

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



O trânsito brasileiro assusta
Palavra do Presidente

PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



Na Rota da Violência
e da Censura

PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Mulher no Trânsito
e Transporte?

PÁGINA 7

**Sequelas
permanentes
afetam 1/3 dos
motociclistas
vítimas do trânsito**

PÁGINA 16

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - SETEMBRO 2025 - ANO 16 - Nº 189

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

50 MUDANÇAS EM 28 ANOS



A Lei nº 15.153/25, publicada em 27 de Junho 2025, traz consigo “a marca” de ser a 50ª Lei a alterar o CTB. Bastaram 28 anos de vigência, para termos mais de 50 (cinquenta) alterações em nossa Lei viária. É uma média de quase 2 Leis novas por ano! Isso é necessário?? Aliás, são tantas mudanças que nesta retrospectiva histórica, onde retorno a lembrança da 1ª das Leis a alterar o CTB, que surgiu antes mesmo que ele entrasse em vigor. Apesar da indiscutível necessidade de inovação para possibilitar a vida em sociedade, ao conter os abusos da liberdade individual, em prol do interesse coletivo, há que se perguntar até que ponto há a real exigência de constantes alterações. (Cel Ricardo Alves da Silva - Espaço Livre - Página 15).

**Flexibilização da formação
de condutores preocupa
especialistas em trânsito**

PÁGINA 6

**Longas jornadas, pouco lucro e saúde
mental em risco: a realidade dos
motoristas de aplicativo no Brasil**

PÁGINA 13

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

DIRIJA COM CUIDADO.



PROIBIDO
BUZINAR



PROIBIDO
VIRAR À
DIREITA



COMPRIMENTO
MÁXIMO
PERMITIDO
(10m)

EDITORIAL

Desacelerar continua urgente

O mês da Semana Nacional de Trânsito 2025 chegou ao fim, mas sua mensagem - “Desacelere. Seu bem maior é a vida” - segue mais atual do que nunca. Afinal, os desafios do trânsito não se encerram com o fim de uma campanha. Eles persistem no cotidiano das cidades, nas estradas e, principalmente, no comportamento apressado que ainda domina grande parte da sociedade.

Durante o mês de setembro, os holofotes se voltaram, mais uma vez, para os perigos do trânsito. Mas, para além dos sinistros e estatísticas, um tema crucial também ganhou espaço: os impactos da pressa na saúde física e mental de quem transita. Motoristas, passageiros, ciclistas e pedestres têm convivido com níveis cada vez mais altos de estresse, ansiedade, irritabilidade e doenças cardiovasculares. A pressa tem cobrado um preço alto - muitas vezes invisível, mas pro-

fundamente real.

Não se trata apenas de evitar acidentes. Trata-se de preservar o bem-estar, a qualidade de vida, a convivência urbana e, acima de tudo, a vida. E é justamente por acreditar que essa transformação exige um compromisso contínuo - e não apenas campanhas pontuais - que o MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito tem mantido uma postura crítica quanto à participação em ações isoladas. Para o movimento, mudanças reais no trânsito só acontecem com ações educativas permanentes, estruturadas e integradas ao cotidiano da sociedade.

A cultura da velocidade ainda é romantizada como sinal de produtividade ou agilidade. Mas a realidade mostra o oposto: viver em constante estado de urgência nos adoece - física e emocionalmente. Ganhar

dois minutos no trânsito não vale uma vida. E o tempo perdido tentando se recuperar de um trauma, de um acidente ou de uma perda é, muitas vezes, irrecuperável.

Mesmo com o fim do mês de setembro, o recado não pode ser esquecido: é preciso desacelerar - todos os dias. Essa mudança começa com o indivíduo, mas depende também de políticas públicas eficazes, planejamento urbano, investimento em mobilidade segura e educação contínua.

O trânsito reflete a sociedade que somos - mas também pode refletir a sociedade que queremos construir. Uma sociedade que respeita o tempo, o espaço e, acima de tudo, a vida do outro.

Desacelerar continua sendo um gesto de responsabilidade, de empatia e de cuidado. E que essa escolha se renove a cada dia, em cada rua, em cada decisão.

NOTAS E FLAGRANTES



RACHA

Um motociclista foi preso pela PRF após liderar um *racha* com outros quatro condutores na BR-282, em Rancho Queimado (SC). A moto do suspeito estava com a placa adulterada com fita isolante. Ele foi encaminhado à delegacia e responderá por participação em disputa automobilística e adulteração de sinal identificador.



FLAGRANTE

Um casal foi flagrado em Itajaí (SC) transportando um bebê em uma mochila tipo “canguru” na garupa de uma motocicleta, sem capacete. As imagens causaram indignação nas redes sociais. O Código de Trânsito Brasileiro proíbe o transporte de crianças menores de 10 anos em motos. A Codetran não identificou o casal, mas acionou o Conselho Tutelar para avaliar providências.

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.



O trânsito brasileiro assusta - e com razão

Dirigir no Brasil é, para muitos, mais do que um desafio cotidiano — é uma verdadeira prova de resistência física, mental e emocional. A sensação de risco constante nas ruas e estradas do país foi recentemente confirmada por um estudo internacional que colocou o Brasil entre os países mais assustadores do mundo para se dirigir. A pesquisa, realizada por um site britânico especializado em mobilidade, avaliou 49 nações e classificou o Brasil na 8ª posição entre os piores lugares para conduzir um veículo. É uma colocação alarmante, mas que, para quem vive a realidade do trânsito brasileiro, não surpreende.

Esse resultado revela, mais uma vez, a gravidade do cenário viário nacional. O que torna o trânsito brasileiro tão temido, aqui e lá fora, é a combinação de fatores que se repetem há décadas: vias mal conservadas, sinalização precária, fiscalização irregular, formação deficiente de condutores e um comportamento coletivo que normaliza o desrespeito às leis de trânsito. Soma-se a isso a cultura da impunidade, em que infrações graves muitas vezes não geram consequências proporcionais, e temos um ambiente propício à violência no tráfego.

Mas os impactos desse cenário vão além dos sinistros e das estatísticas. Afetam diretamente a mobilidade urbana, a saúde pública, o sistema hospitalar, a economia e até mesmo a imagem internacional do país. Para estrangeiros, o trânsito brasileiro é percebido como um risco real, o que afeta setores como o turismo e compromete a sensação de segurança em nossas cidades. Para os brasileiros, o problema é ainda mais profundo:

trata-se de um cotidiano marcado pelo medo, pela pressa e por perdas irreparáveis.

O que agrava ainda mais essa realidade é a falta de continuidade nas políticas públicas voltadas à mobilidade e à segurança viária. A cada mudança de governo, projetos são abandonados, planos são interrompidos e programas bem-sucedidos perdem força por razões políticas ou orçamentárias. Parece haver uma tendência a governar apenas para o próprio mandato, em vez de construir soluções de longo prazo que ultrapassem interesses partidários e deixem um legado duradouro para a população. Essa descontinuidade mina os avanços e perpetua a sensação de que o trânsito brasileiro está sempre recomeçando — mas nunca evoluindo de fato.

A mudança desse quadro exige mais do que campanhas ocasionais ou ações emergenciais. É preciso tratar o trânsito como uma política pública estratégica, com foco em planejamento urbano, mobilidade segura, engenharia viária moderna e, acima de tudo, educação continuada. Não se constrói um trânsito seguro apenas com radares ou obras pontuais. É necessário formar uma nova cultura, onde o respeito às regras seja um valor coletivo e a preservação da vida, um compromisso real.

Estar entre os países mais perigosos para dirigir não é apenas um dado vergonhoso. É um alerta — urgente e incontestável — de que o Brasil precisa, definitivamente, repensar suas prioridades. O trânsito não é um problema isolado: é um reflexo do modo como gerimos o espaço público, lidamos com o outro e valorizamos — ou não — a vida humana.

28 ANOS

No dia 23 de setembro de 2025, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) completou 28 anos. Criado em 1997, o CTB consolidou regras para circulação, formação de condutores e fiscalização no país. Especialistas ressaltam a importância do Código na promoção da segurança viária e alertam para os riscos de propostas que flexibilizam a formação em autoescolas. A data reforça a necessidade de modernizar o ensino sem comprometer a qualidade e a segurança no trânsito.

MONITORAMENTO INÉDITO

O Rio de Janeiro será a primeira cidade do Brasil a monitorar motociclistas de aplicativo por telemetria, começando com condutores da 99Moto ainda em 2025. A nova tecnologia permitirá identificar comportamentos de risco, como excesso de velocidade e freadas bruscas, com o objetivo de melhorar a segurança no trânsito e fornecer dados para planejamento urbano.



A importância da gestão da velocidade e fiscalização

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) participou do 83º Encontro Nacional dos DETRANs, entre os dias 9 e 12 de setembro, realizado pela Associação Nacional dos DETRANs (AND) em parceria com o DETRAN/PR, em Foz do Iguaçu.

Com o lema “Juntos avançaremos nas pautas que transformarão o trânsito brasileiro”, o evento reuniu gestores e especialistas em torno de temas centrais da segurança viária.

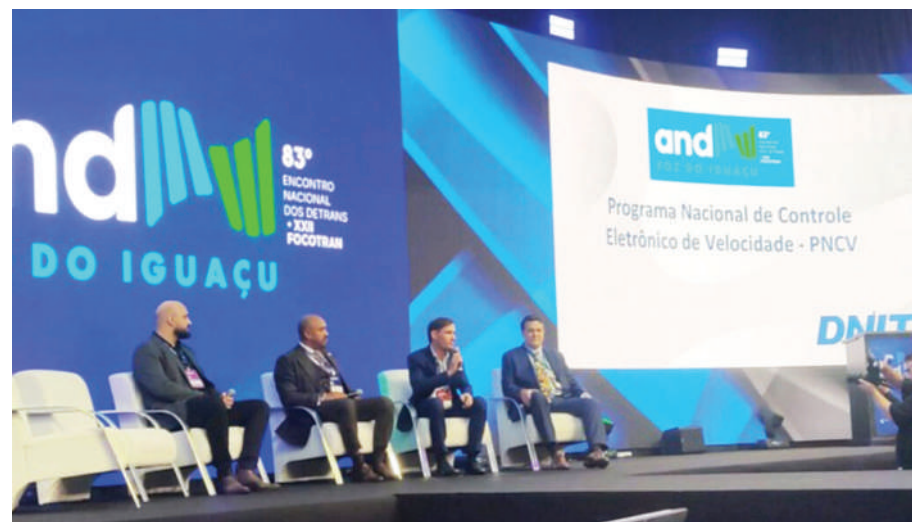
No primeiro dia, o Coordenador de Multas e Educação para o Trânsito do DNIT, Julio Pellizzon, destacou a importância da redução dos limites de velocidade em vias urbanas, conforme o Projeto de Lei nº 2.789/2023 (PL das Velocidades Seguras) e as recomendações da Organização Mundial da Saúde (OMS). Ele ressaltou que experiências internacionais comprovam a diminuição de mortes e lesões graves quando os limites são compatíveis com a presença de usuários vulneráveis — pedestres, ciclistas e motociclistas.

O PL, atualmente em tramitação na Câmara dos Deputados em regime de prioridade, prevê a readequação dos limites, autoriza a fiscalização por velocidade média e estabelece critérios alinhados à segurança de todos os usuários.

“Não basta termos leis mais modernas e alinhadas às melhores práticas internacionais. A mudança só se completa quando cada condutor assume a responsabilidade de respeitar os limites de velocidade. Essa decisão individual pode ser a diferença entre preservar ou perder uma vida no trânsito”, afirmou Pellizzon.

PIV

No segundo dia, o coordenador abordou os impactos da circulação de veículos sem Placa de Identificação Veicular (PIV) ou com placas ilegíveis, que comprometem a fiscalização eletrônica do Programa Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade (PNCV). Dados do DNIT indicam que mais de 5 milhões de registros de infrações foram



invalidados em 2024, principalmente por ausência de placas ou dificuldade de leitura pelos equipamentos. “A circulação com veículos sem placa ou com identificação ilegível enfraquece toda a fiscalização e coloca em risco a coletividade. A responsabilidade começa pelo condutor, que deve garantir a regularidade e a visibilidade da placa para que o sistema de controle funcione e todos possam trafegar com mais segurança”, destacou Pellizzon.

Conforme o coordenador a fiscalização de veículos e condutores estrangeiros é um tema de relevância crescente para a segurança viária. Ele explicou que, embora veículos de outros países

possam circular em território nacional, é obrigatória a observância da legislação brasileira, conforme o artigo 118 do CTB e tratados internacionais ratificados pelo Brasil. Para dar efetividade a essas normas, o Conselho Nacional de Trânsito instituiu a Resolução CONTRAN nº 382/11, que prevê notificação e cobrança de multas para veículos licenciados no exterior.

Pellizzon enfatizou que a atuação coordenada das autoridades de fronteira e órgãos de fiscalização é essencial para impedir que infrações passem impunes, garantindo o cumprimento das leis e normas de trânsito, reforçando a segurança de todos os usuários das rodovias.

DNIT lança mais dois cursos *on-line* gratuitos durante a Semana Nacional de Trânsito

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) oferece, desde o dia 19 de setembro, mais dois cursos *on-line* autoinstrucionais e gratuitos, com certificação válida em todo o território nacional. As formações integram o Programa Conexão DNIT, que tem como objetivo capacitar educadores, gestores escolares, especialistas, pais e responsáveis na adoção de comportamentos mais seguros e conscientes no trânsito.

Novos cursos disponíveis

Educação para o Trânsito aplicada ao Ensino Fundamental: construindo a cidadania na prática (40h) - Aborda a Educação para o Trânsito aplicada ao Ensino Fundamental.

Inscrições: até 19 de outubro de 2025

Encerramento: 02 de novembro de 2025

Inovação e Transversalidade no Ensino Médio: Integrando a Educação para o Trânsito aos Saberes Escolares (80h) - Explora Educação Problematicadora, Juventudes e Trânsito, Planejamento Docente e Inovação na Educação.

Inscrições: até 19 de outubro de 2025

Encerramento: 19 de novembro de 2025

Cursos já disponíveis

Noções Básicas de Educação para o Trânsito (30h) - voltado a professores do

Ensino Fundamental. Inscrições: até 31 de dezembro de 2025

Cuidados no Trânsito com Nossas Crianças (10h) - destinado a pais e responsáveis. Inscrições: até 31 de dezembro de 2025

Inovação Social na Educação para o Trânsito (30h) - voltado a práticas educativas inovadoras. Inscrições: até 31 de dezembro de 2025

Integrando a Educação para o Trânsito no

Planejamento Pedagógico (30h)

Inscrições: até 31 de outubro de 2025

Conclusão: até 31 de dezembro de 2025

Compromisso com a mobilidade segura

Todos os cursos são autoinstrucionais, gratuitos e oferecem certificação ao final. Eles têm como objetivo estimular práticas pedagógicas e sociais voltadas à mobilidade segura, em consonância com a Base Nacional Comum Curricular (BNCC), o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) e os princípios da Visão Zero, que defende que nenhuma morte no trânsito é aceitável.

Serviço

Plataforma: AVAMEC

Modalidade: *on-line*, autoinstrucional e gratuita

Certificação: gratuita e válida nacionalmente

Público-alvo: educadores, gestores escolares, especialistas, pais, responsáveis e comunidade escolar

Contato:

E-mail: conexaodnit@labtrans.ufsc.br

WhatsApp: (48) 99810-1717





JOSÉ ROBERTO DIAS*

Na Rota da Violência e da Censura

O trânsito brasileiro, há décadas marcado pela violência, deixou de ser apenas um problema de segurança viária para se transformar em reflexo da crise institucional que atravessamos. As estradas e ruas do país, repletas de insegurança e mortes, revelam o que acontece quando a lei perde sua força orientadora e passa a ser moldada por interesses circunstanciais. A anarquia no asfalto é a metáfora visível de um sistema jurídico que já não transmite previsibilidade nem confiança.

Ao observarmos países como Japão, Alemanha ou Estados Unidos, notamos que a ordem no trânsito nasce da solidez das instituições e da confiança de que a lei é estável e aplicada indistintamente. Lá, parar diante de uma faixa de pedestres é gesto natural de cidadania. Aqui, muitas vezes é ato de risco, porque a norma existe, mas não garante proteção. O mesmo ocorre com as liberdades: quando a lei vacila, o medo se instala.



Entre todas as garantias individuais, a liberdade de expressão é a mais sensível e decisiva. Quando sofre restrições, toda a estrutura democrática se fragiliza. A censura, ainda que velada, produz o mesmo efeito corrosivo da impunidade no trânsito: gera descrédito, mina a confiança e transmite a mensagem de que regras são opcionais. Assim como o motorista que avança o sinal porque sabe que dificilmente será punido, o poder que sufoca a palavra abre caminho para a submissão e o medo.

O Brasil corre o risco de consolidar um duplo

colapso: nas ruas, um trânsito que se comporta como campo de batalha; no espaço público, uma sociedade que teme falar. Ambos os dramas nascem da mesma matriz: a instabilidade da lei e o exemplo desastroso que vem de cima. Um país que não respeita a previsibilidade jurídica tampouco pode exigir disciplina no tráfego ou confiança na convivência.

Estamos às vésperas de mais uma temporada de viagens, quando milhões de veículos se lançam às estradas em direção a áreas turísticas. O aumento exponencial do fluxo viário se soma ao ambiente de insegurança institucional e cria a tempestade perfeita: mais acidentes, mais vítimas, mais vidas interrompidas. Não se trata apenas de falha estrutural ou de ausência de fiscalização. É o sintoma de uma sociedade em que a lei perdeu autoridade e a cidadania deixou de ser plenamente protegida.

A História mostra que as nações que escolheram o caminho da ordem, da igualdade perante a lei e da liberdade de expressão colheram sociedades mais seguras, prósperas e civilizadas. Aquelas que cederam à arbitrariedade, ao imprevisto e à censura mergulharam em crises sucessivas. O Brasil precisa decidir em qual estrada deseja seguir. Continuar na rota da permissividade e da violência, ou resgatar a autoridade da lei e a dignidade da palavra.

O trânsito, como já ressaltamos anteriormente, é a face mais cruel do que está em jogo. Cada sinal ignorado e cada vida perdida revelam a erosão de valores maiores que sustentam a convivência democrática. Se não houver coragem de restaurar a liberdade e a igualdade jurídica, as ruas seguirão como espelho de um país que perdeu o rumo.

Na rota da violência e da censura, não há futuro. O amanhã só se constrói quando a lei volta a valer para todos e a voz do cidadão não é silenciada.

* 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.

Brasil deve superar 200 mil carros elétricos vendidos em 2025

O mercado de veículos eletrificados segue em forte expansão no Brasil e deve ultrapassar a marca de 200 mil unidades vendidas até o fim de 2025. A projeção é da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE) e reflete uma mudança significativa no comportamento do consumidor, ao mesmo tempo em que pressiona o setor automotivo a acelerar sua transição energética.

De janeiro a agosto deste ano, já foram emplacados mais de 126 mil veículos elétricos e híbridos no país. Somente em agosto, as vendas atingiram 20.222 unidades — crescimento de 38% em relação ao mesmo mês de 2024. O avanço é impulsionado por fatores como a redução dos custos de produção, os incentivos fiscais oferecidos por estados e a ampliação da infraestrutura de recarga.

Apesar disso, os carros a combustão ainda predominam no mercado nacional. A ampla rede de abastecimento, os preços mais baixos e fatores culturais ainda influenciam a escolha da maioria dos motoristas. No entanto, especialistas apontam que, no médio e longo



prazo, os veículos elétricos tendem a se tornar mais competitivos, principalmente devido à economia no custo por quilômetro rodado — que pode ser até 70% menor — e à menor necessidade de manutenção, já que possuem menos componentes móveis.

A expansão do mercado também é estimulada por políticas públicas de incentivo. Reduções nas alíquotas do IPI, isenção parcial ou total do IPVA em diversos estados e condições especiais de financiamento — como o crédito verde — têm favorecido tanto consumidores

quanto empresas que optam pela eletrificação de suas frotas. Esses benefícios, somados a iniciativas de estímulo à mobilidade sustentável, contribuem diretamente para a consolidação do segmento no Brasil.

Além da eficiência econômica, o impacto ambiental é um dos principais argumentos em favor da adoção de veículos elétricos. A substituição gradual da frota a combustão pode reduzir significativamente as emissões de gases de efeito estufa no transporte, que representa quase metade das emissões de

CO₂ no país. No entanto, a produção das baterias desses veículos também traz desafios ambientais, especialmente pela extração de metais como níquel, cobalto e manganês — cuja demanda crescente ameaça áreas florestais e ecossistemas sensíveis.

Estudos internacionais apontam que, mantido o ritmo atual de produção, até 117 mil hectares de florestas podem ser perdidos até 2050 apenas para suprir a cadeia de baterias de veículos elétricos. Diante disso, especialistas defendem que a expansão da mobilidade elétrica seja acompanhada por políticas de sustentabilidade, incluindo a reciclagem de baterias, o uso de materiais alternativos e o fortalecimento de normas ambientais para a mineração.

O Brasil, com seu potencial energético limpo e vasto território, está bem posicionado para liderar a mobilidade elétrica na América Latina. Mas, para que essa transformação seja realmente sustentável, será preciso equilibrar inovação tecnológica, responsabilidade ambiental e políticas públicas de longo prazo.

Flexibilização da formação de condutores preocupa especialistas em trânsito

A proposta do Ministério dos Transportes de flexibilizar as regras para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) continua gerando polêmica entre especialistas. A principal crítica é que a medida, que prevê a possibilidade de formação fora dos Centros de Formação de Condutores (CFCs), pode comprometer a segurança viária no país.

Pelo que foi divulgado, a proposta inclui a autorização para que aulas práticas sejam dadas por instrutores autônomos com veículos particulares, mesmo sem pedais de duplo comando. Também está prevista a substituição das aulas teóricas presenciais por vídeos gravados e o treinamento em espaços privados como pátios de igrejas ou condomínios. Além disso, instrutores poderiam ser formados exclusivamente por ensino a distância, sem estágio prático.

Segundo o governo federal, o objetivo é tornar o processo de habilitação menos burocrático e

mais acessível, especialmente para motociclistas. No entanto, especialistas alertam que a proposta foi apresentada sem estudos técnicos e sem passar pelas Câmaras Temáticas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), responsáveis por analisar mudanças de alto impacto.

Juristas da área de trânsito argumentam que decisões com potencial de afetar diretamente a segurança pública devem ser debatidas com profundidade e base técnica. Lembram ainda que a Resolução 820/2021 do Contran prevê a necessidade de estudos de impacto regulatório e consultas públicas antes de alterações significativas.

A proposta também vai na contramão de diretrizes internacionais. Organismos como a ONU e a OMS recomendam justamente o fortalecimento da formação de condutores como estratégia essencial para reduzir mortes no trânsito. Enquanto países como Japão e Alemanha têm menos de 5 mortes por 100 mil habitantes,



o Brasil ainda registra 16,6, número considerado alto.

Outro ponto de preocupação é o risco de transformar o processo educativo em uma etapa meramente burocrática. A substituição do ensino interativo por conteúdo gravado pode gerar motoristas sem senso crítico, mais propensos a reproduzir comportamentos perigosos ao volante.

Embora reconheçam que o custo do processo de habilitação seja um obstáculo para muitos brasileiros, especialistas defendem que a solução esteja na ampliação de políticas públicas, como o programa CNH Social, e não

na redução da qualidade da formação. A preocupação é que a flexibilização traga mais exclusão do que inclusão, ao comprometer a segurança de toda a sociedade.

Desde a criação do Código de Trânsito Brasileiro, em 1997, o país reduziu quase pela metade a taxa de mortes no trânsito. A proposta atual, afirmam os críticos, representa um retrocesso perigoso.

Para eles, qualquer mudança deve ser feita com responsabilidade, ouvindo especialistas, avaliando os impactos e, acima de tudo, colocando a preservação da vida como prioridade.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Mulher no Trânsito e Transporte?

Ao abordar o papel das mulheres no trânsito e transporte, é fundamental considerar não apenas fatores históricos e sociais, mas também as transformações recentes que vêm ampliando a presença feminina nesse cenário. Hoje, vemos cada vez mais indivíduos do sexo feminino assumindo funções tradicionalmente ocupadas por homens, seja como condutoras, agentes de trânsito ou profissionais do transporte público. Os desafios enfrentados, como preconceitos estruturais e barreiras culturais, estão sendo superados por determinação, competência e adaptação constante. A valorização da diversidade e da participação feminina contribui para um ambiente viário mais inclusivo, equitativo e seguro, onde diferentes perspectivas promovem soluções inovadoras e aprimoram a convivência nas cidades.



Não só as diferenças físicas entre o sexo masculino e feminino justificam o desequilíbrio comportamental. O metabolismo, a agilidade, os atos impensados, a pressa, a orientação espacial, a necessidade de impor condições, se julgar o dono do mundo são alguns fatores que dissocia o comportamento do homem e da mulher.

Diferenças comportamentais do universo masculino e feminino fizeram com que pesquisadores da Universidade de Virginia atrelassem o fato a condições genéticas e a ação de estrogênios.

O hemisfério direito do cérebro é emotivo e o esquerdo analítico. Na mulher parece haver uma conexão maior entre esses hemisférios, daí talvez atitudes mais seguras, mais bem direcionadas, mais bem analisadas.

O cérebro masculino é cerca de 10% maior que o feminino o que não significa melhor desempenho intelectual já que os testes de QI (Coeficiente de Inteligência) são semelhantes.

Os homens são mais rápidos no raciocínio matemático

e espacial enquanto as mulheres são melhores com as palavras, com as relações humanas. Não temos dúvida que isso é uma verdade.

Julgo o homem mais genérico, pouco analítico e pouco emotivo nas atitudes e execução de tarefas. Já as mulheres mais analíticas, detalhistas e emotivas executam tarefas com prévio planejamento e segurança. Na direção veicular vemos esse comportamento presente.

O homem ativo, austero, exigente, dominador, agressivo, imediatista, irritado enquanto a mulher passiva, cautelosa, paciente, tranquila.

A agilidade, a pressa, muitas vezes a compulsão para velocidade são fatores presentes no universo masculino. Daí podemos entender que o homem na direção veicular tem

todos os componentes para a sinistralidade. Observe que os sinistros são de médio a graves, quase sempre com vítimas. Já com as mulheres temos mais frequentemente os sinistros leves, sem vítimas, com pequenos danos materiais.

Não tenho dúvida em afirmar que a mulher desenvolve essa atividade com melhor habilidade, segurança e qualidade que o homem. Afirmo isso tendo em vista a grande sintonia entre o hemisfério cerebral que é analítico e o que é emotivo, daí existir contenções para execução de tarefa com risco. Ela é portadora de todo o perfil ideal para execução dessa tarefa. Basta vermos os dados estatísticos de acidentes de trânsito que vamos concluir que

a mulher é dotada de características próprias para enfrentar a direção veicular no trânsito e transporte.

É ela que mais respeita a sinalização, raramente comete ato inseguro e se sai muito bem diante de condição insegura.

Já o homem, de raciocínio rápido e com boa orientação espacial é capaz de exageros com relação à agilidade, o respeito à sinalização, torna-se mais competitivo, detém uma direção ofensiva e chega ao sinistro de média e grande proporção com muito mais facilidade.

A mulher, pelo que apresentamos é realmente mais lenta com relação à orientação espacial, mas isso não desvaloriza a seguridade que ela porta e por isso a caracterizo como uma excelente operadora de máquina sobre rodas.

* 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.

Vencedores do Fetran 2025 são premiados em Florianópolis

Festival Estudantil Temático de Trânsito teve a participação de 30 peças teatrais de escolas de 26 municípios da região

Uma tarde de diversão, cultura, comemorações e emoção marcou a premiação do 1o Fetran - Festival Estudantil Temático de Trânsito - em Santa Catarina. Depois de se apresentar para os jurados na segunda e terça-feira (22 e 23), no Teatro Álvaro de Carvalho, em Florianópolis, as crianças e adolescentes foram recebidas na tarde desta quarta (24) com apresentações culturais, brincadeiras, lanche, e em seguida conheceram os trabalhos vencedores.

Na categoria Ensino Fundamental I, a grande campeã foi a peça “O Sonho de Ângela”, da escola Sinésio Dadam da cidade de São João Batista. No Ensino Fundamental II, a peça “Asas da Esperança”, da escola Passo da Limeira, município de Alfredo Wagner, faturou o troféu. Entre os adolescentes do Ensino Médio, o melhor trabalho foi “Se for pra dizer adeus, eu danço”, do Colégio Criativo de Florianópolis. E na categoria Educação Especial, o destaque ficou com a peça “Pare, Olhe, Viva”, da APAE de Tijucas. Também foram premiados os destaques individuais em categorias como melhor ator/atriz, texto/roteiro, arte visual e sonoplastia.

O Fetran, projeto do Detran/SC e da Polícia Rodoviária Federal (PRF) de Santa Catarina, selecionou trabalhos de escolas públicas municipais e estaduais, escolas particulares e escolas de educação especial dos 22 municípios da Grande Florianópolis, dos quais 14 se inscreveram. Ao todo, participaram 30 peças teatrais de 26 escolas, nas cate-



gorias: Ensino Fundamental I e II, Ensino Médio e Educação Especial. Em 2026, a disputa será expandida para municípios de todo o estado.

O evento fez parte da Semana Nacional do Trânsito, campanha promovida anualmente em todo o Brasil com ações voltadas à educação e conscientização

sobre um trânsito mais seguro, com menos sinistros, feridos e mortos nas ruas e estradas.

Criado pela PRF no Mato Grosso em 2004, o Fetran tem o objetivo de ensinar e sensibilizar crianças, adolescentes e jovens sobre a importância da segurança no trânsito. A competição 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.

“O Fetran SC transforma a arte em um instrumento de aprendizado e mudança de atitudes no trânsito e na vida de todos. As crianças e adolescentes são o futuro e neles está a esperança de um trânsito mais seguro”, pontua Ricardo Miranda Aversa, presidente do Detran/SC.

“O Fetran é um instrumento fundamental para fazer as pessoas refletirem sobre seu comportamento no trânsito e assim, mudar a realidade de violência que vemos no dia a dia”, afirma Manoel Fernandes Bitencourt, superintendente da PRF em SC.

Presente no evento, o presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Bentes, elogiou a iniciativa do Detran-SC e da PRF, destacando o impacto do projeto na formação cidadã de crianças e jovens:

“O que vimos hoje é a prova de que é possível educar para o trânsito de forma criativa, envolvente e profundamente transformadora. Ver crianças e adolescentes refletindo, em cena, sobre suas atitudes no trânsito é um sinal claro de que estamos plantando as sementes certas para um futuro mais seguro e consciente”, afirmou Bentes.



Ricardo Aversa vai para a Defesa Civil e Graff assume Detran/SC

O Presidente do MONATRAN – Movimento Nacional de Educação no Trânsito, Roberto Bentes, diz que a mudança na presidência do Detran de Santa Catarina, ocorrida no último dia 26 de setembro, conforme publicado no Diário Oficial do Estado, dará continuidade ao excelente trabalho que estava sendo exercido na Autarquia pelo General Ricardo Miranda Aversa. Trabalho esse iniciado, com brilhantismo, pelo ex-presidente Kennedy Nunes, hoje secretário da Casa Civil.

A gestão do General Aversa trouxe avanços concretos para o trânsito catarinense, com projetos estruturantes, inovadores e voltados à humanização e à eficiência dos serviços prestados. Esperamos que essa transformação institucional não interrompa os importantes passos que estavam sendo dados rumo à modernização e à valorização da educação para o trânsito”, destacou Bentes.

O general Ricardo Aversa foi nomeado como secretário-adjunto de Proteção e Defesa Civil do Estado, e a presidência do Detran/SC será assumida interinamente pelo secretário de Segurança Pública, Flávio Graff. A mudança abre espaço para uma possível composição política futura na autarquia, segundo bastidores do governo estadual.

Em nota pública de despedida, o General Ricardo Aversa compartilhou uma mensagem de agradecimento e destacou as principais ações de sua gestão:

FALA DE DESPEDIDA – GENERAL RICARDO AVERSA

“Após 2 anos e 9 meses dedicados ao Detran de Santa Catarina, chega o momento de me despedir da nossa autarquia. Esta despedida é, sobretudo, um agradecimento. Foi uma jornada de aprendizado, colaboração e conquistas que me enchem de orgulho.

Durante minha trajetória, pude participar de iniciativas inovadoras que acredito, de verdade, vêm mudando positivamente a percepção do Detran/SC, tanto pelos que trabalham nesse grande ecossistema chamado trânsito, quanto e principalmente pelo povo catarinense.

O Detran/SC vive um momento de transformação e, portanto, de grandes desafios, reestruturação necessária para continuar bem servindo ao povo catarinense e ser reconhecido como um órgão de referência nacional na prestação dos serviços administrativos



de trânsito. A emancipação da Polícia Civil, que conduziu tais serviços por quase 90 anos, segue acontecendo conforme planejado, uma mudança complexa e que requer, para cada etapa, planejamento individualizado e muito trabalho, para que o atendimento à população tenha continuidade com aperfeiçoamento.

Das lembranças que ficarão em minha memória, e que não são poucas, destaco a implantação do programa CNH Emprego na Pista, uma política pública que vai além da habilitação e que já está beneficiando e conectando pessoas ao mercado de trabalho, por meio da carteira de habilitação.

Não posso deixar de mencionar a Catarina do Detran, a assistente virtu-

al do Detran, que considero uma filha virtual que já serviu de inspiração para outras Catarinas.

Acredito profundamente que a verdadeira mudança no trânsito acontece através da educação. Por isso, em especial, me sinto honrado por ter, como Presidente do Detran, realizado o 1º FETRAN-SC (Festival Estudantil Temático de Trânsito), assim como contribuído para a criação da Rede de Educação para o Trânsito de Santa Catarina. Essas iniciativas mostram que a conscientização é a base para um trânsito mais seguro e humano.

Deixo o Detran/SC com a certeza do dever cumprido. Sigo servindo a este que é o melhor Estado do Brasil, em uma nova missão dada pelo Go-

vernador Jorginho Mello, agora junto à Secretaria de Proteção e Defesa Civil, com o nobre propósito de contribuir para a proteção da vida e do patrimônio do cidadão catarinense.

Aos tantos que trabalham no trânsito e que o destino quis que caminhassemos juntos nesta oportunidade de estar no Detran, dentre eles os nossos credenciados, o Fórum das Entidades Credenciadas e as associações ali representadas, a PRF, os colegas de outros estados, parceiros dos municípios, agentes, autoridades, supervisores, enfim todos que diariamente acordam para viver o trânsito, meu muito obrigado.

À imprensa catarinense, sou grato por levar as temáticas do Detran aos 4 cantos de nosso Estado, impulsionando nossas propostas por um serviço mais eficiente e um trânsito mais seguro.

Ao time DETRAN, faço votos de sucesso a todos, para que o trabalho continue a prosperar. Agradeço pela parceria e levarei comigo a experiência, os conhecimentos e principalmente, as amizades sinceras.

Finalizo com o eterno Chico Xavier: “Você colhe tudo que planta. Não tem como enganar alguém sem ser enganado depois, não tem como fazer alguém chorar sem chorar depois, não tem como dar amor sem recebê-lo de volta. Tudo na mesma medida. O universo é simples nos pagamentos, ele não deixa dívidas para trás.”

Motoristas ignoram semáforo do bolsão da Beira-Mar Norte, em Florianópolis

O novo semáforo instalado no acesso ao bolsão do Koxixos, na Beira-Mar Norte, em Florianópolis, já tem revelado o comportamento imprudente de muitos motoristas. O equipamento foi implantado com o objetivo de coibir condutores que, em uma tentativa de “ganhar tempo” no congestionamento da via principal, invadem o bolsão em alta velocidade.

Apesar de estar em fase de testes e ainda surpreender parte dos motoristas, há quem opte deliberadamente por ignorá-lo, desrespeitando a sinalização mesmo diante do risco evidente que isso representa para pedestres e trabalhadores que circulam pelo local. O comportamento reforça a percepção de que, sem fiscalização efetiva e penalidades que pesem no bolso, o desrespeito tende a persistir.

O novo semáforo funciona com uma programação específica: ele fecha antes dos sinais da via principal e só abre cerca de 10 segundos após os demais. A estratégia busca impedir que motoristas mais apressados tentem furar o bolsão para ganhar vantagem, colocando em risco a segurança viária.

A instalação do equipamento ocorre após a transformação das marginais da Beira-Mar em faixas exclusivas para ônibus. A ampliação do sistema para os bolsões próximos à estação da Casan e ao trapiche dependerá do desempenho e da adesão ao novo semáforo nos próximos dias.





JUDICIÁRIO

Motorista que atropelou banhista em praia de Florianópolis é condenado

Um homem de 27 anos foi condenado a cinco anos de prisão por atropelar um banhista na Praia do Santinho, em Florianópolis.

O crime aconteceu em outubro de 2024, quando a vítima gravou o réu realizando manobras perigosas com o veículo na faixa de areia. Testemunhas conseguiram registrar o flagrante, que circulou nas redes sociais. Nas imagens, é possível ver um tumulto ao redor de um veículo sedan escuro. Em seguida, o motorista dá partida e comete o atropelamento. Após o crime, ele fugiu do local, mas foi preso um mês depois.

No dia 23 de setembro, a Justiça condenou João Lucas da Silva Costa a cinco anos, cinco meses e dez dias de prisão, em regime fechado, e mais quatro meses em regime semiaberto.

No entendimento do Judiciário, o réu colocou em risco a integridade física da vítima ao cometer o atropelamento. Ele também foi condenado pelos crimes de receptação e adulteração de sinal identificador de veículo automotor.

Quando foi preso, em novembro de 2024, a Polícia Civil localizou uma arma de fogo e drogas sob sua posse. A Justiça não concedeu o direito de recorrer em liberdade.



O que diz a defesa

Em nota, a defensora pública Fernanda Manbrini Rudoldo explicou que “no júri, o pedido da defesa foi acolhido pelos jurados, que decidiram que o acusado desistiu voluntariamente de matar a vítima. Por isso, ele foi conde-

nado só a quatro meses por lesão corporal”.

Ainda segundo a defensora, “a condenação de cinco anos foi decisão do juiz pelos crimes de receptação e adulteração de sinal de veículo, que eram conexos, e disso a defesa vai recorrer”.

TJ-MG vê culpa de motorista por acidente e manda ressarcir seguradora

A decisão é da 13ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça de Minas Gerais, que negou provimento ao recurso do motorista contra sentença da 3ª Vara Cível da Comarca de Betim. O homem que dirigia o veículo deve pagar R\$ 6.523,39 para ressarcir os gastos da seguradora.

Segundo os autos, em fevereiro de 2022, o motorista de

um Voyage trafegava por uma via de Betim durante chuva forte e, ao frear, foi atingido na traseira por um Jeep Renegade, que não conseguiu parar a tempo.

A seguradora do Voyage prestou a assistência e acionou na Justiça o motorista do Jeep para ressarcir os gastos.

No processo, o condutor negou ter responsabilidade

pelo acidente e afirmou que o motorista do Voyage freou bruscamente, mas esse argumento não foi acolhido.

O juízo de 1ª Instância avaliou as provas documentais e o laudo pericial e confirmou que o acidente ocorreu devido à conduta imprudente do condutor do Jeep, que não respeitou a distância de segurança,

principalmente em um dia com fortes chuvas, e deu ganho de causa à seguradora.

O motorista do Jeep não se conformou e recorreu, mas o relator, desembargador Luiz Carlos Gomes da Mata, votou por manter a decisão.

“Confirmo a sentença no tocante ao reconhecimento da responsabilidade do causador do acidente em ressarcir a seguradora pelo seu direito de regresso. Relativamente ao dano e o seu valor, entendo que a autora fez prova satisfatória do direito alegado. As fotos colacionadas aos autos mostram o veículo segurado no momento do acidente e na oficina, demonstrando as avarias, bem como depois de consertado.”

Os desembargadores José de Carvalho Barbosa e Newton Teixeira Carvalho votaram de acordo com o relator. (Com informações da assessoria de imprensa do TJ-MG)



LEGISLATIVO



PL institui medidas integradas para combater a alta velocidade e acidentes no trânsito brasileiro

Com o objetivo de enfrentar o crescente número de acidentes e mortes no trânsito brasileiro, o deputado Amom Mandel (Cidadania/AM) apresentou o PL 3442/2025, que institui a Política Nacional de Prevenção e Redução da Velocidade no Trânsito. A proposta busca medidas articuladas para reduzir progressivamente os limites de velocidade em áreas urbanas e rodovias, especialmente em locais com alto índice de sinistros.

Conforme dados do Ministério da Saúde, 34.881 pessoas morreram em acidentes de trânsito em 2023. Esse é um aumento preocupante que reforça a urgência de novas estratégias para conter essa epidemia de violência viária. No ano seguinte, os números nas rodovias federais também apontaram crescimento no número de acidentes, feridos e vítimas fatais. Assim, evidenciando a necessidade de políticas mais efetivas.

A política proposta pelo PL prevê diretrizes que abrangem desde campanhas permanentes de conscientização sobre os riscos da velocidade excessiva e da distração ao volante, até o incentivo à mobilidade segura com priorização do transporte não motorizado. Além disso, estabelece a criação de zonas de acalmamento de tráfego em locais sensíveis como áreas escolares e hospitais.

Entre os instrumentos previstos, destacam-se a instalação obrigatória de radares educativos e de controle de velocidade em trechos de maior risco, com dados públicos e auditáveis, além da inclusão do tema “velocidade e uso de dispositivos móveis” nas provas de habilitação e nos cursos de reciclagem.

O projeto ainda cria um sistema nacional para notificação e penalização progressiva de quem for reincidente no uso de celular ao volante.

O parlamentar destaca ainda a relação entre saúde mental, uso de dispositivos móveis e comportamento no trânsito, reforçando a necessidade de medidas que alcancem tanto a engenharia quanto a educação e a cultura.

O PL 3442/2025 aguarda análise nas comissões competentes. Se aprovado, poderá representar um marco na segurança viária nacional, alinhando o Brasil às melhores práticas internacionais em prevenção de acidentes e redução da letalidade no trânsito.

Concessionárias poderão ser obrigadas a arcar com gastos médicos em acidentes de trânsito

Com o objetivo de aumentar a responsabilidade das concessionárias de rodovias na segurança viária, o deputado Bruno Ganem (PODEMOS/SP) apresentou o Projeto de Lei 3419/2025, que prevê a obrigatoriedade dessas empresas de custear 30% das despesas médicas relacionadas ao atendimento hospitalar das vítimas de acidentes ocorridos nas vias sob sua gestão.

O projeto estabelece que os custos cobertos pelas concessionárias englobem internação, exames, cirurgias, medicamentos e demais procedimentos essenciais ao tratamento dos acidentados. Além disso, as empresas deverão implementar planos contínuos voltados para a redução dos acidentes, contemplando melhorias na sinalização, campanhas de conscientização, fiscalização e manutenção regular das rodovias.

O descumprimento das obrigações pode acarretar multas a partir de R\$ 500 mil,



suspensão temporária das atividades e até rescisão dos contratos de concessão, conforme a gravidade e reincidência das infrações.

A justificativa do projeto enfatiza que, ao assumir parte dos custos médicos, as concessionárias terão maior incentivo para investir em tecnologias assim como em melhorias que elevem a segurança das rodovias, contribuindo para a redução dos acidentes e aliviando a sobrecarga do Sistema Único de Saúde (SUS).

Além disso, a proposta prevê a manutenção de registros detalhados das áreas com

maior incidência de acidentes, promovendo maior transparência e permitindo a aplicação estratégica dos recursos para prevenção.

Esta iniciativa reforça a ideia de que a segurança no trânsito é uma responsabilidade compartilhada entre governo, concessionárias e usuários, além disso, que o alinhamento de interesses financeiros pode resultar em estradas mais seguras e um sistema de saúde pública mais sustentável.

O PL 3419/2025 segue agora para análise nas comissões pertinentes antes de seguir para votação no plenário.

PL propõe proibição de divulgação de blitzes por redes sociais e aplicativos

O Projeto de Lei 3144/2025, apresentado pelo deputado Sargento Portugal (PODE/RJ), propõe proibir a divulgação, por qualquer meio digital, de locais onde estão sendo realizadas blitzes de trânsito, operações policiais ou ações da Lei Seca.

A proposta abrange o uso de redes sociais, aplicativos de navegação por GPS e outras plataformas online. Tanto cidadãos comuns quanto servidores públicos — de quaisquer dos três poderes — estariam proibidos de compartilhar essas informações. Além disso, o projeto exige

que empresas de tecnologia e provedores de internet retirem funcionalidades que possibilitem o compartilhamento em tempo real da localização dessas operações.

A pena prevista é de reclusão de 1 a 5 anos, além de multa. O texto também prevê aumento da pena para funcionários públicos que infringirem a norma.

Segundo a justificativa do projeto, a divulgação dessas informações coloca em risco a segurança pública, compromete a eficácia das fiscalizações e expõe os agentes envolvidos a possíveis retaliações. Além disso, facilita a fuga de criminosos e o descumprimento das leis de trânsito.

Embora o Código Penal já preveja punições em casos semelhantes, o avanço tecnológico e o uso em massa das redes sociais tornam necessária uma atualização legal, com regras mais claras e aplicáveis às novas realidades digitais.

O PL será analisado pelas comissões da Câmara dos Deputados antes de seguir para votação em plenário.



Chegada das chuvas exige mais cuidado no trânsito

Com a chegada do período chuvoso no Distrito Federal, dirigir exige atenção redobrada. A baixa visibilidade, as pistas molhadas e o acúmulo de água e óleo em determinados trechos tornam o trânsito mais perigoso, exigindo cuidados especiais por parte dos condutores.

Para o diretor de Policiamento e Fiscalização de Trânsito do Detran-DF, Bruno Baruque, o início do período chuvoso eleva o risco de sinistros, especialmente quando associado a comportamentos imprudentes, como excesso de velocidade, uso do celular ao volante e a falta de atenção.

Para ajudar a reduzir os riscos, confira mais orientações para evitar sinistros durante o período de chuvas:

- Mantenha uma distância maior do veículo da frente – reduz o risco de colisão e evita acidentes caso necessite frear de forma brusca;
- Reduza a velocidade gradualmente – evita colisão provocada por freadas bruscas e pista escorregadia. Pise no freio de forma gradual até chegar a uma velocidade adequada. Além disso, nunca dirija em alta velocidade;
- Nunca use os freios em caso de aquaplanagem – mantenha a calma e o volante firme, tire o pé do acelerador, não pise no freio e não movimente o volante bruscamente até que os pneus voltem



- a ter contato com o solo e o controle do carro esteja novamente em suas mãos;
- Mantenha os faróis baixos ligados – aumenta a visibilidade do veículo e facilita a identificação de poças d'água e trechos alagados. Evite usar o farol alto, pois o reflexo da luz ofusca a visão dos demais motoristas;
- Acione o limpador de para-brisas – mantenha as borrachas das palhetas do limpador de para-brisa e os vidros sempre limpos para aumentar

a eficiência;

- Evite o embaçamento do vidro – mantenha o ar-condicionado ligado e acione o desembaçador elétrico traseiro (nos carros que possuem os equipamentos) ou use o ventilador. Não passe a mão no vidro para desembaçar, pois isso piora a visibilidade;
- Trafegue com pneus em bom estado – confira a qualidade dos pneus observando o índice de desgaste. Pneus lisos perdem a aderência com o solo, principalmente se a pista estiver molhada, dificultando a frenagem em segurança;
- Motociclistas, evitem enfrentar chuva forte – se possível, esperar em algum local seguro até que a chuva passe. É fundamental que o motociclista esteja bem equipado, utilizando capacete com viseira adequada ou óculos de proteção, capa de chuva, jaqueta com proteções, além de luvas e botas.
- Pedestres, façam travessias seguras – Devido à baixa visibilidade, há um risco maior de os condutores não perceberem a presença de pedestres. Por isso, é fundamental que, ao atravessar a rua, você dê sinais claros de sua intenção e só realize a travessia em locais seguros, preferencialmente nas faixas de pedestres. Onde não houver faixa, escolha pontos visíveis e aguarde até que seja seguro atravessar.

Fones de ouvido ao volante: o que todo motorista precisa saber

O hábito de dirigir ouvindo música, podcasts ou atendendo ligações com fones de ouvido ainda gera dúvidas entre motoristas. Afinal, é permitido? A resposta é simples: não.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) proíbe expressamente o uso de fones durante a condução. A norma, prevista no artigo 252, inciso VI, existe para proteger a segurança de todos nas vias. Ao contrário do que muitos pensam, não se trata de um detalhe burocrático, mas de uma medida essencial para reduzir riscos.

O papel da audição na direção

Quando se fala em direção defensiva, a maioria lembra imediatamente da visão. Mas a audição também é um sentido indispensável para o condutor. É por meio dela que se percebe sinais como:

- Sirenes de ambulâncias, bombeiros e viaturas policiais;
- Buzinas de alerta de outros veículos;
- Sons de freagens ou colisões próximas;
- Barulhos mecânicos que indicam falha no próprio carro.

O uso de fones cria uma barreira entre o motorista e o ambiente externo. Isso reduz drasticamente a percepção sonora e, consequentemente, a capacidade de reagir em situações de risco.

Multa e pontos na CNH

Ignorar essa regra é considerado infração média. O motorista flagrado pode receber multa de R\$ 130,16 e quatro pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Mais do que o valor da penalidade, o risco maior está no efeito que essa distração pode ter no trânsito. Em uma investigação de acidente, por exemplo, a constatação de que o condutor usava fones pode agravar sua responsabilidade.

Distração invisível

Diferentemente do celular na mão, que é visível e já causa reprovação social, os fones de ouvido muitas vezes passam despercebidos. Isso dá a falsa impressão de que são inofensivos.

O problema, no entanto, é que a atenção ao volante é limitada. Quando o cérebro precisa dividir recursos cognitivos



entre a direção e uma música ou conversa, a resposta a imprevistos fica mais lenta. Essa fração de segundos pode ser decisiva para evitar ou não um acidente.

Alternativas para ouvir som no carro

Quem gosta de dirigir ouvindo música ou acompanhando notícias tem opções seguras:

- Aparelho de som do veículo: difunde o áudio pelo espaço, sem bloquear os sons externos.
- Aplicativos de trânsito com alertas pelo alto-falante: ajudam o condutor sem comprometer a percepção auditiva.
- Comandos de voz simples: usados com moderação, permitem pequenas

interações sem distrair excessivamente.

Essas soluções mantêm o motorista informado e confortável, mas sem isolar seus sentidos do ambiente.

Uma questão de responsabilidade

Colocar fones de ouvido para dirigir pode parecer algo banal, mas é uma escolha que traz riscos reais. A multa é apenas a consequência administrativa; o perigo maior é a possibilidade de não ouvir um sinal de alerta e provocar uma tragédia. No trânsito, segurança depende de atenção constante. Respeitar a lei e manter os ouvidos livres é um passo simples — mas decisivo — para proteger a própria vida e a de todos que compartilham as vias.

Longas jornadas, pouco lucro e saúde mental em risco: a realidade dos motoristas de aplicativo no Brasil

Setembro é o mês marcado pela campanha Setembro Amarelo, dedicada à prevenção do suicídio e à conscientização sobre saúde mental. No entanto, os números que retratam a rotina de motoristas de aplicativo em diferentes capitais brasileiras escancaram uma realidade preocupante: jornadas de até 60 horas semanais, lucros líquidos que muitas vezes mal passam de R\$ 3 mil e o peso de um trabalho invisível e pouco reconhecido.

Em São Paulo, onde os motoristas trabalham em média 60 horas por semana, o lucro líquido mensal gira em torno de R\$ 4.186, após gastos elevados com combustível e manutenção. A título de comparação, em cidades como Maceió e São Luís, o lucro mensal não chega a R\$ 2 mil, mesmo com jornadas de 48 a 50 horas semanais.

Os custos de operação — sobretudo a gasolina, que consome entre R\$ 1,7 mil e R\$ 2,4 mil por mês — corroem quase metade do faturamento dos trabalhadores, deixando-os em constante sensação de estarem “correndo atrás do rabo”. Isso sem contar os que precisam alugar veículos, realidade de quase um terço dos motoristas em metrópoles como São Paulo e Manaus, o que aumenta ainda mais a pressão financeira.

O motorista de aplicativo vive um paradoxo: trabalha mais que a média da população, mas vê pouco retorno no fim do mês. Essa instabilidade



financeira, somada ao cansaço físico e emocional, cria um ambiente propício para ansiedade, depressão e até esgotamento psicológico.

O reconhecimento é outro ponto sensível. Esses profissionais são parte essencial da mobilidade urbana e da economia de entrega no Brasil, mas ainda são tratados como invisíveis. O impacto disso na autoestima e na saúde mental é profundo e precisa ser debatido com urgência.

A comparação entre capitais revela contrastes gritantes. Em Brasília, por exemplo, a média semanal é de 50 horas trabalhadas para um lucro de apenas R\$ 2,5 mil, enquanto em Curitiba, mesmo com 56 horas semanais, o ganho líquido não passa de R\$ 3,4 mil. Essa relação direta entre esforço e retorno baixo reforça a frustração generalizada da categoria.

Para especialistas em saúde mental, a sobrecarga traz riscos sérios. A jornada excessiva compro-

mete o descanso e o convívio familiar, aumentando os níveis de estresse e isolamento social — dois fatores fortemente ligados ao adoecimento psíquico. Além disso, a pressão por metas diárias para “fechar as contas” cria um ciclo de ansiedade que afeta diretamente a qualidade de vida.

A campanha Setembro Amarelo ganha, portanto, um significado ainda mais urgente dentro dessa categoria profissional. Não se pode falar em saúde mental sem olhar para as condições estruturais de trabalho. Apoio emocional é fundamental, mas sem melhorias concretas nas condições financeiras e sociais desses motoristas, continuaremos enxugando gelo.

Em um país onde a mobilidade urbana depende cada vez mais desses trabalhadores, garantir condições dignas, segurança e suporte psicológico não é apenas uma questão individual — é um compromisso social.

MPF investiga falta de balanças na BR-116 em SC após mais de 1,5 mil acidentes



O Ministério Público Federal (MPF) instaurou um inquérito para apurar a ausência de fiscalização de peso de veículos na BR-116 em Santa Catarina. Em três anos, a rodovia registrou 1.532 acidentes, sendo 493 envolvendo caminhões.

A investigação revelou que não há nenhum sistema de pesagem instalado no trecho catarinense da BR-116, nem previsão para implantação de balanças fixas, móveis ou por tecnologia HS-WIM (pesagem em movimento). Os únicos três pontos de pesagem existentes estão localizados na BR-101.

O MPF notificou a ANTT, a Polícia Rodoviária Federal e a concessionária Arteris Planalto Sul para prestar esclarecimentos. Um estudo interno também foi iniciado para avaliar os impactos do excesso de peso na segurança viária e na conservação da estrada.

A BR-116 é uma das principais rodovias do país, com mais de 400 km em território catarinense, conectando os estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

CARTAS



EDITORIAL

É alarmante ver o aumento nas mortes no trânsito sendo tratado com tanta negligência. Os dados de 2024 mostram uma tragédia que não pode ser ignorada. Em vez de discutir o afrouxamento das regras para tirar a CNH, o governo deveria investir em educação no trânsito e fiscalização. São vidas que estão sendo perdidas por falta de ação séria. Isso não pode continuar.

Mércia Gouveia – Campo Grande/MS

RETROCESSO

A proposta de acabar com a obrigatoriedade das aulas em autoescolas é um grave erro. Formar motoristas com responsabilidade não é gasto, é investimento em segurança e vidas. Reduzir custos não pode significar colocar mais pessoas despreparadas no trânsito. Além disso, o fim dos CFCs afetaria empregos, a economia e a arrecadação pública. Precisamos de mais educação no trânsito, não menos. Essa proposta é um retrocesso que o Brasil não pode aceitar.

Cláudio Freitas – Rio de Janeiro/RJ

REFLEXO

Concordo totalmente com o artigo do Dr. José Roberto Dias! A violência no trânsito é reflexo da desordem que vemos nas instituições. Quando a lei não é clara nem aplicada com justiça, o cidadão perde a confiança e o respeito às regras desaparece. O caos nas ruas mostra que precisamos retomar a autoridade da lei e o exemplo tem que vir de cima. Sem ordem e justiça, a sociedade inteira sai perdendo.

Carla Rezende – São Paulo/SP

ASSALTO

Fui assaltado no trânsito e até hoje carrego as marcas desse trauma. Na hora, o corpo congela, a mente entra em pânico, e depois vem o medo constante, a insônia e a sensação de que a rua nunca mais será segura. Não é só um roubo, é uma ferida emocional que não cicatriza fácil. O que falta no Brasil não é coragem dos motoristas, e sim segurança real e apoio às vítimas. Ninguém deveria ter medo de dirigir ou parar num semáforo.

Giovanna Castanho – Cuiabá/MT

TRANSPORTE MARÍTIMO

A ideia de implantar transporte marítimo em Florianópolis é mais do que bem-vinda — é necessária. Quem vive o caos diário nas pontes sabe o quanto uma alternativa como essa pode melhorar a mobilidade e a qualidade de vida. Se já deu certo em Vitória, por que não aqui? Que o projeto avance com seriedade, integração ao transporte existente e tarifas justas. A cidade precisa se mover melhor — e a hora é agora.

Juliana Coelho – Florianópolis/SC

CULPADO SIM!

É difícil aceitar que dirigir embriagado e causar uma morte ainda possa ser tratado como homicídio culposo. Quem bebe e assume o volante sabe dos riscos. A decisão do TJ-SP pode até seguir a letra da lei, mas deixa um recado perigoso: que a imprudência pode sair barata. Precisamos rever com urgência como o Judiciário lida com esses casos — a vida de inocentes não pode ser reduzida a uma “culpa consciente”.

Éder Silveira – Joinville/SC

PEDESTRE

Ser pedestre no Brasil é um ato de coragem. Mesmo com leis que garantem prioridade, o desrespeito é diário — nas faixas, nos semáforos, nas calçadas mal conservadas. Os dados mostram uma realidade triste: mais de 5 mil vidas perdidas só em 2023. Precisamos de mais respeito, fiscalização e cidades planejadas para as pessoas, não só para os carros. Segurança no trânsito começa com empatia.

Simone Roesler – Porto Alegre/RS

VISÃO

Como motorista, me preocupa muito saber que a visão — nosso principal sentido ao volante — está sendo cada vez mais prejudicada pelo uso excessivo de telas. Já vemos os reflexos disso no trânsito, e pensar que em 20 anos metade da população pode ter problemas visuais é assustador. Precisamos agir agora, com mais campanhas de prevenção, exames regulares e cuidado com a saúde ocular das crianças. Dirigir exige atenção, mas também visão saudável. Ignorar isso é brincar com vidas.

Moura Neto – Curitiba/PR

MOTOS

O aumento das motos no Brasil mostra a falha do transporte público. Muitos usam motos por falta de opção, e isso eleva os acidentes. Penalizar os motociclistas, que muitas vezes dependem delas para trabalhar, não resolve. A solução é melhorar o transporte coletivo, tornando-o seguro e acessível para todos. Só assim teremos um trânsito mais seguro e justo.

Sérgio Jackes – Brasília/DF

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



CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:

Art. 220. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:

I - quando se aproximar de passeatas, aglomerações, cortejos, prêmios e desfiles:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Penalidade - multa.

ESPAÇO LIVRE

*Coronel Ricardo Alves da Silva



50ª Alteração do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – Lei nº 15.153/25

A Lei nº 15.153/25 foi publicada em 27 de Junho 2025 e traz consigo “a marca” de ser a 50ª Lei a alterar o CTB.

Bastaram pouco mais de 27 anos de vigência, para termos mais de 50 (cinquenta) alterações em nossa Lei viária. É uma média de quase 2 Leis novas por ano! Isso é necessário??

Aliás, são tantas mudanças que nesta retrospectiva histórica, onde retorno a lembrança da 1ª das Leis a alterar o CTB, que surgiu antes mesmo que ele entrasse em vigor - Lembrando que o CTB teve sua publicação em 23/09/1997, mas entrou em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação (conforme prazo determinado em seu artigo 340), isto é, em 22/01/1998, efetivamente passou a vigorar o CTB.

A primeira Lei na verdade surgiu quando o Presidente Fernando Henrique Cardoso, decidiu vetar alguns dispositivos do Projeto que lhe foi devolvido pelo Congresso Nacional, a partir do anteprojeto criado pela Comissão Especial do Poder Executivo.

As razões de veto e a análise do Executivo acerca do “novo Código” resultaram em mais um Projeto encaminhado ao Congresso, para alguns ajustes pontuais no CTB, que acarretou na publicação da Lei nº 9.602/98, em 21/01/1998, ou seja, um dia antes do início da sua vigência da Lei nº 9.503/97.

Assim, o nosso atual CTB, que agora deve comemorar a 50ª alteração, já começou com alterações publicadas na véspera do seu 1º dia de validade.

Apesar da indiscutível necessidade de inovação para possibilitar a vida em sociedade, ao conter os abusos da liberdade individual, em prol do interesse coletivo, há que se perguntar até que ponto há a real exigência de constantes alterações.

Infelizmente, no contexto geral, é de se lamentar uma nova modificação, sem o escopo do aumento da segurança viária, num momento em que nosso País deveria buscar ações legais para diminuição das altas taxas de mortes no trânsito, pois comprometeu-se junto a ONU em diminuir em 50% o número de mortes no trânsito no período que compreende 2021 a 2030 e nesse momento a Lei viária é modificada num contexto totalmente desnecessário.

Trata-se, todavia, de um processo legis-

lativo que tramitou de forma legal, dentro do rito permitido, e por pessoas eleitas para representar o povo, e portanto, pressupõe que representam a vontade popular (ou, ao menos, da maioria).

Mas vamos lá! Seguir adiante, mesmo com certo sentimento de tristeza, pois não há mais necessidade de tantas mudanças legais, basta cumprir o que já está descrito no CTB. Essa é a falha!

A nova lei deriva do PL 3965/2021, de autoria do deputado José Guimarães (PT-CE), com relatoria de Alencar Santana (PT-SP). Seu objetivo principal é permitir a utilização de recursos provenientes de multas de trânsito para custear o processo de habilitação de condutores de baixa renda, desde que inscritos no Cadastro Único (CadÚnico).

Segundo a justificativa do autor, o projeto visa ampliar o acesso ao mercado de trabalho para pessoas de baixa renda, especialmente nas áreas de transporte de cargas e passageiros, superando a barreira do alto custo para obtenção da CNH, sem gerar aumento de impostos.

Principais alterações promovidas pela Lei nº 15.153/25:

Artigo 320 – Inclusão dos §§ 4º e 5º - A nova redação autoriza que parte dos recursos arrecadados com multas de trânsito seja utilizada para custear o processo de formação e habilitação de condutores de baixa renda. Anteriormente, a destinação desses recursos era restrita à sinalização, fiscalização, engenharia de tráfego e educação para o trânsito.

O § 4º inclui despesas como taxas e demais custos do processo de habilitação.

O § 5º estabelece que os beneficiários devem estar inscritos no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico).

Artigo 123 – Inclusão do § 4º - A alteração permite a transferência eletrônica da propriedade de veículos, com validade nacional. O contrato poderá ser assinado digitalmente com assinaturas eletrônicas qualificadas ou avançadas, conforme as normas do Contran. Além disso, o § 4º também prevê a possibilidade de a vistoria de transferência ser realizada de forma eletrônica, a critério dos Detrans estaduais e do Distrito Federal.

Dispositivos vetados pelo Presidente da República:

Embora a lei tenha sido sancionada, alguns dispositivos foram vetados sob justificativas de segurança jurídica, aumento de custos e riscos regulatórios:

Artigo 148-A – Vetos aos §§ 10 e 11 - Esses parágrafos determinavam a exigência de exame toxicológico para:

- Primeira habilitação nas categorias A e B;
- Condutores autônomos ou empregados;
- Renovação da CNH a cada 2 anos e 6 meses para condutores com menos de 70 anos;
- Clínicas médicas atuarem como postos de coleta de material toxicológico.

Motivos do veto:

Aumento dos custos para a população;

Possível incentivo à condução sem habilitação;

Comprometimento da cadeia de custódia dos exames;

Risco de venda casada de serviços e restrição à liberdade de escolha do cidadão.

Artigo 123, § 4º – Vetos aos incisos III e IV - Os incisos vetados exigiam que:

- As assinaturas eletrônicas fossem feitas por meio de plataforma homologada pelo órgão executivo de trânsito;
- Empresas do setor automotivo fossem proibidas de fornecer essa tecnologia.

Motivo do veto: A medida poderia fragmentar a infraestrutura de assinaturas eletrônicas, gerando insegurança jurídica e desigualdade na aplicação entre os entes federativos.

Artigo 3º – Vigência imediata da lei - Foi vetada a proposta de vigência imediata. Com isso, aplica-se a regra geral da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), e a nova legislação entra em vigor 45 dias após a sua publicação, ou seja, em 11 de agosto de 2025.

Por derradeiro, importante ressaltar que EXISTE a possibilidade de derrubada dos VETOS pelo Congresso Nacional, ainda mais se analisarmos que o PL é de AUTORIA de Deputado da Base Governista. Vamos aguardar!

Sequelas permanentes afetam 1/3 dos motociclistas vítimas do trânsito

Um terço das vítimas de sinistros de trânsito com motocicletas atendidas nos principais serviços de ortopedia e traumatologia do país passa a sofrer com sequelas permanentes desses incidentes. A conclusão é de uma pesquisa divulgada nesta semana pela Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT), que ouviu 95 chefes e preceptores de serviços de residência em ortopedia credenciados junto à entidade.

Conforme as respostas reunidas na pesquisa, os serviços receberam, em média, 360 vítimas do trânsito por mês nos últimos 6 meses. Isso equivale a dizer que mais de dez pacientes feridos nesses incidentes foram hospitalizados por dia.

Dois terços desses pacientes eram motociclistas, de acordo com a pesquisa. Ao receber alta, 56,7% deles passaram a conviver com poucas sequelas, e 33,9% sofreram sequelas permanentes.

Em 82% dos casos, essas vítimas passaram a relatar quadros de dor crônica. Sequelas mais graves, entretanto, também são frequentes:

- 69,5% ficam com deformidades;
- 67,4% permanecem com déficit motor;
- 35,8% passam por amputações.

O estudo foi apresentado em um fórum sobre o tema promovido pela SBOT na Câmara dos Deputados durante a Semana Nacional de Trânsito 2025, como parte da campanha Na moto, na moral, que busca reduzir a mortalidade de motociclistas no trânsito.

O presidente da SBOT, Paulo Lobo, reconhece que a moto é um meio de transporte e de renda para muitos brasileiros. Ele esclarece, no entanto, que o objetivo da campanha e da pesquisa é contribuir para um cenário de maior segurança viária. “Estamos vivendo uma epidemia de sinistros com motos”, alertou.

Em novembro do ano passado, Jéssica Santos, de 29 anos de idade, voltava para casa de uma festa na garupa da moto de um amigo. Quando faltavam apenas 5 minutos para chegar em seu endereço, no Rio de Janeiro, eles colidiram de frente com outra moto. Jéssica foi lançada no asfalto, teve ferimentos graves na pelve, fraturou a bacia e quebrou a mão esquerda.

Ao ser socorrida, ela passou por uma primeira cirurgia de urgência no Hospital Municipal Salgado Filho, na zona sudoeste do Rio de Janeiro, onde passou mais 3 dias internada antes de ser transferida para o Instituto Nacional de Traumatologia e Ortopedia (Into).

Quase 1 ano após o ocorrido, Jéssica ainda não recuperou a mobilidade da mão fraturada e en-



frente sequelas principalmente na região da bacia.

“Hoje em dia, faço fisioterapia para poder recuperar os movimentos. Recuperei cerca de 70%, mas ainda não tenho força na mão. Ainda sinto bastante dor na bacia, sinto dores na pelve, na virilha e no cóccix, onde tenho um parafuso de titânio. E tenho uma colostomia que ainda não posso reverter”, disse.

PERFIL DAS VÍTIMAS

O estudo traça um perfil das vítimas de sinistros com motocicletas atendidas nos serviços de ortopedia:

- 72,8% eram homens;
- 40,7% tinham entre 20 e 29 anos;
- 64% eram motociclistas;
- 23,2% estavam na garupa;
- 10,9% eram pedestres;
- 29,2% tinham ingerido álcool;
- 16% usaram outras drogas;
- 47,1% dos sinistros foram colisões com automóveis;
- 44,5% foram quedas.

CIRURGIAS

Assim como Jéssica, em muitos casos, essas vítimas precisam de cirurgias para o tratamento dos ferimentos. Os profissionais entrevistados informaram que os serviços de ortopedia em que trabalham realizam, por mês, uma média de 45 cirurgias de baixa complexidade, 58 de média complexidade e 43 de alta complexidade em vítimas dos sinistros com motocicletas.

Essa demanda impactou de forma relevante a programação desses serviços de saúde nos últimos 6 meses. Segundo a pesquisa, os sinistros de

trânsito foram a principal causa da média de 18 cirurgias eletivas adiadas por mês para atender a casos inesperados nesses hospitais.

Os dados mostram que é preciso cancelar até mesmo cirurgias de emergência para que se possa tratar os casos mais urgentes envolvendo vítimas de sinistros de trânsito. Nesse caso, foram oito cancelamentos por mês, em média.

A maior parte dessas vítimas faz a cirurgia em menos de uma semana (60%) e passa menos de uma semana após a operação internada (71,6%).

Ainda assim, é alto o percentual dos que passam mais tempo no hospital: 31% esperam entre 7 e 15 dias pela cirurgia, e 8% esperam mais de 15 dias. Já no pós-operatório, 16,8% ficam até 15 dias internadas e 11,6% ficam entre 15 e 30 dias em um leito hospitalar.

PERFIL DAS LESÕES

A maior parte desses pacientes requer cuidados de média (43,2%) ou alta complexidade (32,6%), segundo a pesquisa. “As lesões traumáticas estão mais complexas. Não são mais simples fraturas, são realmente explosões de articulações e poli fraturados”, explica o ortopedista Marcos Musafir, que apresentou o estudo durante o fórum.

Mais da metade das lesões (51,4%) acomete os membros inferiores desses pacientes, mas um em cada cinco também tem lesões nos membros superiores (22,8%) e na coluna vertebral (22,8%).

Com ferimentos abertos e expostos ao asfalto e ao ambiente, esses pacientes apresentam infecções pós-operatórias em 6,5% dos casos e precisam ser reinternados em 12,9%. (As informações são da Agência Brasil)