pública e social. As vítimas são, em sua maioria, jovens, trabalhadores, chefes de família, pessoas que sustentam lares e perdem, em segundos, a capacidade de trabalhar e viver plenamente. Cada morte é uma tragédia pessoal, mas também um alerta coletivo.

O Brasil precisa urgentemente melhorar a formação de condutores, garantindo que as aulas práticas de pilotagem continuem sendo obrigatórias e efetivas, investir em campanhas permanentes de educação no trânsito e assegurar que a mobilidade sobre duas rodas seja acompanhada de segurança, respeito e empatia. Não basta punir; é preciso educar, prevenir e acolher.

Enquanto tratarmos o motociclista apenas como um número nas estatísticas, continuaremos repetindo a mesma história: a de um país que avança na velocidade, mas retrocede no cuidado com a vida.



CASA CIVIL

No dia 15 de outubro, tivemos a satisfação de visitar o secretário de Estado da Casa Civil de Santa Catarina, Kennedy Nunes, com quem dialoguei sobre o trabalho que o MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito desenvolve em prol da educação e da conscientização no trânsito em todo o país, como também do jornal "O MONATRAN", que há mais de 16 anos, ininterruptos, informa à população brasileira sobre os problemas do trânsito e transporte em nosso país, sendo o único no Brasil, desde 2009.

Foi um encontro muito produtivo, no qual reafirmamos o compromisso conjunto de fortalecer parcerias e ações que salvem vidas e promovam um trânsito mais humano, seguro e responsável para todos os catarinenses.



TONINHO KOERICH

Há poucos dias, também tivemos a alegria e a honra de visitar o meu amigo e irmão Antônio Koerich, presidente do grupo Koerich, um dos maiores incentivadores do Jornal O Monatran e da causa da educação no trânsito. Desde o mês de junho de 2011, portanto há mais de 14 anos, ele tem sido um apoio firme e constante, acreditando na importância de levar informação e conscientização à sociedade catarinense e de todo o Brasil.

Agradeço imensamente pela acolhida e pela amizade de tantos anos. Pessoas como o senhor Antônio são exemplo de compromisso com o bem comum e reforçam nossa missão de transformar o trânsito em um espaço de respeito, responsabilidade e vida.

13º Congresso Brasileiro de Trânsito e Vida reúne especialistas em Salvador para debater segurança viária

O 13º Congresso Brasileiro de Trânsito e Vida, também em sua 9ª edição internacional, foi realizado nos dias 23 e 24 de outubro, no Centro de Cultura Cristã da Bahia (CECBA), em Salvador. O evento reuniu especialistas de todo o país para discutir os desafios da mobilidade e propor soluções para a redução de mortes e lesões no trânsito brasileiro.

Organizado pela Federação Nacional das Associações de Detran (Fenasdetran), o Congresso teve como tema central “Novas Realidades, Nova Sociedade, Novo Trânsito” e promoveu um amplo diálogo entre gestores públicos, educadores, engenheiros, psicólogos e juristas.

De acordo com dados do Registro Nacional de Sinistros e Estatísticas de Trânsito (Renaest), o Brasil registrou

453 mil acidentes em 2025, sendo 7,4 mil fatais entre janeiro e maio — uma redução de 3,67% em relação ao mesmo período do ano anterior. Apesar da queda, os números continuam altos e preocupantes.

Para o presidente da Fenasdetran, Mário Conceição, o encontro foi essencial para fortalecer o compromisso coletivo com a preservação da vida no trânsito.

“A importância de um evento dessa magnitude é reunir representantes de diversos segmentos para construir propostas concretas e embasadas, que serão apresentadas aos órgãos reguladores do trânsito no país”, destacou Conceição.

As conclusões e propostas discutidas durante o evento foram consolidadas na Carta de Salvador – Trânsito e Vida, que será encaminha-



da às autoridades nacionais como contribuição técnica para políticas públicas de segurança viária.

Entre os convidados de destaque esteve o senador Fabiano Contarato (PT), que abordou o papel das instituições na redução da violência viária. Ex-delegado e professor de Direito, Contarato tem atuado de forma expressiva em defesa de um trânsito mais humano e menos letal.

O congresso contou com 27 palestrantes de diferentes estados e áreas de atuação, que apresentaram

resultados de pesquisas, projetos e boas práticas implementadas em várias regiões do país. O público foi formado por profissionais ligados à gestão, fiscalização, engenharia e educação para o trânsito.

Desde sua primeira edição, em 2001, o Congresso Brasileiro de Trânsito e Vida tem se consolidado como um dos mais importantes espaços de debate técnico e científico sobre segurança viária no Brasil, reforçando a necessidade de união entre poder público e sociedade civil para salvar vidas no trânsito.

DNIT quer ouvir educadores e famílias sobre a educação de crianças para o trânsito

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) convida professores, gestores escolares, familiares e demais interessados a participarem da Consulta Pública “Educação para o Trânsito desde a Infância – Educar para o trânsito é educar para a vida”, disponível na Plataforma Brasil Participativo (Gov.br) até o dia 15 de novembro.

A iniciativa busca reunir opiniões, sugestões e experiências sobre a importância de abordar o tema trânsito desde a Educação Infantil, estimulando o desenvolvimento de valores de convivência, respeito e segurança desde os primeiros anos de vida.

Na área “Boas Práticas” do portal do Programa Conexão DNIT, professores que atuam com crianças de 3 a 5 anos têm compartilhado experiências e adaptações criativas de atividades originalmente voltadas a séries mais avançadas. Esse movimento evidencia o interesse crescente e a necessidade de materiais pedagógicos específicos para o público infantil — demanda que a consulta analisa.

“A escuta da comunidade escolar



é essencial para que o Conexão DNIT desenvolva conteúdos cada vez mais próximos da realidade das salas de aula e que contribuam para a formação cidadã desde a primeira infância”, destaca Julio Pellizzon, Coordenador de Multas e Educação para o Trânsito da autarquia.

Educar para o trânsito vai além de conhecer regras: é aprender a conviver, respeitar o outro e valorizar a vida. Essa formação começa na escola e se constrói em cada gesto de cuidado, atenção e responsabilidade.

Com esse propósito, o DNIT atua também na dimensão educativa, por meio do Programa Conexão DNIT, desenvolvido em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), por meio do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans).

O Conexão DNIT oferece materiais pedagógicos gratuitos e cursos de formação continuada voltados a professores do Ensino Fundamental e Médio, apoiando a inserção da temática do trânsito na prática escolar de forma

sólida e significativa.

A proposta incentiva a abordagem do trânsito como tema contínuo, transversal e interdisciplinar, fortalecendo desde cedo a cultura de respeito, empatia e responsabilidade. O programa dialoga com diferentes áreas do conhecimento — da Matemática à Linguagem, das Ciências à Cidadania — estimulando um aprendizado vivo e conectado às experiências reais dos estudantes.

CONTEÚDOS E CURSOS GRATUITOS

Os materiais do Conexão DNIT estão disponíveis na Web (servicos.dnit.gov.br/conexao) e no aplicativo (Android e iOS). Com um cadastro simples, professores e instituições passam a integrar uma rede nacional engajada na formação cidadã e na preservação de vidas.

Além dos conteúdos pedagógicos, o programa oferece ferramentas de planejamento, cursos gratuitos e certificados pela plataforma AVAMEC. As temáticas são Educação para o Trânsito, Comportamento Seguro nas Vias e Transversalidade da Temática no Currículo Escolar.



JOSÉ ROBERTO DIAS*

Entre o humano e o algoritmo

Vivemos um tempo em que o trânsito já não é apenas um fenômeno das ruas, mas um espelho do que nos tornamos como sociedade digital. As avenidas, antes povoadas por buzinas e gestos humanos, agora se cruzam com códigos invisíveis que comandam semáforos, calculam trajetos e monitoram comportamentos. A inteligência artificial, essa nova força que traduz o pensamento humano em lógica computacional, começa a decidir o fluxo das cidades e, silenciosamente, o ritmo das nossas vidas.

Mas há um perigo sutil quando o homem, cansado de errar, decide entregar às máquinas o dever de acertar. Porque delegar à IA o controle do trânsito não é apenas buscar eficiência; é renunciar a uma parte essencial do juízo moral. A máquina pode prever colisões, mas não compreende o valor de uma vida. Pode equilibrar fluxos, mas não reconhece o gesto de um pedestre idoso que hesita ao atravessar. É nessa fronteira tênue entre o cálculo e a compaixão que se desenha o futuro da mobilidade humana.

O trânsito é o laboratório da convivência. Nele se encontram a pressa, o ego e a esperança; nele se revela, de forma nua e imediata, o grau de civilização de um povo. Se o motorista ignora o sinal, se o motociclista avança pela contramão ou transforma a calçada em pista de fuga, se o ciclista se acredita acima da regra comum, se o pedestre não confia na faixa, não é apenas o trânsito que está em colapso. É a confiança social que se desintegra. E confiança é o que a tecnologia não pode programar.

Nos próximos anos, veículos autônomos circularão lado a lado com condutores de carne e osso. A cidade será um organismo híbrido, meio humano, meio algoritmo. Caberá a nós decidir se a inteligência artificial será um instrumento de equilíbrio ou mais um espelho das nossas falhas. Porque nenhuma tecnologia é neutra. Ela reflete o espírito de quem a criou e o propósito de quem a utiliza.

Há, portanto, uma nova forma de cidadania em construção: a cidadania algorítmica. Ela exige não apenas conhecer as leis do trânsito, mas compreender

as leis invisíveis da era digital. Exige que cada cidadão entenda que, quando compartilha dados, também compartilha poder; e que o direito de ir e vir, tão sagrado quanto o direito à vida, não pode ser mediado por códigos opacos e decisões automatizadas.

O desafio é imenso. Educar para o trânsito sempre foi educar para a convivência. Agora, é também educar para o uso ético da tecnologia. A inteligência artificial pode salvar vidas, mas apenas se for guiada pela inteligência moral.

O futuro das ruas, como o da própria humanidade, dependerá de um princípio simples: que o homem continue no comando. Não porque a máquina seja imperfeita, mas porque a consciência ainda é insubstituível.



* 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.



AND reage a decisão do STF e defende os Detrans na recuperação extrajudicial de veículos

A recente decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), que declarou inconstitucional o artigo 8º-E do Decreto-Lei nº 911/69 — incluído pelo Marco Legal das Garantias (Lei nº 14.711/2023) —, provocou forte reação entre os Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) e suas representações. O dispositivo permitia que esses órgãos processassem a recuperação extrajudicial de veículos em casos de inadimplência, de forma mais ágil e sem necessidade de judicialização.

Com a decisão, a competência para realizar esses procedimentos passa a ser exclusiva dos cartórios de registro de títulos e documentos, retirando dos Detrans a função administrativa que vinham exercendo em vários estados.

Nota pública

A Associação Nacional dos Detrans (AND) manifestou preocupação com o impacto da medida e defendeu publicamente a manutenção da competência administrativa dos órgãos estaduais de trânsito nesse processo. Em nota à imprensa, a entidade destacou que os Detrans não exercem função jurisdicional, mas sim administrativa, “auditável e revisável judicialmente, em plena conformidade com a Constituição Federal”.

“A exclusão dos Detrans enfraquece o pacto federativo, aumenta custos ao cidadão e concentra poder em delegações privadas, contrariando os princípios da eficiência e da economicidade”, afirmou Givaldo Vieira, presidente da AND.

Segundo Vieira, o modelo pú-

blico em vigor em alguns estados, como Mato Grosso do Sul e São Paulo, já vinha apresentando resultados positivos. No caso sul-matogrossense, dezenas de processos de retomada extrajudicial de veículos foram concluídos com sucesso, com ganhos de tempo e redução de custos em relação ao trâmite judicial tradicional.

Outros estados, como Maranhão e Pará, já haviam publicado normas locais para dar início à operação, e havia expectativa de adesão em breve de Espírito Santo, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Distrito Federal.

O avanço desse processo foi interrompido pela decisão do STF. A recuperação extrajudicial de veículos foi um dos principais instrumentos de modernização do sistema de garantias trazidos pelo Marco Legal das Garantias. O modelo buscava simplificar a retomada de bens financiados em caso de inadimplência, estabelecendo uma integração entre os Detrans, instituições financeiras e registradoras credenciadas, com total rastreabilidade digital e controle público.

Para a AND, retirar os Detrans desse fluxo “vai na contramão da digitalização e da transparência”, ao concentrar a execução em entes privados. A associação informou que buscará diálogo com o STF, o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) e a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) para defender uma reinterpretação do artigo e garantir que o modelo permaneça

Denúncia ao TCU revela irregularidades na gestão do trânsito e uso indevido de dados de motoristas

Uma representação enviada pelo Instituto Nacional Mulheres pelo Trânsito ao Tribunal de Contas da União (TCU) denuncia um conjunto de possíveis irregularidades no sistema de gestão do trânsito brasileiro. O documento aponta fraudes na formação de condutores, monopólio em contratos públicos com os Detrans e o uso indevido de dados biométricos de milhões de motoristas.

Segundo o Instituto, as falhas revelam fragilidades profundas na governança do sistema, comprometendo a segurança viária e a privacidade dos cidadãos. A denúncia foi estruturada em três eixos principais: problemas no modelo de ensino a distância (EAD) para condutores, concentração de contratos em poucas empresas gráficas e comercialização de dados pessoais pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (SERPRO), por meio do sistema DataValid.

Entre as irregularidades apontadas na formação de condutores, destaca-se a ausência de mecanismos de autenticação nas aulas on-line. Sem a chamada “prova de vida com reconhecimento facial ativo”, alunos podem realizar cursos com fotos estáticas, permitindo fraudes na identificação. Essa brecha, de acordo com o relatório, compromete a qualidade da formação e contribui para o aumento dos

acidentes de trânsito.

A denúncia também questiona o monopólio de grandes gráficas em contratos com os Detrans. Esses editais reuniram diversos serviços — como impressão, biometria e softwares — em um único pacote, restringindo a concorrência e gerando sobrepreços.

Outro ponto grave envolve o uso e a venda de dados biométricos de motoristas pelo SERPRO. As informações, coletadas obrigatoriamente para emissão da CNH, estariam sendo repassadas a empresas privadas sem o consentimento dos titulares, em possível violação à Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD). Segundo o Instituto, o modelo de negócio gera lucros de centenas de milhões de reais por ano.

O documento ainda aponta indícios de captura regulatória, com decisões da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) supostamente favorecendo determinados grupos econômicos. A denúncia pede ao TCU medidas imediatas, como a suspensão do serviço DataValid, revisão de contratos e inclusão obrigatória de provas de vida nos cursos EAD.

O caso está sob análise do Tribunal de Contas da União, que poderá determinar medidas emergenciais e investigar a responsabilidade de gestores públicos e privados.



DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Quantas horas devo trabalhar sobre duas rodas?



Sabendo da repercussão da condição social, psicológica e do próprio trabalho sobre o organismo do homem, das agressões do trabalho sobre múltiplos aspectos e fatores que concorrem para um maior desgaste do operador, não podemos deixar de relacionar e analisar o perfil psicoemocional e as condições ergonômicas do trabalho.

Contabilizando os movimentos realizados na direção veicular, somando aos estímulos visuais, auditivos e à vibração de corpo inteiro, temos que concluir que tais operadores são submetidos a uma sobrecarga física e mental alarmante.

Tudo isso concorre para o estresse físico e mental do nosso motociclista, e se computarmos os problemas de ordem pessoal e familiar, agravada estará a sobrecarga.

Diante de tais fatos, temos que aceitar que a operação repercute intensamente no organismo humano, concorrendo para o aparecimento de múltiplas queixas, desde sinais e sintomas até doenças orgânicas reais, além de alterações da estrutura psicoemocional, concorrendo para as doenças psicossomáticas, assim como para as doenças psiquiátricas.

O estresse, na realidade, é uma perda da capacidade adaptativa. Não temos dúvidas de que os operadores do tráfego, na sua maioria, são submetidos a crises de adaptação às situações mais diversas e a cada momento recebem estímulos. O medo de bater com o veículo, de atropelar um pedestre, de um assalto ou de outra qualquer violência leva esses trabalhadores a situações de tensão, de agressão, que muitas vezes ultrapassam a capacidade defensiva dos operadores, provocando doença.

A penosidade do trabalho assim entendida aponta para um excesso que vai além do limite de um indivíduo normal. O

trabalho torna-se penoso porque se dá mais do que é possível, por excesso de movimentos e por inconveniência de estímulos.

Na caracterização da penosidade encontramos:

Movimentos repetitivos (LER) - Exposição a ruídos acima de 85 dB - Vibrações maiores do que 0,63m/s² - Variações climáticas (chuva, sol, enchente)

Exposição a agentes físico, químico e biológico - Doenças degenerativas e incapacitantes - Estresse psicológico e social - Jornada de trabalho longa

Desrespeito ao relógio biológico - Fadiga visual - Desconforto pessoal - Trabalho em ambiente isolado

Todos esses fatores concorrem para dois principais sintomas responsáveis por grande parte dos nossos sinistros, fadiga e o sono.

Quanto maior a exposição aos fatores, ou melhor, quanto maior a jornada de trabalho maior é a agressão ao organismo com aparecimento de sinais, sintomas, doenças e aumento do índice de sinistros.

Vale a pena lembrar que com quatro horas de trabalho sobre duas rodas temos lapsos de atenção. Com oito horas de trabalho temos déficit de atenção. Isto aumenta em duas vezes a possibilidade de sofrermos sinistros e evoluirmos para doenças.

Não recomendamos jornadas maiores de seis horas na atividade sobre duas rodas.

A motocicleta é um transporte ágil, porém frágil.

A agilidade da motocicleta aumenta à fragilidade de quem a pilota.

Refleta sobre esse tema, seja você motociclista profissional ou empresário do ramo.

Vamos melhorar a nossa qualidade de vida no trabalho usando equipamentos de segurança, respeitando as regras de trânsito e sabendo que precisamos voltar para casa.

Trabalhar sobre duas rodas é mais do que uma profissão — é um estilo de vida que exige equilíbrio entre esforço, segurança e bem-estar. A quantidade ideal de horas não se define apenas por

metas financeiras, mas pela capacidade de preservar a saúde física e mental do trabalhador. O corpo tem limites, e respeitá-los é essencial para garantir não apenas produtividade, mas também dignidade e qualidade de vida. Que cada jornada seja medida não só pelo tempo, mas pelo cuidado com quem a percorre.

Afinal, sobre duas rodas, cada hora conta — e cada vida importa.

* 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.

Quarta ponte em Florianópolis: Por que o projeto bilionário não saiu do papel?



Uma proposta de novembro de 2011 previa a construção de uma quarta ponte em Florianópolis, ligando a Beira-Mar Norte à Via Expressa Continental. O projeto, com custo estimado em R\$ 1,1 bilhão, tinha como objetivo melhorar o trânsito entre a ilha e o continente, incluindo quatro pistas em cada sentido, pista exclusiva para ônibus, ciclovia, passarela para pedestres e áreas de lazer.

O plano foi apresentado pela gestão estadual à época, e o processo

de licitação para o projeto executivo chegou a ser iniciado, com previsão de início das obras para o 4º trimestre de 2012. No entanto, a iniciativa nunca avançou. Entre os motivos apontados estão a falta de financiamento, ausência de apoio político suficiente e necessidade de ajustes nos acessos da BR-101 e BR-282, essenciais para garantir a eficácia da travessia.

Especialistas destacam que, sem melhorias nos acessos, uma nova ponte no ponto inicialmente plane-

jado não reduziria significativamente os congestionamentos na região central. Alternativas, como pontes em outros pontos da ilha ou transporte público de maior capacidade, também foram discutidas ao longo dos anos.

Florianópolis já conta com três pontes que conectam a ilha ao continente: Hercílio Luz (1926), Pedro Ivo (1975) e Colombo Salles (1991). Segundo dados do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (Plamus), entre 117

mil e 150 mil veículos atravessam as pontes diariamente, além de cerca de 4,9 mil ônibus.

Diversos projetos foram apresentados desde 2011, incluindo propostas de transporte marítimo, VLT, teleférico e planos privados que previam marinas e estacionamento para milhares de veículos. No entanto, até o momento, não há confirmação de que o governo estadual ou a Prefeitura de Florianópolis tenham planos concretos para retomar a construção da quarta ponte.

Sem radares, acidentes de trânsito crescem 50% em Florianópolis e custam R\$ 22 milhões ao SUS

Com mortes em alta, hospitais sobrecarregados e motociclistas no centro das estatísticas, Florianópolis enfrenta uma crise no trânsito. Única capital brasileira sem agentes de trânsito e sem radares de velocidade, a cidade registrou um aumento de 50% nas mortes entre 2023 e 2024, segundo levantamento da Rede Vida no Trânsito.

A tragédia tem rostos e histórias. Reinaldo Castro, de 33 anos, trabalhava como mestre de obras e fazia entregas como motoboy para sustentar a esposa e três filhos. Em setembro, após uma jornada dupla de trabalho, dormiu ao volante da moto, bateu na mureta do Túnel Antonieta de Barros e morreu no local. Casos como o dele se multiplicam nas vias da capital catarinense.

De acordo com o levantamento, 80% das vítimas são homens, com média de 33 anos, e motociclistas. As principais causas envolvem alta velocidade, imprudência e travessias inseguras. A pesquisa identificou três pontos críticos: Avenida Beira-Mar Norte, Avenida Gustavo Richard e o Elevado do CIC. Na Beira-Mar, 44% das vítimas fatais eram pedestres e idosos, muitos atropelados fora da faixa em trechos com velocidade

de até 80 km/h. Na Gustavo Richard, 31 pessoas morreram em apenas 2 km, e no Elevado do CIC, 78% dos acidentes fatais ocorreram aos domingos ou fora do horário de pico, indicando excesso de velocidade e consumo de álcool.

O relatório aponta que os riscos são previsíveis e evitáveis, recomendando redução de velocidade, instalação de radares e sinalização adequada. Entretanto, a Secretaria Municipal de Infraestrutura informou que não há previsão de instalação de radares e que a fiscalização é feita apenas pela polícia e pela Guarda Municipal.



Segundo especialistas, a combinação de velocidade, imprudência e falta de fiscalização cria um cenário de alto risco. O engenheiro de transportes José Leles de Souza, do Ictran, explica: “A alta velocidade reduz o tempo de reação e aumenta a gravidade do impacto. Não há um único culpado, mas uma soma de fatores estruturais e comportamentais.”

Nos hospitais, o reflexo é devastador. O ortopedista Diogo Rath Fingerl Barbosa, do Hospital Celso Ramos, relata que a maioria das vítimas são jovens motociclistas, com lesões graves e sequelas permanentes. “Esses pacientes ocupam

leitos e cirurgias que seriam destinadas a outros tratamentos. O impacto é enorme para o sistema de saúde e para a economia das famílias”, diz.

Dados do DataSUS mostram que os acidentes de trânsito custaram R\$ 22 milhões ao SUS em 2024, um aumento de 57% em relação ao ano anterior.

Enquanto a capital catarinense enfrenta o aumento das tragédias, outras cidades brasileiras têm apostado em soluções como a Faixa Azul, uma área exclusiva para motos inspirada em modelo implantado em São Paulo. Lá, as mortes de motociclistas caíram 47,2% após a adoção do projeto. A Senatran estuda regulamentar a medida em todo o país até 2026, mas em Florianópolis a proposta segue parada por entraves políticos. O projeto foi vetado pelo governo estadual, sob a justificativa de custos e limitações estruturais das rodovias.

Especialistas ressaltam que, embora a Faixa Azul ajude a reduzir colisões, o comportamento dos condutores é decisivo. “A infraestrutura é essencial, mas o respeito mútuo e a consciência no trânsito são o que realmente salvam vidas”, resume o engenheiro Júlio Rebelo, da CET.

Itapema testa radar para patinetes e bicicletas elétricas

O município de Itapema (SC) iniciou os testes de uma nova tecnologia voltada à fiscalização da velocidade de patinetes e bicicletas elétricas, também chamados de veículos autopropelidos. A iniciativa, conduzida pelo Departamento Municipal de Trânsito (Detrami) em parceria com a Guarda Municipal, tem repercussão nacional e pode servir de modelo para outras cidades brasileiras.

Nos últimos anos, o uso de patinetes e bicicletas elétricas cresceu de forma acelerada em todo o país, impulsionado pela busca por alternativas sustentáveis de mobilidade e pela praticidade nos deslocamentos curtos. No entanto, esse avanço trouxe novos desafios para a segurança viária e para a adequação da legislação.

De acordo com as normas nacionais, esses veículos devem operar em velocidade máxima de 32 km/h. Ao ultrapassar esse limite, passam a ser classificados como ciclomotores, exigindo emplacamento, habilitação, capacete e equipamentos obrigatórios. Muitos usuários, no entanto, ainda desconhecem essas exigências legais — o que aumenta o risco de acidentes e conflitos no trânsito urbano.



Com o uso do radar, o município busca reforçar o respeito às normas de trânsito e promover maior conscientização sobre os riscos do excesso de velocidade. A tecnologia empregada é capaz de registrar a velocidade, além de fotos e vídeos de eventuais infrações, permitindo uma atuação mais precisa e educativa.

O secretário de Segurança Pública de Itapema, Cabo Ferreira, destacou que a medida faz parte de um conjunto de esforços pela segurança viária.

“Estamos realizando diversas ações para garantir maior segurança e o uso correto desse tipo de veículo. Além dos testes e estudos para novas ferramentas de fiscalização, seguimos com fiscalizações constantes e ações de orientação à população, sempre priorizando a segurança de todos”, afirmou.

A experiência de Itapema reforça a importância de investimentos em tecnologia e educação para o trânsito, pilares fundamentais de uma mobilidade urbana segura e sustentável. Se bem-sucedida, a iniciativa pode inspirar novas políticas públicas em todo o país, promovendo uma convivência mais harmoniosa entre veículos, ciclistas, motociclistas e pedestres.

Túnel no Morro dos Cavalos pode mudar de mãos após audiência pública em Brasília

Uma audiência pública sobre a construção do túnel no Morro dos Cavalos, em Palhoça (SC), foi realizada em Brasília, no dia 21 de outubro. O principal tema do encontro foi a possível transferência da responsabilidade pela obra, inicialmente sob a gestão da empresa Arteris, para a Motiva (antiga CCR).

Participaram da reunião representantes da Frente Parlamentar Catarinense, Tribunal de Contas da União (TCU), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Ibama, Associação Empresarial de Criciúma e CCR Motiva, além de integrantes do Ministério dos Transportes, que acompanharam o debate de forma remota.

De acordo com as discussões, a concessão da obra à Motiva poderia resultar em menor impacto no valor do pedágio e maior agilidade na execução do túnel. A justificativa é que a Arteris, responsável pela BR-101 Norte, já possui diversas



obras em andamento após um novo acordo com o governo federal, o que poderia encarecer o custo do pedágio.

A Motiva, atual administradora do trecho Sul da BR-101, manifestou interesse em assumir o projeto. Entretanto, a construção depende da renovação da licença ambiental, que foi emitida em 2018, prorrogada e voltou a expirar em 2023, segundo o Ibama.

O encontro terminou sem definições concretas. Em entrevista, o deputado federal Luiz Fernando Vampiro (MDB) afirmou que a transferência da concessão foi aprovada por unanimidade

em reuniões do Fórum Parlamentar Catarinense.

“Temos convicção de que o melhor para Santa Catarina será a incorporação do Morro dos Cavalos à concessão da CCR Sul”, disse o parlamentar.

O diretor da CCR Via Costeira, Fernando Henrique De Marchi, afirmou que a empresa está disposta a participar do projeto.

“Estamos disponíveis para contribuir com a solução do problema no Morro dos Cavalos. É necessário realizar estudos para definir o melhor caminho”, declarou.

O Ministério dos Transportes informou que aguarda autorização do TCU para efetivar a transferência e prometeu elaborar um cronograma em até sete dias.

Entre as alternativas avaliadas para a região estão a construção de um contorno viário de 5,2 km, estimado em R\$ 291 milhões, e a execução de um túnel duplo sob o Morro dos Cavalos, com custo aproximado de R\$ 1,3 bilhão. O túnel exigiria estudos ambientais mais complexos, já que a área está próxima de territórios indígenas e unidades de conservação.



JUDICIÁRIO

Nova ação na Justiça analisa mandado de segurança que pede suspensão da consulta pública sobre a reforma da CNH

A polêmica consulta pública que propõe mudanças profundas na formação de condutores no Brasil voltou ao centro das atenções do Judiciário. O Sindicato dos Centros de Formação de Condutores do Rio Grande do Sul (SINDCFC/RS) impetrou um mandado de segurança contra a Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), pedindo a suspensão imediata do processo de consulta até que todos os vícios e irregularidades sejam corrigidos.

A ação, que tramita na 6ª Vara Federal de Porto Alegre sob o número 5067491-53.2025.4.04.7100/RS, alega que a consulta — lançada em 2 de outubro — está repleta de falhas formais e procedimentais, o que, segundo o Sindicato, fere os princípios da legalidade, publicidade e motivação administrativa. O juiz federal Rodrigo Machado Coutinho determinou que a União e a SENATRAN apresentem manifestação no prazo de cinco dias antes de decidir sobre a suspensão liminar.

O que está em jogo

A proposta em análise no Ministério dos Transportes e na SENATRAN prevê a flexibilização total do processo de habilitação, tornando facultativas as aulas teóricas e práticas em Centros de Formação de Condutores (CFCs).

A medida, que o governo justifica como uma forma de “democratizar” e “desburocratizar” o acesso à CNH, recebeu várias críticas de especialistas e entidades do setor. Para o SINDCFC/RS, a proposta contraria evidências técnicas e dados de segurança viária, além de colocar em risco milhares de empregos e fragilizar a educação para o trânsito no país.

De acordo com a petição, o Brasil ainda registra mais de 33 mil mortes no trânsito por ano, com custo social superior a R\$ 3 bilhões anuais.

“Em vez de desestruturar o sistema de formação, o Estado deveria fortalecê-lo como política de preservação da vida”, diz o texto da ação.

Principais irregularidades apontadas

O Sindicato gaúcho lista uma série de falhas que, em seu entendimento, tornam a consulta pública ilegal e ineficaz:

- **Falta de publicação no Diário Oficial da União:** não houve publicação oficial, como exige o Decreto nº 10.411/2020.
- **Instabilidade da plataforma Participa + Brasil:** o sistema apresentou falhas, impedindo o envio de contribuições pela sociedade civil.
- **Ausência de transparência:** a SENATRAN não teria disponibilizado documentos essenciais, como a Análise de Impacto Regulatório (AIR), estudos técnicos e dados da pesquisa que embasou a proposta.
- **Prazo insuficiente:** apenas 30 dias para contribuições, considerado curto diante da complexidade do tema.
- **Incompetência da SENATRAN:** o Sindicato questiona o fato de a secretaria conduzir o processo, quando a competência normativa seria do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).
- **Linguagem inadequada na minuta:** o uso de expressões como “democratização” e “acessibilidade” violaria o Decreto nº 12.002/2024, que proíbe adjetivações em atos normativos.

Falhas no sistema: ponto comum com decisão de Florianópolis

O questionamento à instabilidade da plataforma Participa + Brasil já havia sido reconhecido em outra frente judicial. Na semana anterior, a Justiça Federal de Florianópolis deu 72 horas para o governo comprovar a estabilidade do sistema usado para coletar contribuições da sociedade.

A ação foi movida pelo Instituto Nacional Mulheres pelo Trânsito, e o juiz Eduardo Kahler Ribeiro relatou ter testado pessoalmente a plataforma, encontrando mensagens de erro e manutenção. Segundo ele, isso inviabiliza o direito de participação popular.

A nova ação do SINDCFC/RS menciona o mesmo problema, reforçando que a consulta não garantiu igualdade de acesso nem transparência mínima — elementos essenciais de qualquer processo democrático.

AIR contestada e impactos ignorados

Um dos pontos mais criticados é a **Análise de Impacto Regulatório (AIR)** produzida pela SENATRAN. O documento, que deveria embasar tecnicamente a proposta, foi considerado insuficiente e enviesado.

Segundo o Sindicato, a AIR ignorou alternativas mais populares e viáveis — como a redução de taxas e a melhoria do modelo atual — e analisou apenas a proposta menos aceita: a **flexibilização total das aulas**.

Além disso, não avaliou as consequências sociais, econômicas e de segurança, como o fechamento de CFCs, aumento de acidentes e sobrecarga nos Detrans. A petição cita exemplos internacionais de países que eliminaram a obrigatoriedade de aulas e registraram aumento na mortalidade no trânsito.

O papel dos CFCs e o futuro da política de habilitação

Para o SINDCFC/RS, os Centros de Formação de Condutores são **instrumentos essenciais de educação e segurança**, e não entraves burocráticos. Em um país que ainda não incorporou a educação para o trânsito nas escolas, os CFCs cumprem papel fundamental na preparação de motoristas.

A entidade defende o fortalecimento da formação profissional e o uso de novas tecnologias como **complemento**, e não substituto, da prática supervisionada.

“Flexibilizar a formação é caminhar na contramão do esforço mundial pela redução de mortes no trânsito”, destaca a ação.

Situação judicial e próximos passos

Em despacho de 23 de outubro, o juiz federal Rodrigo Machado Coutinho reconheceu a complexidade do caso e deu prazo de cinco dias para manifestação da União e da SENATRAN.

Somente após esse prazo será avaliado o pedido de **suspensão da consulta pública**. Se o pedido for acolhido, a consulta poderá ser interrompida ou reiniciada, caso se confirmem as falhas formais e técnicas apontadas.

O desfecho do processo deve impactar o cronograma do Ministério dos Transportes e reacender o debate nacional sobre como equilibrar **acessibilidade, qualidade e segurança** na formação de novos motoristas.

TJSC mantém júri popular para acusado de atropelar e matar professora em SC

O Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJSC) confirmou que Gabriel Carvalho, acusado de atropelar e matar a professora Marli Lothar e tentar atingir outras duas pessoas em Três Barras, será julgado por homicídio qualificado pelo Tribunal do Júri.

A decisão manteve o entendimento do juiz Eduardo Veiga Vidal, da Vara Criminal de Canoinhas. A defesa de Gabriel havia recorrido contra a decisão de primeira instância, mas o TJSC negou o pedido. Segundo o advogado de acusação, Charles Brito, o julgamento pode ocorrer no início de 2026, caso não haja novo recurso da defesa.

O crime ocorreu na noite de 19 de março de 2025, quando a professora Marli Lothar, de 46 anos, foi atropelada por um GM Kadett GL enquanto andava de bicicleta na Avenida Abrahão Mussi, no distrito de São Cristóvão. De acordo com a perícia, o veículo trafegava a 57,9 km/h em uma via com limite de 40 km/h. Marli usava sinalização luminosa, mas foi atingida pelas costas e morreu no local, com múltiplas fraturas e politraumatismo.

Testemunhas relataram que Gabriel retornou ao local após o atropelamento e chegou a comemorar o ocorrido. Na fuga, teria feito gestos obscenos para pessoas que presenciaram a cena.

Pouco depois, o réu ainda tentou atropelar outras duas pessoas. Onze minutos após o primeiro crime, tentou atingir Mirella de Melo, que empurrava uma bicicleta pela rua Rita de Cássia Dobrochinski. Ela conseguiu se desviar, mas sofreu ferimentos. Mais tarde, por volta das 22h30, Gabriel tentou atropelar uma adolescente de 17 anos que voltava da escola, mas a jovem conseguiu escapar. O Ministério Público de Santa Catarina (MPSC) considera que os ataques foram premeditados.

Colegas de trabalho afirmaram em depoimento que Gabriel apresentou comportamento agressivo durante uma confraternização pouco antes dos crimes. Ele teria ingerido bebidas alcoólicas, feito brincadeiras violentas e chegado a agredir um colega, saindo do local sozinho e visivelmente transtornado.

Na denúncia, o MPSC destacou a crueldade dos atos e o risco coletivo causado pelas ações, que ocorreram perto de escolas e academias. O órgão descreveu que Marli sofreu ferimentos severos, incluindo fraturas na base do crânio, lesões faciais e fraturas múltiplas, além de indícios de que foi arrastada pelo asfalto.

Com a decisão do TJSC, Gabriel Carvalho segue preso e aguarda a definição da data do júri, prevista para o início de 2026.

LEGISLATIVO



Comissão aprova mudança no CTB para aumentar segurança de pedestres com deficiência

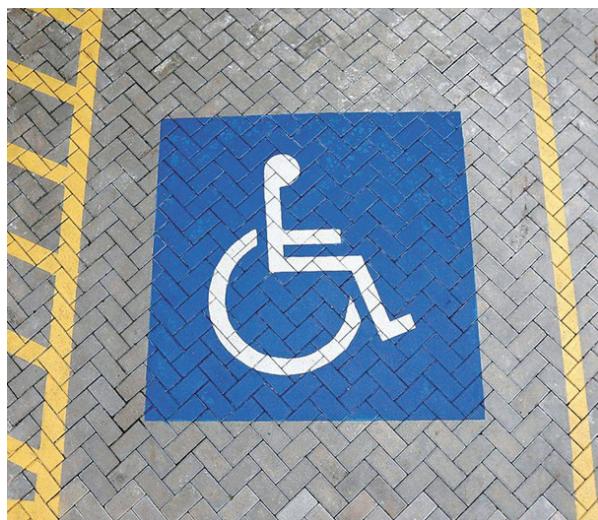
A Comissão de Viação e Transportes aprovou projeto de lei que inclui dispositivo no Código de Trânsito Brasileiro para aumentar a segurança de pedestres com deficiência ou mobilidade reduzida em vias públicas.

Os parlamentares acolheram o parecer do relator, deputado Alexandre Guimarães (MDB-TO), pela aprovação do Projeto de Lei 1843/25, do deputado Murilo Galdino (Republicanos-PB).

A proposta aprovada estabelece que os condutores de veículos motorizados ou não motorizados serão sempre responsáveis pela segurança dos pedestres, especialmente aqueles com deficiência ou mobilidade limitada.

A redação atual do Código de Trânsito prevê a

Comissão aprova multa maior para quem estaciona em vaga reservada a pessoa deficiente



A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 4767/24, que eleva a multa por estacionamento em vagas reservadas a pessoas com deficiência. O texto altera o Código de Trânsito Brasileiro.

Hoje, nesses casos, o Código de Trânsito prevê uma multa de R\$ 293,47 – valor atual da infração gravíssima. Além disso, são anotados sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

A proposta agrava essa multa em três vezes, para R\$ 880,41, considerado o valor atualizado. Se houver reincidência no prazo de dois anos, a multa será agravada em cinco vezes, o equivalente a R\$ 1.467,35.

O relator, deputado Marcos Tavares (PDT-RJ), recomendou a aprovação do texto. “É preciso ainda mais rigor nas penalidades aplicadas aos infratores, sobretudo aqueles contumazes, a fim de que alcançar efeito dissuasório”, comentou ele. “A ocupação indevida dessas vagas configura ato de desrespeito aos princípios de igualdade e solidariedade, além de prejudicar aqueles que realmente necessitam do benefício”, disse o autor da proposta, deputado Juninho do Pneu (União-RJ).

O projeto tramita em caráter conclusivo e ainda será analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Para virar lei, terá de ser aprovado pela Câmara e pelo Senado. *(As informações são da Agência Câmara de Notícias)*



Projeto proíbe fiança em casos de acidentes de trânsito que resultem em morte

O Projeto de Lei 826/25 altera o Código de Processo Penal para proibir o pagamento de fiança nos crimes de trânsito que resultem em lesões corporais graves ou morte. O texto está em análise na Câmara dos Deputados.

A autora, deputada Silvyne Alves (União-GO), explica que o objetivo é reforçar a responsabilização penal dos condutores que, ao adotar condutas imprudentes e perigosas no trânsito, provocam a morte de terceiros.

“A legislação processual penal permite a concessão de fiança para crimes de trânsito que resultam em morte, o que na prática pode ser um incentivo à impunidade”, afirma Silvyne.

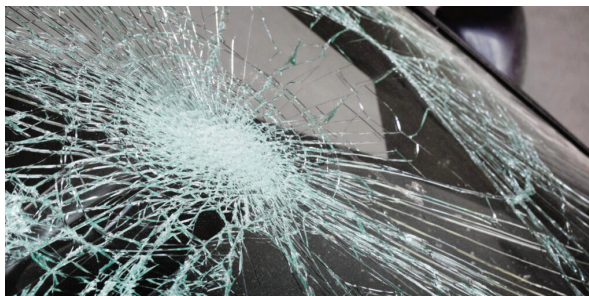
A parlamentar acrescenta que o motorista que dirige sob efeito de álcool e outras drogas, participa de rachas ou adota condutas perigosas assume o risco de causar a morte de alguém. “Nessas situações, há manifesta negligência e, em muitos casos, dolo eventual, quando o condutor assume conscientemente o risco de provocar um acidente fatal.”

Atualmente, são inafiançáveis:

- os crimes de racismo;
- os crimes de tortura;
- o tráfico de drogas; o terrorismo;
- os crimes hediondos;
- e os crimes cometidos por grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado Democrático.

A lei também define outros casos em que não será concedida fiança, conforme a gravidade e o perigo para a sociedade.

O projeto passará pelas comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, antes da votação pelo Plenário da Câmara. Para virar lei, é preciso a aprovação pela Câmara e pelo Senado. *(As informações são da Agência Câmara de Notícias)*



responsabilização dos motoristas, mas não faz menção específica à proteção dos pedestres com deficiência.

“Entendemos que a mudança trazida pelo projeto de lei é fundamental, pois trata-se, na prática, de uma ênfase declaratória, sem a qual a proteção dos pedestres com deficiência ou mobilidade reduzida tende a ficar prejudicada, como vemos hoje nas cidades brasileiras”, afirmou Guimarães.

A proposta tramita em caráter conclusivo e ainda passará pelas comissões de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Para virar lei, precisa ter a aprovação da Câmara e do Senado. *(As informações são da Agência Câmara de Notícias)*

Comissão aprova projeto que define como infração gravíssima dirigir de maneira irresponsável



A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei que define como infração gravíssima dirigir de maneira irresponsável colocando em risco a vida de pessoas. O texto altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Pela proposta, a nova infração se equipara a disputar corrida, também conhecida como “racha” ou “pega”, com multa de R\$ 2.934,70 – dez vezes o valor base da multa gravíssima –, além da suspensão do direito de dirigir por 12 meses e de sete pontos na carteira de motorista.

Em caso de reincidência no período de um ano, a suspensão será aplicada em dobro. A comissão aprovou o substitutivo do relator, deputado Rubens Otoni (PT-GO), ao Projeto de Lei 1405/24, do deputado Clodoaldo Magalhães (PV-PE).

O texto original previa a criação da nova infração em novo artigo do CTB, o relator, porém, preferiu alterar um artigo já existente. “A iniciativa de desencorajar as práticas de direção irresponsável no País merece atenção e deve prosperar, porém em harmonia com a atual estrutura dos artigos relacionados às infrações de trânsito contidas no Código”, defendeu o relator.

“Classifica-se a penalidade para a infração do Artigo 173 como uma das mais severas do CTB”, concluiu.

A proposta agora passará por análise, em caráter conclusivo, pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Para virar lei, a proposta precisa da aprovação da Câmara e do Senado. *(As informações são da Agência Câmara de Notícias)*

Acidentes de trânsito podem causar ruptura da bexiga em motoristas com o órgão cheio

Sofrer um acidente de trânsito estando com a bexiga cheia pode trazer riscos que vão além dos traumas mais conhecidos. A pressão gerada no impacto pode provocar a ruptura do órgão, um quadro grave e de difícil diagnóstico imediato. A informação foi divulgada em reportagem da Rádio Agência.

De acordo com o urologista Joabe Carneiro, a bexiga é naturalmente protegida pela cintura pélvica, formada por ossos e musculatura. Porém, existe uma região mais vulnerável, chamada cúpula vesical, localizada na parte superior do órgão.

“É uma parte livre da bexiga, que não tem nada em volta. Em um trauma abdominal, especialmente se a bexiga estiver muito cheia, essa região pode se romper”, explica o médico em entrevista à Rádio Agência.

As lesões de bexiga são consideradas pouco comuns nos traumas abdominais fechados, correspondendo a cerca de 2% dos casos, segundo



dados também destacados pela reportagem. No entanto, o risco aumenta significativamente quando há fratura de bacia, já que os fragmentos ósseos podem perfurar o órgão.

Quando ocorre a ruptura, a urina extravasa para a cavidade abdominal e entra em contato com as alças intestinais. Esse processo gera

irritação intensa e leva o paciente a apresentar um quadro conhecido como abdômen agudo traumático. Os sintomas incluem dor abdominal difusa, rigidez e sinais de irritação peritoneal, que muitas vezes confundem o diagnóstico.

Joabe Carneiro alerta que, além da dor intensa, a complicação pode

evoluir para uma infecção generalizada, já que a urina, em contato com o ambiente interno, favorece a proliferação de bactérias. “Em situações assim, pode ser necessária cirurgia de emergência. Se não tratado rapidamente, o quadro pode ser fatal”, reforça.

PREVENÇÃO

Embora pouco comentada, a recomendação é simples: esvaziar a bexiga antes de viagens de carro ou de trajetos longos. Mesmo deslocamentos curtos, quando associados a engarrafamentos, podem aumentar o risco, já que o órgão fica sobrecarregado.

Além disso, especialistas lembram que o uso correto do cinto de segurança também é fundamental. Ele ajuda a conter o corpo no impacto, mas, se a bexiga estiver muito cheia, a pressão exercida pela faixa abdominal pode potencializar o risco de rompimento.

PRF alerta para aumento de sinistros nas rodovias durante chuvas e reforça cuidados ao dirigir

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) chama atenção dos condutores para o aumento do risco de sinistros nas rodovias federais durante períodos de chuva. Trechos com tráfego intenso e pontos propensos a acúmulo de água exigem atenção redobrada, pois a pista molhada pode comprometer a aderência dos pneus e a estabilidade dos veículos.

Na Bahia, por exemplo, a PRF registrou, recentemente, 36 sinistros em rodovias federais, com destaque para a BR-324 (10 casos), BR-116 (8 casos) e BR-101 (7 casos). Entre os principais fatores estão falhas mecânicas, reação inadequada dos condutores e condições adversas de tráfego. Dados do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) mostram que 31 atendimentos a veículos com panes mecânicas



ocorreram somente na BR-324, que concentra grande fluxo de veículos e apresenta trechos propensos a acúmulo de água.

Nos registros locais, 22 automóveis, 11 motocicletas e 10 caminhões se envolveram em colisões ou saídas de pista. Para a PRF, esses números reforçam a importância da condução defensiva como principal medida para prevenir acidentes.

Cuidados essenciais para dirigir com segurança durante a chuva, segundo a PRF:

- Revise o veículo antes de viajar: pneus, freios, limpadores de para-brisa e iluminação devem estar em perfeito estado.
- Mantenha distância segura do carro à frente e reduza a velocidade em pistas

molhadas.

- Evite trafegar por áreas alagadas ou com acúmulo visível de água.
- Previna aquaplanagem reduzindo gradualmente a velocidade, sem frear bruscamente.
- Ultrapasse apenas em trechos com boa visibilidade e devidamente sinalizados.
- Em caso de chuva forte ou baixa visibilidade, pare em local seguro, como postos de combustíveis, e aguarde a melhora antes de seguir viagem.

A PRF reforça que a prudência ao volante salva vidas. Em emergências ou para solicitar apoio nas rodovias federais, o atendimento está disponível 24 horas pelo telefone 191.

IA reduz em 61% número de episódios de risco de colisão de caminhões nos dois primeiros meses de uso

Ferramentas de monitoramento veicular são conhecidas de motoristas de caminhões, ônibus, vans e automóveis que buscam combater furtos e roubos ou garantir o controle de velocidade nas estradas. Mas sistemas que incluem o uso de câmeras associadas à inteligência artificial podem avançar ainda mais e salvar vidas no trânsito.

Levantamento realizado pela Orsegups, referência nacional em segurança eletrônica, mostra o impacto de alertas gerados por IA na correção de comportamentos inadequados. A comparação leva em conta os primeiros dois meses (junho e julho) desde a implantação da ferramenta em uma frota com 36 caminhões. A redução de alertas por risco de colisão foi de 61% de um mês para o outro. As ocorrências de proximidade excessiva com veículo dianteiro caíram 19%, mesmo índice de redução das saídas de faixa.



Gerente do segmento de gestão de veículos da Orsegups, Nabor Cenci acredita que os dados refletem o caráter educativo da ferramenta. O sistema da empresa usa câmeras instaladas nos veículos. A inteligência artificial, treinada para detectar situações de risco, analisa em tempo real as imagens captadas. Como, por exemplo, excesso

de velocidade, saídas de faixa, risco de colisão, entre outras. Quando uma conduta inapropriada é detectada, um alerta sonoro chama atenção do motorista e um aviso é enviado para o gestor de frota da transportadora.

“O importante é que os motoristas perceberam que o sistema aumenta a segurança deles próprios

e das outras pessoas que trafegam pelas estradas do País. A mudança quase imediata no comportamento mostra que o alerta pode mudar hábitos”.

Dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF) comprovam a necessidade da adoção de medidas de segurança em veículos de grande porte. Segundo levantamento da corporação, em 2024 houve o registro de 3.291 mortes em acidentes com caminhões e ônibus no Brasil. O número representa mais da metade das mortes em estradas federais no período (6153).

Além do aumento da segurança, Nabor destaca que as imagens podem também ser uma ferramenta fundamental para a defesa dos motoristas em ocorrências. O sistema armazena imagens que podem ser prova incontestável da responsabilidade de um terceiro em casos nos quais o condutor não é o responsável pela ocorrência.

Trânsito causa até 10 vezes mais sequelas que mortes, alerta CFM

O presidente do Conselho Federal de Medicina (CFM), José Hiran Gallo, alertou que os dados sobre o trânsito no Brasil são alarmantes. Durante o 16º Congresso Brasileiro de Medicina do Tráfego, realizado em Salvador, ele apresentou estimativas que indicam que mais de 32 mil pessoas morrem todos os anos em sinistros de trânsito no país — uma média de 92 vítimas por dia. Para cada vida perdida, há pelo menos dez pessoas que ficam com sequelas graves ou permanentes.

“Falamos de jovens que deixam de estudar, homens e mulheres impossibilitados de trabalhar, famílias que passam a conviver com a dependência e o sofrimento prolongado. Esse cenário nos coloca no ranking mundial entre os países com maior número absoluto de vítimas no trânsito, ao lado de nações muito mais populosas, como Índia e China”, afirmou Gallo.

Ele destacou que a medicina do tráfego vai além da atuação clínica, unindo ciência e compromisso social ao fornecer dados e soluções que orientam políticas públicas. O presidente do CFM também chamou atenção para os cus-

tos astronômicos provocados pelos sinistros. Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), o impacto anual chega a R\$ 50 bilhões, valor que inclui despesas hospitalares, reabilitação, previdência social e perdas de produtividade.

“Esse valor seria suficiente para construir

centenas de hospitais de médio porte ou milhares de escolas públicas. Cada sinistro grave representa não apenas tragédias pessoais e familiares, mas também um prejuízo para a coletividade, ao drenar recursos que poderiam fortalecer a saúde, a educação e a segurança”, concluiu. (Fonte: Conselho Federal de Medicina)



CARTAS



EDITORIAL

Desacelerar é mais do que um slogan de campanha: é uma necessidade diária. Vivemos apressados, e essa pressa tem nos custado caro: saúde, segurança e empatia. No trânsito, cada gesto de calma pode salvar uma vida. Que a mensagem da Semana Nacional de Trânsito não se perca com o fim de setembro, mas siga nos lembrando que o bem mais precioso é, e sempre será, a vida.

Mônica Soares – Campo Grande/MS

IMPACTANTE

Li com atenção a reportagem do Jornal O Monatran sobre as sequelas permanentes em motociclistas. Os números mostram dor crônica, amputações e déficit motor, evidenciando a necessidade urgente de educação no trânsito, fiscalização e campanhas de prevenção. A moto é meio de transporte e renda, mas os riscos são enormes e o impacto social, grave.

Eclair Silva – Cuiabá/MT

MULHERES

Como bem destacou o dr. Dirceu, a presença feminina no trânsito e no transporte é sinônimo de segurança e equilíbrio. As mulheres têm demonstrado maior cautela, respeito às normas e atenção às condições de risco, características essenciais para um trânsito mais humano e responsável. Enquanto ainda enfrentam preconceitos e desafios, seguem provando que competência e sensibilidade podem - e devem - caminhar juntas na construção de uma mobilidade mais segura para todos.

Yara Campeão – Joinville/SC

FLEXIBILIZAÇÃO?

A preocupação dos especialistas é legítima. Como citado na matéria sobre a *flexibilização da formação de condutores*, reduzir a qualidade do processo para tirar a CNH pode ser um grave retrocesso. Tornar o acesso mais fácil não pode significar abrir mão da segurança. Formar bons motoristas exige preparo, responsabilidade e educação - não atalhos que coloquem mais vidas em risco.

Sérgio Coelho – São Paulo/SP

FETRAN

Parabéns ao Detran-SC, à PRF e a todos os participantes do Fetran 2025! Como destacou o presidente Roberto Bentes, é inspirador ver crianças e jovens usando a arte para refletir sobre segurança e cidadania no trânsito. Iniciativas como essa mostram que educação e criatividade podem, sim, transformar comportamentos e salvar vidas. Que o exemplo se espalhe por todo o estado e continue inspirando futuras gerações de condutores e pedestres conscientes.

Ismael Elias – Florianópolis/SC

VIOLÊNCIA E CENSURA

Concordo com o dr. José Roberto: o trânsito brasileiro é mais do que um problema de mobilidade: é o reflexo de uma crise maior, onde a lei e o respeito perdem força. A violência nas ruas e a censura nas ideias nascem da mesma raiz: a falta de confiança nas instituições e na igualdade perante a lei. Sem ordem, justiça e liberdade, o país segue na rota errada e quem mais sofre é o cidadão comum, nas estradas e na vida.

Joana Feitosa – Rio de Janeiro/RJ

50 ALTERAÇÕES

Como destacou o coronel Ricardo Alves da Silva, impressiona ver que o Código de Trânsito Brasileiro já passou por 50 alterações em apenas 27 anos. Embora algumas mudanças sejam necessárias, essa constante instabilidade jurídica dificulta a aplicação das leis e enfraquece a educação no trânsito. O foco deveria ser cumprir o que já está previsto no CTB e investir em segurança viária, não criar novas regras que pouco contribuem para salvar vidas.

Felipe Manoel – São José/SC

ASSUSTADOR

Concordo com a *Palavra do Presidente*: o trânsito brasileiro realmente assusta! E com razão. Quem dirige no país sente na pele o descaso com vias, leis e vidas. Não podemos aceitar que essa realidade siga sendo normal. É hora de transformar o alerta em ação e fazer do respeito e da segurança prioridades permanentes, não apenas discursos.

Daniel Teixeira – Brasília/DF

FONES

Lendo a reportagem sobre o uso de fones de ouvido ao volante, percebi o quanto essa prática coloca motoristas e pedestres em risco. É importante lembrar que essa escolha reduz nossa percepção do ambiente, tornando a direção mais perigosa. A multa é pequena diante do risco real de acidentes graves. Motoristas devem optar por som pelo alto-falante ou comandos de voz, preservando a atenção e a segurança de todos nas vias.

Thomas Silveira – Belo Horizonte/BH

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 221. Portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização e apreensão das placas irregulares.

Parágrafo único. Incide na mesma penalidade aquele que confecciona, distribui ou coloca, em veículo próprio ou de terceiros, placas de identificação não autorizadas pela regulamentação.

Acidentes de trânsito caem, mas reabilitação ainda sobrecarrega o SUS

O Brasil registrou 453 mil acidentes de trânsito neste ano, segundo dados preliminares do Registro Nacional de Sinistros e Estatísticas de Trânsito (Renast). Entre janeiro e maio de 2025, 7,4 mil ocorrências foram fatais, o que representa uma redução de 3,67% em relação ao mesmo período de 2024.

Apesar da queda, especialistas alertam que os efeitos das sequelas deixadas pelos acidentes continuam sendo um grave problema de saúde pública, com forte impacto sobre o Sistema Único de Saúde (SUS).

De acordo com Flávio Adura, diretor científico da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), o número de internações e o custo hospitalar são expressivos. “Em 2024, foram registradas 227.656 internações no SUS devido a sinistros terrestres, o



que significa que, a cada dois minutos, uma vítima de trânsito precisa de atendimento de emergência. Nos últimos dez anos, o SUS contabilizou 1,8 milhão de internações, com despesas que somam R\$ 3,8 bilhões”, destacou.

Os jovens do sexo masculino, especialmente motociclistas, representam mais de 60% das vítimas atendidas. Em seguida estão pedestres (16%), ciclistas e ocupantes de automóveis (7% cada). As lesões cervicais, múltiplos trauma-

tismos e fraturas estão entre os casos mais recorrentes.

Segundo o fisioterapeuta Bruno Oliveira, coordenador-geral de fisioterapia da Faculdade Estácio, os tratamentos de reabilitação são fundamentais para garantir a recuperação e a qualidade de vida das vítimas. “Muitas vezes, essas situações deixam sequelas importantes, como limitações de movimento e amputações. A atuação fisioterapêutica é essencial para acelerar a recuperação e favorecer o retorno às atividades diárias e profissionais”, explica.

Embora os números mostrem avanços, os especialistas reforçam que a prevenção e a educação no trânsito continuam sendo os caminhos mais eficazes para reduzir o número de acidentes e aliviar a sobrecarga do sistema de saúde.

ESPAÇO LIVRE

*ALISSON MAIA



Projeto da Senatran extingue Detrans e transfere habilitação para aplicativos: DESBUROCRATIZAÇÃO OU RISCO À SEGURANÇA?

Um projeto em elaboração pela Senatran (Secretaria Nacional de Trânsito) que está em fase de consulta pública, propõe extinguir os Detrans em todo o Brasil e centralizar o processo de habilitação em aplicativos, empresas privadas e EaD.

Na prática, a proposta promete “modernizar e simplificar” o acesso à Carteira Nacional de Habilitação (CNH), mas levanta questionamentos sérios: será que isso realmente reduzirá os custos para os candidatos? E será que desburocratará o processo ou apenas criará novas armadilhas?

Segundo o texto, o candidato abriria o processo diretamente em um aplicativo da Senatran (Art. 13) e seria encaminhado para uma plataforma de curso online (Art. 18, II). Esse curso, porém, não teria carga horária mínima (Art. 19, §1º) e a própria empresa responsável aplicaria a avaliação do aluno (Art. 20, §1º), sem controle público de qualidade. Na sequência, os exames médicos e psicológicos também seriam agendados em apps credenciados pela Senatran (Art. 89), embora os critérios técnicos ainda não estejam definidos (Art. 28).

A prova teórica seria aplicada de forma remota, de onde o candidato quisesse, por meio de aplicativo (Art. 30, II, c). Ou seja, todo o processo ficaria restrito a plataformas digitais, aumentando os riscos de fraude e reduzindo a fiscalização presencial.

O ponto mais crítico, entretanto, está no exame prático. O candidato poderia marcar a prova de direção sem ter feito nenhuma aula de volante (Art. 32, §3º). O exame

poderia ocorrer no carro do próprio aluno (Art. 40) e ser conduzido por “prepostos” terceirizados (Art. 39, §2º e §6º), apenas monitorados eletronicamente (Art. 39, §4º).

Isso significa o fim da obrigatoriedade dos veículos de autoescola, que hoje contam com pedais duplos e identificação visual para alertar outros motoristas de que há um aprendiz ao volante. A proposta simplesmente retira do processo os principais instrumentos de segurança pedagógica que foram construídos ao longo de décadas.

Outro aspecto polêmico é a previsão de reteste ilimitado: caso reprovado, o candidato poderia repetir a prova quantas vezes quisesse no mesmo dia, desde que pagasse novamente a taxa (Art. 42, §2º). Na prática, isso pode significar mais custos, não menos.

Um candidato despreparado, sem aulas teóricas e práticas, terá grande chance de reprovar várias vezes — o que representaria mais gastos e mais frustração. Tudo isso causaria a extinção dos Detrans, os órgãos estaduais deixariam de arrecadar, de abrir processos e de gerir todo o ciclo de formação de condutores. Em vez de servidores com fé pública, responsáveis por fiscalizar e aplicar provas, surgiriam examinadores civis, contratados por empresas privadas e sem o mesmo grau de responsabilidade institucional.

Sem receita própria, os Detrans ficariam inviabilizados financeiramente, o que comprometeria não apenas o setor de habilitação, mas também toda a fiscalização de trânsito e os demais deveres que hoje competem aos órgãos estaduais.

Esse esvaziamento institucional fragilizaria ainda mais a segurança viária no Brasil.

Sem recursos e sem estrutura, os Detrans deixariam de ter condições de manter programas de fiscalização, operações educativas e políticas de controle do trânsito. Em resumo, o projeto reduz a função do Estado a um mero emissor de documentos digitais, terceirizando toda a formação para empresas privadas e transformando a CNH em um produto de prateleira.

O discurso oficial fala em modernização e desburocratização. Mas será que eliminar toda a etapa de formação e transformar a habilitação em um serviço por aplicativo é realmente desburocratar? Ou apenas transferir responsabilidades do Estado para empresas privadas, deixando a sociedade à mercê de um processo frágil, caro e arriscado?

Em um país que registra mais de 30 mil mortes anuais no trânsito, extinguir a educação formal dos condutores pode ser um retrocesso com consequências graves. A CNH não pode se tornar apenas mais um produto digital: ela precisa continuar sendo resultado de um processo sério de aprendizado, fiscalização e responsabilidade pública.

O que se propõe, no fim das contas, é apenas emitir documento e entregar a CNH ao brasileiro sem formação adequada, sem avaliação real e sem a mínima garantia de segurança. Perigo!

* Advogado e especialista em Gestão em Educação e Segurança no Trânsito.

SAÚDE MENTAL E TRÂNSITO: o reflexo invisível de uma sociedade em exaustão

O Dia Mundial da Saúde Mental, celebrado anualmente em 10 de outubro, foi criado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) em 1992 para promover conscientização sobre o cuidado psicológico e combater o estigma em torno das doenças mentais. Embora a data tenha passado neste mês, os debates que ela suscita permanecem urgentes — especialmente quando se observa o impacto direto das emoções na violência do trânsito brasileiro.

Um estudo conduzido por Rodrigo Ramalho, pesquisador do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), aponta que a saúde mental dos brasileiros desempenha um papel determinante na insegurança das ruas. Segundo ele, estresse, ansiedade e raiva são fatores que contribuem não apenas para acidentes, mas também para o aumento de conflitos entre condutores.

O Brasil lidera o ranking mundial de ansiedade — com 9,3% da população afetada — e figura entre os países mais estressados do planeta, de acordo com a pesquisa *World Mental Health Day 2024*, da Ipsos. “Quando analisamos os acidentes causados por fatores humanos, encontramos sempre uma emoção negativa como ponto de partida”, afirma Ramalho.

O estudo intitulado “*Violência no trânsito: emoções negativas dos condutores impactam a segurança viária, causam conflitos e afetam a saúde física e mental de toda a sociedade*” revela que o trânsito brasileiro é um espelho da saúde emocional coletiva.

Raiva, ansiedade e medo se transformam em comportamentos de risco. Um congestionamento, uma ultrapassagem indevida ou o simples medo de se atrasar podem acionar gatilhos emocionais que elevam a impaciência e a agressividade. “Apesar de os condutores estarem utilizando o ‘cérebro operacional’ para guiar o veículo, nos momentos de tensão, quem conduz é a emoção”, explica o pesquisador.

Brigas de trânsito: uma epidemia silenciosa

O fenômeno conhecido como “analfabetismo emocional” no trânsito vai além dos acidentes. Pesquisas indicam que 43% dos motoristas brasileiros já tiveram um ataque de fúria ao volante, e 45% afirmam ter presenciado brigas, muitas delas com desfechos violentos.



Casos como o assassinato do motociclista Luan Henrique Bonifácio, em março de 2024, evidenciam como a raiva no trânsito pode desencadear tragédias. O problema não é exclusivo do Brasil: nos Estados Unidos, o chamado *road rage* resulta em uma pessoa baleada a cada 18 horas em disputas de trânsito, segundo o Every Town Gun Safety.

Ramalho alerta ainda para um agravante nacional: o aumento de mais de um milhão de armas legalmente vendidas nos últimos cinco anos, o que pode tornar esses conflitos ainda mais letais.

Além das explosões emocionais, a exposição prolongada ao trânsito afeta profundamente a saúde física e mental dos brasileiros. Uma pesquisa da Confederação Nacional da Indústria (CNI) mostra que 55% dos trabalhadores dizem ter a qualidade de vida prejudicada pelo tempo gasto no transporte, enquanto 51% relatam queda na produtividade.

Entre os profissionais do volante, os riscos são ainda mais evidentes: motoristas com ansiedade ou depressão têm três vezes mais chances de se envolver em acidentes. Dados apontam que 37% sofrem de hipertensão, 24% apresentam síndrome metabólica e 27,5% vivem em estado de estresse clínico.

O excesso de cortisol, hormônio do estresse, pode afetar regiões cerebrais ligadas à memória e ao controle emocional, além de favorecer obesidade, hipertensão e diabetes.

Educação Emocional no Trânsito: uma nova abordagem preventiva

Diante desse cenário, o ONSV e Rodrigo Ramalho propõem uma nova metodologia: a Educação Emocional no Trânsito (EET). A iniciativa busca desenvolver habilidades emocionais entre todos os usuários das vias — motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres — com foco na prevenção de infrações, acidentes e conflitos.

“Não adianta apenas ensinar leis e regras se não ajudamos as pessoas a lidarem com saúde mental no trânsito”, enfatiza Ramalho.

A proposta prevê a integração da EET à formação de condutores e à realização de campanhas e palestras educativas, visando transformar o trânsito em um ambiente mais humano e seguro.

Mais do que uma questão de comportamento, a relação entre emoções e direção revela que o trânsito brasileiro é também um termômetro da saúde mental nacional. Promover equilíbrio emocional, empatia e autocontrole pode ser tão vital para salvar vidas quanto qualquer norma de segurança viária.