

O Monatran

JORNAL DO MONATRAN MOVIMENTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO - FLORIANÓPOLIS/SC - ABRIL 2026 - ANO 19 - Nº 196

ROBERTO A. BENTES DE SÁ



A volta da identificação nas placas: uma correção necessária
Palavra do Presidente - PÁGINA 3

JOSÉ ROBERTO DE S. DIAS



ELEIÇÕES, TRÂNSITO E VIDA
PÁGINA 5

DIRCEU RODRIGUES A. JÚNIOR



Porque mudanças na formação de condutores afetam toda a sociedade
PÁGINA 7

Parque e Marina da Beira-Mar Norte apontam novo caminho para mobilidade em Florianópolis



Em Florianópolis, a relação com o mar começa a se transformar, e, junto com ela, surge uma nova perspectiva para um dos maiores desafios da cidade: a mobilidade. Mais do que uma obra de requalificação da orla, o projeto renova a esperança de que o transporte marítimo, por tanto tempo sonhado, deixe de ser apenas promessa e se torne, enfim, inevitável. Em uma cidade-ilha que enfrenta diariamente os limites do acesso terrestre, a iniciativa simboliza uma mudança de visão: o mar deixa de ser apenas paisagem e passa a ocupar o papel que sempre pareceu natural, o de caminho, solução e oportunidade. (Página 9)

Acidentes de trânsito estão entre as principais causas de morte de jovens, alerta ONU

PÁGINA 4

4º Seminário de Segurança no Trânsito destaca caminhos para proteção da vida

PÁGINA 6

CNH para idosos: o que a lei prevê e quais cuidados são importantes

PÁGINA 16

Câmeras de segurança dispensam audiência e definem culpa em acidente de trânsito

PÁGINA 10

KOERICH
Gente Boa. Gente Nossa.

DIRIJA COM CUIDADO.



PROIBIDO BUZINAR



PROIBIDO VIRAR À DIREITA



COMPRIMENTO MÁXIMO PERMITIDO

EDITORIAL

Micromobilidade sem rumo

A expansão da micromobilidade elétrica no Brasil não é mais tendência, é realidade consolidada. Patinetes, bicicletas elétricas e outros veículos autopropelidos já fazem parte do cotidiano urbano e representam, em tese, um avanço na busca por soluções mais sustentáveis. O problema é que, mais uma vez, o país permite que a inovação avance sem o mínimo de organização.

O que se vê hoje é um retrato claro de omissão institucional. Sem uma diretriz nacional firme, objetiva e detalhada, municípios foram empurrados a legislar por conta própria. O resultado é um verdadeiro labirinto normativo: regras diferentes, critérios conflitantes e uma insegurança jurídica que recai diretamente sobre o cidadão.

Não se trata de um detalhe técnico. Trata-se de um erro estrutural. É inadmissível que um mesmo veículo seja tratado de formas completamente distintas dependendo do CEP. Essa fragmentação não apenas confunde; ela coloca vidas em risco. O trânsito exige previsibilidade, coerência e padronização. Nada disso está sendo garantido.

A tentativa de resolver o problema com medidas locais, muitas vezes restritivas e improvisadas, evidencia a falta de coordenação nacional. Municípios reagem como podem, endurecendo regras, limitando usos e criando barreiras. Mas agir de forma isolada não corrige o

problema, apenas o desloca.

Enquanto isso, os conflitos se acumulam. Falta infraestrutura adequada, sobra disputa por espaço e a fiscalização segue aquém do necessário. Some-se a isso a ausência de uma cultura consolidada de uso seguro desses equipamentos, e o resultado é um ambiente cada vez mais caótico.

As normas federais existentes, embora representem algum avanço, são claramente insuficientes. Ao deixarem amplas brechas para regulamentações locais, acabam funcionando mais como uma transferência de responsabilidade do que como um instrumento de organização. Falta direção. Falta comando. Falta, sobretudo, prioridade.

O trânsito não pode ser tratado como um conjunto de iniciativas desconectadas. É um sistema; e sistemas exigem coordenação. Permitir que cada cidade defina suas próprias regras sem uma base sólida comum é institucionalizar a desordem.

A micromobilidade poderia ser parte relevante da solução para os desafios urbanos brasileiros. Mas, sem liderança e sem planejamento, corre o risco de se tornar mais um capítulo da já conhecida incapacidade nacional de organizar o próprio trânsito.

O Brasil não está diante de um problema novo. Está, mais uma vez, diante da escolha entre planejar ou remediar. E, até aqui, tem escolhido mal.

NOTAS E FLAGRANTES

Por Ellen Bruehmueller
contato@monatran.org.br

**TECNOLOGIA**

O Detran-SP anunciou a evolução do sistema Infosiga com uso de Inteligência Artificial para prever riscos de acidentes no trânsito. A proposta é tornar a análise de dados mais preditiva, identificando padrões antes da ocorrência de mortes ou feridos graves. A iniciativa faz parte do Infosiga 4.0 e foi apresentada durante a ANDtech, em São Paulo. A expectativa é tornar as ações de prevenção mais eficientes e direcionadas.

**TONS NEUTROS**

As cores branca, preta e prata seguem dominando a frota brasileira, concentrando mais da metade dos veículos em circulação no país, segundo levantamento com base em dados da Senatran. A cor branca lidera, seguida pela preta e pela prata, confirmando a preferência por tons neutros, associados à valorização e liquidez no mercado. Apesar disso, cores como vermelho, cinza e azul também apresentam crescimento.

O Monatran

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

Sede Nacional:
Av. Hercílio Luz, 639 Conj. 811
Centro - Florianópolis
Santa Catarina – CEP 88020-000
CNPJ: 02.395.071/0001-66
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 Fernandes Pacheco
Francisco José Mattos Mibielli
Jorge Castro Reis Filho
Sergio Carlos Boabaid

Presidente do Conselho Deliberativo

Derly Massaud de Anuniação

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.



A volta da identificação nas placas: uma correção necessária

A recente aprovação, na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, do projeto que prevê o retorno da identificação de cidade e estado nas placas de veículos reacende um debate importante e necessário.

Desde a adoção do padrão Mercosul, o Brasil abriu mão de uma informação simples, mas extremamente relevante: a identificação visual da origem do veículo. Em nome de uma padronização internacional, perdeu-se um elemento que sempre contribuiu para a fiscalização, para a percepção de risco e até para a organização do trânsito no dia a dia.

Não por acaso, o MONATRAN - Movimento Nacional de Educação no Trânsito sempre se posicionou de forma clara pela permanência dessas informações nas placas brasileiras. A entidade defende, há anos, que retirar cidade e estado foi um equívoco, especialmente em um país de dimensões continentais e com realidades regionais tão distintas.

A proposta agora em análise busca corrigir esse caminho. Ao prever o retorno do município, da unidade federativa e até da bandeira do estado, o projeto resgata um modelo que, além de funcional, fazia parte da cultura e da dinâmica do trânsito brasileiro.

É verdade que, do ponto de vista tecnológico,

os sistemas atuais permitem identificar veículos de forma digital e em tempo real. No entanto, reduzir a discussão apenas a isso é simplificar demais o problema. A identificação visual imediata continua sendo uma ferramenta relevante, seja para agentes de fiscalização, seja para os próprios cidadãos.

Além disso, a presença dessas informações nas placas também tem um papel indireto na segurança. A identificação da origem do veículo pode contribuir para inibir comportamentos de risco, especialmente em deslocamentos fora da região habitual, onde o condutor tende a agir com menor previsibilidade. Trata-se de um fator sutil, mas que influencia a dinâmica do trânsito.

Outro ponto que merece atenção é a transparência. Em um sistema cada vez mais automatizado, manter elementos visuais acessíveis ao cidadão fortalece o controle social e a percepção de organização. A placa do veículo não é apenas um código para leitura eletrônica; ela também cumpre uma função pública de identificação imediata.

A proposta ainda precisa avançar nas demais etapas do processo legislativo, mas o debate que ela provoca já é válido. Afinal, organizar o trânsito também passa por decisões aparentemente simples (e, muitas vezes, subestimadas) como aquilo que se coloca, ou se retira, de uma placa de veículo.

TRAGÉDIA ANUNCIADA

O acidente recente durante prova prática em Goiânia acende um alerta importante sobre a formação de condutores no Brasil. A realização do exame em veículo sem duplo comando, justamente em uma etapa que exige controle e segurança, preocupa.

É válido discutir a ampliação do acesso à habilitação, mas não à custa da segurança. Formar condutores é uma questão de interesse público, e qualquer mudança precisa ser feita com responsabilidade para evitar riscos maiores no trânsito.



PONTE HERCÍLIO LUZ

A Ponte Hercílio Luz celebra seu centenário em 13 de maio de 2026, marcando 100 anos desde sua inauguração como a maior ponte pênsil do Brasil e um dos maiores símbolos de Santa Catarina.

As comemorações incluem um show gratuito da Joss Stone no dia 16 de maio, na Beira-Mar Continental, acompanhado de um espetáculo de luzes. Ao longo do mês, a ponte também será iluminada de amarelo, reforçando a campanha de conscientização sobre segurança no trânsito e conectando o marco histórico a uma mensagem atual e necessária.

Na próxima edição, ampliaremos esse assunto, trazendo mais detalhes sobre a programação e a importância histórica desse marco para o estado.

Acidentes de trânsito estão entre as principais causas de morte de jovens, alerta ONU

Um relatório divulgado por organismos das Organização das Nações Unidas (ONU) acende um alerta importante para a segurança viária: os acidentes de trânsito continuam entre as principais causas de morte de jovens no mundo, especialmente entre adolescentes do sexo masculino.

O levantamento, elaborado pelo grupo intergeracional da ONU sobre mortalidade infantil e juvenil, aponta que cerca de 2,1 milhões de crianças, adolescentes e jovens entre 5 e 24 anos morreram em 2024. À medida que a idade avança, as causas de morte deixam de ser predominantemente doenças e passam a incluir fatores externos, como violência, suicídio e sinistros de trânsito.

Entre meninos de 15 a 19 anos, os acidentes de trânsito figuram como uma das principais causas de morte no mundo, evidenciando o impacto direto da mobilidade e da segurança viária nessa faixa etária.

No Brasil, o cenário segue tendência semelhante, embora com particularidades. A violência lidera as causas de morte entre jovens do sexo masculino nessa faixa etária, representando 49% dos óbitos, seguida por doenças não transmissíveis (18%) e pelos acidentes de trânsito, responsáveis



por 14%. Ainda assim, os sinistros viários aparecem entre as principais causas de morte, superando diversas doenças.

Os dados reforçam que o trânsito deve ser tratado como uma questão de saúde pública. As mortes não são eventos inevitáveis, mas situações previsíveis e evitáveis, geralmente associadas a fatores como excesso de velocidade, comportamento de risco, falhas na fiscalização e infraestrutura inadequada.

O relatório também alerta para a desaceleração na redução das mortes desde 2015. Apesar

dos avanços nas últimas décadas, o ritmo atual ainda está distante das metas globais, como as estabelecidas nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, que incluem a redução de mortes evitáveis até 2030.

Nesse contexto, os números deixam claro que salvar vidas passa também por políticas eficazes de segurança viária, como controle de velocidade, educação no trânsito, melhoria da infraestrutura e formação adequada de condutores — especialmente entre os jovens, que estão entre os mais expostos aos riscos.

Auditoria do TCU aponta falhas no Pnatrans e reforça necessidade de melhorar gestão para reduzir mortes no trânsito

Uma reunião realizada neste mês de abril pelo Tribunal de Contas da União (TCU) evidenciou desafios importantes para a redução de mortes no trânsito no Brasil. O encontro discutiu os resultados de uma auditoria operacional sobre o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), com participação da Polícia Rodoviária Federal (PRF), que contribuiu com análises técnicas baseadas em sua atuação nas rodovias federais.

A auditoria apontou fragilidades estruturais na condução do plano. Entre os principais problemas estão a falta de uma governança clara e a definição insuficiente de responsabilidades entre os órgãos envolvidos, o que dificulta a coordenação das ações em nível nacional.

Outro ponto crítico é a baixa integração entre União, estados e municípios. Na prática, isso resulta em iniciativas isoladas e pouco ali-



nhadas, reduzindo o impacto das políticas públicas e comprometendo o alcance das metas de redução da letalidade no trânsito.

Também foram identificadas falhas no monitoramento e na avaliação das ações. Há limitações na coleta e no uso de dados, além da ausência de indicadores consistentes que permitam medir com precisão os resultados das medidas adotadas. Sem esse acompanhamento, torna-

se mais difícil corrigir estratégias e priorizar ações mais eficazes.

A auditoria ainda aponta a necessidade de um planejamento mais estruturado, com metas intermediárias, prazos definidos e maior capacidade de acompanhamento dos resultados, o que hoje ainda é limitado.

Durante o encontro, foi reforçada a importância da integração entre os órgãos que compõem o Sistema

Nacional de Trânsito. A atuação conjunta entre instituições federais, estaduais e municipais é considerada essencial para ampliar a efetividade das ações e enfrentar um problema complexo, que envolve fatores como comportamento dos condutores, fiscalização e infraestrutura.

A iniciativa do TCU faz parte de um esforço de avaliação das políticas públicas de segurança viária no país, com o objetivo de identificar falhas e propor melhorias. O debate reforça que a redução de mortes no trânsito depende não apenas de campanhas e fiscalização, mas também de uma gestão mais eficiente, baseada em dados, integração institucional e monitoramento contínuo.

Nesse contexto, o Pnatrans segue como ferramenta central, mas ainda precisa avançar em aspectos estruturais para cumprir plenamente seu papel na orientação de políticas públicas capazes de salvar vidas.

JOSÉ ROBERTO DIAS*



ELEIÇÕES, TRÂNSITO E VIDA

O Brasil se aproxima de mais uma eleição discutindo quase tudo, menos aquilo que mais pesa no dia a dia das pessoas. Todos os dias, milhões saem de casa sem saber quanto tempo vão levar para chegar, quanto vão se desgastar no caminho e em que condições vão voltar. Mesmo assim, trânsito, transporte e mobilidade continuam fora do centro do debate político. Não por falta de importância, mas por falta de escolha de quem deveria colocar o tema onde ele merece estar.

Isso não é assunto técnico, nem distante da realidade. Está na vida de quem acorda cedo, enfrenta ônibus lotado, trânsito pesado, ruas mal cuidadas e volta para casa depois de uma jornada estafante. Está no preço dos alimentos, que sobe porque transportar no Brasil custa caro. Está na pressão sobre os hospitais, que recebem, todos os dias, vítimas de um sistema que não funciona como deveria. O trânsito mostra, sem rodeios, quando o Estado falha em organizar as cidades, prestar serviços e proteger a vida das pessoas.

O que mais chama atenção não é apenas o problema, que todos conhecem. É o silêncio em torno dele. Campanhas passam, discursos se repetem, e o tema continua fora das prioridades. Não é falta de solução, é falta de vontade de enfrentar o que realmente importa. Quando algo que afeta diretamente o tempo, o bolso e a segurança de milhões não entra na pauta, o eleitor acaba sendo afastado de uma discussão que é dele por direito.

Enquanto isso, decisões seguem sendo tomadas. A formação de novos condutores foi facilitada para reduzir custos e ampliar o acesso. Pode parecer positivo, mas a pergunta continua sem resposta: estamos formando melhor quem dirige ou apenas colocando mais gente nas ruas sem a preparação necessária. Sem qualidade, o problema cresce.

Ao mesmo tempo, cada vez mais brasileiros recorrem à motocicleta para trabalhar e se deslocar. Não por preferência, mas por necessidade. A pressa vira regra, não exceção. O resultado está nas ruas e nos

hospitais. Não é acaso, é consequência de um modelo que empurra para o risco.

A questão da velocidade também não pode ser tratada como detalhe. Quando ruas são mal planejadas, sinalização é falha e a fiscalização não acompanha, o risco deixa de ser eventual e passa a fazer parte da rotina. Não é surpresa quando algo acontece, é o resultado esperado de escolhas mal feitas.

Quem depende do transporte coletivo conhece bem essa realidade. Espera longa, veículos cheios, atrasos constantes. Não é teoria, é vida diária. E quando o transporte não funciona, o prejuízo não é só no conforto, é no acesso ao trabalho, à escola, à saúde.

No fundo de tudo isso está a infraestrutura. Obras que demoram, projetos que não se completam, estradas sobrecarregadas, integração que não acontece. Isso encarece o país, reduz oportunidades e aumenta o risco para quem circula.

Diante disso, não faz sentido tratar esse tema como secundário nas eleições. É justamente nesse momento que o país deveria discutir prioridades com clareza. Quando assuntos essenciais ficam de fora, abre-se espaço para decisões que não passam pelo olhar direto da população. E, quando o voto perde força, as pessoas também perdem espaço.

O trânsito não é um problema isolado. Ele mostra, todos os dias, como o país funciona de verdade. Ignorá-lo no debate eleitoral é deixar de lado uma das partes mais concretas da vida nacional.

E quando isso acontece, o resultado não demora a aparecer. O que não é discutido, não é escolhido. E o que não é escolhido acaba sendo imposto pela realidade.

* 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 – Cesusc, 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.

4º Seminário Internacional de Segurança no Trânsito destaca novos caminhos para proteção da vida nas vias brasileiras



“Novos caminhos para a proteção da vida”. Esse foi o tema da 4ª edição do Seminário Internacional de Segurança no Trânsito, promovido pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). O evento ocorreu no dia 4 de abril, em Brasília, e reuniu autoridades e especialistas nacionais e internacionais do setor.

A diretora do Departamento de Segurança no Trânsito da Senatran, Maria Alice Nascimento Souza, abriu o seminário com o primeiro painel sobre formação de condutores e reforçou a importância de alinhar práticas brasileiras a experiências internacionais.

“O trânsito é, de fato, um tema complexo. É preciso abordá-lo de forma integrada, pelo viés da educação, da infraestrutura e da fiscalização. No ano passado registramos uma redução de sinistros nas

rodovias federais, graças a um trabalho intenso de fiscalização. Por isso precisamos trazer todos esses setores para essa discussão”, afirmou.

SEGURANÇA VIÁRIA

O papel da educação no trânsito foi um dos destaques do evento. O fortalecimento de políticas públicas, a importância de campanhas de conscientização para a mudança de comportamento e o incentivo à cultura de respeito nas vias foram apontados como fundamentais para reduzir riscos e proteger a vida.

Durante o seminário, a Secretaria lançou o Guia de Gestão de Velocidades, integrante da Coleção de Boas Práticas em Segurança no Trânsito. O documento busca contribuir para a criação de ambientes viários mais seguros, promovendo velocidades

compatíveis com o espaço urbano e a proteção dos usuários.

PRÊMIO SENATRAN 2025

Os principais projetos, soluções tecnológicas e produções acadêmicas voltadas à segurança no trânsito foram reconhecidos pelo Prêmio Senatran 2025. A premiação contou com 27 vencedores, distribuídos em sete categorias.

As iniciativas vão de ações estratégicas ligadas ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) a soluções inovadoras voltadas à infraestrutura viária. Entre os destaques, está a Polícia Rodoviária Federal (PRF), premiada na esfera federal pelo maior número de lançamentos no sistema de gestão do plano.

Maio Amarelo: Senatran mobiliza sociedade por um trânsito mais humano e seguro no Brasil

Com foco na conscientização e na redução de mortes e sinistros nas vias brasileiras, a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) lançou, no dia 29 de abril, em Brasília, a campanha Maio Amarelo 2026. Neste ano, a iniciativa traz como tema “No trânsito, enxergar o outro é salvar vidas” e reforça a importância da responsabilidade coletiva para um trânsito mais seguro.

“O Maio Amarelo é um chamado à consciência coletiva. Quando falamos em enxergar o outro no trânsito, falamos sobre respeito, responsabilidade e preservação da vida. Cada atitude segura faz toda a diferença e salva vidas”, destacou o secretário nacional de Trânsito do Ministério dos Transportes, Adrualdo Catão.

Promovida em parceria com o Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Sest/Senat) e o Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), a cerimônia reuniu autoridades, especialistas e representantes

de instituições públicas e privadas. A programação contou com palestra da diretora de Operações da Polícia Rodoviária Federal (PRF), Nádia Zilotti, além da apresentação oficial da identidade visual e das ações previstas para a campanha de 2026.

Maio Amarelo

Criado pela Organização das

Nações Unidas (ONU), o Maio Amarelo é um movimento mundial de conscientização para a redução de sinistros e mortes no tráfego. A iniciativa busca estimular a participação da sociedade em ações coordenadas de segurança e reforça a necessidade de atitudes mais responsáveis e humanas nas vias.



No Brasil, o movimento é coordenado pela Senatran e conta com a adesão de órgãos públicos, entidades do setor de transporte, empresas e organizações da sociedade civil, o que amplia o alcance das iniciativas educativas e fortalece a promoção da segurança viária em todo o país.

A diretora do Departamento de Segurança no Trânsito da Senatran, Maria Alice Nascimento, afirmou que o Maio Amarelo não é apenas uma campanha, é um chamado à consciência, à responsabilidade e à vida. “O trânsito é feito de pessoas com nomes, histórias e sonhos. Quando entendemos que não estamos sozinhos no tráfego e que cada decisão nossa impacta diretamente a vida do outro, tudo pode começar a mudar”, finalizou.

Próximas ações

Ao longo do mês de maio, a Senatran e instituições parceiras realizarão ações educativas em diferentes regiões do país.

DIRCEU RODRIGUES ALVES JÚNIOR*



Porque mudanças na formação de condutores afetam toda a sociedade

Quando a formação é reduzida, flexibilizada ou mal estruturada, alguns efeitos costumam aparecer:

Aumento de condutores despreparados

Menos treinamento significa menos domínio técnico e menos maturidade para lidar com situações de risco.

Elevação dos sinistros de trânsito

Países e estados que afrouxaram regras de formação viram, historicamente, aumento de acidentes especialmente entre motoristas recém-habilitados.

Crescimento das mortes e lesões graves

O trânsito já é uma das maiores causas de morte no Brasil. Qualquer retrocesso na formação tende a agravar esse cenário.

Impacto direto no SUS e nos cofres públicos

Sinistros graves geram internações longas, cirurgias complexas e reabilitação prolongada. Isso custa caro ao Estado e à sociedade.

Efeito cascata na economia

Perda de produtividade, afastamentos do trabalho, invalidez permanente e danos materiais

ampliam o prejuízo coletivo.

Quando políticas públicas criam risco

Se o Ministério dos Transportes adota medidas que diminuem a qualidade da formação, isso pode ser interpretado como a criação de um ambiente propício ao aumento de sinistros. Não é apenas uma questão técnica: é uma questão de saúde, de vida no trânsito.

A importância da saúde física e mental na formação e atuação do condutor é essencial.

Sem saúde física e mental adequada, não existe direção segura. E isso não é opinião solta, é um princípio reconhecido por especialistas em trânsito, medicina do trabalho e psicologia do trânsito.

Nossa preocupação é legítima com o impac-

to das decisões do Ministério dos Transportes.

Insisto, é imprescindível destacar que a saúde física e mental do motorista é um dos pilares fundamentais para a segurança no trânsito. A condução de veículos exige atenção contínua, tomada rápida de decisões, controle emocional e plena capacidade psicomotora. As funções cognitivas, motoras e sensoriais exigem precisão de avaliação além do exame físico completo e complementações quando necessário. Doenças surgem no decorrer da vida, algumas até incapacitantes temporárias, outras permanentes. Limitações físicas necessitam da avaliação médica para adequar o condutor ao tipo de veículo. Qualquer fragilização desses fatores aumenta significativamente o risco de sinistros, ferimentos graves e mortes.

Por que isso é essencial

Reflexos e percepção dependem de condições físicas adequadas. Problemas de visão, audição, coordenação ou uso de substâncias comprometem a capacidade de dirigir.

Estabilidade emocional e saúde mental influenciam diretamente o comportamento no trânsito. Estresse, ansiedade, fadiga, depressão e impulsividade elevam o risco de erros e atitudes perigosas.

Avaliações psicológicas e médicas rigorosas são ferramentas de prevenção, não burocracia. Elas protegem vidas.

A formação do condutor deve incluir não apenas técnica, mas também educação emocional, responsabilidade social e consciência de risco.

Consequências de ignorar esses fatores

- Aumento de sinistros envolvendo motoristas despreparados.
- Crescimento das mortes e lesões graves.
- Sobrecarga do sistema de saúde e aumento dos custos hospitalares.
- Impacto econômico e social para famílias e para o Estado.



* 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 Tráfego.

EFEITO CONTORNO VIÁRIO: nova dinâmica de tráfego pressiona obras em SC

O Contorno Viário da Grande Florianópolis, com 50 km de extensão e inaugurado em agosto de 2024, foi projetado para desafogar o trânsito da BR-101. A obra, no entanto, passou a gerar novos desafios de mobilidade no entorno, especialmente nas rodovias estaduais que fazem a conexão com a via.

Prefeituras da região defendem a duplicação dessas vias para garantir fluidez e segurança no médio e longo prazo. Em Biguaçu, a principal demanda é pela duplicação da SC-407, considerada eixo estratégico de ligação entre a área industrial e o Contorno. O município aponta que o crescimento da região já pressiona a capacidade da rodovia, impactando tanto o transporte de cargas quanto o



deslocamento de moradores.

Já em São José, a prioridade é a duplicação da SC-281. Há previsão de investimento de R\$ 10 milhões, em convênio com o governo estadual, para ampliar um trecho de cerca de 900 metros entre a BR-101 e o Contorno. A obra é considerada urgente diante do aumento

no fluxo de veículos pesados, incluindo ônibus e caminhões que atendem à atividade econômica local.

Dados indicam que cerca de 20% do tráfego da BR-101 foi absorvido pelo Contorno, o que trouxe ganhos relevantes, como redução de até 50% no tempo de viagem em horários de pico. Por

outro lado, esse novo fluxo intensificou a demanda por melhorias nas vias de acesso.

Além das intervenções viárias, São José também estabeleceu novas regras de ocupação urbana no entorno do Contorno. Um decreto municipal criou faixa *non aedificandi* de 20 metros ao longo da rodovia e restringiu determinados tipos de construção em uma área mais ampla, com o objetivo de garantir segurança e organização no crescimento da região.

O cenário reforça que, embora o Contorno tenha melhorado a mobilidade regional, sua implantação exige planejamento contínuo e investimentos complementares para acompanhar as transformações no tráfego e no uso do solo.

Um ano após acidente grave no Morro dos Cavalos, trecho permanece sem solução

Um ano após o grave acidente que destruiu dezenas de veículos no Morro dos Cavalos, na BR-101, em Palhoça, o trecho continua sendo um dos principais gargalos da infraestrutura viária do Sul do Brasil. Mesmo após a tragédia registrada em 6 de abril de 2025, motoristas ainda enfrentam insegurança e a ausência de soluções definitivas para a região.

O acidente ocorreu após o tombamento de uma carreta carregada com álcool etílico. Parte da carga vazou e incendiou, atingindo 24 veículos de passeio e três carretas. Todos os veículos foram completamente destruídos e seis pessoas sofreram queimaduras leves.

A retirada da carreta e da carga perigosa foi considerada uma das etapas mais delicadas da operação. O transbordo do álcool etílico exigiu protocolos rigorosos de segurança, devido ao risco de novos incêndios. Equipes especializadas permaneceram no local até a liberação total da via, após garantir que não havia riscos adicionais para motoristas e

para o meio ambiente.

O acidente provocou longos congestionamentos na BR-101 e impactou diretamente a economia e o fluxo entre o Norte e o Sul de Santa Catarina e do Brasil. Apesar da repercussão nacional do caso, o Morro dos Cavalos segue sem intervenções estruturais definitivas.

Há anos, o trecho é conhecido por suas limitações, com pista sinuosa, alto volume de tráfego e risco elevado de acidentes, especialmente envolvendo cargas perigosas. Especialistas e autoridades apontam a necessidade de obras estruturantes, como a construção de túneis ou contornos viários, para garantir mais segurança e fluidez no trânsito.

Considerado um ponto crítico da BR-101, rodovia estratégica para o transporte de cargas e mobilidade regional, o Morro dos Cavalos permanece como um gargalo logístico relevante. A falta de soluções concretas mantém os riscos e os impactos econômicos, enquanto a população segue aguardando medidas efetivas que evitem novas tragédias.



Parque e Marina da Beira-Mar Norte apontam novo caminho para mobilidade em Florianópolis

A cidade de Florianópolis começa a transformar sua relação com o mar - e, ao mesmo tempo, buscar soluções para um dos seus maiores desafios: a mobilidade.

Com investimento de R\$ 350 milhões, o Parque Urbano e Marina Beira-Mar Norte terá cerca de 440 mil m² e vai reunir áreas verdes, lazer, gastronomia e estrutura náutica. O projeto, fruto de concessão pública, deve requalificar um dos principais cartões-postais da capital e ampliar significativamente o uso público da orla.

Mais do que uma transformação estética e urbana, a iniciativa carrega um elemento estratégico: a inserção do transporte coletivo marítimo. A previsão de píer público e estrutura de embarque cria o embrião de um novo modal em uma cidade que, por ser uma ilha, convive diariamente com congestionamentos e limitações de acesso terrestre.



A proposta busca justamente equilibrar essa relação. Ao integrar terra e mar, o projeto passa a considerar o deslocamento por via marítima como alternativa complementar ao sistema viário, historicamente sobrecarregado.

Além disso, o parque pretende mudar a dinâmica da Beira-Mar Norte, hoje muito voltada à circulação de veículos. A nova configuração prioriza permanência e convivência, com ampliação de áreas verdes, espaços de lazer, equipamentos esportivos e serviços distribuídos em setores com usos distintos - incluindo transporte, esporte, gastronomia e atividades ao ar livre.

Também estão previstos estacionamento subterrâneo, manutenção e ampliação da ci-

clovia e integração com o transporte público terrestre, com possibilidade futura de conexão com sistemas como o BRT.

As obras já começaram, com a etapa inicial de enrocamento que dará base à marina. A execução foi planejada para reduzir impactos no cotidiano, mantendo o acesso de pedestres e ciclistas. A entrega deve ocorrer de forma gradual, com expectativa de liberação parcial do parque antes da conclusão total.

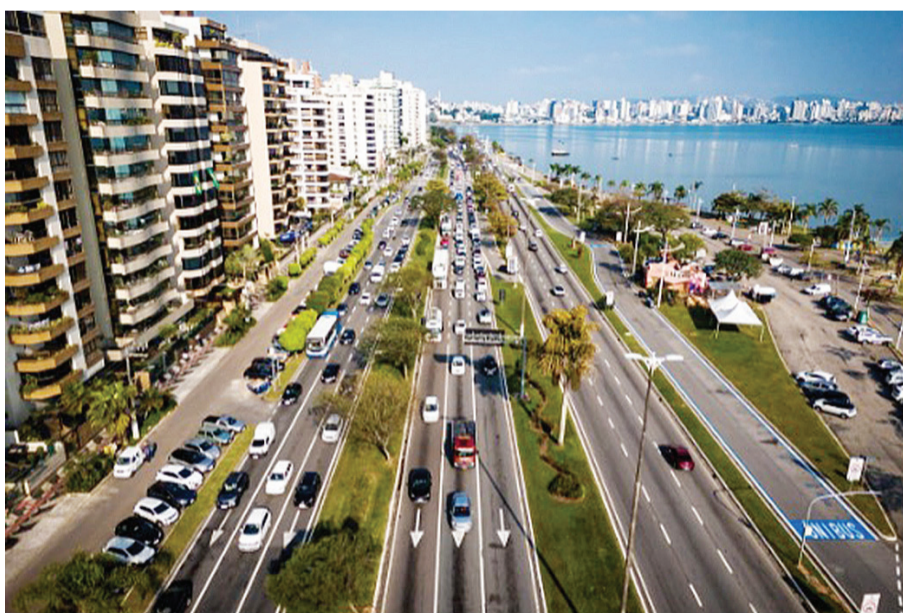
Em uma cidade-ilha, o projeto representa mais do que um novo espaço urbano. Ele sinaliza uma mudança de direção: deixar de olhar o mar apenas como paisagem e passar a utilizá-lo como parte da solução para a mobilidade.

Projetos buscam reduzir congestionamentos e melhorar a mobilidade em Florianópolis

A mobilidade urbana segue como um dos principais desafios de Florianópolis, impactando diretamente a rotina e a qualidade de vida da população. Diante do crescimento da frota e das limitações geográficas da cidade, diferentes projetos vêm sendo discutidos e executados com o objetivo de reduzir congestionamentos, melhorar a fluidez e ampliar a eficiência do sistema viário.

Entre as propostas está a criação de um binário no bairro Armação, no Sul da Ilha, que prevê a transformação de vias paralelas em mão única, além da abertura de uma nova ligação viária. A iniciativa busca reorganizar o fluxo local e oferecer alternativa ao trânsito da região, mas ainda depende de estudos técnicos para definição de viabilidade.

Outra frente importante é a implantação do BRT (Bus Rapid Transit), sistema de corredor exclusivo



para ônibus que deve ligar a região da Trindade ao Centro. O projeto inclui conexão entre terminais, passagem pela UFSC e criação de faixa exclusiva na avenida Mauro Ramos. A proposta conta com recursos federais e financiamento internacional, e

é considerada estratégica para fortalecer o transporte coletivo e reduzir a dependência do carro.

Já a triplicação da SC-401, principal eixo entre o Centro e o Norte da Ilha, está com mais de 60% das obras concluídas. A intervenção

prevê novos viadutos e ampliação da capacidade da rodovia, por onde passam diariamente cerca de 80 mil veículos. A obra é vista como essencial para reduzir gargalos históricos e melhorar o tempo de deslocamento.

Por fim, o projeto do elevador do CIC propõe a criação de duas novas faixas exclusivas, permitindo separar fluxos de veículos e reduzir cruzamentos, especialmente no acesso ao Itacorubi e à SC-401. A expectativa é diminuir conflitos viários e aumentar a fluidez em um dos pontos mais críticos da cidade.

As iniciativas estão em diferentes estágios, mas refletem um esforço conjunto para enfrentar um problema crônico. Ainda assim, especialistas apontam que soluções estruturais de mobilidade exigem integração entre obras viárias, planejamento urbano e investimentos consistentes em transporte público.



JUDICIÁRIO

Câmeras de segurança dispensam audiência e definem culpa em acidente de trânsito

Imagens captadas por câmeras de segurança instaladas em via pública foram decisivas para o desfecho de um processo de indenização por acidente de trânsito julgado pelo Juizado Especial Cível de Limeira, no interior de São Paulo. Com base nos vídeos apresentados, o juiz Marcelo Vieira entendeu que não havia necessidade de realização de audiência de instrução e julgamento e decidiu o caso diretamente no mérito.

Na sentença, o magistrado registrou que o conjunto de provas visuais foi suficiente para esclarecer a dinâmica do acidente. “O acidente foi registrado por câmeras de segurança da via, assim a audiência de instrução e julgamento se mostra desnecessária, assim passo ao julgamento do mérito”, afirmou.

De acordo com a análise das imagens, um dos veículos trafegava por via preferencial quando outro avançou a sinalização de parada



obrigatória, ocasionando a colisão. Os vídeos foram considerados compatíveis com a versão do condutor que seguia pela preferência.

O juiz também afastou a alegação de que o veículo atingido estaria em velocidade excessiva. Segundo a sentença, “a tese de velocidade

excessiva não se coaduna com os vídeos apresentados”. Ainda conforme o magistrado, foi possível verificar nas imagens que a velocidade era compatível com a via, o que levou ao reconhecimento de culpa exclusiva de quem desrespeitou a sinalização de trânsito.

Com isso, foi determinada a condenação solidária dos responsáveis ao pagamento do valor correspondente à franquia do seguro desembolsada pela parte prejudicada, fixada em R\$ 7.816,72, com atualização monetária e juros a partir da data do fato.

Por outro lado, o pedido de indenização por danos morais foi negado. O juiz destacou que, embora acidentes de trânsito causem transtornos, nem sempre configuram violação a direitos da personalidade.

O julgamento ocorreu no âmbito do Juizado Especial Cível, onde o magistrado considerou desnecessária a produção de prova pericial, diante da clareza das imagens juntadas aos autos.

O processo foi encerrado com resolução do mérito, sem condenação ao pagamento de custas ou honorários, conforme prevê a Lei dos Juizados Especiais.

Embriaguez, por si só, não caracteriza dolo eventual em crime de trânsito



A embriaguez, de forma isolada, não é suficiente para caracterizar o dolo eventual em crimes de trânsito, conforme a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (STJ), que exige circunstâncias adicionais para tal enquadramento.

O entendimento foi aplicado pelo ministro Rogerio Schietti (foto) ao desclassificar uma imputação de homicídio doloso por dolo eventual e remeter o caso ao juízo competente por crime culposo de trânsito. O réu chegou a permanecer um ano e oito meses em prisão preventiva por atropelamento de uma ciclista.

De acordo com os autos, o acusado havia sido pronunciado por homicídio doloso após atropelar uma ciclista que morreu no acidente. O juízo de origem considerou que, ao ingerir bebida alcoólica, conduzir o veículo em uma estrada sem acostamento pavimentado e realizar manobra irregular, o réu assumiu o risco do resultado mais grave. O Tribunal de Justiça de São Paulo manteve a decisão de pronúncia, que leva o acusado a julgamento pelo Tribunal do Júri.

O ministro Schietti, no entanto, adotou

outro entendimento. Ele ressaltou que a jurisprudência do STJ estabelece que “a mera conjugação da embriaguez com o excesso de velocidade ou até com as condições climáticas do instante do evento, sem o acréscimo de outras peculiaridades que ultrapassem a violação do dever de cuidado objetivo, inerente ao tipo culposo, não autoriza a conclusão pela existência de dolo eventual”.

O magistrado destacou ainda que o juízo de origem não apontou elementos concretos na conduta do réu — além da embriaguez — que indicassem a possibilidade de dolo eventual.

“Assim, diante da inexistência de outros elementos delineados nos autos, além da própria embriaguez e da falta de obediência à necessária distância de segurança da bicicleta — conduta que se amolda ao conceito de negligência —, entendo não haver evidências suficientes acerca do dolo do réu, ainda que eventual, a autorizar sua submissão a julgamento pelo Conselho de Sentença”, escreveu Schietti, ao revogar a prisão preventiva do acusado, que já durava um ano e oito meses.

LEGISLATIVO



Jovens de 16 anos podem ganhar permissão para dirigir sob supervisão; proposta gera debate

A possibilidade de permitir que jovens de 16 anos dirijam sob supervisão voltou a ser discutida na Câmara dos Deputados, como alternativa à redução da idade mínima para obtenção da CNH. A proposta prevê uma permissão temporária, com regras específicas e acompanhamento obrigatório de um responsável habilitado.

Especialistas defendem que o modelo funcione como uma etapa de formação, com carga teórica ampliada, prática supervisionada e avaliação contínua, permitindo que o adolescente desenvolva responsabilidade antes da habilitação definitiva.

O tema, porém, levanta questionamentos jurídicos, especialmente quanto à responsabilização em caso de acidentes e possíveis conflitos com o Estatuto

da Criança e do Adolescente (ECA). Ainda assim, há apoio à ideia de uma permissão provisória para jovens de 16 e 17 anos, desde que com supervisão.

Entre as medidas sugeridas estão restrições como proibição de dirigir em vias rápidas, à noite e de transportar menores de 18 anos, com o objetivo de reduzir riscos e adequar a experiência à maturidade dos adolescentes.

O debate também considera que muitos jovens já têm contato com veículos antes da idade legal. Dados apresentados indicam que 27% dos jovens entre 15 e 18 anos já dirigiram, o que reforça a necessidade de regulamentação.

A proposta segue em análise e deve continuar gerando discussões sobre segurança viária, responsabilidade legal e formação de novos condutores.

Multa de trânsito pode virar doação de sangue

Um projeto em análise na Câmara dos Deputados propõe permitir que multas por infrações leves ou médias sejam convertidas em doação voluntária de sangue ao Sistema Único de Saúde (SUS).

O texto estabelece que a medida será opcional e limitada. O condutor poderá realizar até duas conversões por ano, com intervalo mínimo de seis meses entre as doações e apresentação de comprovante de hemocentro público. Caso não cumpra as regras, a multa deverá ser paga normalmente.

A proposta não se aplica a infrações graves ou gravíssimas, nem a condutores reincidentes em situações de maior risco, mantendo o foco em casos de menor impacto.

Além do caráter educativo, o projeto busca incentivar a doação de sangue no país, onde os estoques frequentemente enfrentam dificuldades.

A doação continuará sendo voluntária, cabendo ao motorista optar entre pagar a multa ou aderir à conversão. O projeto ainda será analisado pelas comissões da Câmara.



Multa do antigo dono pode deixar de ser problema para comprador

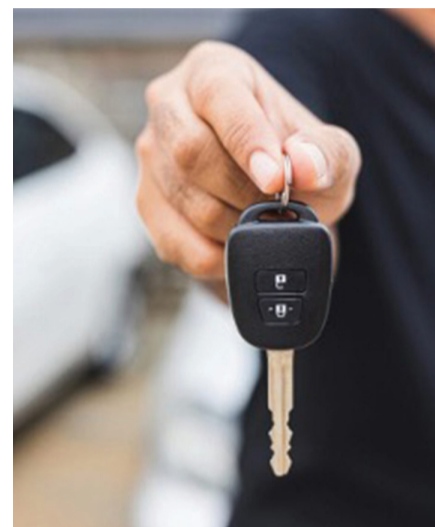
O Senado analisa um projeto de lei que pode acabar com um problema comum na compra de veículos usados: o novo proprietário ter que pagar multas cometidas pelo dono anterior.

O Projeto de Lei 3.509/2024, já aprovado pela Câmara dos Deputados, altera o Código de Trânsito Brasileiro para estabelecer que infrações cometidas antes da transferência, mesmo que registradas com atraso, não sejam atribuídas ao novo dono.

Atualmente, quando a multa é lançada no sistema após a transferência, ela pode acabar vinculada ao comprador, que precisa recorrer para comprovar que não era responsável pelo veículo na data da infração.

A proposta reforça que a responsabilidade deve ser de quem cometeu a infração. Em casos de veículos em nome de empresas, como leasing ou alienação fiduciária, a multa deverá ser atribuída a quem utilizava o veículo no momento da infração.

O projeto segue em análise no Senado e, se aprovado, ainda dependerá de sanção presidencial para entrar em vigor. A medida busca dar mais segurança jurídica nas negociações de veículos usados.



Patinetes elétricos: projeto define onde poderão circular



O Projeto de Lei 1550/2026, em análise na Câmara dos Deputados, propõe regras nacionais para o uso de patinetes elétricos e outros equipamentos de mobilidade individual. A principal medida é a proibição da circulação no leito carroçável das vias destinadas a veículos automotores.

Pelo texto, esses equipamentos poderão circular apenas em cicloviárias, ciclofaixas, vias locais com regulamentação municipal e áreas de uso compartilhado devidamente sinalizadas.

A proposta busca reduzir conflitos no trânsito urbano, já que a convivência com veículos maiores e mais

rápidos aumenta o risco de acidentes e gera insegurança. Segundo o autor, a ausência de regras claras tem contribuído para o uso desordenado desses equipamentos.

O projeto estabelece diretrizes nacionais, mas mantém a autonomia dos municípios para definir regras complementares, como limites de velocidade, locais permitidos e exigências de segurança.

A medida não proíbe o uso de patinetes, mas pretende organizar sua circulação, direcionando-os para espaços mais seguros. O texto ainda será analisado pelas comissões da Câmara.

5 coisas que o ranking de infrações de trânsito 2026 revela sobre o motorista brasileiro

Um levantamento com dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), referente aos dois primeiros meses de 2026, revela mais do que um simples ranking de multas: ele traça um retrato do comportamento dos motoristas brasileiros.

O excesso de velocidade lidera com ampla vantagem, especialmente a infração por dirigir até 20% acima do limite, com mais de 6,1 milhões de registros no período. A partir desses dados, é possível identificar cinco tendências principais:

1. O excesso de velocidade ainda é o maior problema

Somadas, as infrações por velocidade ultrapassam 7,6 milhões de registros em apenas dois meses. O dado reforça que o desrespeito aos limites continua sendo um dos principais desafios da segurança viária,

com impacto direto na gravidade dos acidentes.

2. Regras básicas ainda são ignoradas

Infrações como avançar o sinal vermelho, usar o celular ao volante e não utilizar o cinto de segurança seguem entre as mais registradas. Isso mostra que comportamentos essenciais para a segurança ainda não são plenamente respeitados.

3. O celular ao volante segue preocupando

O uso do celular durante a condução já soma mais de 600 mil registros no período. Mesmo amplamente reconhecido como fator de risco, muitos motoristas ainda subestimam os perigos da distração.

4. Infrações administrativas também têm peso

Irregularidades como não trans-



ferir o veículo no prazo ou circular sem licenciamento aparecem com frequência, somando mais de 960 mil registros. O dado indica falhas na regularização por parte de muitos proprietários.

5. A fiscalização influencia o ranking

Infrações mais detectadas por radares e câmeras, como excesso de velocidade e avanço de sinal, lideram o ranking. Isso mostra não apenas o comportamento dos motoristas, mas

também onde a fiscalização está mais presente.

Um retrato do trânsito brasileiro

Os dados revelam que, apesar dos avanços na legislação e na fiscalização, persistem desafios importantes. Velocidade, distração e desrespeito a regras básicas seguem como pontos críticos, indicando a necessidade de fortalecer não apenas a fiscalização, mas também a educação e a cultura de segurança no trânsito.

Segurança no trânsito: a importância da roupa certa ao andar de moto

O motociclista está entre os usuários mais vulneráveis do trânsito. Sem a proteção estrutural de um veículo, qualquer queda ou colisão pode resultar em lesões graves. Por isso, além de uma condução responsável, a escolha das roupas e dos equipamentos de proteção é um fator decisivo para reduzir riscos e minimizar consequências em caso de acidente.

No Brasil, os números envolvendo motos são expressivos, o que reforça a necessidade de atenção redobrada. Nesse cenário, adotar medidas simples no dia a dia pode fazer grande diferença — e a vestimenta adequada está entre elas.

O item mais básico e indispensável é o capacete. Mais do que uma exigência legal, ele é a principal proteção contra lesões na cabeça. Deve estar sempre bem ajustado, com a viseira abaixada e sem danos. Mesmo quando aparentemente intacto, o capacete precisa ser substituído após impactos ou com o passar do tempo, devido ao desgaste dos materiais.

A proteção do corpo também merece atenção. Jaquetas e calças feitas com materiais resistentes ajudam a reduzir a gravidade de ferimentos em caso de queda, protegendo contra o atrito com o asfalto. Além disso, oferecem proteção contra vento, chuva e frio, contribuindo também para o conforto e

a concentração do condutor. Pilotar com roupas leves, como bermudas, aumenta significativamente a exposição a lesões.

As mãos, que estão em contato direto com o guidão, também precisam de proteção. O uso de luvas melhora a aderência, especialmente em dias chuvosos, e ajuda a evitar

ferimentos em caso de queda, além de proteger contra condições climáticas adversas.

Nos pés, a recomendação é clara: utilizar calçados fechados e firmes, preferencialmente botas. Esse tipo de calçado protege pés e tornozelos e contribui para a estabilidade na condução. Chinelos, sandálias ou sapatos soltos, além de proibidos, representam alto risco.

Outro ponto importante é a visibilidade. Ser visto é fundamental para evitar acidentes. Roupas com elementos refletivos, capacetes claros e o uso do farol aceso aumentam as chances de o motociclista ser percebido por outros condutores, especialmente em condições de baixa luminosidade.

No conjunto, essas medidas não eliminam os riscos do trânsito, mas reduzem significativamente as chances de lesões graves. Mais do que conforto ou estilo, a escolha da vestimenta deve ser encarada como parte essencial da segurança ao pilotar.



Abril Verde alerta para acidentes de trânsito ligados ao trabalho no Brasil

Os acidentes de trânsito não impactam apenas as estatísticas viárias: uma parcela significativa deles está diretamente relacionada ao trabalho. Esse é um tema ainda pouco debatido no país, mas que vem ganhando espaço nas discussões sobre saúde e segurança.

Durante a campanha Abril Verde 2026, o assunto ganha destaque ao chamar atenção para profissionais que têm as ruas e rodovias como ambiente de trabalho — como motoristas, motociclistas, caminhoneiros, entregadores e trabalhadores por aplicativo. Esses grupos estão mais expostos a riscos diários, muitas vezes agravados por jornadas longas, pressão por produtividade, prazos apertados, fadiga e estresse.

Levantamentos indicam que uma parte relevante dos acidentes de trabalho ocorre no trânsito, eviden-



ciando que o problema vai além da mobilidade urbana: trata-se também de uma questão de saúde pública e de condições de trabalho.

Mais gente nas ruas, mais riscos

O crescimento da logística, do transporte e dos serviços por aplicativo aumentou o número de traba-

lhadores nas vias por longos períodos, elevando a exposição a sinistros. Esse cenário reforça a necessidade de políticas públicas integradas que considerem trânsito, saúde e relações de trabalho de forma conjunta.

Além disso, muitos casos registrados como acidentes de trânsito

deveriam também ser analisados como acidentes de trabalho — o que muda a forma de prevenção, notificação e acompanhamento.

Um debate necessário

Quando se fala em segurança viária, o foco costuma estar no comportamento dos condutores, na fiscalização e na infraestrutura. Embora esses fatores sejam essenciais, ainda há pouca atenção ao trânsito como ambiente de trabalho.

Discutir segurança, nesse contexto, também envolve temas como jornada, descanso, metas e remuneração. Em muitos casos, o risco não está apenas na

via, mas no modelo de trabalho.

Ampliar esse debate é fundamental para reduzir acidentes e salvar vidas, reconhecendo que a segurança no trânsito também passa pela forma como o trabalho sobre rodas está organizado no Brasil.

São Paulo cria plano para reduzir mortes no trânsito pela metade até 2030

O Governo de São Paulo oficializou o Plano de Segurança Viária do Estado de São Paulo (PSV-SP), com meta de reduzir em 50% as mortes no trânsito até 2030. A medida foi instituída por decreto assinado pelo governador Tarcísio de Freitas.

A expectativa é salvar cerca de 19 mil vidas por meio de ações integradas entre órgãos públicos e municípios, alinhadas a metas internacionais da Organização das Nações Unidas (ONU).

Mudança de conceito

O plano adota o termo “sinistros de trânsito” no lugar de “acidentes”, reforçando que essas ocorrências são evitáveis. A estratégia se baseia

nos conceitos de Visão Zero (nenhuma morte é aceitável) e Sistema Seguro (responsabilidade compartilhada entre poder público e usuários).

Principais ações

Entre as medidas previstas até 2035 estão:

- melhoria da infraestrutura viária;
- uso de tecnologia na fiscalização;
- fortalecimento do atendimento às vítimas;
- educação para o trânsito;
- uso de dados para orientar decisões.

Foco nos mais vulneráveis

O plano prioriza moto-



ciclistas, além de pedestres e ciclistas, que estão mais expostos a riscos e tendem a sofrer consequências mais graves.

O Estado dará suporte técnico para que municípios desenvolvam seus próprios planos, com criação de observatórios de trânsito e uso de dados para tomada de decisões.

Um comitê gestor, com representantes de áreas como saúde, educação, segurança e transporte, será responsável por acompanhar a execução e os resultados.

Execução em fases

A implementação do plano ocorrerá em três fases: no curto prazo, até 2027, haverá a organização da ges-

tão e o início dos projetos prioritários; no médio prazo, até 2030, as ações serão ampliadas para alcançar a meta de redução de mortes; e, no longo prazo, até 2035, está prevista a consolidação das políticas públicas, com a busca por reconhecimento como referência nacional e internacional.

CARTAS

**FORMAÇÃO**

Concordo plenamente com o editorial de março. A formação de condutores não pode ser tratada de forma superficial, pois está diretamente ligada à preservação da vida. É positivo ver o tema sendo debatido com mais seriedade, mesmo que tardiamente. Garantir qualidade no processo é essencial para um trânsito mais seguro.

Júlia Teixeira – Brasília/DF

COMPORTEAMENTO

A Palavra do Presidente da última edição retrata com precisão um problema cada vez mais visível nas ruas: o impacto do estado emocional na direção. Ao ir além da técnica e abordar o comportamento, reforça que segurança no trânsito também passa por autocontrole e empatia. É uma reflexão necessária sobre como atitudes individuais moldam um cenário coletivo mais seguro - ou mais violento.

Manoel de Souza – São Paulo/SP

VOTO

O artigo do Dr. José Roberto acerta demais ao evidenciar algo muitas vezes ignorado: o trânsito é reflexo direto de decisões políticas. Ao conectar mobilidade, infraestrutura e escolhas eleitorais, o texto amplia o debate e convida à responsabilidade do eleitor. É uma leitura pertinente, que reforça como o cotidiano nas ruas está diretamente ligado ao que se decide nas urnas.

Felipe Lima – Rio de Janeiro/RJ

DIDÁTICA

O Dr. Dirceu foi extremamente didático e impactante ao traduzir um conceito físico em uma questão concreta de saúde pública. Ao explicar de forma clara a relação entre velocidade e gravidade dos acidentes, reforça que o problema vai além de comportamento - é uma questão técnica e mensurável. A argumentação é consistente e contribui para desmistificar a ideia de que mortes no trânsito são inevitáveis.

Simone Freixo – Campo Grande/MS

MORRO DOS CAVALOS

É revoltante ver mais um capítulo de promessas que não se concretizam enquanto a população segue pagando a conta no dia a dia. Não se trata apenas de atraso em obras, mas de vidas colocadas em risco e de um estado inteiro travado por falta de solução efetiva. O que mais indigna é a repetição do roteiro: anúncio com holofotes, expectativa criada e, no fim, nada sai do papel. Santa Catarina não precisa de discurso - precisa de entrega.

Sérgio Coelho – Palhoça/SC

ORIENTAÇÃO

Sempre esclarecedor: bagagem solta parece inofensiva, mas pode causar acidentes graves em uma frenagem ou colisão. Pequenos cuidados no dia a dia fazem diferença - organização também é segurança no trânsito.

Carlos Bleyer – Florianópolis/SC

ALERTA

Muito interessante e pouco discutido o alerta da última edição: dirigir devagar demais também pode ser um risco. Ao destacar o equilíbrio como princípio, ajuda a corrigir a ideia de que apenas a alta velocidade é problema. É uma orientação útil, que reforça a responsabilidade do motorista em contribuir não só com a própria segurança, mas com o fluxo de todos.

Mariana Dantas – Curitiba/PR

MOPP

O Espaço Livre acertou muito ao alertar que flexibilizar exigências pode comprometer a segurança. No caso do Movimento e Operação de Produtos Perigosos (MOPP), a qualificação contínua é essencial em um setor de alto risco. Reduzir essa exigência pode gerar economia imediata, mas aumentar riscos e custos no futuro.

Fernanda Zimmermann – Porto Alegre/RS

TECNOLOGIA

Gostei muito da matéria que mostra de forma clara como a tecnologia vem transformando o trânsito, trazendo ganhos em segurança, eficiência e sustentabilidade. Também acerta ao lembrar que esses avanços exigem adaptação e planejamento. É um retrato equilibrado de um caminho sem volta, que ainda depende de boa gestão para se concretizar plenamente.

Ieda Gomes – Joinville/SC

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (LEI Nº 9.503, DE 1997)**CONSTITUI INFRAÇÃO DE TRÂNSITO:****Art. 227. Usar buzina:**

- I - em situação que não a de simples toque breve como advertência ao pedestre ou a condutores de outros veículos;
 - II - prolongada e sucessivamente a qualquer pretexto;
 - III - entre as vinte e duas e as seis horas;
 - IV - em locais e horários proibidos pela sinalização;
 - V - em desacordo com os padrões e frequências estabelecidas pelo CONTRAN:
- Infração - leve;
Penalidade - multa.



Gente Boa. Gente Nossa.

ESPAÇO LIVRE

*PAULO DANIEL FERREIRA DE MENEZES



O chinelo como perigo abstrato e a metafísica do “ou”: o que faz da hermenêutica uma vítima da gramática

Há normas que revelam mais sobre quem as aplica do que sobre o comportamento que pretendem regular, e, aqui, a crítica dirige-se aos órgãos e às entidades, e não aos seus agentes. O art. 252, IV, do Código de Trânsito Brasileiro, lido à luz do Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito, oferece um desses casos paradigmáticos em que o Direito deixa de ser mediação racional de conflitos para se converter em exercício rotineiro de poder, forjado de técnica, blindado por uma leitura empobrecida da linguagem normativa e protegido por uma confiança quase metafísica na literalidade da norma.

O ponto é: o dispositivo legal descreve como infração a conduta de “dirigir o veículo utilizando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais”. O MBFT, no exercício do poder regulamentar, que, em matéria sancionatória, não pode criar direitos nem deveres novos, limitando-se, em tese, à operacionalização do que a lei já contém, busca conferir contornos práticos à norma. Até aqui, nenhuma surpresa. O problema começa quando o manual, ao tentar explicar o texto legal, acaba por expor uma contradição estrutural que a prática fiscalizatória insiste em ignorar.

Explico, leitores. De um lado, afirma-se que constitui infração o uso de “calçado que não se firme nos pés”, exemplificando-se com chinelos e sandálias sem alça traseira. De outro, estabelece-se expressamente que não se deve autuar o “condutor que dirige descalço”. Ocorre que o intérprete desavisado talvez não perceba a gravidade do que está posto. Já o atento, por sua vez, percebe imediata-

mente que o sistema normativo acabou dizendo mais do que pretendia: ao não considerar ilícita a condução descalça, conduta que, notoriamente, expõe o condutor a riscos físicos, o ordenamento afasta a incolumidade pessoal do condutor do âmbito de proteção da norma. Se assim é, o ilícito não pode residir na forma aberta do calçado enquanto tal, mas apenas onde houver comprometimento da dirigibilidade. Logo, o núcleo da infração não é ontológico, é funcional.

Aqui, qualquer tentativa de tergiversar encontra limites duros. Se o bem jurídico tutelado é a segurança na condução, se o risco visado pela norma é o comprometimento do controle do veículo, então a infração só pode existir onde houver prejuízo real ou potencial ao manejo dos comandos. Fora disso, a sanção perde lastro material (tipicidade material) e passa a existir apenas como gesto de autoridade.

O Direito, nesse ponto, começa a se assemelhar àquelas instituições machadianas, tal como a “Casa Verde” na obra *O alienista*, que funcionam com assaz formalidade que o sentido escapa pela porta dos fundos.

Sobre a conjunção alternativa “ou”, tão frequentemente invocada para legitimar a autuação automática, saiba: não resolve o problema, apenas o disfarça. Não se trata de duas infrações independentes, tampouco de uma escolha livre do aplicador entre hipóteses estanques. Trata-se de duas descrições linguísticas orientadas à mesma finalidade normativa. Ler esse “ou” como se fosse um cheque em branco para punir qualquer condutor que não se adeque a um padrão estético

de vestimenta equivale a substituir a hermenêutica pela gramática escolar, como se o sentido do Direito pudesse ser extraído de um conectivo isolado.

O problema atinge seu ponto máximo quando a norma é aplicada a motonetas automáticas. Nesses veículos, não há pedal de embreagem, não há pedal de câmbio e sequer há de freio. Os comandos são manuais. A pergunta que se impõe não é retórica, é ontológica: comprometer a utilização de quais pedais? Quando o elemento pressuposto pela norma não existe no mundo empírico, a subsunção não falha por detalhe, falha por impossibilidade (inadequação típica formal). Ainda assim, a autuação ocorre, não por interpretação, mas por inércia decisória, fenômeno típico de um poder administrativo que prefere repetir procedimentos a pensar categorias.

É, justamente, nesse ponto que a hermenêutica passa a ser condição de legitimidade. Interpretar não é escolher o trecho mais conveniente do texto, é reconstruir o sentido da norma no interior do sistema jurídico — noutros termos: teleologia jurídica — e da realidade regulada. Hermes, o mediador entre mundos, não deve ser lido como uma metáfora ornamental; ele é, antes, uma advertência permanente: sem mediação, não há compreensão; sem compreensão, não há Direito. Enfim, deixemos de lado a péssima ideia de reduzir o direito à lei, que é apenas técnica procedimental, e não a sabedoria prática da justiça.

* Paulo Daniel Ferreira de Menezes é advogado e docente. Pós-graduado em Direito Administrativo, Direito de Trânsito e Direito Público e Constitucional, e atualmente cursa especialização em Direito Penal e Criminologia.



CNH para idosos: o que a lei prevê e quais cuidados são importantes

O envelhecimento da população brasileira já é uma realidade também no trânsito. Cada vez mais pessoas com mais de 60 anos continuam dirigindo, mantendo autonomia e mobilidade no dia a dia. Levantamento do Detran-MG, por exemplo, mostra que mais de 1,2 milhão de condutores nessa faixa etária mantêm a CNH ativa em Minas Gerais. Desses, cerca de 1,1 milhão renovaram o documento nos últimos cinco anos e mais de 13 mil obtiveram a primeira habilitação no período - um indicativo de crescimento contínuo desse público ao volante.

Embora os números se refiram a Minas Gerais, o cenário reflete uma tendência nacional de aumento da presença de idosos no trânsito.

Diante desse contexto, cresce a necessidade de discutir segurança viária envolvendo essa faixa etária, tanto na condição de motoristas quanto de pedestres.

Idade não impede dirigir, mas capacidade deve ser avaliada

A legislação brasileira não estabelece idade máxima para dirigir. O critério é a capacidade física e mental do condutor

para conduzir com segurança.

Especialistas em medicina de trânsito reforçam que o fator determinante não é a idade, mas as condições do motorista. Estudos indicam, inclusive, que idosos se envolvem proporcionalmente menos em acidentes graves do que condutores mais jovens.

Por isso, o acompanhamento médico e a avaliação periódica são fundamentais.

Renovação da CNH é mais frequente com a idade

O Código de Trânsito Brasileiro prevê prazos diferentes para renovação da CNH:

- até 49 anos: a cada 10 anos;
- entre 50 e 69 anos: a cada 5 anos;
- a partir de 70 anos: a cada 3 anos.

O prazo pode ser reduzido por avaliação médica. Além disso, condutores com 70 anos ou mais não têm direito à renovação automática, mesmo sem infrações.

Sinais de alerta

Alguns sinais indicam a necessidade de reavaliar a condução, como dificuldade para enxergar placas, dirigir à noite, manter a atenção, reflexos mais lentos e insegurança ao volante.

Nesses casos, a família tem papel importante ao orientar o idoso e buscar avaliação médica, inclusive solicitando exames junto aos órgãos de trânsito, se necessário.

Maior vulnerabilidade como pedestres

Fora do volante, os idosos estão entre os mais vulneráveis no trânsito. A redução natural de visão, audição, reflexos e mobilidade aumenta o risco de atropelamentos.

A orientação é utilizar a faixa de pedestres, respeitar a sinalização, evitar atravessar entre veículos e buscar locais com boa visibilidade. O Código de Trânsito prevê proteção especial a esse público, incluindo penalidades para motoristas que não reduzirem a velocidade ao se aproximar de idosos.

Segurança é responsabilidade de todos

O aumento da presença de idosos no trânsito exige adaptação de toda a sociedade. Mais do que discutir idade, o foco deve estar nas condições de dirigir com segurança, considerando aspectos físicos, mentais e comportamentais de todos os usuários das vias.